



LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA

No. 2, 2022

PERHUBUNGAN. Rencana Umum Nasional.
Keselamatan Lalu Lintas. Angkutan Jalan.

PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 1 TAHUN 2022

TENTANG

RENCANA UMUM NASIONAL KESELAMATAN

LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 6 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Presiden tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

Mengingat : 1. Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. 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 Nomor 6122);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN PRESIDEN TENTANG RENCANA UMUM NASIONAL KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Presiden 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/Lembaga yang selanjutnya disebut RAK LLAJ Kementerian/Lembaga adalah dokumen perencanaan KLLAJ Kementerian/Lembaga untuk periode 5 (lima) tahun.
5. Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi/Kabupaten/Kota yang selanjutnya disebut RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota adalah dokumen perencanaan KLLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota untuk periode 5 (lima) tahun.
6. 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.

7. Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Manajemen KLLAJ adalah seluruh usaha pemangku kepentingan yang terorganisir dan terintegrasi untuk mewujudkan KLLAJ yang ditetapkan dalam RUNK LLAJ.
8. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Forum LLAJ adalah wahana koordinasi antarinstansi penyelenggara LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
9. Penanggung Jawab Pilar adalah Kementerian/Lembaga yang bertanggung jawab mengoordinasikan perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian, serta evaluasi pilar dalam Program Nasional KLLAJ.
10. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, badan usaha swasta yang berbentuk Perseroan Terbatas, badan hukum asing, atau koperasi.
11. Masyarakat adalah orang perseorangan, kelompok perseorangan, akademisi, organisasi profesi, organisasi masyarakat sipil, tokoh masyarakat, tokoh agama, dan mitra pembangunan, yang terkait dengan KLLAJ.
12. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional.
13. Pemerintah Daerah adalah kepala daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.

Pasal 2

- (1) RUNK LLAJ ditetapkan untuk periode 20 (dua puluh) tahun, untuk jangka waktu tahun 2021 sampai dengan tahun 2040.

- (2) RUNK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi acuan bagi Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota dalam mensinergikan penyusunan dokumen perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian KLLAJ.

Pasal 3

- (1) RUNK LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 memuat:
 - a. visi dan misi;
 - b. sasaran;
 - c. kebijakan;
 - d. strategi; dan
 - e. Program Nasional KLLAJ.
- (2) Penyusunan RUNK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memperhatikan:
 - a. rencana pembangunan jangka panjang nasional;
 - b. rencana pembangunan jangka menengah nasional;
 - c. perkembangan lingkungan strategis KLLAJ dalam 10 (sepuluh) tahun terakhir; dan
 - d. tujuan pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development Goals/SDG's*).
- (3) RUNK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Presiden ini.

Pasal 4

- (1) RUNK LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dijabarkan dalam Program Nasional KLLAJ.
- (2) Program Nasional KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas 5 (lima) pilar yang meliputi:
 - a. Pilar 1 (satu), yaitu sistem yang berkeselamatan;
 - b. Pilar 2 (dua), yaitu jalan yang berkeselamatan;
 - c. Pilar 3 (tiga), yaitu kendaraan yang berkeselamatan;

- d. Pilar 4 (empat), yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan; dan
 - e. Pilar 5 (lima), yaitu penanganan korban kecelakaan.
- (3) Penyusunan Program Nasional KLLAJ Pilar 1 (satu) yaitu sistem yang berkeselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional selaku Penanggung Jawab Pilar 1 (satu).
- (4) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi kegiatan yang fokus kepada:
- a. penyusunan, penetapan, dan pemberian bimbingan RAK LLAJ Kementerian/Lembaga, RAK LLAJ Provinsi, RAK LLAJ Kabupaten/Kota;
 - b. penguatan koordinasi KLLAJ antar pemangku kepentingan;
 - c. penyempurnaan kebijakan dan regulasi KLLAJ terkait sistem yang berkeselamatan;
 - d. pengembangan dan integrasi data dan sistem informasi KLLAJ setiap pilar;
 - e. pengembangan sistem manajemen KLLAJ;
 - f. penguatan kemitraan dan kerja sama KLLAJ;
 - g. penyelenggaraan studi dan evaluasi terhadap kebijakan program KLLAJ;
 - h. skema pendanaan KLLAJ dan dana pemeliharaan jalan; dan
 - i. penyelenggaraan monitoring dan evaluasi kinerja KLLAJ.
- (5) Penyusunan Program Nasional KLLAJ Pilar 2 (dua) yaitu jalan yang berkeselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan selaku Penanggung Jawab Pilar 2 (dua).
- (6) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (5) meliputi kegiatan yang fokus kepada:

- 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.
- (7) Penyusunan Program Nasional KLLAJ Pilar 3 (tiga) yaitu kendaraan yang berkeselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c, dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan selaku Penanggung Jawab Pilar 3 (tiga).
- (8) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (7) meliputi kegiatan yang fokus kepada:
- a. penyempurnaan regulasi KLLAJ terkait kendaraan yang berkeselamatan;

- b. penyelenggaraan dan perbaikan prosedur uji tipe;
 - c. penyelenggaraan dan perbaikan prosedur uji berkala;
 - d. penyelenggaraan sistem informasi pengujian kendaraan bermotor;
 - e. penguatan sumber daya manusia dan peningkatan lembaga pendidikan dan pelatihan penguji kendaraan bermotor;
 - f. peningkatan instrumen kendaraan untuk pembatasan kecepatan;
 - g. penegakan hukum kepatuhan pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan;
 - h. penyelenggaraan kepatuhan persyaratan teknis dan laik jalan;
 - i. penyelenggaraan sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum; dan
 - j. penyelenggaraan pemenuhan standar teknis keselamatan sesuai kaidah internasional.
- (9) Penyusunan Program Nasional KLLAJ Pilar 4 (empat) yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d, dikoordinasikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia selaku Penanggung Jawab Pilar 4 (empat).
- (10) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9) meliputi kegiatan yang fokus kepada:
- a. penyempurnaan regulasi KLLAJ terkait pengguna jalan yang berkeselamatan;
 - b. pengembangan pendidikan berlalu lintas;
 - c. kampanye dan sosialisasi KLLAJ;
 - d. integrasi surat izin mengemudi dengan pencatatan data dan pelanggaran;
 - e. penyempurnaan persyaratan dan prosedur uji surat izin mengemudi;
 - f. pengembangan sumber daya manusia, sarana dan prasarana pengujian surat izin mengemudi;
 - g. pembinaan teknis pendidikan dan pelatihan mengemudi;

- h. penyediaan dan penggunaan teknologi untuk informasi dan penegakan hukum;
 - i. pengendalian, pengawasan, dan penegakan hukum bagi 7 (tujuh) faktor risiko;
 - j. pemeriksaan kondisi pengemudi; dan
 - k. penyidikan perkara dan rekonstruksi kecelakaan lalu lintas.
- (11) Penyusunan Program Nasional KLLAJ Pilar 5 (lima) yaitu penanganan korban kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e, dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kesehatan selaku Penanggung Jawab Pilar 5 (lima).
- (12) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (11) meliputi kegiatan yang fokus kepada:
- a. penyempurnaan regulasi KLLAJ terkait penanganan korban kecelakaan;
 - b. penyelenggaraan layanan gawat darurat terpadu;
 - c. pengembangan sistem komunikasi layanan gawat darurat; dan
 - d. rehabilitasi pasca kecelakaan.

BAB II

RENCANA AKSI KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Pasal 5

- (1) RAK LLAJ disusun dalam rangka melaksanakan RUNK LLAJ.
- (2) RAK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dan dilaksanakan oleh:
 - a. Kementerian/Lembaga sesuai dengan kewenangannya;
 - b. Pemerintah Daerah Provinsi; dan
 - c. Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.
- (3) Kementerian/Lembaga sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, meliputi:

- a. kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional;
 - b. kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
 - c. kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan;
 - d. Kepolisian Negara Republik Indonesia;
 - e. kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kesehatan;
 - f. kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pendidikan dan kebudayaan; dan
 - g. kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perindustrian.
- (4) Kementerian/Lembaga sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a berkoordinasi dan berkonsultasi dengan Penanggung Jawab Pilar dalam menyusun RAK LLAJ Kementerian/Lembaga.
 - (5) Pemerintah Daerah Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b berkoordinasi dan berkonsultasi dengan Penanggung Jawab Pilar dan Kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang dalam negeri dalam menyusun RAK LLAJ Provinsi.
 - (6) Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c berkoordinasi dan berkonsultasi dengan Penanggung Jawab Pilar dan Kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang dalam negeri melalui Pemerintah Daerah Provinsi dalam menyusun RAK LLAJ Kabupaten/Kota.
 - (7) Badan Usaha dan Masyarakat dapat berpartisipasi dalam penyusunan dan pelaksanaan RAK LLAJ Kementerian/Lembaga dan RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota.

- (8) RAK LLAJ Kementerian/Lembaga ditetapkan dengan Peraturan Menteri/Lembaga sesuai wewenang dan tanggung jawabnya masing-masing.
- (9) RAK LLAJ Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (5) ditetapkan dengan Peraturan Gubernur.
- (10) RAK LLAJ Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud pada ayat (6) ditetapkan dengan Peraturan Bupati/Walikota.
- (11) RAK LLAJ Kementerian/Lembaga dan RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota berlaku paling lama 5 (lima) tahun dan dapat dilakukan evaluasi secara berkala setiap tahun.
- (12) Tata cara penyusunan RAK LLAJ Kementerian/Lembaga dan RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota diatur lebih lanjut dengan Peraturan Menteri.

BAB III

PELAKSANAAN DAN PENGENDALIAN SERTA EVALUASI

Pasal 6

RAK LLAJ Kementerian/Lembaga dan RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota masing-masing dilaksanakan oleh Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota sesuai tugas dan kewenangannya.

Pasal 7

- (1) Pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ, RAK LLAJ Kementerian/Lembaga, RAK LLAJ Provinsi, dan RAK LLAJ Kabupaten/Kota dilaksanakan terkoordinasi oleh Penanggung Jawab Pilar dengan menggunakan manajemen KLLAJ.
- (2) Manajemen KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. pencapaian sasaran atau hasil yang diinginkan;
 - b. pelaksanaan tindakan langsung secara sinergi;dan

c. pemberian dukungan fungsi.

- (3) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan oleh Penanggung Jawab Pilar melalui Forum LLAJ.
- (4) Penanggung Jawab Pilar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat memprakarsai pelaksanaan pembahasan dalam Forum LLAJ.
- (5) Penanggung Jawab Pilar sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dapat mengikutsertakan pihak terkait dalam pelaksanaan pembahasan pada Forum LLAJ sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 8

- (1) Pelaksanaan RUNK LLAJ, RAK LLAJ Kementerian/Lembaga, RAK LLAJ Provinsi, dan RAK LLAJ Kabupaten/Kota sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 dilakukan evaluasi secara berkala setiap 3 (tiga) bulan.
- (2) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh masing-masing Penanggung Jawab Pilar melalui Forum LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (3), ayat (4), dan ayat (5).
- (3) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan oleh Penanggung Jawab Pilar kepada Menteri.
- (4) Menteri menyusun laporan tahunan evaluasi pelaksanaan RUNK LLAJ, RAK LLAJ Kementerian/Lembaga, RAK LLAJ Provinsi, dan RAK LLAJ Kabupaten/Kota berdasarkan hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3).

Pasal 9

- (1) RUNK LLAJ dapat dievaluasi setiap 5 (lima) tahun atau sewaktu-waktu bila diperlukan.
- (2) Menteri melaksanakan evaluasi RUNK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan:

- a. laporan tahunan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (4);
 - b. kebijakan strategis nasional; dan/atau
 - c. dinamika global terkait KLLAJ.
- (3) Dalam rangka pelaksanaan evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), Menteri dapat meminta masukan melalui Forum LLAJ.
 - (4) Hasil evaluasi RUNK LLAJ dapat berupa perubahan terhadap RUNK LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3).
 - (5) Hasil Evaluasi RUNK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dimintakan persetujuan oleh Menteri kepada Presiden.

Pasal 10

Ketentuan mengenai mekanisme dan tata cara evaluasi RUNK LLAJ, RAK LLAJ Kementerian/Lembaga, RAK LLAJ Provinsi, dan RAK LLAJ Kabupaten/Kota diatur dalam Peraturan Menteri.

BAB IV

PENDANAAN

Pasal 11

Pendanaan penyelenggaraan RUNK LLAJ bersumber dari:

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

Pasal 12

Peraturan Presiden ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

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

Ditetapkan di Jakarta
Pada tanggal 3 Januari 2022

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

JOKO WIDODO

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 3 Januari 2022

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

YASONNA H. LAOLY

LAMPIRAN
PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 1 TAHUN 2022
TENTANG
RENCANA UMUM NASIONAL KESELAMATAN
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

**RENCANA UMUM NASIONAL KESELAMATAN
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

BAB I PENDAHULUAN

A. 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 2020 telah mencapai angka 23.529 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 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.

Dampak dari korban kecelakaan ini sangat merugikan keluarga dan masyarakat antara lain karena besarnya biaya tanggap darurat dan perawatan kesehatan, maupun dampak dari kesedihan yang ditimbulkan. Jika tidak ada langkah-langkah penanganan yang segera dan efektif, korban kecelakaan diperkirakan akan meningkat 2 (dua) kali lipat setiap tahunnya. Memperhatikan hal tersebut, penyelenggaraan KLLAJ yang bersifat lintas sektor dan ruang sudah sepatutnya menjadi prioritas nasional yang mendesak untuk segera ditangani secara holistik dan terintegrasi.

Sesuai . . .

Sesuai dengan amanat Undang-Undang (UU) Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pada Pasal 203 serta Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pada Pasal 3, Kementerian yang menangani bidang perencanaan pembangunan nasional ditugaskan untuk menyusun dan menetapkan Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) melalui Peraturan Presiden secara terkoordinasi dengan kementerian dan lembaga terkait.

B. Arah Pengembangan Keselamatan Transportasi

Sesuai dengan Visi Indonesia 2045, Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005 – 2025, serta Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020 – 2024, terdapat 2 (dua) agenda utama pembangunan yang memberikan arahan dalam menangani permasalahan KLLAJ, yaitu: (1) Meningkatkan SDM berkualitas dan berdaya saing; dan (2) Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar. Secara khusus pada RPJMN 2020 – 2024, Keamanan dan Keselamatan Transportasi merupakan salah satu kegiatan prioritas pada agenda pembangunan “Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar” sebagai Prioritas Nasional, serta menetapkan sasaran utama penurunan indeks fatalitas kecelakaan LLAJ per 10.000 kendaraan sebesar 65% terhadap basis data tahun 2010.

