



Australia Indonesia Partnership
Kemitraan Australia Indonesia



REKOMENDASI PEMBENTUKAN UNIT KESELAMATAN JALAN RAYA DI DEPARTEMEN PEKERJAAN UMUM



**INDONESIA
INFRASTRUCTURE
INITIATIVE**

Indonesia Infrastructure Initiative

Dokumen ini diterbitkan oleh Indonesia Infrastructure Initiative (IndII), sebuah proyek yang didanai Pemerintah Australia yang bertujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Indonesia melalui peningkatan relevansi, kualitas dan jumlah investasi di bidang infrastruktur.

Pandangan-pandangan yang diungkapkan dalam laporan ini tidak selalu mencerminkan pandangan dari Kemitraan Australia Indonesia atau Pemerintah Australia. Untuk pertanyaan atau komentar dapat ditunjukkan kepada Direktur IndII, tel. +62 (21) 230-6063, fax +62 (21) 3190-2994. Website: www.indii.co.id

Ucapan Terima Kasih

Laporan ini disusun oleh David Foster yang dilibatkan melalui Indonesia Infrastructure Initiative (IndII), dalam rangka bantuan Audit Keselamatan Jalan Raya kepada Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum, yang didanai oleh AusAID.

Dukungan yang telah diberikan oleh IndII/SMEC dan Direktorat Jenderal Bina Marga sangat berharga. Setiap kesalahan tentang data atau penafsiran adalah semata-mata berasal dari penulis.

David Foster
Jakarta, September 2009

@ IndII 2010

Semua kekayaan intelektual asli yang terkandung dalam dokumen ini adalah milik Indonesia Infrastructure Initiative (IndII). Laporan ini dapat digunakan secara bebas tanpa memerlukan izin oleh konsultan dan mitra-mitra IndII dalam mempersiapkan dokumen, merencanakan dan mendesain laporan, dan dapat juga digunakan secara bebas oleh lembaga-lembaga atau organisasi lain, dengan menyebutkan sumbernya.

Setiap upaya telah dilakukan untuk memastikan bahwa dokumen-dokumen yang direferensikan di dalam publikasi ini telah dicantumkan dengan benar. Namun, IndII akan menerima setiap saran untuk perbaikan yang diperlukan, atau tentang sumber dokumen dan / atau data terkini.

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	I
DAFTAR TABEL.....	IV
DAFTAR GAMBAR.....	V
DAFTAR SINGKATAN.....	VI
EXECUTIVE SUMMARY.....	VIII
1 LATAR BELAKANG.....	1
1.1 INDII.....	1
1.2 LAPORAN ERIC HOWARD & ASSOCIATES – JULI 2008.....	1
1.3 TINDAKAN DAN KEGIATAN KESELAMATAN JALAN AKHIR-AKHIR INI.....	1
1.4 UNDANG-UNDANG BARU MENGENAI LALULINTAS DAN ANGKUTAN JALAN	2
1.4.1 Latar Belakang.....	2
1.4.2 Instansi yang Bertanggung-jawab atas Keselamatan Jalan menurut UU Baru	2
1.4.3 Item Penting Lain dalam UU Baru.....	3
2 INISIATIF DAN STATUS KAPABILITAS KESELAMATAN JALAN SAAT INI.....	4
2.1 DEPARTEMEN PERHUBUNGAN – DIREKTORAT JENDERAL ANGKUTAN DARAT	4
2.1.1 Organisasi.....	4
2.1.2 Inisiatif Keselamatan Jalan.....	4
2.1.3 Dampak UU Lalulintas dan Angkutan Darat yang Baru	6
2.2 DIREKTORAT JENDERAL JALAN RAYA (DGH)	6
2.2.1 Organisasi Keselamatan Jalan	6
2.2.2 Penyusunan Disain Jalan	7
2.3 KEPOLISIAN LALULINTAS INDONESIA.....	10
2.3.1 Gambaran Umum.....	10
2.3.2 Kegiatan Keselamatan Jalan Saat Ini	11
2.3.3 Kerjasama dengan DGH.....	12
2.4 BAPPENAS.....	12
2.5 UNIT RISET JALAN BANDUNG (IRE)	12
2.6 KEGIATAN KESELAMATAN JALAN OLEH PERGURUAN TINGGI.....	13