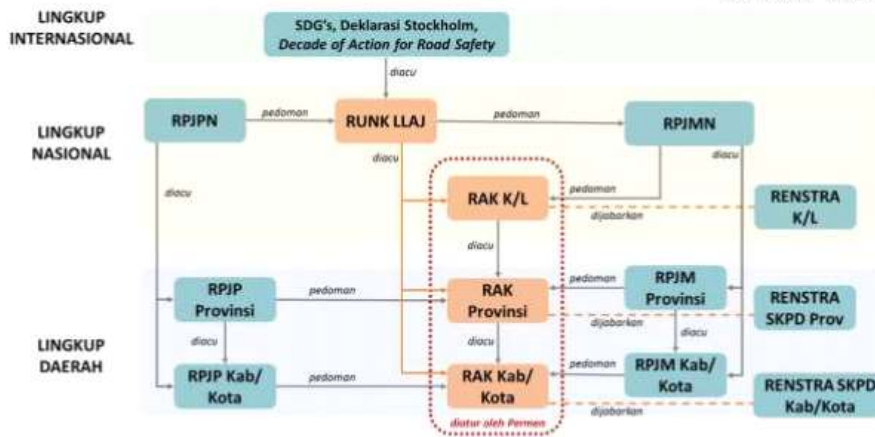
C. Posisi RUNK LLAJ dalam Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional

RUNK LLAJ disusun sesuai dengan kebijakan pemerintah untuk menurunkan jumlah fatalitas serta indeks fatalitas kecelakaan LLAJ. Posisi RUNK LLAJ memiliki kaitan erat dengan Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Oleh karena itu, dalam proses penyusunan RUNK LLAJ, Pemerintah memperhatikan beberapa dokumen terkait antara lain:

1. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN);
2. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN);
3. Perkembangan Lingkungan Strategis KLLAJ dalam 10 (sepuluh) tahun terakhir; dan
4. Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (*Sustainable Development Goals/SDG's*).

Selanjutnya program dan kegiatan RUNK LLAJ akan menjadi acuan bagi Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota dalam menyusun Rencana Aksi Keselamatan (RAK) LLAJ, serta mensinergikan penyusunan dokumen perencanaan, pendanaan, pelaksanaan dan pengendalian KLLAJ melalui dokumen perencanaan sesuai kewenangannya masing-masing. Keterkaitan antara RUNK LLAJ dan RAK LLAJ dengan Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional ditunjukkan sesuai Gambar 1.1.

Gambar 1.1. . . .



Gambar 1.1. Keterkaitan antara RUNK LLAJ dan RAK LLAJ dengan Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional

Dokumen RUNK LLAJ disusun bersifat jangka panjang dengan periode 20 (dua puluh) tahun, sebagai langkah nyata untuk meningkatkan KLLAJ di Indonesia dengan falsafah berlanjut, terkoordinasi dan kebersamaan, berdasarkan pemahaman bahwa KLLAJ adalah tanggung jawab bersama. RUNK LLAJ bersifat lintas sektor dan ruang, sehingga untuk mendorong pengarusutamaan KLLAJ sebagai prioritas nasional, maka diperlukan intervensi penanganan dalam bentuk penyusunan program dan kegiatan KLLAJ oleh seluruh pemangku kepentingan dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, perguruan tinggi, badan usaha, dan masyarakat.

Di saat yang sama, RUNK LLAJ merupakan instrumen perencanaan yang bersifat dinamis, sehingga memungkinkan terjadinya perubahan dalam periode lima tahunan untuk mempertimbangkan perubahan kebijakan strategis nasional dan/atau dinamika global terkait KLLAJ meliputi: perkembangan kebijakan dan regulasi nasional maupun internasional, perubahan prioritas dan kebijakan, serta tingkat pencapaian.

BAB II . . .

BAB II KONDISI KLLAJ DAN PERKEMBANGAN LINGKUNGAN STRATEGIS

A. Kondisi KLLAJ Tingkat Global

Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) telah lama menyadari bahwa kecelakaan LLAJ merupakan salah satu permasalahan kesehatan yang sangat penting serta telah menyebabkan jumlah korban meninggal dunia dan cacat permanen yang sangat besar. Pada tahun 2004, kematian akibat kecelakaan di jalan menempati penyebab kematian peringkat 9 (sembilan) di dunia dengan jumlah korban meninggal dunia sekitar 1,25 juta jiwa per tahun dan korban luka sekitar 40 juta orang per tahun. Selain itu PBB memperkirakan bahwa kecelakaan LLAJ akan menjadi penyebab kematian peringkat 5 (lima) pada tahun 2030. Hal ini kemudian menjadi dasar resolusi Sidang Umum PBB tahun 2011 dalam mendeklarasikan upaya penanganan KLLAJ secara komprehensif melalui Dekade Aksi Keselamatan Jalan (*Decade of Action for Road Safety*) tahun 2011 – 2020, dengan menargetkan penurunan 50% korban meninggal dunia akibat kecelakaan LLAJ di seluruh dunia pada tahun 2020 dengan basis data tahun 2010.

Pada tahun 2016 kematian akibat kecelakaan LLAJ mengalami peningkatan menjadi 1,35 juta jiwa dan menjadi penyebab kematian peringkat 8 (delapan) secara global. Hal ini menunjukkan bahwa upaya mereduksi jumlah kematian akibat kecelakaan LLAJ masih belum berhasil dan memerlukan upaya yang lebih intensif pada masa yang akan datang. Perkembangan peringkat kecelakaan LLAJ sebagai penyebab utama kematian ditunjukkan pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Daftar 10 Besar Penyebab Utama Kematian di Dunia Tahun 2004, 2016, dan Perkiraan 2030

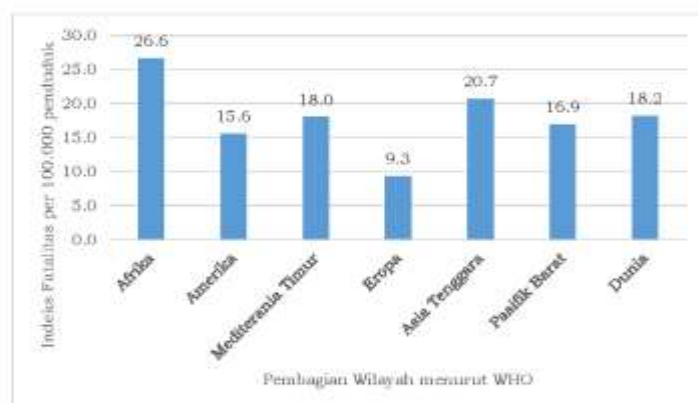
Tahun 2004			Tahun 2016			Tahun 2030		
Peringkat	Penyebab Kematian	%	Peringkat	Penyebab Kematian	%	Peringkat	Penyebab Kematian	%
1	Jantung	12,1	1	Jantung	16,6	1	Jantung	16,1
2	Stroke	6,7	2	Stroke	14,1	2	Stroke	11,1
3	Infeksi Saluran Pernafasan	7,0	3	Penyakit Gigitan Penyusut Akut	5,4	3	Penyakit Gigitan Penyusut Akut	6,6
4	Gigitan Penyusut Akut	5,1	4	Infeksi Saluran Pernafasan	3,2	4	Infeksi Saluran Pernafasan	5,6
5	Penyakit Demam	3,6	5	Penyakit Alzheimer dan Demensia	1,1	5	Demam Berdarah (DB)	1,0
6	HIV/AIDS	1,3	6	Kanker Payudara, Trakea, Bronkus	1,0	6	Kanker Payudara, Trakea, Bronkus	5,4
7	Tuberkulosis	2,1	7	Diabetes Melitus	1,8	7	Diabetes Melitus	1,1
8	Kanker Payudara, Trakea, Bronkus	2,3	8	Demam Berdarah (DB)	1,5	8	Polipemisi	2,1
9	Demam Berdarah (DB)	2,2	9	Penyakit Demam	2,4	9	Kanker Usus	1,9
10	Balok Prematur dan Kurang BB	1,0	10	Tuberkulosis	1,1	10	HIV/AIDS	1,8

(Sumber: WHO, 2009 dan 2014)

Pada . . .

Pada tahun 2018, WHO menerbitkan *Global Status Report on Road Safety* (GSRRS) yang merupakan alat monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan Dekade Aksi Keselamatan Jalan tahun 2011 - 2020 secara global. Dalam laporan tersebut dinyatakan bahwa target penurunan jumlah fatalitas akibat kecelakaan LLAJ sebesar 50% pada tahun 2020 sulit dicapai. Selain itu, di Indonesia kecelakaan LLAJ merupakan penyebab kematian peringkat 1 (satu) bagi kelompok umur anak-anak dan remaja, serta sekitar 50% korban meninggal dunia akibat kecelakaan LLAJ adalah pengguna jalan yang rentan seperti pejalan kaki, pengendara sepeda dan pengendara sepeda motor.

Secara global, penurunan jumlah korban kecelakaan LLAJ sangat bervariasi antar negara berpenghasilan rendah, menengah dan tinggi. Kesenjangan rata-rata indeks fatalitas per 100.000 penduduk juga terjadi antar wilayah seperti Afrika, Amerika, Mediterania Timur, Eropa, Asia Tenggara, dan Pasifik Barat.



Gambar 2.1 Rata-Rata Indeks Fatalitas per 100.000 Penduduk Berdasarkan Wilayah

(Sumber: WHO, 2018)

Permasalahan lain yang disoroti oleh WHO sebagai penyebab lambatnya kemajuan penanganan kecelakaan LLAJ secara global terutama di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah, antara lain: kepemimpinan dan kapasitas manajemen melaksanakan KLLAJ yang masih lemah; koordinasi lintas sektor yang belum optimal; data dan informasi kecelakaan LLAJ yang belum terpadu; sumber pendanaan berkelanjutan yang belum tersedia; pelaksanaan monitoring dan evaluasi yang belum efektif; serta penegakan hukum yang belum memberikan efek jera.

Di . . .

Di kawasan Asia Tenggara, Indonesia menempati posisi keempat sebagai negara dengan jumlah korban kecelakaan LLAJ tertinggi. Selain itu Indonesia masih belum memiliki peraturan batas kandungan alkohol dalam darah saat berkendara, standar kendaraan yang berkeselamatan sesuai standar PBB dan penyediaan fasilitas perlindungan anak dalam melakukan perjalanan dengan kendaraan bermotor.

Indonesia telah memiliki aturan tentang penggunaan helm standar, penggunaan sabuk keselamatan dan batas kecepatan. Namun pelaksanaan peraturan tersebut belum diterapkan secara penuh. Sebagai contoh, Indonesia sebaiknya meningkatkan penggunaan helm standar hingga 'klik' dan penggunaan sabuk keselamatan yang berlaku untuk semua penumpang kendaraan.

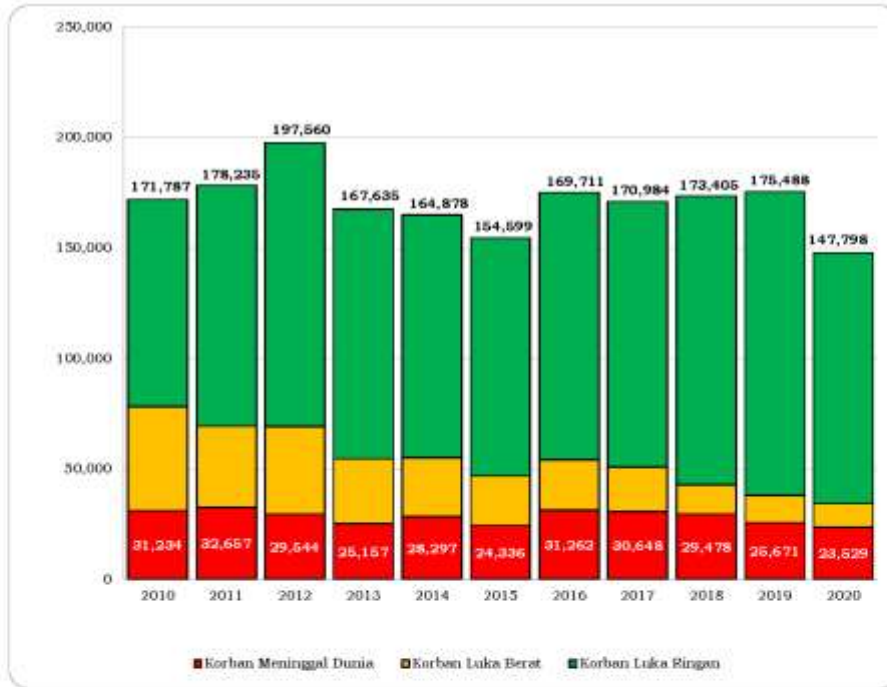
Ketersediaan manajemen kelembagaan yang baik merupakan salah satu hal yang paling penting dan mendasar dari penyelenggaraan KLLAJ. WHO menggarisbawahi pentingnya pembentukan kelembagaan serta koordinasi lintas sektor dan ruang dalam mengatasi permasalahan KLLAJ, terutama dalam hal penetapan target, rencana dan strategi yang akan dilakukan untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Secara global, 161 dari 175 negara yang berpartisipasi dalam penyusunan GSRRS 2018, telah memiliki kelembagaan KLLAJ dengan bentuk yang bervariasi, baik berupa lembaga independen maupun lembaga pemerintah eksisting yang ditunjuk langsung untuk mengatasi permasalahan KLLAJ. Selain itu, 140 negara juga dinyatakan telah memiliki strategi nasional terkait KLLAJ dan 132 diantaranya memiliki sumber pendanaan khusus untuk melaksanakan strategi nasional tersebut.

B. Kondisi KLLAJ Tingkat Nasional

Di Indonesia, pada periode tahun 2010 – 2020 jumlah korban kecelakaan LLAJ masih tergolong tinggi. Hal ini disebabkan 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. Sedangkan jumlah korban meninggal dunia berkisar antara 23.529 – 32.657 jiwa. Pada tahun 2020 angka kematian mencapai 23.529 jiwa, atau setara dengan 3 (tiga) jiwa meninggal dunia per jam.

Gambar 2.2 . . .



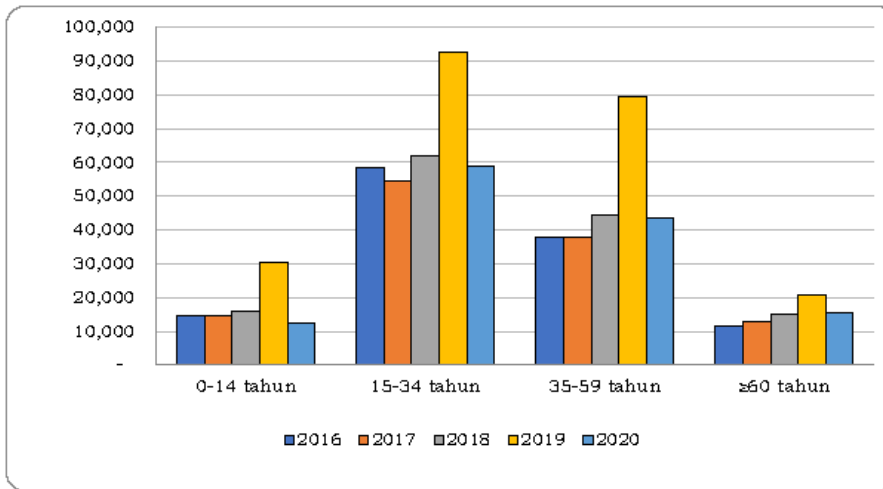
Gambar 2.2 Proporsi Jumlah Korban Kecelakaan 2010 - 2020

(Sumber: IRSMS 2021, diolah)

Jika dilihat dari proporsinya, jumlah korban kecelakaan meninggal dunia cenderung stagnan, korban luka berat cenderung mengalami penurunan, sedangkan korban luka ringan mengalami peningkatan. Hal tersebut menunjukkan bahwa upaya program-program KLLAJ yang telah dilaksanakan sejauh ini cukup berhasil dalam menurunkan jumlah fatalitas kecelakaan LLAJ dari luka berat ke luka ringan, namun masih diperlukan upaya yang lebih kuat untuk menurunkan jumlah kematian korban kecelakaan LLAJ.