3	PENGEMBANGAN UNIT KESELAMATAN JALAN DI DGH.....	15
3.1	STUDI MENGENAI BEBERAPA STRUKTUR ORGANISASI YANG BERBEDA UNTUK KESELAMATAN JALAN.....	15
3.2	GAMBARAN UMUM.....	15
3.3	TUGAS UNIT KESELAMATAN JALAN DI DGH	16
3.3.1	Pencegahan Tabrakan.....	16
3.3.2	Pengurangan Tabrakan.....	16
3.3.3	Ringkasan Tugas Unit	17
3.4	ANALISIS PENDAHULUAN MENGENAI PERAN INSTANSI TERKAIT LAINNYA.....	18
3.4.1	DGLT	18
3.4.2	INP	18
3.4.3	BAPPENAS.....	18
3.4.4	IRE	19
3.4.5	Perguruan Tinggi	19
3.4.6	Konsultan.....	19
4	PENTAHAPAN UNIT KESELAMATAN JALAN.....	20
4.1	TAHAP AWAL	20
4.1.1	Audit Keselamatan Jalan	20
4.1.2	Pengurangan Tabrakan.....	23
4.1.3	Perbandingan antara Fokus Pusat dan Fokus Balai untuk RSU Awal	24
4.2	TAHAP ANTARA.....	24
4.3	RSU YANG SUDAH MATANG/JADI.....	25
5	DRAF RENCANA KERJA PEMBENTUKAN RSU.....	32
5.1	TUJUAN	32
5.2	LUARAN.....	32
5.3	TUGAS	32
5.4	SUMBERDAYA UNTUK KEGIATAN.....	38
5.5	DUKUNGAN KLIEN (PEMILIK PROYEK)	39
	LAMPIRAN.....	41
	LAMPIRAN 1: INFORMASI TERMUTAKHIR TENTANG LAPORAN HOWARD.....	41
	LAMPIRAN 2: RINGKASAN PERAN INSTANSI DALAM PENGELOLAAN DAN TEKNIK LALULINTAS.....	43

LAMPIRAN 3: RENCANA TINDAK PELAKSANAAN KESELAMATAN JALAN DARI DGLT UNTUK INDONESIA.....	46
LAMPIRAN 4: KAJIAN PENDAHULUAN TENTANG TUGAS UNIT KESELAMATAN JALAN.....	48
LAMPIRAN 5: RINGKASAN LOKASI BALAI DAN LINGKUP GEOGRAFIS TANGGUNG-JAWAB.....	53

DAFTAR TABEL

TABEL 1. SUMMARY DATA ON REPORTED TRAFFIC ACCIDENTS (2002–2007).....	10
TABEL 2. PERBANDINGAN PENDAHULUAN TENTANG KEUNTUNGAN DAN KETIDAK-UNTUNGAN MODEL RSU	24

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1. FLOW DIAGRAM FOR DONOR FUNDED BETTERMENT PROJECT NO ROAD SAFETY AUDIT.....	8
GAMBAR 2. FLOW DIAGRAM FOR APBN BETTERMENT PROJECT.....	9
GAMBAR 3. FLOW DIAGRAM FOR APBN BETTERMENT PROJECT – WITH 3 STAGE RSA CENTRAL FOCUSED MODEL.....	21
GAMBAR 4. FLOW DIAGRAM FOR DONOR FUNDED BETTERMENT PROJECT - WITH 3 STAGE RSA CENTRAL FOCUSED MODEL (NO LAND ACQUISITION)	22
GAMBAR 5. FLOW DIAGRAM FOR APBN BETTERMENT PROJECT – WITH 3 STAGE RSA BALAI FOCUSED MODEL.....	26
GAMBAR 6. FLOW DIAGRAM FOR DONOR FUNDED BETTERMENT PROJECT - WITH 3 STAGE RSA BALAI FOCUSED MODEL (NO LAND ACQUISITION)	27
GAMBAR 7. FLOW DIAGRAM FOR CRASH REDUCTION PROJECT – INITIAL STAGE CENTRAL FOCUSED MODEL.....	28
GAMBAR 8. FLOW DIAGRAM FOR CRASH REDUCTION PROJECT – INITIAL STAGE BALAI FOCUSED MODEL.....	29
GAMBAR 9. ORGANIZATION CHART INTERIM RSU.....	30
GAMBAR 10. ORGANIZATION CHART FOR BINA MARGA CENTRAL OFFICE WITH RSU.....	31
GAMBAR 11. TASK FLOW CHART FOR ESTABLISHMENT OF ROAD SAFETY UNIT.....	33
GAMBAR 12. JADUAL.....	40

DAFTAR SINGKATAN

ADB	Asian Development Bank
AIP	Australia Indonesia Partnership
AusAID	Australian Agency for International Development
APBN	<i>Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara</i> (National Budget)
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
AWP	Annual Works Program
BER	Bid Evaluation Report
BINTEK	<i>Bina Teknik</i> (Technical Affairs Directorate, Directorate General of Highways, Ministry of Public Works)
BINPRAN	(Planning Directorate, Directorate General of Highways, Ministry of Public Works)
BMS	Bridge Management System
DED	Detailed Engineering Design
DGH	Directorate General of Highways
DGLT	Directorate General of Land Transport
DIPA	<i>Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran</i> (Proposal for Budget Funding)
EINRIP	Eastern Indonesia National Road Improvement Project
EIRTP	Eastern Indonesian Region Transport Project
FED	Final Engineering Designs
GoI	Government of Indonesia
GRSP	Global Road Safety Partnership
HIC	High-Income Country
IBMS	Indonesian Bridge Management System
IBRD	International Bank for Reconstruction and Development
ICB	International Competitive Bidding
IndII	Indonesia Infrastructure Initiative
INP	Indonesian National Police
IRE	Institute of Road Engineering
IRMS	Interurban Road Management System
IRSMS	Integrated Road Safety Management System
ITB	Institute of Technology Bandung
ITS	Intelligent Transportation System
ITSAP	Indonesia Transport Safety Assistance Package
JKJR	<i>Jabatan Keselamatan Jalan Raya</i> (Road Safety Department, Malaysia)
LIC	Low-Income Country
M&E	Monitoring and Evaluation
MIROS	Malaysia Institute of Road Safety Research

MTEF	Medium-Term Expenditure Frameworks
NAM	Network Analysis Module
NOL	No Objection Letter
NRIP	National Roads Improvement Project
P2JJ	<i>Perencanaan dan Pengawasan Jalan dan Jembatan</i> (Province – based Technical Planning and Supervision Unit, Roads and Bridges)
PMU	Project Management Unit
POLDA	<i>Kepolisian Daerah</i> (Provincial Police Office)
POLRES	<i>Kepolisian Resor</i> (Local Police Office)
POLRI	<i>Kepolisian Negara Republik Indonesia</i> (Indonesian National Police)
PPU	Project Preparation Unit
RCRB	Research Centre for Roads and Bridges
ROW	Right-of-Way
RPJM	<i>Rencana Pembangunan Jangka Menengah</i> (Medium-Term Development Plan)
RR2P	Second Road Rehabilitation Project
RRSP	Road Rehabilitation Sector Project
RSA	Road Safety Audit
RSU	Road Safety Unit
SOP	Standard Operating Procedures
SRIP	Strategic Road Improvement Project
TA	Technical Assistance
ToR	Terms of Reference
TRL	Transport Research Laboratory (TRL Ltd)
UKL/UPL	<i>Upaya Pengelolaan Lingkungan/Upaya Pemantauan Lingkungan</i> (Environmental Management Effort/Environmental Monitoring Effort)
WINRIP	Western Indonesia National Road Improvement Project (planned sister project to EINRIP under DGH/IBRD)

EXECUTIVE SUMMARY

Indonesia is experiencing a very serious road safety problem with a total of approximately 30,000 traffic fatalities occurring annually. This is a situation that is likely to deteriorate further as a result of the continuing growth in motorisation, particularly with the rapid increase in the volume of motorcycles. Problems in accident recording, resulting in severe under-reporting of accidents, have meant that road safety has attracted only limited public and government attention to what is a very serious public health problem. In addition, there are major economic impacts with one recent study calculating the total cost of traffic accidents¹ at an estimated 2.9 percent of GDP.

As a result of growing concerns of the seriousness of this problem, a study on the road safety situation in Indonesia—fully supported by the Government of Indonesia—was commissioned by the Australian Agency for International Development (AusAID). The study entitled “Initial Investigation of a Possible AusAID Road Safety Project in Indonesia” was carried out by Eric Howard and Associates during 2007 and the report prepared in July 2008 listed nine areas of potential activities for AusAID support.

Following on from the Howard report, three separate but complementary road safety activities in Indonesia have been identified for funding support under the Indonesia Infrastructure Initiative (IndII) which was established in July 2008 by AusAID. These activities comprise;

- this scoping study for establishment of a Road Safety Unit (RSU) in the Directorate General of Highways in the Ministry of Public Works;
- a second project which comprises a series of road safety field reviews of selected blackspot² locations to provide practical experience in road safety audit techniques (this was also underway at the time of preparation of this report); and
- a third project which comprises the initial stages of the establishment of the RSU.

During the preparation of this scoping study, further reviews of the road safety institutional situation have been carried out to update the information from the Howard report and these are summarised in the main body of the report and supporting annexes. Of particular significance, the 2009 Law on Traffic and Road Transport was passed during the preparation of this scoping study and a clearer definition of the agency roles and tasks in road safety have been included.

In summary the following are the main responsibilities of the three major agencies responsible for the physical aspects of the road safety environment:

The Directorate General of Highways (DGH) has the responsibility for identifying road safety problem locations such as blackspots, to develop improvement programs and implement measures for traffic accident reduction. However, their full responsibility for these improvements only extends to realignment and/or geometric changes and modifications to street furniture or other facilities in the right of way with the specific exclusion of traffic signs, signals and road markings. In the area of traffic accident prevention, DGH is responsible for carrying out road safety audits for road improvement and new road projects.

The Directorate General of Land Transport (DGLT) shares the responsibility for identifying road safety problem locations but has no role in the area of accident investigation or road safety audit. It does have the responsibility in the area of provision of, or modification to, road markings, traffic signs and signals, but not physical changes to the road.

¹ The term “traffic accident” is used in this document as it is more commonly used than the term “road crash” in Indonesia.

² Blackspot: Many traffic accidents are not random events, frequently occurring in clusters in what are termed blackspots and blacklinks.

The **Police** share the responsibility for identifying road safety problems with DGLT and DGH and can recommend to both agencies that action be taken. They have full responsibility for accident investigation and enforcement of traffic laws.