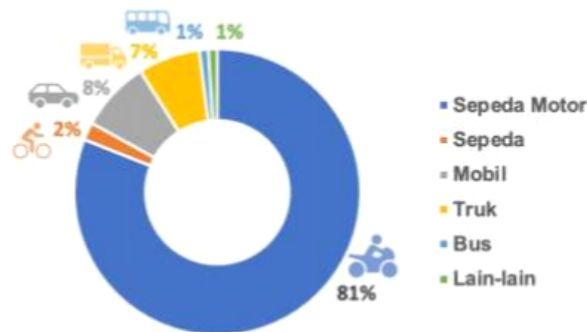
Berdasarkan kategori usia, korban meninggal dunia didominasi oleh kategori usia 15-34 tahun dan di posisi kedua adalah kategori usia 35-60 tahun. Dilihat dari sisi ekonomi, hal ini memberikan dampak kerugian yang cukup tinggi, baik secara makro pada sistem ekonomi nasional maupun secara mikro di level perekonomian keluarga. Semakin tinggi usia produktif meninggal dunia yang kemungkinan besar adalah tulang punggung keluarga dalam mencari nafkah, maka semakin meningkat pula jumlah keluarga yang rentan terhadap kemiskinan.

Gambar 2.3 . . .



Gambar 2.3 Jumlah Korban Meninggal Dunia Berdasarkan Kategori Usia Tahun 2016 - 2020
(Sumber: IRSMS 2021, diolah)

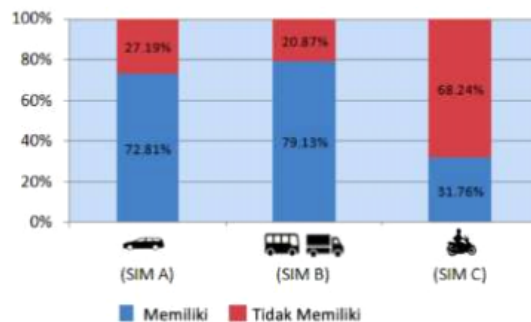
Berdasarkan jenis kendaraan, persentase fatalitas kecelakaan LLAJ didominasi oleh sepeda motor yaitu sebesar 81%, kendaraan beroda empat menempati posisi kedua sebesar 8%, kendaraan truk menempati posisi ketiga sebesar 7%, kendaraan sepeda menempati posisi keempat, kemudian sisanya, sebesar 2% merupakan kendaraan lainnya seperti becak, cikir/delman, bajaj/bemo/bentor, kendaraan alat berat dan kereta api. Sebagaimana ditunjukkan Gambar 2.4.



Gambar 2.4 Tingkat Fatalitas di Indonesia Berdasarkan Jenis Kendaraan Tahun 2020
(Sumber: IRSMS 2021, diolah)

Pengendara . . .

Pengendara sepeda motor yang menjadi pelaku penyebab kecelakaan ternyata juga merupakan kelompok pengendara dengan tingkat kepemilikan SIM yang paling rendah. Seperti dijelaskan dalam Gambar 2.5 di bawah ini, 68,24% pengendara sepeda motor pelaku penyebab kecelakaan tidak memiliki SIM dan hanya 31,76% yang memiliki SIM.



Gambar 2.5 Tingkat Kepemilikan SIM Berdasarkan Pelaku Penyebab Kecelakaan Tahun 2018

(Sumber: IRSMS 2019, diolah)

Berdasarkan status jalan pada tahun 2019, panjang jalan daerah di Indonesia meliputi jalan provinsi, kabupaten dan kota mencapai 90,82%. Hal ini berbanding lurus dengan jumlah kecelakaan yang terjadi, dimana 75,08% kecelakaan terdapat di ruas jalan daerah. Oleh karena itu, peran Pemerintah Daerah menjadi sangat penting untuk mengatasi kondisi tersebut.

Tabel 2.2 Rasio Kecelakaan Berdasarkan Status Tahun 2019

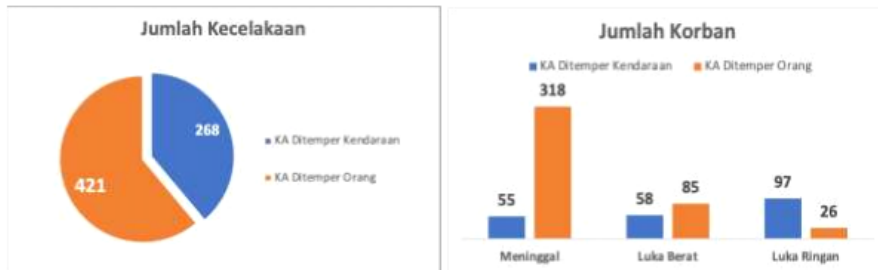
Status Jalan	Jumlah Kecelakaan	% Jumlah Kecelakaan	Panjang Jalan (Km)	% Panjang Jalan	Rasio
Nasional Tol	1.596	1,37%	2.093,45	0,39%	0,76
Nasional Non Tol	27.418	23,55%	47.017,27	8,79%	0,58
Daerah	87.406	75,08%	485.779,84	90,82%	0,17
Total	116.420	100%	534.890,56	100%	

(Sumber: Kementerian PUPR dan IRSMS, 2020)

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, maka 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 berposisi bintang 3 (tiga).

Selain . . .

Selain itu, kecelakaan LLAJ di pelintasan sebidang dengan kereta api juga perlu menjadi perhatian. Pada tahun 2020, jumlah keseluruhan pelintasan sebidang di Indonesia adalah 5.110 pelintasan dengan 87% pelintasan sebidang merupakan pelintasan yang tidak dijaga dan liar. Kecelakaan di pelintasan sebidang pada tahun 2020 sebanyak 689 kejadian, dengan jumlah korban kecelakaan mencapai 639 orang dimana sebanyak 55 orang meninggal akibat kecelakaan kereta api ditemper kendaraan dan sebanyak 318 orang meninggal akibat kecelakaan kereta api ditemper orang.



Gambar 2.6 Jumlah Kejadian dan Korban Kecelakaan di Pelintasan Sebidang Tahun 2020
(Sumber: PT. KAI, 2021)

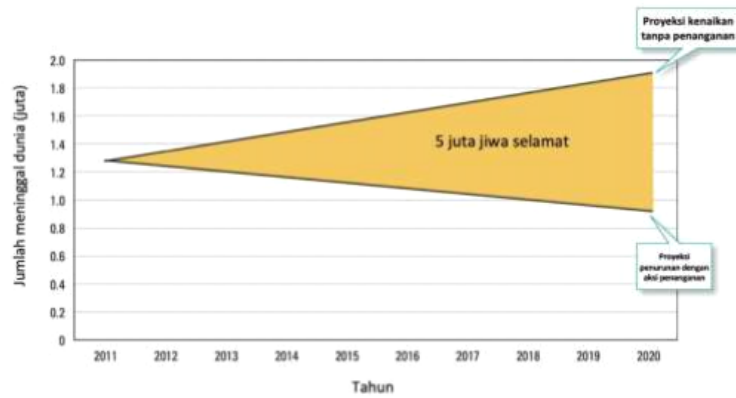
Kondisi kecelakaan LLAJ tersebut mendorong perlunya pengarusutamaan KLLAJ sebagai prioritas nasional. Laporan ADB menjelaskan bahwa salah satu kelemahan dari penyelenggaraan KLLAJ di Indonesia adalah belum berjalannya koordinasi dan pengelolaan KLLAJ. Koordinasi merupakan kunci sukses bagi tercapainya KLLAJ di suatu negara khususnya untuk menyamakan arah dalam penyelenggaraan KLLAJ. Oleh karena itu, fokus utama Pemerintah adalah memastikan penyelenggaraan KLLAJ sebagai tanggung jawab bersama yang harus dilaksanakan secara selaras dan terkoordinasi dengan menerapkan prinsip orkestra. Untuk mewujudkan hal tersebut, maka diperlukan intervensi penanganan dalam bentuk penyusunan program dan kegiatan KLLAJ oleh seluruh pemangku kepentingan terkait, badan usaha dan masyarakat.

BAB III . . .

BAB III PENDEKATAN PERHITUNGAN TARGET DAN PENGEMBANGAN KEBIJAKAN RUNK LLAJ 2021 - 2040

A. Pendekatan Perhitungan Target RUNK LLAJ 2021 - 2040

Global Decade of Action (DoA) for Road Safety 2011-2020 memiliki target penurunan jumlah fatalitas kecelakaan LLAJ pada tahun 2020 sebesar 50% berdasarkan basis data tahun 2010. Penurunan 50% tersebut dihitung berdasarkan perbandingan antara jumlah fatalitas kecelakaan LLAJ tanpa penanganan (*business as usual*) dengan jumlah fatalitas kecelakaan LLAJ setelah implementasi program inklusif 5 (lima) pilar KLLAJ. Dengan target tersebut, WHO mengharapkan pengurangan jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan LLAJ mencapai 5 (lima) juta jiwa. Selain penurunan fatalitas kecelakaan LLAJ, beberapa negara menggunakan indikator keberhasilan program KLLAJ dihitung berdasarkan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan dan indeks fatalitas per 100.000 penduduk.

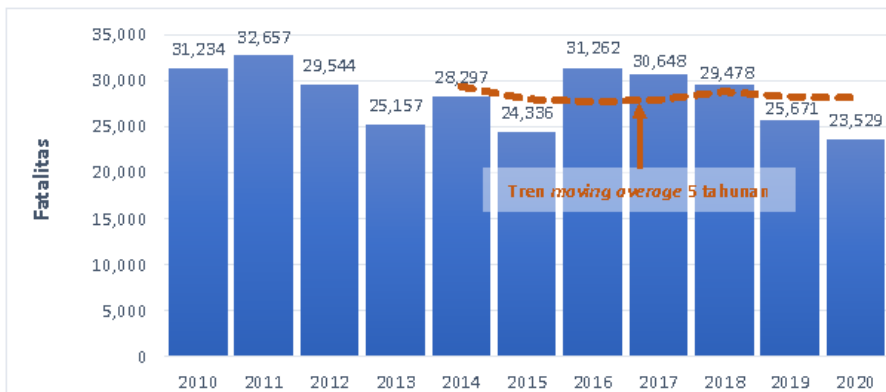


Gambar 3.1 Pendekatan Target *Global DoA for Road Safety 2011 - 2020*

(Sumber: WHO, 2011)

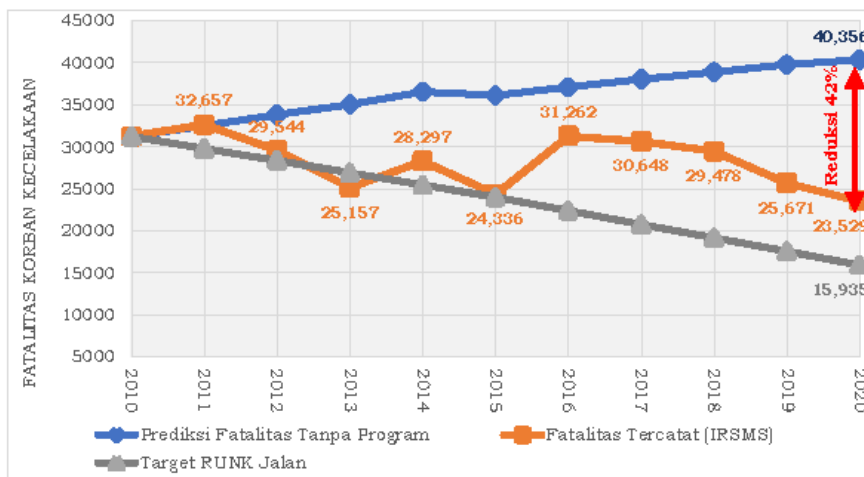
Dalam pengadopsian *Global DoA for Road Safety 2011-2020* di Indonesia, rata-rata korban meninggal dunia selama 10 tahun mencapai 28.058 jiwa. Selama periode tersebut, kecenderungan jumlah fatalitas mengalami penurunan yang berfluktuasi. Melalui pendekatan *moving average* 5 (lima) tahunan, kecenderungan jumlah fatalitas menunjukkan nilai stabil pada jumlah sekitar 28.000 jiwa meninggal dunia per tahun. Kecenderungan jumlah fatalitas selama periode 2010 -2020 dapat dilihat pada gambar 3.2 di bawah ini.

Gambar 3.2 . . .



Gambar 3.2 Kecenderungan Jumlah Fatalitas (Moving Average 5 Tahunan) Tahun 2010 - 2020
(Sumber: IRSMS 2021, diolah)

Pelaksanaan program KLLAJ di Indonesia telah berhasil mereduksi jumlah fatalitas menjadi 23.529 jiwa pada tahun 2020 atau setara dengan penurunan sebesar 42% dibandingkan dengan jumlah fatalitas tanpa penanganan (*business as usual*), seperti ditunjukkan oleh Gambar 3.3 di bawah ini.



Gambar 3.3 Pencapaian Target Jumlah Fatalitas pada Tahun 2010 - 2020
(Sumber: IRSMS 2021, diolah)

Sementara . . .

Sementara itu, dokumen RUNK LLAJ 2011 - 2035 menggunakan target berdasarkan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan dan indeks fatalitas per 100.000 penduduk. Pada tahun 2020, target indeks fatalitas korban kecelakaan per 10.000 kendaraan telah terlampaui yaitu sebesar 1,73 dibandingkan target awal sebesar 1,96, atau melebihi target sebesar 12%. Sedangkan apabila menggunakan target berdasarkan indeks fatalitas per 100.000 penduduk, pencapaian pada tahun 2020 sebesar 8,78 atau kurang 34% di bawah target yaitu sebesar 6,57. Seperti ditunjukkan pada gambar 3.4 di bawah ini.



Gambar 3.4 Pencapaian Target Indeks Fatalitas per 10.000 Kendaraan Tahun 2010 - 2020
 (Sumber: IRSMS 2021, diolah)

Gambar 3.5 . . .