Coordination between these agencies has been limited and will require significant improvement if future road safety efforts are to be fully effective. Although the Presidential Decree on Road Safety, issued in 2007, identified the need for a Road Safety Council which would oversee and monitor road safety activities in Indonesia, little progress appears to have been made. In addition, a decree prepared in 2007 by the Minister of BAPPENAS on the establishment of a Steering Committee on Road Safety with BAPPENAS as the head also does not appear to have been acted upon. This scoping study concludes that the establishment of the Steering Committee with BAPPENAS as the head would be an important step in improving coordination and could lead the way to the development of the full Road Safety Council.

The initial Terms of Reference (ToR) for this scoping study were to develop a Road Safety Audit Unit in DGH but early in the study preparation it was concluded that the role of the unit should be broadened to also include traffic accident reduction, typically in the form of development of blackspot improvement projects and programs. The technical skills required for these complementary programs are similar and the road safety initiative will be significantly enhanced. In addition, a blackspot improvement program is identified in the next Five Year Plan for DGH (2010–2014) and is therefore a requirement.

Consequently the role of the RSU will include traffic accident prevention (Road Safety Audit–RSA) and traffic accident reduction (blackspot improvements) as prime tasks. Although described as a unit, it will comprise a central unit in Jakarta with tasks and responsibilities also being carried out at the *balai* and provincial levels (through P2JJ and *Satker*). Work commenced in July of 2009 on field reviews of identified blackspots in Sumatra and Java by DGH staff under the guidance of a consultant, Phillip Jordan, (as part of the second IndII project described above). It is anticipated that this will lead to the development of mitigating countermeasures to be developed into the first stage of the Blackspot Program.

This scoping study recommends that the initial RSU will comprise a core of approximately 10 individuals who will receive extensive training and mentoring during an 18 month activity. This will include classroom and practical training and the further development of the first year Blackspot Program which will be based on the findings and recommendations of the work from the field reviews described above. The study has concluded that the location of the individuals is less important than their commitment to the program. There will be additional training provided to other staff within DGH and other agencies to broaden road safety understanding to a wider audience.

This study has identified the potential complementary road safety roles of other agencies which include the Institute of Road Engineering (IRE) in Bandung, DGLT, the police, and the universities. It also describes potential, more formal, structures for the staged development of the RSU.

The recommendations are that an internationally recruited adviser in road safety engineering be provided for 12 months, and a nationally recruited highways/traffic consultant be provided for a period of 18 months to support the establishment of the initial RSU and assist with the development of the accident Blackspot program. These two consultants will be supported by additional outside resources to assist with classroom and field training. In addition, it is recommended to include a fact-finding tour which will include Malaysia to learn about their experiences and how they have improved road safety in circumstances which are quite similar to Indonesia with high volumes of motorcycles in the traffic stream.

An 18 month period has been selected as being the estimated time that will be required to institute the changes within DGH and develop improved skills for the core staff of the RSU. It is proposed to commence in the fourth quarter in 2009 and finish by the end of the first quarter of 2011.

The study recommends that this activity be supported by AusAID under the IndII program and it is anticipated that DGH will provide an activity coordinator who will be responsible for overseeing the implementation of the technical assistance and provide the core group of engineers for the initial RSU. DGH will also provide suitable office space for the consultant team and the RSU and cover the cost of the RSU and associated travel expenses for DGH.

1 LATAR BELAKANG

1.1 INDII

Inisiatif Infrastruktur Indonesia (IndII) dibentuk pada bulan Juli 2008, sebagai bagian dari Lembaga Australia untuk Pembangunan Internasional (AusAID). IndII mempunyai tiga komponen dalam strukturnya – yakni komponen-komponen yang terkait dengan pengelolaan proyek infrastruktur, penanganan hambatan kebijakan dan peraturan, dan yang terakhir program hibah untuk tujuan meningkatkan dampak sosial dan lingkungan dari proyek infrastruktur Pemerintah. IndII menerapkan model fasilitasi pelaksanaan, yang diberikan dalam kegiatan jangka pendek yang relatif kecil (misalnya proyek) dan keterlibatan bertahap jangka panjang (misalnya program kerja) bersama Instansi Mitra terpilih. Ini semuanya dilaksanakan dengan menggunakan bantuan teknis, masukan peningkatan kapasitas dan/atau hibah untuk pekerjaan kecil yang terkait dengan infrastruktur.

1.2 LAPORAN ERIC HOWARD & ASSOCIATES – JULI 2008

Sebelum pembentukannya IndII, Eric Howards & Associates melaksanakan studi mengenai situasi Keselamatan Jalan di Indonesia, yang didanai oleh AusAID. Laporan dengan judul “Penyelidikan Awal untuk Kemungkinan Kegiatan Keselamatan Jalan AusAID di Indonesia” yang mencantumkan kajian rinci mengenai keselamatan jalan di Indonesia, disusun pada bulan Juli 2008 dan menyebutkan 9 bidang kegiatan yang potensial untuk dukungan AusAID.