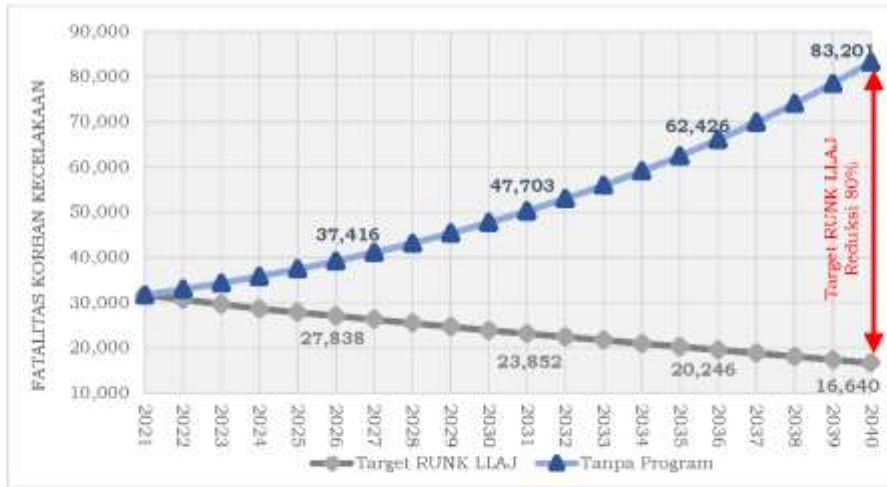


Gambar 3.5 Pencapaian Target Indeks Fatalitas per 100.000 Penduduk Tahun 2010 - 2020
(Sumber: IRSMS 2021, diolah)

Terdapat 3 (tiga) alternatif indikator yang digunakan untuk mengukur atau menetapkan target keberhasilan program RUNK LLAJ 2021 - 2040 yaitu jumlah fatalitas, indeks fatalitas per 10.000 kendaraan dan indeks fatalitas per 100.000 penduduk.

Alternatif pertama, skenario pengembangan target RUNK LLAJ 2021 - 2040 dilakukan dengan meneruskan target yang telah disusun pada pelaksanaan KLLAJ selama ini, yaitu dengan menggunakan basis data tahun 2010 untuk memperkirakan target penurunan fatalitas pada tahun 2040. Target tahun 2040 dihitung berdasarkan perbandingan antara jumlah fatalitas kecelakaan LLAJ tanpa penanganan (*business as usual*) dengan jumlah fatalitas kecelakaan LLAJ setelah implementasi program inklusif 5 (lima) pilar KLLAJ. Berdasarkan pendekatan tersebut, apabila program dalam RUNK LLAJ 2021 - 2040 dilaksanakan (*do something*) maka jumlah korban pada tahun 2040 diprediksi menurun menjadi sebanyak 16.640 jiwa atau setara dengan penurunan 80% dibandingkan jumlah korban tanpa penanganan (*business as usual*), seperti pada Gambar 3.6 dibawah ini.

Gambar 3.6 . . .



Gambar 3.6 Skenario Pengembangan Target RUNK LLAJ Berbasis Data Tahun 2010
(Sumber: IRSMS 2020, diolah)

Sedangkan apabila menggunakan alternatif kedua yaitu indikator indeks fatalitas per 10.000 kendaraan, pada tahun 2040 diharapkan sebesar 0,59 atau menurun sebesar 85% dari tahun 2010. Sementara apabila menggunakan alternatif ketiga yaitu indeks fatalitas per 100.000 penduduk, maka pada tahun 2040 diharapkan tercapai sebesar 4,63 atau menurun sebesar 65% dari tahun 2010.

Persentase keberhasilan pada tahun 2040 berdasarkan basis data tahun 2010 diskenariokan cukup tinggi. Hal ini diperkirakan karena adanya perubahan perilaku masyarakat dalam menggunakan kendaraan. Semenjak kemunculan *Coronavirus disease* 2019 (Covid-19), masyarakat dihimbau untuk berada di rumah dan melakukan kegiatan secara daring dalam rangka mengurangi penularan. Perubahan pola aktivitas masyarakat di era pandemi mempengaruhi situasi dan kondisi lalu lintas. Penurunan arus lalu lintas dapat berindikasi terhadap menurunnya jumlah kejadian kecelakaan LLAJ. Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) menginformasikan bahwa terjadi penurunan volume lalu lintas kendaraan sejak diberlakukannya Pembatasan Sosial Skala Besar (PSBB) dan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM). Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya juga mencatat terjadinya penurunan angka kecelakaan LLAJ sebanyak 15% pada tahun 2020 dibandingkan tahun 2019.

Selain . . .

Selain itu perkembangan *e-commerce* yang sangat pesat mengubah pola belanja masyarakat dari mendatangi pusat perbelanjaan menjadi memesan dan menunggu barang diantar oleh jasa pelayanan antar barang, yang turut berkontribusi pada kecenderungan turunnya penggunaan kendaraan bermotor. Teknologi kendaraan yang terus dikembangkan oleh produsen kendaraan bermotor juga memengaruhi perilaku berkendara dimana teknologi kendaraan masa depan akan lebih berkeselamatan sehingga diharapkan dapat menurunkan jumlah kecelakaan LLAJ.

B. Pendekatan Pengembangan Kebijakan RUNK LLAJ 2021 - 2040

Mempertimbangkan dinamika lingkungan eksternal terkait perkembangan kebijakan dan regulasi, perkembangan lingkungan strategis kondisi LLAJ global dan nasional, serta membandingkan dengan negara lain, maka konsep pengembangan RUNK LLAJ didasarkan atas tiga prinsip, yaitu:

1. Program berbasis sistem berkeselamatan dengan memahami batasan tubuh manusia terhadap benturan;
2. Konsep inklusif berbasis koordinasi 5 (lima) pilar; dan
3. Program berbasis keluaran yang terukur dan mampu mereduksi biaya sosial.



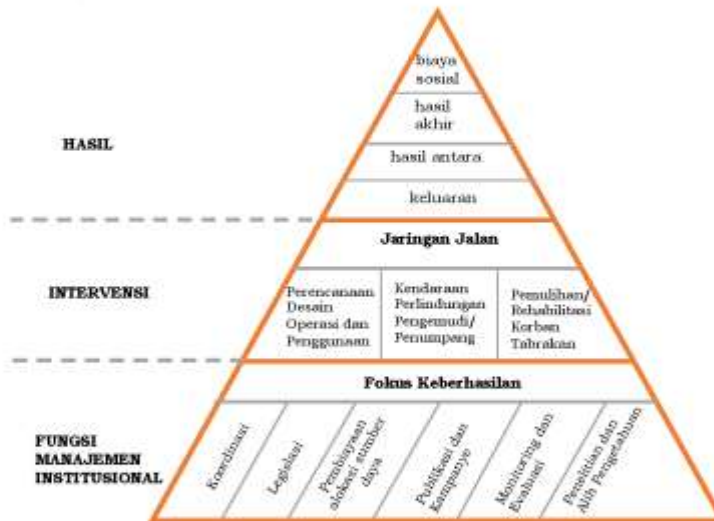
Gambar 3.7 Tiga Prinsip Dasar Konsep Pengembangan RUNK

RUNK LLAJ 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*). Penetapan sasaran dan target RUNK LLAJ ini menggunakan strategi sistem LLAJ yang berkeselamatan, yaitu penyelenggaraan LLAJ yang mengakomodasi kesalahan dari pengguna jalan dan kerentanan tubuh manusia terhadap benturan, yang diarahkan untuk memastikan bahwa kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan korban meninggal dunia.

Penetapan . . .

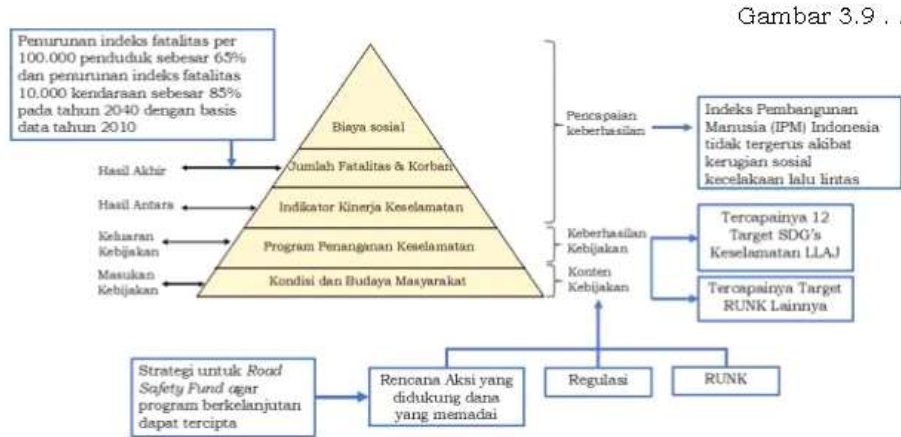
Penetapan sasaran dan target RUNK LLAJ didasarkan pada:

1. Fungsi manajemen instansi/lembaga yang meliputi: pentingnya koordinasi, ketersediaan aturan yang mendukung, alokasi dana dan sumber daya, sosialisasi, monitoring dan evaluasi, serta penelitian dan *transfer knowledge*;
2. Intervensi yang meliputi: perlunya keterlibatan berbagai pemangku kepentingan untuk meningkatkan KLLAJ yang terbagi dalam urusan perencanaan, desain, pemanfaatan jalan, perilaku pengguna jalan, kendaraan dengan standar keselamatan global dan pemulihan serta rehabilitasi korban kecelakaan; dan
3. Hasil yang meliputi: keluaran, manfaat sementara, manfaat akhir dan biaya sosial.



Gambar 3.8 Tiga Prinsip Dasar Manajemen KLLAJ
[Sumber: World Bank Global Road Safety Facility, 2009]

Program dan kegiatan KLLAJ disusun dengan menggunakan kerangka kerja keterkaitan antara keluaran (*output*), hasil antara (*intermediate outcome*), serta hasil akhir (*outcome*) dari program dan kegiatan rencana aksi pilar. Memperhatikan hal tersebut, langkah kedepannya adalah menentukan kontribusi dari masing-masing pilar terhadap penurunan tingkat fatalitas yang dikuantifikasikan sebagai prioritas atau persentase terhadap hasil akhir (*outcome*).



Gambar 3.9 . . .

Gambar 3.9 Strategi RUNK LLAJ Tahun 2021 - 2040

C. Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDG's)

RUNK LLAJ pertama kali dicanangkan pada bulan Juni 2011 oleh Wakil Presiden Republik Indonesia yang berisi program jangka panjang KLLAJ hingga tahun 2035, dimana 10 tahun pertamanya merupakan implementasi dari program Dekade Aksi Keselamatan Jalan Tahun 2011 - 2020. Saat ini dalam rangka memasuki periode 10 tahun berikutnya, RUNK LLAJ perlu diperbaharui dan diselaraskan dengan dinamika global, mengantisipasi tantangan yang dihadapi, serta memperkuat potensi keberhasilan pada saat program dijalankan pada tahun 2021 - 2040.

Sustainable Development Goals (SDG's) merupakan suatu rencana aksi global yang disepakati oleh para pemimpin dunia termasuk Indonesia untuk mengakhiri kemiskinan, mengurangi kesenjangan dan melindungi lingkungan. Tujuan Pembangunan Berkelanjutan berisi 17 (tujuh belas) Tujuan dan 169 (seratus enam puluh sembilan) Target yang diharapkan dapat dicapai pada tahun 2030.

Gambar 3.10 . . .



Gambar 3.10 17 Tujuan Sustainable Development Goals (SDGs)
 (Sumber: <https://www.sdq2030indonesia.org/>)



Gambar 3.11 Target SDG's Global Terkait Transportasi
 (Sumber: <https://www.sdq2030indonesia.org/>)

Transportasi menjadi bagian dari kerangka kerja SDG's sebagai kontributor pembangunan berkelanjutan. Terkait dengan isu KLLAJ dalam SDG's, PBB menetapkan target sebesar 50% penurunan korban meninggal dunia akibat kecelakaan LLAJ pada tahun 2030 dengan dasar hasil capaian Dekade Aksi Keselamatan pada tahun 2020. Untuk KLLAJ dan selaras dengan SDG's terdapat 12 target yang harus dicapai. Target 1 yaitu Rencana Aksi Nasional KLLAJ yang komprehensif dan multisektor harus diselesaikan pada tahun 2020, sementara sasaran lainnya diharapkan dapat dicapai pada tahun 2030.

Gambar 3.12 . . .



Gambar 3.12 12 Target Kinerja KLLAJ Global
 (Sumber: <https://www.sdg2030indonesia.org/>)

BAB IV ARAH PENYELENGGARAAN RUNK LLAJ

A. Tujuan

Penyusunan RUNK LLAJ bertujuan untuk memberikan panduan/pedoman bagi pemangku kebijakan agar dapat melakukan koordinasi, sinkronisasi dan harmonisasi perencanaan program KLLAJ. Selain itu, RUNK LLAJ juga menjadi acuan bagi kementerian/lembaga dan Pemerintah Daerah provinsi/kabupaten/kota untuk menjabarkan langkah-langkah penanganan KLLAJ di sektor dan wilayah tanggung jawabnya.

B. Visi . . .

B. Visi dan Misi

Penyusunan visi RUNK LLAJ 2021 - 2040 menggunakan kata kunci, yaitu: terbaik, Asia Tenggara, koordinasi, serta teknologi informasi dan komunikasi. Untuk mewujudkan visi tersebut, beberapa aspek yang harus diakomodasi dalam misi RUNK LLAJ, yaitu: prioritas nasional, mengutamakan keselamatan dan mensinergikan segala potensi. Berdasarkan hal tersebut, visi dan misi penyelenggaraan KLLAJ tahun 2021 - 2040 adalah sebagai berikut:

Visi :

“Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terbaik di Asia Tenggara melalui Penciptaan Sistem Berkeselamatan, Penguatan Koordinasi dan Pengembangan Teknologi Informasi dan Komunikasi.”

Misi:

1. Mengarusutamakan KLLAJ menjadi prioritas nasional;

Setiap pihak menyadari besarnya kerugian ekonomi nasional akibat kecelakaan, sehingga diperlukan komitmen yang kuat untuk menjadikan isu KLLAJ sebagai pokok bahasan dalam penetapan kebijakan, program dan kegiatan pembangunan.

2. Membudayakan penyelenggaraan LLAJ yang mengutamakan keselamatan;

Dengan menyadari keterbatasan tubuh manusia dalam menghadapi benturan akibat kecelakaan, sehingga semua pihak terlibat aktif dalam pengarusutamaan keselamatan di seluruh mata rantai penyelenggaraan LLAJ.

3. Mensinergikan segala potensi guna memaksimalkan kinerja KLLAJ;

Pemberdayaan peran Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, badan usaha, dan masyarakat untuk menggali sumber daya dalam rangka peningkatan keselamatan nasional. Usaha mensinergikan dimulai dari tahap perencanaan sampai pelaksanaan yang selalu mengacu pada kebersamaan yang terkoordinasi secara harmonis dan selaras, serta didukung oleh teknologi informasi dan komunikasi yang mampu menjadi pemandu dan pemadu kinerja KLLAJ. Pemandu berarti data dan informasi dapat digunakan sebagai dasar atau petunjuk penyelenggaraan KLLAJ. Dan pemadu berarti data dan informasi adalah alat untuk memadukan gerak/arah penyelenggaraan program KLLAJ.

C. Sasaran . . .

C. Sasaran

C.1. Sasaran Umum

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, 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 4.1 berikut.

Tabel 4.1 Target RUNK LLAJ 2021 - 2040

Tahun	Prediksi Jumlah kematian (jiwa)	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%

C.2. Sasaran . . .

C.2. Sasaran Masing-Masing Pilar

Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya KLLAJ melalui RUNK LLAJ 2021 – 2040 yang memuat visi, misi, sasaran, kebijakan, strategi dan program nasional KLLAJ. Dalam penyusunan RUNK LLAJ 2021 – 2040 dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional. Program Nasional KLLAJ terdiri atas 5 (lima) pilar keselamatan meliputi: pilar 1 (satu) yaitu sistem yang berkeselamatan; pilar 2 (dua) yaitu jalan yang berkeselamatan; pilar 3 (tiga) yaitu kendaraan yang berkeselamatan; pilar 4 (empat) yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan; dan pilar 5 (lima) yaitu penanganan korban kecelakaan. Searah dengan pencapaian sasaran umum di atas, maka disusun sasaran beserta indikator kinerja masing-masing pilar sebagai berikut:

C.2.1. Pilar 1 – Sistem yang Berkeselamatan

Kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional selaku Penanggung Jawab Pilar 1, bertanggung jawab untuk mendorong terselenggaranya koordinasi antar pemangku kepentingan, terciptanya kemitraan sektoral untuk menjamin efektivitas, serta keberlanjutan pengembangan dan perencanaan strategi KLLAJ pada tingkat nasional. Sasaran dan indikator pencapaian Pilar 1 dapat dilihat seperti pada Tabel 4.2 di bawah ini:

Tabel 4.2 Tabel Sasaran dan Indikator Pencapaian Pilar 1

Pilar	Sasaran Pilar	Indikator Pencapaian
Pilar 1 Sistem yang Berkeselamatan	Pada Tahun 2020, seluruh negara memiliki rencana aksi nasional KLLAJ yang komprehensif dan multi-sektoral.	Terlaksananya proses pembahasan Rancangan Perpres RUNK LLAJ di tahun 2020 dan terwujudnya RUNK LLAJ Tahun 2021 – 2040, dengan konsep strategi 5 (lima) pilar dan selaras dengan SDG's.
		Di tahun 2025, sesuai dengan amanat PP 37 tahun 2017 tentang KLLAJ, terwujudnya RUNK LLAJ dan RAK LLAJ K/L di tingkat nasional, serta RAK LLAJ di tingkat provinsi/kabupaten/kota.
		Rencana aksi dirumuskan dengan rincian target, tahun pelaksanaan dan indikator pencapaiannya.
	Pada tahun 2030, seluruh negara memiliki akses satu atau lebih jalan raya yang memenuhi instrumen keselamatan PBB.	Terwujudnya regulasi berkaitan dengan KLLAJ sesuai dengan instrumen legal PBB, antara lain penilaian jalan sesuai dengan <i>International Road Assessment Programme</i> (iRAP) dan penilaian kendaraan baru sesuai dengan <i>New Car Assessment Programme</i> (NCAP).
		Terwujudnya data kecelakaan lalu lintas dan Pengawasan Kecelakaan (<i>Injury Surveillance</i>) berbasis <i>International Classification of Diseases</i> (ICD) WHO yang kredibel.
		Penerapan sistem KLLAJ dengan pengembangan dan pengoperasian lalu lintas di jalan.

C.2.2. Pilar . . .

C.2.2. Pilar 2 – Jalan yang Berkeselamatan

Kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan 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 Tabel 4.3 di bawah ini:

Tabel 4.3 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 jalan 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 eksisting yang telah memenuhi standar pemeringkatan jalan bintang 3 (tiga).	Terwujudnya lebih dari 75% km perjalanan kendaraan bermotor melalui jalan di Indonesia yang memenuhi standar jalan bintang 3 (tiga) dengan menggunakan pendekatan <i>assessment</i> IRAP. Pada tahun 2021 terbentuk Indonesia RAP yang diakui oleh IRAP tetapi mampu melakukan penilaian secara mandiri.

C.2.3. Pilar 3 – Kendaraan yang Berkeselamatan

Kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana LLAJ selaku Penanggung Jawab Pilar 3, bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah memenuhi standar keselamatan. Sasaran dan indikator pencapaian Pilar 3 dapat dilihat pada Tabel 4.4 di bawah ini:

Tabel 4.4 . . .

Tabel 4.4 Tabel Sasaran dan Indikator Pencapaian Pilar 3

Pilar	Sasaran Pilar	Indikator Pencapaian
Pilar 3 Kendaraan yang Berkeselamatan	Pada tahun 2030, seluruh kendaraan (baru, bekas, impor) wajib memenuhi standar teknis tertinggi keselamatan, sesuai dengan regulasi PBB dan/atau peraturan global lainnya.	Pada tahun 2030 seluruh kendaraan bermotor telah memiliki standar fitur keselamatan baik aktif maupun pasif sesuai kaidah internasional.
		Pemberian sertifikasi uji tipe kendaraan bermotor dengan mengadopsi NCAP termasuk rancang bangun dan sertifikasi untuk semua produk karoseri.
		Semua kendaraan harus laik jalan berdasarkan sertifikasi dari bengkel berizin uji laik jalan (kir) yang kredibel.
		Sistem transportasi cerdas (<i>Intelligent Transport System/ITS</i>) dan transportasi barang berbahaya.
		Sistem ITS terhadap distraksi pengemudi dan KLLAJ.
		Terwujudnya program NCAP Indonesia sesuai dengan standar tes PBB (Unece) didukung oleh industri otomotif Indonesia menjadi basis kendaraan nasional dan meningkatkan kredibilitas Indonesia sebagai salah satu negara produsen kendaraan utama dunia.
		Kompetensi petugas uji laik kendaraan dan akreditasi pusat uji kendaraan untuk menciptakan kir yang kredibel dengan peran pemerintah maupun swasta.
Kemampuan rancang bangun untuk industri karoseri nasional.		

C.2.4. Pilar 4 – Pengguna Jalan yang Berkeselamatan

Kepolisian Negara Republik Indonesia selaku Penanggung Jawab Pilar 4, bertanggung jawab untuk memperbaiki perilaku pengguna jalan melalui pendidikan keselamatan berlalu lintas, meningkatkan kualitas sistem uji surat izin mengemudi, penegakan hukum di jalan dan mengembangkan sistem pendataan kecelakaan LLAJ. Sasaran dan indikator pencapaian Pilar 4 dapat dilihat pada Tabel 4.5 di bawah ini:

Tabel 4.5 . . .

Tabel 4.5 Tabel Sasaran dan Indikator Pencapaian Pilar 4

Pilar	Sasaran Pilar	Indikator Pencapaian
Pilar 4 Pengguna Jalan yang Berkeselamatan	Pada tahun 2030, separuh perjalanan kendaraan mematuhi batas kecepatan maksimal dan mengurangi luka serta fatalitas akibat melanggar batas kecepatan.	Program <i>Speed Control</i> dimulai secara bertahap dengan <i>pilot project</i> yang dilakukan pada tahun 2021 di jalan nasional non tol dan jalan nasional tol.
	Pada tahun 2030, seluruh pengguna sepeda motor harus menggunakan helm berstandar nasional.	Program helm untuk anak harus terselenggara secara bertahap dan pada tahun 2021 tercapai 100%. Program ini dapat dikaitkan dengan program perlindungan anak dan kesehatan.
	Pada tahun 2030, seluruh pengguna kendaraan bermotor telah menggunakan sabuk keselamatan dan standar perlindungan anak-anak.	Regulasi pengguna sabuk keselamatan bagi seluruh kursi dan standar perlindungan anak-anak perlu diadakan.
	Pada tahun 2030, seluruh pengemudi kendaraan bermotor termasuk sepeda motor wajib bebas pengaruh alkohol maupun zat psikoaktif.	Regulasi tentang <i>Blood Alcohol Content</i> (BAC) maupun penggunaan zat psikoaktif saat mengemudi perlu diadakan termasuk kesepakatan penindakan hukum antara Kepolisian dan Kementerian Kesehatan.
	Pada tahun 2030, seluruh negara telah memiliki aturan yang melarang dan/atau membatasi penggunaan HP pada saat berkendara.	Tersedianya regulasi penggunaan ponsel termasuk regulasi bila digunakan sebagai alat navigasi serta diikuti pelaksanaan sosialisasi dan upaya penegakan hukum yang ketat.
	Pada tahun 2030, seluruh pengemudi profesional termasuk pengemudi berbasis daring wajib memenuhi peraturan batas waktu mengemudi maksimal dan waktu untuk beristirahat minimal.	Diperlukannya pengembangan teknologi untuk upaya penindakan hukum yang ketat serta pelaksanaan sosialisasi yang masif bagi pengemudi.

C.2.5. Pilar 5 – Penanganan Korban Kecelakaan

Kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kesehatan selaku Penanggung Jawab Pilar 5, bertanggung jawab untuk koordinasi penyelenggaraan penanganan sebelum dan sesudah kecelakaan. Sasaran dan indikator pencapaian Pilar 5 dapat dilihat Tabel 4.6 di bawah ini:

Tabel 4.6 . . .

Tabel 4.6 Tabel Sasaran dan Indikator Pencapaian Pilar 5

Pilar	Sasaran Pilar	Indikator Pencapaian
Pilar 5 Penanganan Pasca Kecelakaan	Pada tahun 2030, seluruh negara mencapai target nasional meminimalisir durasi antara kejadian kecelakaan dengan datangnya bantuan penanganan darurat dari tenaga kesehatan.	Penanganan medik korban kecelakaan LLAJ dapat tiba ke tempat kejadian dengan waktu seminimal mungkin yang didukung dengan tenaga kesehatan yang profesional dan perlengkapan gawat darurat yang memadai.
		Meningkatkan peran masyarakat yang mandiri dan terlatih dalam Penanganan Pertama Gawat Darurat (PPGD) pada korban kecelakaan LLAJ dengan melibatkan organisasi masyarakat seperti karang taruna, pramuka, komunitas/paguyuban, PMI dan lainnya.
		Terselenggaranya nomor telepon tunggal 119 di seluruh tanah air dan pusat-pusat penanganan kegawatdaruratan medik terpadu.

D. Kebijakan

Untuk mencapai sasaran serta target jangka panjang RUNK LLAJ, maka kebijakan – kebijakan utama yang akan ditempuh adalah sebagai berikut:

1. **Penyelarasan arah kebijakan dan komitmen** penyelenggaraan KLLAJ melalui penerapan prinsip orkestra yang mengkoordinir lima pilar secara inklusif;
2. **Penyelenggaraan KLLAJ berbasis data dan menggunakan pendekatan efisiensi biaya melalui tindakan kuratif dan preventif** dalam rangka penanganan korban, pencegahan luka dan pencegahan kecelakaan;
3. **Pendekatan sistem KLLAJ yang mampu mengakomodasi *human error* dan kerentanan tubuh manusia** untuk memastikan kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan kematian dan luka berat;
4. **Pengurangan paparan risiko untuk menurunkan jumlah kecelakaan**, fokus pada pengurangan jumlah dan panjang perjalanan serta penggunaan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor.

E. Strategi

Untuk menjalankan kebijakan – kebijakan tersebut, beberapa strategi yang akan ditempuh dalam penyelenggaraan KLLAJ adalah sebagai berikut:

1. **Penyelenggaraan kelembagaan KLLAJ yang efektif dengan didukung oleh sistem informasi yang akurat**
Menerapkan prinsip orkestra dalam penyelenggaraan KLLAJ membutuhkan kelembagaan yang efektif untuk menjamin koordinasi di antara para pemangku kepentingan dengan didukung oleh sistem informasi sebagai alat bantu pengambilan keputusan yang tepat dan akurat.

2. Jaminan . . .

2. **Jaminan ketersediaan data dan sistem informasi sebagai pemandu dan pemadu penyelenggaraan KLLAJ**
Mewujudkan pengelolaan sistem data dan informasi yang mutakhir (*Big Data*) dalam sistem layanan yang terintegrasi (*One Gate Services*) didukung oleh peran “*Back Office*” (SDM, *networking*, *hardware* dan *software*) yang handal. Jaminan ketersediaannya akan menjadi dasar dan petunjuk dalam mewujudkan penyelenggaraan KLLAJ yang lebih optimal.
3. **Penyediaan skema pembiayaan yang berkelanjutan untuk dana KLLAJ dan dana pemeliharaan jalan**
Menyusun kebijakan dan peraturan pelaksanaan dalam rangka mengembangkan skema pendanaan dan menyediakan sumber dana alternatif yang berasal dari swasta, masyarakat, maupun pengguna jalan untuk menjamin keberlanjutan program-program KLLAJ.
4. **Penyediaan sarana dan prasarana LLAJ yang memenuhi standar kelaikan keselamatan**
Menyediakan sarana dan prasarana LLAJ yang memenuhi standar kelaikan sebagai syarat wajib bagi terselenggaranya KLLAJ, dengan mengacu kepada norma global yang diakui oleh lembaga internasional.
5. **Pemberian hak mengemudi secara ketat**
Memberikan hak mengemudi secara ketat kepada setiap calon pengemudi yang memenuhi syarat pengetahuan, kecakapan dan kesehatan dengan menggunakan prinsip lisensi.
6. **Pendidikan keselamatan yang terarah dan penegakan hukum yang berefek jera**
Menjamin terselenggaranya pendidikan KLLAJ yang menekankan pada penanaman kesadaran terhadap nilai-nilai KLLAJ untuk menciptakan budaya yang berkeselamatan di jalan. Sementara, penegakan hukum diarahkan untuk menciptakan efek jera melalui penerapan sanksi administrasi, denda dan/atau hukuman badan.
7. **Formalisasi dan standarisasi proses penanganan kecelakaan LLAJ**
Semua proses yang terkait dengan kecelakaan LLAJ, termasuk proses hukum dan penanganan korban, dibakukan dan menjadi proses publik, serta standarisasi sarana dan prasarana penanganan korban.
8. **Sistem penjaminan bagi penyelesaian kerugian akibat kecelakaan LLAJ**
Menciptakan sistem penjaminan yang mampu menyelesaikan seluruh biaya dan kerugian akibat kecelakaan LLAJ secara inklusif, baik berupa kerugian material dan nonmaterial dari korban maupun kerusakan infrastruktur yang terjadi.

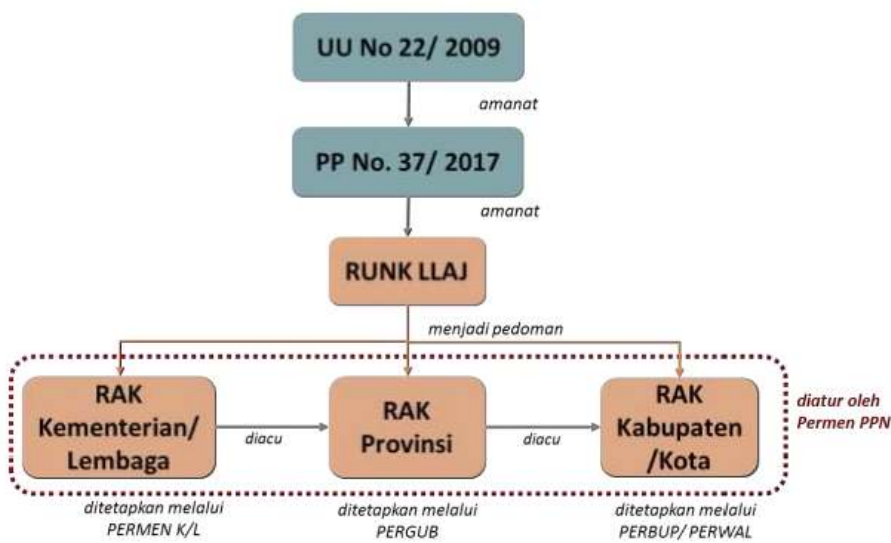
F. Kerangka . . .