Setelah penyusunan laporan tersebut, tiga proyek keselamatan jalan yang terpisah namun saling melengkapi telah diidentifikasi untuk bantuan dana melalui IndII, yakni:

- studi scoping ini untuk pembentukan Unit Keselamatan Jalan di Direktorat Jenderal Jalan Raya (DGH), Departemen Pekerjaan Umum,
- proyek kedua yang terdiri dari serangkaian kajian di bidang Keselamatan Jalan, yakni mengenai lokasi titik rawan kecelakaan (blackspot) untuk memberikan pengalaman praktek dalam teknik audit keselamatan jalan,
- proyek ketiga yang terdiri dari tahapan-tahapan awal untuk pembentukan Unit Keselamatan Jalan.

Selama penyusunan studi scoping ini, kajian lebih lanjut dilakukan mengenai situasi kelembagaan keselamatan jalan untuk memutakhirkan informasi dari laporan Howard, dan ini diringkas dalam Lampiran 1 dokumen ini.

1.3 TINDAKAN DAN KEGIATAN KESELAMATAN JALAN AKHIR-AKHIR INI

Sudah ada serangkaian tindakan dan kegiatan dilakukan, yang menyiratkan bahwa semakin banyak keprihatinan ditunjukkan terkait korban jiwa di jalan dan perlunya meningkatkan keselamatan jalan. Tindakan dan kegiatan tersebut adalah:

- Program Keselamatan Jalan Regional ADB-ASEAN, Country Report and Action Plan for road safety in Indonesia (2005)
- Keputusan Presiden 6/2007 yang memerintahkan instansi pemerintah untuk:
 - Menyusun kebijakan pada bulan Desember 2007, mengenai pembentukan Dewan Keselamatan Jalan Nasional;
 - Mengembangkan sistem informasi keselamatan jalan;
 - Mengembangkan program keselamatan jalan nasional untuk menangani kualitas sumberdaya manusia dan perubahan peraturan yang disarankan pada bulan November 2007;

- Merancang cara pendanaan keselamatan jalan;
- Memberikan penyuluhan tentang keselamatan jalan untuk anak sekolah;
- Meningkatkan kesadaran masyarakat akan keselamatan jalan.
- Rencana Tindak Pelaksanaan Keselamatan Jalan DGLT, 2008 – 2012
- Rencana DGH 2010-2014 yang mencantumkan program keselamatan jalan untuk pertama kalinya
- Bantuan Bank Dunia untuk Polisi Lalulintas dan DGLT melalui IRSMS (belum berjalan tapi direncanakan dimulai akhir tahun ini)
- Keterlibatan GRSP di Indonesia
- Proyek bantuan ADB (2006), Petunjuk untuk “Managing Campaigns for Safety of Road traffic”
- Draf “Peta Jalan” yang disusun oleh IRE pada bulan Mei 2009.
- Penyusunan UU Lalulintas dan Angkutan Jalan, yang menyebutkan beberapa inisiatif spesifik keselamatan jalan dan peran yang jelas dari beberapa instansi pemerintah dalam pelaksanaan tanggung-jawab keselamatan jalan.

Selain itu, telah dilakukan beberapa peningkatan kerjasama antar instansi utama yang terlibat dalam keselamatan jalan, terutama antara polisi dan DGH. Namun tidak ada tindakan nyata yang dilakukan untuk membentuk Dewan Keselamatan Jalan Nasional yang merupakan salah satu unsur utama dalam Keputusan Presiden, dan kerjasama masih tetap terbatas pada Kementerian-kementerian yang seharusnya bertindak aktif dalam meningkatkan keselamatan jalan.

1.4 UNDANG-UNDANG BARU MENGENAI LALULINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

1.4.1 Latar Belakang

Pada bulan Juni 2009, undang-undang baru mengenai Lalulintas dan Angkutan Jalan disahkan oleh parlemen dan saat ini menunggu penanda-tanganan oleh Presiden. UU ini menguraikan dan memperjelas tanggung-jawab DGH (Direktorat Jenderal Jalan Raya), DGLT (Direktorat Jenderal Angkutan Darat) dan Kepolisian Republik Indonesia. Selain itu telah diidentifikasi bahwa suatu program khusus diperlukan untuk Keselamatan Jalan, dengan dana dari pajak BBM yang memerlukan pengesahan dari undang-undang lain. Menurut UU baru ini, tanggung-jawab setiap instansi dijelaskan secara singkat sebagai berikut:

1.4.2 Instansi yang Bertanggung-jawab atas Keselamatan Jalan menurut UU Baru

Menurut UU baru ini, peran instansi bidang pengelolaan dan rekayasa teknik lalulintas telah ditetapkan, seperti disebutkan dalam Lampiran 2. Secara ringkas, berikut ini adalah tanggung-jawab tiga instansi utama yang terlibat dalam keselamatan jalan karena keterkaitan langsung dengan lingkungan fisik jalan, yakni DGH, DGLT dan Polisi.