F. Kerangka Regulasi

Sesuai dengan amanat UU Nomor 22 Tahun 2009 dan PP Nomor 37 Tahun 2017, setelah penerbitan Peraturan Presiden tentang RUNK LLAJ, diperlukan penerbitan RAK LLAJ di tingkat kementerian/lembaga, provinsi, kabupaten, dan kota meliputi:

1. RAK LLAJ Kementerian/Lembaga dengan jangka waktu 5 (lima) tahun dan ditetapkan melalui Peraturan Menteri Kementerian/Lembaga.
2. RAK LLAJ Provinsi dengan jangka waktu 5 (lima) tahun dan ditetapkan melalui Peraturan Gubernur.
3. RAK LLAJ Kabupaten/Kota dengan jangka waktu 5 (lima) tahun dan ditetapkan melalui Peraturan Bupati/Peraturan Walikota.

Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyusunan RAK LLAJ akan diatur melalui Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas. Penyusunan tata cara tersebut dimaksudkan sebagai arahan/pedoman pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ agar terdapat kesamaan persepsi dan keseragaman dalam penyusunannya.



Gambar 4.1 Penjabaran Regulasi RUNK LLAJ
(Sumber: Bappenas, 2020)

Keterkaitan ...

Keterkaitan antara RUNK LLAJ, RAK LLAJ Kementerian/Lembaga, RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota ditunjukkan pada Gambar 4.1. Dengan demikian, setiap Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Daerah Provinsi/Kabupaten/Kota dapat menjabarkan langkah-langkah penanganan KLLAJ di sektor dan wilayah tanggung jawabnya masing-masing untuk memastikan bahwa RUNK LLAJ dapat terlaksana.

G. Kerangka Kelembagaan

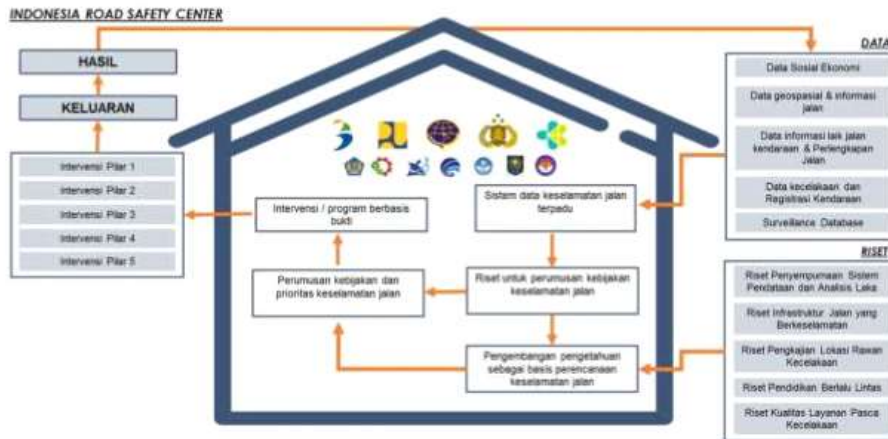
Saat ini, pelaksanaan koordinasi penyelenggaraan KLLAJ masih dilakukan secara sektoral dan belum dilaksanakan secara terpadu dan berkesinambungan. Pada beberapa momen, penyelenggaraan KLLAJ mulai dilaksanakan diskusi tim yang bersifat lintas sektor namun masih bersifat *ad hoc* dan jangka pendek, sehingga pelaksanaannya belum dapat memberikan hasil yang optimal dan berkelanjutan.

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, Provinsi, Kabupaten dan Kota.

Berdasarkan hal tersebut, konsep kelembagaan KLLAJ secara umum dapat dibentuk sebagai rumah koordinasi yang terdiri dari 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 4.2 . . .



Gambar 4.2 Ilustrasi Pengembangan Konsep Kelembagaan KLLAJ
(Sumber: Bappenas, 2020)

Dalam rangka pencapaian target RUNK LLAJ, maka keberlangsungan program perlu didukung dengan data komprehensif yang dimiliki oleh para instansi terkait untuk selanjutnya diintegrasikan, sehingga dapat menjadi dasar untuk riset KLLAJ dan menjadi intervensi berdasarkan bukti empiris kepada setiap Pilar. Data dan riset tersebut kemudian dapat menjadi input bagi pengembangan prioritas serta penyusunan kebijakan dan program KLLAJ. Selanjutnya, perlu adanya kajian mendalam terkait bentuk koordinasi dan kelembagaan KLLAJ di Indonesia berdasarkan kondisi saat ini, perkembangan global dan pembelajaran dari keberhasilan negara lain.

Dalam rangka mewujudkan hal tersebut, penanggung jawab pilar bersama dengan pemangku kepentingan yang lain di tingkat Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, badan usaha dan masyarakat harus memastikan bahwa program kerjanya mengutamakan keselamatan dan mensinergikan semua potensi yang ada.

H. Kerangka Pendanaan

Saat ini, sumber pembiayaan yang digunakan untuk menjalankan program keselamatan LLAJ masih sangat tergantung kepada sumber pembiayaan pemerintah, dimana pengelolaannya masih bersifat sektoral dan belum dilakukan secara terpadu serta belum berkesinambungan. Selain itu, ketersediaan pendanaan yang berkelanjutan baik dari aspek penyediaannya maupun pemanfaatannya merupakan salah satu unsur yang mutlak dibutuhkan untuk menjalankan program dan kegiatan RUNK LLAJ. Oleh karena itu, pengembangan skema pembiayaan KLLAJ merupakan salah satu kegiatan yang menjadi prioritas utama.

Kreativitas . . .

Kreativitas dan inovasi dalam menggali sumber-sumber pendanaan dan mengembangkan skema pendanaan yang berpotensi untuk mendukung penyelenggaraan program dan kegiatan RUNK LLAJ sangat diperlukan. Beberapa alternatif sumber pembiayaan yang dapat dipertimbangkan untuk mendanai penyelenggaraan RUNK LLAJ antara lain adalah: 1) sumber dana dari APBN; 2) sumber dana dari APBD; dan 3) sumber dana dari Badan Usaha maupun masyarakat.

BAB V PROGRAM NASIONAL KLLAJ

Pelaksanaan RUNK LLAJ dijabarkan melalui Program Nasional KLLAJ yang disusun berdasarkan pendekatan 5 (lima) pilar, yaitu:

1. **Pilar-1: Sistem yang Berkeselamatan**, meliputi kegiatan yang mendorong terselenggaranya koordinasi antar pemangku kepentingan dan terciptanya kemitraan sektoral untuk menjamin efektivitas dan keberlanjutan strategi KLLAJ pada level nasional, termasuk di dalamnya penetapan target pencapaian KLLAJ dan pelaksanaan evaluasi penyelenggaraan KLLAJ. Dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional (KemenPPN/Bappenas).
2. **Pilar-2: Jalan yang Berkeselamatan**, meliputi kegiatan penyediaan infrastruktur jalan yang berkeselamatan dengan melakukan perbaikan pada tahap perencanaan, desain, konstruksi dan operasional jalan, sehingga infrastruktur jalan yang disediakan mampu mereduksi dan mengakomodir kesalahan dari pengguna jalan. Dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan (KemenPUPR).
3. **Pilar-3: Kendaraan yang Berkeselamatan**, meliputi kegiatan yang memastikan bahwa setiap kendaraan di jalan telah mempunyai standar keselamatan yang tinggi, sehingga mampu meminimalisir kejadian kecelakaan yang diakibatkan oleh sistem kendaraan yang tidak berjalan dengan semestinya. Selain itu, kendaraan juga harus mampu melindungi orang yang terlibat kecelakaan agar tidak bertambah parah. Dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana LLAJ (Kemenhub).
4. **Pilar-4: Pengguna Jalan yang Berkeselamatan**, meliputi kegiatan peningkatan perilaku pengguna jalan dengan mengembangkan program-program yang komprehensif termasuk di dalamnya peningkatan pendidikan KLLAJ, kompetensi pengemudi kendaraan dan penegakan hukum. Dikoordinasikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri).

5. **Pilar-5 . . .**

5. Pilar-5: **Penanganan Korban Kecelakaan**, meliputi kegiatan penanganan tanggap darurat pasca kecelakaan dengan meningkatkan kemampuan tenaga medis yang kompeten, baik dari sisi sistem ketanggapdaruratan maupun penanganan korban termasuk di dalamnya melakukan rehabilitasi jangka panjang untuk korban kecelakaan. Dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kesehatan (Kemenkes).

Dalam pelaksanaannya, kelima pilar dilaksanakan sesuai dengan kewenangannya dengan prinsip integrasi dan interaksi antar pilar KLLAJ. Di setiap pilar juga mencakup kegiatan inklusif dengan sektor terkait lainnya seperti: pendidikan pada jenjang pendidikan anak usia dini (PAUD), pendidikan dasar dan pendidikan menengah oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pendidikan dan kebudayaan (Kemendikbudristek); penggunaan teknologi informasi didukung oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang komunikasi dan informatika (Kemenkominfo); riset dan inovasi KLLAJ oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang riset dan teknologi (Kemendikbudristek), lembaga pemerintah yang menyelenggarakan tugas pemerintahan di bidang penelitian, pengembangan, pengkajian, dan penerapan serta invensi dan inovasi (BRIN), serta perguruan tinggi; pengembangan dana KLLAJ oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang keuangan (Kemenkeu) maupun industri jasa keuangan; industri kendaraan dan produk fasilitas KLLAJ oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perindustrian (Kemenperin) dan kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perdagangan (Kemendag); kementerian yang menyelenggarakan urusan di bidang pemerintahan dalam negeri (Kemendagri); kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang ketenagakerjaan (Kemenaker); badan yang melaksanakan tugas pemerintahan di bidang kegiatan statistik (BPS); Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT); Pemerintah Daerah (Pemda); lembaga independen yang dibentuk untuk melaksanakan sertifikasi kompetensi kerja (BNSP); dan lembaga pendukung lainnya.

Program dan kegiatan KLLAJ secara terinci dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 5.1 . . .

Tabel 5.1 Tabel Program dan Kegiatan Penyelenggaraan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tahun 2021-2040

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4	
PILAR-I SISTEM YANG BERKESELAMATAN						KemenPPN/Bappenas
1.1 Penyusunan, Penetapan dan Pemberian Bimbingan RAK						
1.1.1 Pendampingan dan bimbingan teknis penyusunan RAK LLAJ	Terscienggaranya bantuan teknis	✓	✓	✓	✓	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar Kemendikbudristek, Kemendagri, Kemendikbudristek, Kemenperin, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
1.1.2 Penetapan RAK LLAJ Kementerian/Lembaga	Ditetapkannya dokumen RAK	✓	✓	✓	✓	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar Kemendikbudristek, Kemenperin
1.1.3 Penetapan RAK LLAJ tingkat Provinsi	Ditetapkannya dokumen RAK	✓	✓	✓	✓	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar, Kemendagri, Pemda Provinsi Forum LLAJ Daerah Provinsi

1.1.4 Penetapan . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
1.1.4	Pencapaian RAK LLAJ tingkat Kabupaten/Kota	✓	✓	✓	✓	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar, Kemendagri, Pemda Kabupaten/Kota	Pemda Provinsi, Forum LLAJ Daerah Provinsi, Forum LLAJ Daerah Kabupaten/Kota
1.2 Penguatan Koordinasi KLLAJ antar pemangku kepentingan							
1.2.1	Pembentukan kantor sekretariat RUNK LLAJ	✓	✓			KemenPPN/Bappenas	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar
1.2.2	Pembentukan kelompok kerja pilar dengan pemangku kepentingan	✓	✓			Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar	Kemendikbudristek, Kemenperin, Perguruan Tinggi
1.2.3	Penyusunan tata kelola dan pelaksanaan kelompok kerja dan kantor sekretariat	✓	✓			KemenPPN/Bappenas	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar, Kemendikbudristek, Kemenperin, Perguruan Tinggi
1.2.4.	Perumusan kebijakan prioritas KLLAJ	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar, Kemendikbudristek, Kemenperin, Perguruan Tinggi

1.2.5 Studi ...

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
1.2.5 Studi penguatan kelembagaan penyelenggaraan KLLAJ	Tersedianya kajian	✓				KemenPPN/Bappenas	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar, Kemendikbudristek, Kemenperin, Perguruan Tinggi, Mitra Pembangunan
1.3 Penyempurnaan Kebijakan dan Regulasi KLLAJ terkait Sistem yang Berkeselamatan							
1.3.1 Perumusan dan penyempurnaan kebijakan dan regulasi melibatkan semua pemangku kepentingan	Tersedianya rekomendasi kebijakan dan regulasi	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar, Mitra Pembangunan, Perguruan Tinggi
1.3.2 Perumusan indikator, monitoring dan evaluasi kinerja tiap pilar	Tersedianya rumusan evaluasi	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar, Kemendikbudristek, Kemenperin
1.3.3 Sosialisasi regulasi/peraturan KLLAJ	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Perguruan Tinggi, Badan Usaha

1.4 Pengembangan . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
1.4 Pengembangan dan Integrasi Data dan Sistem Informasi KLLAJ setiap Pilar							
1.4.1	Tersedianya data yang terintegrasi	✓	✓			KemenPPN/Bappenas, Polri	KemenPUPR, Kemenhub, Kemenkes, Kemenkominfo
1.4.2	Tersedianya sistem	✓	✓			KemenPPN/Bappenas, Polri	KemenPUPR, Kemenhub, Kemenkes, Kemenkominfo, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Perguruan Tinggi, Badan Usaha
1.4.3	Tersedianya sistem	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Polri, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha,
1.4.4	Tersedianya sistem	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas, Polri	KemenPPN/Bappenas, KemenPUPR, Kemenhub, Kemenkes
1.4.5	Terlaksananya kegiatan	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas	KemenPUPR, Kemenhub, Kemenkes

1.4.6 Pemanfaatan . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
1.4.6	Pemanfaatan informasi untuk rencana aksi dan monitoring evaluasi KLLAJ	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas	KemenPUPR, Kemenhub, Polri, Kemenkes, Forum LLAJ Dacrah, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
1.4.7	Pengembangan data dan sistem informasi geospasial LLAJ	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
1.4.8	Pengembangan sistem data kecelakaan lalu lintas dan kendaraan	✓	✓	✓	✓	Polri	Kemenhub, Kemenkes, KemenPUPR, Jasa Raharja
1.4.9	Pengembangan sistem data kecelakaan korban kecelakaan (<i>Surveillance Injury</i>) di fasilitas pelayanan kesehatan	✓	✓	✓	✓	Kemenkes	Polri, Jasa Raharja
1.5	Pengembangan Sistem Manajemen KLLAJ						
1.5.1	Pengembangan sistem manajemen kecepatan	✓	✓			Kemenhub	KemenPUPR, Polri
1.5.2	Pengembangan sistem riset kecelakaan	✓	✓			KemenPPN/Bappenas	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar

1.5.3 Pengembangan . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4	
1.5.3 Pengembangan sistem monitoring dan evaluasi serta capaian kinerja	Tersedianya sistem	✓	✓			Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar
1.6 Penguatan Kemitraan dan Kerja Sama KLLAJ						
1.6.1 Pengembangan inisiatif dan inovasi kemitraan KLLAJ	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓		✓	Badan Usaha, Mitra Pembangunan
1.6.2 Pelaksanaan kegiatan keselamatan berbasis kerja sama	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓		✓	Badan Usaha, Mitra Pembangunan
1.7 Penyelenggaraan Studi dan Evaluasi Terhadap Kebijakan Program KLLAJ						
1.7.1 Sinkronisasi perencanaan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓		✓	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar, Kemendikbudristek, Perguruan Tinggi, Mitra Pembangunan
1.7.2 Pelaksanaan studi dan evaluasi KLLAJ (5 Pilar)	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓		✓	Kemendikbudristek, Perguruan Tinggi, Mitra Pembangunan,

1.7.3 Penerapan . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
1.7.3	Penerapan hasil studi dan evaluasi sebagai dasar penanganan KLLAJ	✓	✓	✓	✓	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar	Kemendikbudristek, Perguruan Tinggi, Mitra Pembangunan, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
1.8	Pendanaan KLLAJ						
1.8.1	Identifikasi kebutuhan dan sumber dana KLLAJ	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas	Kemenkeu, Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha, Jasa Raharja
1.8.2	Pengembangan alternatif sumber pendanaan dan mekanisme pembiayaan KLLAJ	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas	Kemenkeu, Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha, Jasa Raharja

1.8.3	Penyiapan regulasi, sistem, dan Terselenggaranya	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas	1.8.3 Penyiapan . . . Kemenkeu, Kementerian/
-------	--------------------------------------------------	---	---	---	---	-------------------	-------------------------------------------------

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
	kegiatan					Lembaga Penangung Jawab Pilar, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha, Jasa Raharja	
1.8.4	mekanisme pemenuhan dan pemanfaatan premi asuransi terhadap kecelakaan di jalan termasuk kecelakaan tunggal	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas	Polri, Kemenkes, Kemenkeu, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, OJK, Badan Usaha, Jasa Raharja
1.8.5	mekanisme penyalokan sebagian premi asuransi untuk dana KLLAJ	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas	Kemenkeu, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, OJK, Badan Usaha, Jasa Raharja
1.8.6	skema pemeliharaan jalan (<i>Preservation Fund</i>) dan dana (<i>Road</i>)	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	1.8.6 Pengembangan ... KemenPPN/Bappenas, Kemenkeu, Kemenhub Pemda Provinsi, Pemda

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
1.9 Penyelenggaraan Monitoring dan Evaluasi Kinerja KLLAJ						Kabupaten/Kota	
1.9.1 Penyusunan instrumen dan indikator kinerja KLLAJ	Terselenggaranya kegiatan	✓				KemenPPN/Bappenas	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar
1.9.2 Pelaksanaan monitoring dan evaluasi program kegiatan masing-masing pilar	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
1.9.3 Pengukuran kinerja keselamatan berbasis perubahan jumlah kecelakaan dan fatalitas korban	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar
1.9.4 Pengukuran kinerja sosial-ekonomi akibat dari perubahan jumlah kecelakaan dan fatalitas korban	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	KemenPPN/Bappenas	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar

PILAR II							
JALAN YANG BERKESELAMATAN							
KemenPUPR							
PILAR II . . .							

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
2.1 Penyempurnaan Regulasi KLLAJ Terkait Jalan yang Berkeselamatan							
2.1.1 Penyusunan dan penyempurnaan regulasi jalan yang berkeselamatan	Tersedianya regulasi	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub, Polri, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/ Kota
2.1.2 Pengembangan regulasi penilaian jalan sesuai standar pemeringkatan jalan	Tersedianya regulasi	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub, Provinsi, Pemda Kabupaten/ Kota
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, Provinsi, Pemda Kabupaten/ Kota
2.2.2 Penerapan pemeringkatan di jalan bebas hambatan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub
2.2.3 Penerapan pemeringkatan di jalan nasional	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub
2.2.4 Penerapan pemeringkatan di jalan	Terselenggaranya kegiatan			✓	✓	KemenPUPR	2.2.4 Penerapan . . . Kemenhub, Provinsi, Pemda

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
						Kabupaten/Kota	
2.3 Pengawasan Jalan yang Berkeselamatan							
2.3.1	Penyelenggaraan laik fungsi menuju jalan yang berkeselamatan	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.3.2	Pelaksanaan audit jalan dari perencanaan hingga pelaksanaan konstruksi jalan	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.3.3.	Pelaksanaan inspeksi secara berkala pada jalan yang beroperasi	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.3.4.	Monitoring dan evaluasi jalan yang berkeselamatan	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.4 Pengendalian Fungsi, Kegiatan dan Pengendalian Bahaya di Ruang Jalan							
2.4.1	Perencanaan atas fungsi, kegiatan dan pengendalian bahaya di ruang jalan	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenhub, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota

2.4.2 Pengendalian . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
2.4.2	Pengendalian atas fungsi, kegiatan dan pengendalian bahaya di ruang jalan	√	√	√	√	KemenPUPR	Kemenhub, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.5	Perbaikan Badan Jalan						
2.5.1	Pelaksanaan perbaikan kerusakan lajur lalu lintas, antara lain: <i>Potholes, Cracking, Rutting, Stripping, Corrugation, Depression, Swell, Bleeding</i>	7x24 jam	5x24 jam	3x24 jam	2x24 jam	KemenPUPR	Kemenhub, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.5.2	Pelaksanaan perbaikan bahu jalan	7x24 jam	5x24 jam	3x24 jam	2x24 jam	KemenPUPR	Kemenhub, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.6	Pemenuhan Persyaratan Laik Fungsi Jalan dan Perlengkapan Jalan						
2.6.1	Pelaksanaan pemenuhan persyaratan perlengkapan jalan (pemasangan dan perbaikan)	20%	50%	70%	100%	Kemenhub, KemenPUPR	Polri, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.6.2	Pelaksanaan audit dan inspeksi hukum lalu lintas serta perlengkapan jalan (termasuk <i>Hazard</i>)	40%	70%	100%	100%	Kemenhub, KemenPUPR	Polri, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota

2.7 Penyelenggaraan . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
2.7 Penyelenggaraan Fasilitas bagi Pejalan Kaki dan Pesepeda terutama di Jalan Perkotaan							
2.7.1	Penyusunan pedoman teknis fasilitas pejalan kaki dan pesepeda	✓				KemenPUPR, Kemenhub	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.7.2	Perencanaan prasarana bagi pejalan kaki dan pesepeda di jalan perkotaan	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR, Kemenhub	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.7.3	Penyediaan prasarana bagi pejalan kaki dan pesepeda di jalan perkotaan	40%	60%	75%	85%	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota	KemenPUPR, Kemenhub
2.8 Penyelenggaraan Penanganan Keselamatan pada Tahap Konstruksi							
2.8.1	Penyusunan pedoman aspek keselamatan pengguna jalan pada pekerjaan jalan	✓				KemenPUPR	Kemenaker
2.8.2	Audit dan inspeksi aspek keselamatan pengguna jalan pada pekerjaan jalan	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	Kemenaker
2.8.3	Pengendalian dan pengawasan aspek keselamatan pengguna jalan	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR	2.8.3 Pengendalian ... Kemenaker

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
2.9	Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan						
2.9.1	Pelaksanaan inventarisasi daerah rawan kecelakaan	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR, Kemenhub	Polri, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.9.2	Perencanaan dan koordinasi penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR, Kemenhub	Polri, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.9.3	Penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan	20%	50%	70%	100%	KemenPUPR, Kemenhub	Polri, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.9.4	Monitoring dan evaluasi penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR, Kemenhub	Polri, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.10	Penanganan Pelintasan Sebidang dengan Kereta Api						
2.10.1	Penyusunan pedoman teknis penanganan pelintasan sebidang	✓				Kemenhub, KemenPUPR	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha
2.10.2	Perencanaan dan koordinasi penanganan pelintasan sebidang	✓	✓	✓	✓	Kemenhub, KemenPUPR	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha

2.10.2 Perencanaan ...

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
2.10.3	Penanganan pelintasan sbidang	Persentase lokasi tertangani	20%	50%	70%	100%	Usaha Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha
2.10.4	Monitoring dan evaluasi penanganan pelintasan sbidang	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha
2.11	Penyediaan Lajur Khusus Angkutan Umum Massal Perkotaan yang Berkeselamatan						
2.11.1	Penyusunan pedoman teknis lajur khusus yang berkeselamatan	Tersedianya pedoman	✓				Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha
2.11.2	Perencanaan dan koordinasi pembangunan lajur khusus yang berkeselamatan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha
2.11.3	Penyediaan lajur khusus yang berkeselamatan	Tersedianya lajur khusus yang berkeselamatan	50%	75%	85%	95%	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha
2.12	Penyelenggaraan Batas Kecepatan Kendaraan						2.12 Penyelenggaraan . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
2.12.1	Penyusunan pedoman pembatasan kecepatan kendaraan berkesejahteraan	✓				Kemenhub	KemenPUPR, Polri
2.12.2	Pemberlakuan pembatasan kecepatan kendaraan yang berkeselamatan	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	KemenPUPR, Polri
2.12.3	Monitoring dan evaluasi pelaksanaan pembatasan kecepatan kendaraan	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	KemenPUPR, Polri
2.13	Penyelenggaraan Pembatasan Akses Jalan Bagi Kendaraan Rentan untuk Sepeda Motor dan Sepeda						
2.13.1	Penyusunan pedoman pembatasan akses bagi sepeda motor pada jaringan jalan	✓				Kemenhub	KemenPUPR, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.13.2	Sosialisasi dan edukasi pembatasan akses jalan bagi sepeda motor	✓	✓	✓	✓	Polri	KemenPUPR, Kemenhub, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.13.3	Penerapan pembatasan akses jalan bagi sepeda motor	✓	✓	✓	✓	Polri	2.13.3 Penerapan . . . KemenPUPR, Kemenhub, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
2.13.4	Monitoring dan evaluasi pelaksanaan pembatasan akses bagi sepeda motor	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	KemenPUPR, Polri, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.14	Penguatan Kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM) Bagi Penyelenggaraan Jalan serta Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas						
2.14.1	Perencanaan dan inventarisasi kebutuhan sumber daya manusia bagi penyelenggaraan jalan yang berkeselamatan	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR, Kemenhub	Polri
2.14.2	Sosialisasi/pembinaan terkait NSPK bidang penyelenggaraan jalan yang berkeselamatan	✓	✓	✓	✓	KemenPUPR, Kemenhub	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
2.14.3	Pengembangan diklat SDM bagi penyelenggaraan jalan yang berkeselamatan yang terakreditasi	10%	50%	80%	100%	KemenPUPR, Kemenhub	BNSP
2.14.4	Pelaksanaan sertifikasi SDM bagi penyelenggaraan jalan yang berkeselamatan	20%	50%	70%	100%	KemenPUPR, Kemenhub	BNSP

PILAR III . . .

PILAR III
KENDARAAN YANG BERKESELAMATAN

Kemenhub

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
3.1 Penyempurnaan Regulasi KLLAJ Terkait Kendaraan yang Berkeselamatan							
3.1.1 Pengembangan sistem manajemen keselamatan angkutan umum dan angkutan barang	Tersedianya sistem	✓				Kemenhub	Kemenaker, Kemenperin, Badan Usaha
3.1.2 Pengembangan sistem penanganan keadaan darurat kendaraan pengangkut bahan berbahaya dan beracun (B3)	Tersedianya sistem	✓				Kemenhub	Polri, KemenPUPR, Kemenkes, Badan Usaha
3.1.3 Pengembangan regulasi kendaraan yang berkeselamatan	Tersedianya regulasi	✓				Kemenhub	Kemendag, Kemenperin, Badan Usaha
3.1.4 Pengembangan regulasi penilaian kendaraan baru sesuai dengan NCAP (<i>New Car Assessment Programme</i>)	Tersedianya regulasi	✓				Kemenhub	Kemendag, Kemenperin, Badan Usaha
3.2 Penyelenggaraan dan Perbaikan Prosedur Uji Tipe							
3.2.1 Penyusunan <i>Roadmap</i> , NSPK dan SPM uji tipe kendaraan bermotor	Tersedianya <i>Roadmap</i> , NSPK dan SPM	✓				Kemenhub	Kemenperin
3.2.2 Pelaksanaan uji tipe kendaraan bermotor dan penelitian rancang	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	3.2.2 Pelaksanaan . . . Kemenperin

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
	bangun dan rekayasa kendaraan bermotor (berbahan bakar, listrik, hibrida)						
3.2.3	Pengembangan fasilitas uji <i>Proving Ground</i> dan lab uji tabrak	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Kemenperin
3.2.4	Pembinaan teknis terhadap bengkel modifikasi kendaraan bermotor	30%	60%	100%	100%	Kemenhub	Kemenperin
3.2.5	Pemberian sertifikasi uji tipe kendaraan bermotor dengan mengadopsi NCAP	✓	✓			Kemenhub	BNSP
3.2.6	Penyusunan regulasi dan pelaksanaan <i>Scraping</i> kendaraan bermotor	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Polri, Kemenperin, Pemda Kabupaten/Kota
3.3	Penyelenggaraan dan Perbaikan Prosedur Uji Berkala						
3.3.1	Penyempurnaan NSPK uji berkala kendaraan bermotor	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Kemendagri, Pemda Kabupaten/Kota
3.3.2	Akreditasi unit pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor	63%	83%	98%	100%	Kemenhub	3.3.2 Akreditasi . . . Pemda Kabupaten/Kota

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
	terakreditasi						
3.3.3	Pemenuhan peralatan pemeriksaan uji berkala kendaraan bermotor	25%	50%	75%	100%	Kemenhub	Pemda Kabupaten/Kota
3.3.4	Pelaksanaan kalibrasi alat uji berkala kendaraan bermotor	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Pemda Kabupaten/Kota
3.3.5	Pelaksanaan, monitoring dan evaluasi uji berkala	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Pemda Kabupaten/Kota
3.4	Penyelenggaraan Sistem Informasi Pengujian Kendaraan Bermotor						
3.4.1	Pengembangan sistem informasi pengujian kendaraan bermotor di Kabupaten/Kota	60%	85%	100%	100%	Kemenhub	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
3.4.2	Pengintegrasian sistem informasi pengujian kendaraan bermotor antar pemangku kepentingan KLLAJ	50%	75%	100%	100%	Kemenhub	Polri, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
3.5	Penguatan SDM dan Peningkatan Lembaga Pendidikan dan Pelatihan Penguji						