DGH bertanggung-jawab mengidentifikasi lokasi masalah keselamatan lalulintas, seperti titik rawan kecelakaan (blackspot), guna mengembangkan program peningkatan dan melaksanakan langkah-langkah untuk mengurangi tabrakan. Namun tanggung-jawab DGH ini atas peningkatan tersebut hanya menjangkau penjurangan kembali (realignment) dan/atau perubahan geometris serta modifikasi perlengkapan jalan atau fasilitas lain di ruang milik jalan (rumija), tanpa menyertakan rambu lalulintas, sinyal lalulintas dan marka jalan. Untuk bidang pencegahan tabrakan, DGH bertanggung-jawab melaksanakan audit keselamatan jalan untuk perbaikan jalan dan proyek jalan baru.

DGLT berbagi tanggung-jawab atas identifikasi lokasi masalah keselamatan lalulintas, tapi tanpa peran di bidang penyelidikan kecelakaan juga di bidang audit keselamatan jalan. Direktorat ini juga

tidak bertanggung-jawab menyediakan atau mengubah marka jalan, rambu lalu lintas dan sinyal lalu lintas.

Polisi, DGLT dan DGH berbagi tanggung jawab atas identifikasi lokasi masalah keselamatan jalan, dan polisi boleh memberikan rekomendasi ke kedua otoritas jalan tersebut mengenai tindakan yang harus dilakukan. Mereka sepenuhnya bertanggung-jawab atas penyelidikan kecelakaan dan penegakan UU lalu lintas.

1.4.3 Item Penting Lain dalam UU Baru

Forum Lalu lintas dan Angkutan Jalan

UU baru tersebut menetapkan Forum Lalu lintas dan Angkutan Jalan, yang bertanggung-jawab atas koordinasi lalu lintas dan angkutan jalan. Susunan organisasi dan keanggotaannya terdiri dari unsur-unsur pembangunan, organisasi, perguruan tinggi dan masyarakat. Forum ini sekarang tidak ada dan tidak jelas siapa yang bertanggung-jawab atas pembentukannya.

Dana Pelestarian Jalan

UU baru menetapkan bahwa Dana Pelestarian Jalan harus dibentuk untuk pemeliharaan, rehabilitasi dan rekonstruksi jalan oleh DGH. Susunan aktual dan pengaturan kerja organisasi ini masih harus ditentukan.

2 INISIATIF DAN STATUS KAPABILITAS KESELAMATAN JALAN SAAT INI

2.1 DEPARTEMEN PERHUBUNGAN – DIREKTORAT JENDERAL ANGKUTAN DARAT

2.1.1 Organisasi

Direktorat Jenderal Angkutan Darat bertanggung-jawab atas pembentukan kebijakan angkutan, petunjuk teknis, penetapan standar, pedoman dan prosedur angkutan jalan serta pemantauan dan evaluasi kinerja. Ditjen Angkutan Darat ini dibagi menjadi tiga direktorat yakni:

- Direktorat Angkutan Perkotaan
- Direktorat Lalulintas dan Angkutan
- Direktorat Keselamatan Angkutan Darat

Direktorat Keselamatan Angkutan Darat dibentuk pada tahun 2005 dan terdiri dari beberapa sub-direktorat, yaitu:

- Pengelolaan Keselamatan
- Promosi dan Kerjasama
- Akreditasi dan Sertifikasi
- Audit Keselamatan
- Sub-divisi Administrasi

Perannya menyertakan juga pemberian akreditasi bagi sopir kendaraan angkutan umum, pengembangan dan jadwal penggiliran kampanye promosi keselamatan jalan, pengembangan pengelolaan (termasuk strategi) keselamatan jalan di Indonesia, dan penyelenggaraan pelatihan keselamatan jalan dan kegiatan di tingkat lokal. Namun, seperti ditunjukkan di bab 1.4.2, UU Lalulintas dan Angkutan Jalan yang baru menetapkan bahwa, untuk jaringan Jalan Nasional, DGH akan bertanggung-jawab atas audit keselamatan jalan, bukan DGLT.

2.1.2 Inisiatif Keselamatan Jalan

Rencana Tindak Pelaksanaan Keselamatan Jalan

DGLT (Ditjen Angkutan Jalan) baru-baru ini menerbitkan rencana keselamatan jalan, yang menargetkan peningkatan kinerja dalam keselamatan jalan. Rencana ini berisi 8 strategi dan 39 tindakan terkait untuk periode 2008 – 2012. Target kebijakannya adalah untuk mengurangi tingkat korban jiwa per 100.000 orang, dari 14,1 (2002) menjadi 11,3 (2012). Namun seperti disebutkan sebelumnya dalam laporan ini, ada beberapa kelemahan dalam pelaporan kecelakaan, yang membuat pemantauan pencapaian aktual dalam pengurangan kecelakaan jalan menjadi sangat sulit, terutama untuk jangka pendek.

Akibat desentralisasi, DGLT berperan menyediakan saran dan arahan bagi otoritas angkutan jalan di propinsi dan kabupaten/kota. Namun kapabilitas, latar belakang dan pengalaman di propinsi dan kabupaten/kota umumnya sangat terbatas, terutama di kota-kota kecil, dan banyak jabatan teknis diisi oleh staf yang tidak memenuhi kualifikasi. Akibatnya, penguatan kelembagaan bidang teknik lalulintas dan keselamatan jalan menjadi sangat sulit. Walau secara teori, staf angkutan jalan di daerah harus memainkan peran utama dalam penyelidikan kecelakaan dan pengembangan langkah mitigasi, tapi proyek percontohan yang dilaksanakan untuk mengembangkan ketrampilan di bidang-bidang tersebut hingga kini ternyata tidak terlalu berhasil. Namun selama kunjungan ke Medan dan selama

penyusunan laporan ini, ada bukti bahwa dinas angkutan darat, pekerjaan umum dan kepolisian propinsi baru-baru ini bekerjasama dalam kajian lapangan dan penyelidikan titik rawan kecelakaan di Sumatera Utara. Kegiatan ini merupakan kelanjutan dari kerjasama yang dikembangkan selama TA (Bantuan Teknis) untuk Keselamatan Lalulintas Jalan dan Beban dan Ukuran Kendaraan, yang dilaksanakan melalui dana Proyek Jalan Regional Sumatera dari Bank Dunia.

Secara umum, sebagian besar perhatian otoritas angkutan darat diberikan pada bidang pemeriksaan kendaraan dan perijinan kendaraan komersial, pengendalian kelebihan muatan kendaraan, pengenaan pajak angkutan lokal dan operasi terminal bis. Bidang-bidang ini dipakai untuk mengumpulkan pendapatan. Bidang pengelolaan dan pengendalian lalulintas sebagian besar diabaikan, dan keselamatan jalan tidak menjadi pertimbangan kecuali dalam sejumlah kecil proyek dana pinjaman yang terfokus pada bidang ini. Anggaran yang disediakan juga kecil untuk pemeliharaan sarana yang ada dan, akibatnya, sarana-sarana keselamatan yang penting seperti lampu merah, pagar dan tanda keselamatan tidak segera diganti jika ada kerusakan.

Kegiatan Terkini dalam Keselamatan Jalan

Pertemuan yang diadakan dengan Direktorat Keselamatan Jalan di DGLT, memberikan informasi berikut mengenai kegiatan dan inisiatif keselamatan jalan terkini.

Audit Keselamatan Jalan (RSA)

Karena ketentuan mandat pelaksanaan Audit Keselamatan Jalan (RSA), DGLT melakukan secara bertahap 9 Audit Keselamatan Jalan pada jalan tol di tahun 2007, dan tampaknya kegiatan ini dibantu lembaga dari luar termasuk konsultan internasional dan staf Universitas Gadjah Mada.

Menurut sub-direktorat RSA di DGLT, telah dilakukan beberapa tindakan berdasarkan rekomendasi dari laporan tersebut diatas, tapi belum diverifikasi. Pemantauan di masa depan perlu dilaksanakan untuk menentukan dampak rekomendasi/tindakan pada kinerja keselamatan jalan tol. Kualitas data kecelakaan jalan tol harus sama tingginya dengan kualitas data lain mengenai jaringan jalan, dan evaluasi seperti ini harus bisa dilakukan di masa depan.

Pelatihan Audit Keselamatan Jalan

Direktorat Keselamatan jalan telah menyelenggarakan 10 sesi pelatihan terpisah mengenai Audit Keselamatan Jalan di Jawa, Sumatra, Sulawesi dan Bali, dengan peserta sekitar 30 staf Dinas Perhubungan di tingkat propinsi dan kabupaten/kota pada setiap sesi pelatihan. Pelatihan ini dilakukan selama 3 hari, dan separuh waktu pelatihan dipakai di kelas dan sisanya untuk kegiatan lapangan. Kegiatan ini didukung oleh staf Universitas Gadjah Mada. Maksud utama pelatihan adalah untuk meningkatkan kesadaran staf Dinas Perhubungan tentang keselamatan jalan, bukan untuk membentuk tim auditor keselamatan jalan.

Program Pembinaan Titik Rawan Kecelakaan (blackspot)

Program pembinaan titik rawan kecelakaan sedang berjalan dan sekarang memasuki tahap yang menyertakan propinsi Kalimantan Timur, Sulawesi Selatan dan NTB (Sumbawa). Berdasarkan data kecelakaan yang dikumpulkan dari POLRES, 10 titik rawan kecelakaan telah diidentifikasi di setiap propinsi, dan dua lokasi peringkat tertinggi di setiap propinsi dicantumkan dalam proyek pembinaan titik rawan kecelakaan. Melalui APBN, Direktorat ini menugaskan konsultan (PT Mursin Say) untuk mengembangkan dan merancang langkah-langkah mitigasi, yang saat ini sedang dikaji oleh DGLT sebelum pelelangan (tender).