3.5 Penguatan ...

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
Kendaraan Bermotor							
3.5.1	Penyusunan kurikulum dan materi diklat SDM pengujian kendaraan bermotor	✓				Kemenhub	BNSP
3.5.2	Penyusunan standar lembaga diklat SDM pengujian kendaraan bermotor	✓				Kemenhub	BNSP
3.5.3	Peningkatan diklat SDM pengujian kendaraan bermotor yang terakreditasi	75%	90%	100%	100%	Kemenhub	BNSP
3.5.4	Pelaksanaan diklat SDM pengujian kendaraan bermotor	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Kemenhub (BPSDMP), Perguruan Tinggi
3.5.5	Pelaksanaan sertifikasi SDM pengujian kendaraan bermotor	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Kemenhub (BPSDMP)
3.6 Peningkatan Instrumen Kendaraan untuk Pembatasan Kecepatan							
3.6.1	Penyusunan NSPK instrumen pembatasan kecepatan pada kendaraan	✓				Kemenhub	Kemenperin

3.6.2 Penggunaan ...

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
3.6.2	Penggunaan instrumen pembatasan kecepatan pada kendaraan	75%	100%	100%	100%	Kemenhub	Kemenperin
3.7	Penegakan Hukum atas Kepatuhan Pemenuhan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan						
3.7.1	Penyusunan pedoman teknis pelaksanaan penegakan hukum persyaratan teknis dan laik jalan	✓				Kemenhub	Polri
3.7.2	Pelaksanaan sosialisasi dan kampanye penindakan kendaraan bermuatan dan dimensi berlebih	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Polri, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Organisasi Angkatan Darat, Badan Usaha
3.7.3	Pelaksanaan pemeriksaan kepatuhan batas muatan, di UPPKB dan/atau lokasi pemuatan barang	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Polri, Badan Usaha
3.7.4	Penegakan hukum pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Polri, Badan Usaha
3.7.5	Monitoring dan evaluasi pelaksanaan penegakan hukum pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Polri, Badan Usaha

3.8 Penyelenggaraan . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
3.8 Penyelenggaraan Kepatuhan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan							
3.8.1 Penyempurnaan persyaratan teknis dan laik jalan pedoman pemeriksaan pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan	Tersedianya pedoman	✓				Kemenhub	Kemenperin
3.8.2 Pemeriksaan pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Polri
3.8.3 Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan atas pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Polri	Kemenhub
3.9 Penyelenggaraan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum							
3.9.1 Penyusunan NSPK, pengawasan penerapan smk perusahaan angkutan umum	Tersedianya NSPK	✓				Kemenhub	Badan Usaha
3.9.2 Pelaksanaan sosialisasi pemenuhan standar keselamatan angkutan umum	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha
3.9.3 Pelaksanaan sosialisasi SMK perusahaan angkutan umum	Persentase terselenggaranya kegiatan	85%	85%	100%	100%	Kemenhub	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha

3.9.4 Pelaksanaan ...

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
3.9.4 Pelaksanaan penerapan angkutan umum orang SMK	Persentase perusahaan memenuhi SMK	50%	70%	100%	100%	Kemenhub	Badan Usaha
3.9.5 Pelaksanaan penerapan angkutan umum barang SMK	Persentase perusahaan memenuhi SMK	40%	60%	85%	100%	Kemenhub	Badan Usaha
3.9.6 Pembinaan SMK perusahaan angkutan umum	Persentase terselenggaranya kegiatan	85%	85%	100%	100%	Kemenhub	Badan Usaha
3.9.7 Pelaksanaan audit SMK angkutan umum	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Badan Usaha
3.9.8 Peningkatan kompetensi SDM pembina SMK angkutan umum (penilai, instruktur dan pengawas)	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Badan Usaha
3.9.9 Peningkatan angkutan umum yang berkeselamatan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Badan Usaha
3.9.10 Penerapan perlengkapan/alat deteksi waktu kerja mengemudi	Tersedianya perlengkapan/alat	✓	✓	✓	✓	Kemenhub	Kemenaker, Kemenperin, Badan Usaha

3.10 Penyelenggaraan . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
3.10 Penyelenggaraan Pemenuhan Standar Teknis Keselamatan sesuai Kaidah Internasional							
3.10.1 Pemenuhan fitur keselamatan baik aktif maupun pasif sesuai kaidah internasional	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Kemenhub, Badan Usaha	
PILAR-IV 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
4.1.2 Penyelenggaraan simulasi dan sosialisasi protokol operasi	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Polri	Kemenhub, KemenPUPR, Kemenkes, Kemenkominfo
4.1.3 Pengembangan tata cara kelalulintasan bagi seluruh pengguna jalan (<i>Indonesian Highway Code</i>)	Terselenggaranya kegiatan	✓				Polri	Kemenhub, KemenPUPR

4.1.4 Penyempurnaan ...

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
4.1.4	Penyempurnaan regulasi, norma, standar, prosedur, dan kriteria pengguna jalan	✓				Polri	Kemenhub, Kemenkes, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
4.2 Pengembangan Pendidikan Berjalan Lintas							
4.2.1	Penyusunan dan pengembangan kurikulum dan materi pendidikan berlalu lintas pada jenjang PAUD, pendidikan dasar, dan pendidikan menengah	✓				Kemendikbud, Kemenhub	Polri, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
4.2.2	Fasilitasi pembentukan komunitas/kelompok masyarakat peduli keselamatan	✓	✓	✓	✓	Polri, Kemenhub	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha
4.2.3	Pengembangan infrastruktur dan instrumen pendidikan berlalu lintas (misal: taman lalu lintas, pembuatan aplikasi permainan <i>online</i> yang dapat diunduh)	60%	75%	85%	90%	Polri, Kemendikbud	Kemenhub, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota

4.3 Kampanye . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
4.3 Kampanye dan Sosialisasi KLLAJ							
4.3.1 Kampanye umum KLLAJ	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar	Pemda Provinsi, Kabupaten/Kota, Badan Usaha
4.3.2 Kampanye KLLAJ di fasilitas pendidikan (Sekolah dan Kampus)	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Polri	Kemenhub, Kemendikbud, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
4.3.3 Kampanye cara berkendara yang berkeselamatan	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Kemenhub, Polri	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha
4.3.4 Sosialisasi peningkatan kesadaran masyarakat terhadap KLLAJ	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Polri, Kemenhub	Kemenkominfo, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha
4.3.5 Kampanye 7 (tujuh) faktor risiko utama (helm, sabuk keselamatan, <i>speeding</i> , penggunaan ponsel, mengemudi dalam keadaan mabuk, penggunaan truk untuk angkutan manusia dan melawan arah)	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Polri, Kemenhub	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha

4.3.6 Kampanye . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
4.3.6	Terscienggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Kemcnkes	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Badan Usaha
4.4	Integrasi Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan Pencatatan Data Pelanggaran						
4.4.1	Persentase terscienggaranya kegiatan	50%	100%	100%	100%	Polri	Kemenhub, Penyelenggara Mengemudi
4.4.2	Persentase terscienggaranya kegiatan	50%	75%	100%	100%	Polri	Kemenhub
4.5	Penyempurnaan Persyaratan dan Prosedur Uji SIM						
4.5.1	Terscienggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Polri	Kemenhub
4.5.2	Tersedianya standar	✓	✓	✓	✓	Kemenkes	Polri, Kemenhub
4.5.3	Terscienggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Kemenkes	Polri

4.5.4 Peningkatan . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
4.5.4	Peningkatan prosedur dan kualitas materi uji SIM	✓	✓	✓	✓	Polri	Kemenhub
4.6	Pengembangan SDM, Sarana dan Prasarana Pengujian SIM						
4.6.1	Peningkatan kualitas dan kuantitas penguji SIM (Sertifikasi)	60%	85%	100%	100%	Polri	BNSP
4.6.2	Pengembangan sarana dan prasarana tempat pengujian SIM	70%	90%	100%	100%	Polri	-
4.7	Pembinaan Teknis Pendidikan dan Pelatihan Mengemudi						
4.7.1	Pelaksanaan akreditasi diklat mengemudi	50%	70%	90%	100%	Polri	Kemenhub, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, BNSP
4.7.2	Pelaksanaan pelatihan SDM diklat mengemudi	50%	70%	90%	100%	Polri	Kemenhub, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, BNSP
4.7.3	Pelaksanaan sertifikasi SDM diklat mengemudi	50%	70%	90%	100%	Polri	Kemenhub, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, BNSP

4.7.4 Pembentukan . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
4.7.4	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Polri	Kemenhub, Polda Provinsi, Polda Kabupaten/Kota
4.7.5	Persentase terselenggaranya diklat	50%	70%	90%	100%	Polri	Kemenhub, Penyelenggara Mengemudi
4.7.6	Persentase terselenggaranya diklat	50%	70%	90%	100%	Polri	Kemenhub, Kemenkes
4.8	Penyediaan dan Penggunaan Teknologi untuk Informasi dan Pengawasan Hukum						
4.8.1	Tersedianya database	✓	✓	✓	✓	Polri	Kemenhub, Kemenkominfo
4.8.2	Tersedianya peraturan	✓	-	-	-	Polri	Kemenhub
4.8.3	Tersedianya teknologi	✓	✓	✓	✓	Polri	Kemkominfo, Kemendikbudristek

4.8.4 Pemenuhan ...

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
4.8.4	Pemenuhan SDM untuk melakukan penegakan hukum secara elektronik	✓	✓	✓	✓	Polri	-
4.8.5	Pembentukan pusat pengelolaan perbitan tilang elektronik	✓	✓	✓	✓	Polri	-
4.8.6	Penyenggaraan penegakan hukum dan pemolisian berbasis elektronik	✓	✓	✓	✓	Polri	Kemenhub
4.8.7	Penyediaan sistem teknologi informasi untuk mendukung keamanan dan keselamatan berlalu lintas secara virtual	✓	✓	✓	✓	Polri	Kemenkominfo
4.9	Pengendalian, Pengawasan, dan Penegakan Hukum bagi 7 (tujuh) Faktor Risiko						
4.9.1	Penyediaan dan penggunaan teknologi dalam penegakan hukum bagi 7 faktor risiko	✓				Polri	Kemenhub, Kemendikbudristek
4.9.2	Kepatuhan pengoperasian kendaraan bermotor bagi 7 faktor risiko	80%	90%	95%	95%	Polri	Kemenhub

4.9.3 Kepatuhan ...

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
4.9.3	Kepatuhan pelaksanaan dan penumpangan keselamatan dan penumpangan kendaraan	80%	90%	95%	95%	Polri	Kemenhub
4.9.4	Kepatuhan terhadap aturan lalu lintas	80%	90%	95%	95%	Polri	Kemenhub
4.10	Pemeriksaan Kondisi Pengemudi						
4.10.1	Penyusunan standar kesehatan dan panduan pemeriksaan kesehatan bagi pengemudi	✓				Kemenkes	Polri
4.10.2	Pemeriksaan kesehatan pengemudi	25%	50%	70%	85%	Kemenkes, Provinsi, Kabupaten/Kota	Kemenhub, Polri, Badan Usaha
4.10.3	Penyusunan pedoman perilaku hidup sehat di jalan bagi pengemudi	✓				Kemenkes	Polri, Badan Usaha
4.11	Penyidikan Perkara dan Rekonstruksi Kecelakaan Lalu Lintas						
4.11.1	Penyediaan teknologi rekonstruksi kecelakaan lalu lintas	✓	✓	✓	✓	Polri	KemenPUPR, Kemenhub, Kemenkes, KNKT, Kemendikbudristek

4.11.2 Peningkatan . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
4.1.1.2 Peningkatan kemampuan dan keahlian penyidik perkara dan rekonstruksi kecelakaan lalu lintas	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Polri	KemenPUJR, Kemenhub, Kemenkes, KNKT
PILAR- V PENANGANAN KORBAN KECELAKAAN							
5.1 Penyempurnaan Regulasi KLLAJ Terkait Penanganan Korban Kecelakaan							
5.1.1 Pengembangan sistem komunikasi dan layanan gawat darurat terpadu dan rumah sakit rujukan penanganan korban kecelakaan	Tersedianya sistem	✓				Kemenkes	Polri
5.2 Penyelenggaraan Layanan Gawat Darurat Terpadu							
5.2.1 Penyelenggaraan <i>Public Safety Center</i> (PSC) di setiap Kabupaten/Kota	Terselenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Kemenkes, Pemda Kabupaten/Kota	Kemendagri, Pemda Provinsi
5.2.2 Penyediaan layanan ambulans PSC 119 dan fasilitas pelayanan kesehatan sesuai standar	Persentase tersedianya layanan	50%	70%	80%	90%	Kemenkes, Pemda Kabupaten/Kota	Kemendagri, Pemda Provinsi, Rumah Sakit

5.2.3 Penyediaan . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
5.2.3	Penyediaan tenaga medis dan atau tenaga kesehatan yang kompeten	Persentase tersedianya tenaga medis dan atau tenaga kesehatan	50%	70%	80%	90%	Kemendagri, Pemda Provinsi, Rumah Sakit
5.2.4	Penetapan SOP penanganan korban kecelakaan	Tersedianya SOP	✓				Kemenkes
5.2.5	Penetapan waktu respon penanganan kegawatdaruratan sejak kejadian kecelakaan	Tersedianya ketetapan waktu respon	✓				Kemenkes
5.2.6	Penyediaan layanan rumah sakit rujukan secara berjenjang (Regional, Nasional, dan Provinsi)	Persentase tersedianya layanan rujukan	50%	70%	80%	95%	Kemenkes, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
5.2.7	Pengembangan <i>Unit Trauma Center</i>	Persentase tersedianya unit	50%	70%	80%	95%	Kemenkes, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
5.2.8	Keterlibatan komunitas yang terlatih dalam merespon kejadian	Terseleenggaranya kegiatan	✓	✓	✓	✓	Kemenkes, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota

5.2.8 Keterlibatan . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
kecelakaan							
5.2.9	Penanganan korban di instalasi gawat darurat di seluruh rumah sakit	✓	✓	✓	✓	Kemenkes, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota	Rumah Sakit
5.3	Pengembangan Sistem Layanan Gawat Darurat Komunikasi						
5.3.1	Penciptaan <i>One Access Code</i>	✓	✓			Kemenkes	Kementerian/Lembaga Penanggung Jawab Pilar, Kemenkominfo, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota
5.3.2	Pelaksanaan sosialisasi <i>One Access Code</i> sebagai bagian aturan penanganan kecelakaan yang diketahui dan dimanfaatkan oleh masyarakat	✓	✓	✓	✓	Kemenkes	Kemenkominfo, Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Rumah Sakit
5.4	Rehabilitasi Pasca Kecelakaan						

5.4 Program . . .

PROGRAM DAN KEGIATAN	INDIKATOR	TARGET 5 TAHUN KE-				INSTANSI PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI/PIHAK PENDUKUNG
		1	2	3	4		
5.4.1	Rehabilitasi medis pasca kecelakaan	✓	✓	✓	✓	Kemkes	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Rumah Sakit
5.4.2	Rehabilitasi jiwa pasca kecelakaan	✓	✓	✓	✓	Kemkes	Pemda Provinsi, Pemda Kabupaten/Kota, Rumah Sakit

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

JOKO WIDODO