Sistem Pengelolaan Keselamatan Jalan Terpadu 1

Kerangka acuan (TOR) sedang diselesaikan terkait dengan IRSMS I yang didanai Bank Dunia untuk DGLT, dan difokuskan pada dua bidang utama: (i) kajian mengenai pengaturan dan opsi pendanaan untuk pembiayaan keselamatan jalan yang berkelanjutan; dan (ii) pengembangan Strategi Keselamatan

Jalan Nasional yang Berbasis Kinerja, termasuk penahapan, biaya dan pengaturan pengelolaan. Ada bidang yang ketiga – pembentukan Dewan Keselamatan Jalan Nasional yang sekarang telah dihapus dari TOR. Ini tampaknya akan menjadi suatu penghapusan yang penting karena komunikasi yang terbatas antar para pemain utama dalam keselamatan jalan di Indonesia tampaknya menjadi salah satu masalah utama. Kajian mengenai darf TOR menunjukkan bahwa komponen pekerjaan yang cukup penting dalam TA Konsultan adalah pemberian bantuan untuk DGH. Koordinasi yang dilakukan dengan DGH masih terbatas mengenai TOR, dan terjadi tumpang-tindih dengan pekerjaan yang sedang dilakukan oleh Konsultan IndII, Phillip Jordan, di bidang kajian lapangan mengenai audit keselamatan jalan.

Paket Bantuan Keselamatan Angkutan Indonesia (ITSAP)

Melalui sejumlah diskusi dan pertemuan antara AusAID dan DGLT diputuskan untuk menyelenggarakan lokakarya dasar mengenai keselamatan jalan, yang akan melibatkan peserta dari DGLT, Direktorat Jenderal Jalan Raya (DGH) dan Kepolisian Lalulintas Nasional, dan memerlukan sesi tindak lanjut tiga atau empat bulan setelah lokakarya yang pertama.

Kemungkinan lokakarya ini akan diselenggarakan pada bulan Oktober 2009 di Jakarta, dan AusAID mengkontrak dua konsultan untuk menyelenggarakan lokakarya tersebut, konsultan dari Centre for Accident Research and Road Safety - Queensland (CARRS-Q), Associate Professor Barry Watson dan Dr Mark King.

2.1.3 Dampak UU Lalulintas dan Angkutan Darat yang Baru

Seperti disebutkan dalam bab 1.4, UU baru ini jika sudah ditanda-tangani Presiden akan menghilangkan tanggung-jawab DGLT atas audit keselamatan jalan dan akan mengakibatkan penataan kembali organisasi Direktorat Keselamatan Jalan. Ada ketidak-pastian mengenai seluruh dampak perubahan UU ini pada Direktorat Keselamatan Jalan, tapi Direktorat percaya bahwa mereka bisa lebih fokus pada aspek teknis seperti membenahan titik rawan kecelakaan. Namun, bidang tanggung-jawab mereka menurut UU ini terbatas dan tidak mencantumkan/menyebutkan perubahan fisik jalan. Bentuk peraturan yang diberlakukan akan menjadi faktor utama dalam cara mereka melakukan restrukturisasi. Tanggung-jawab utama DGLT di bidang keselamatan jalan adalah menyediakan rambu, sinyal dan sarana jalan lain yang terkait dengan lalulintas. Pemakaian rambu dan marka tidak disusun secara konsisten dan petunjuk lokasinya masih terlalu sederhana. Akan ada banyak manfaatnya jika pengembangan petunjuk / pedoman rinci dilakukan untuk susunan rambu dan marka. Ini akan memberi manfaat juga bagi DGH dalam penyusunan desain jalan baru.

2.2 DIREKTORAT JENDERAL JALAN RAYA (DGH)

2.2.1 Organisasi Keselamatan Jalan

Saat ini organisasi keselamatan jalan di DGH berisi staf dalam jumlah terbatas di Sub-Direktorat Lingkungan dibawah Direktorat Teknis (Bintek). Tujuan program IndII adalah untuk membentuk Unit Keselamatan Jalan di Bina Marga, dan program kerja yang dicantumkan dalam dokumen ini dirancang untuk memberikan langkah pertama dalam pengembangannya. Unit Keselamatan Jalan akan bertanggung-jawab atas pelaksanaan dua strategi untuk peningkatan kinerja keselamatan jalan, yakni:

- Pencegahan tabrakan – dimana audit keselamatan jalan memainkan peran penting dalam proses perencanaan, disain dan pelaksanaan.
- Pengurangan tabrakan – dalam bentuk peningkatan tipikal untuk titik rawan kecelakaan atau jalur rawan atau rencana tindak massal seperti penanganan pejalan kaki yang menyebrang diluar sekolah.

Walau disebut sebagai unit, Unit ini sebenarnya unit pusat dengan tanggung-jawab yang juga dibebankan ke propinsi dan Balai, dan penjelasan mengenai cara mewujudkan ini dibahas dalam Bab 4.

Ada beberapa kelemahan dalam sistem, yang dipakai di sebagian besar disain dan pelaksanaan proyek jalan dan yang membawa dampak pada proses audit keselamatan jalan seperti dibahas dibawah ini.

2.2.2 Penyusunan Disain Jalan

Proyek peningkatan jalan dengan dana pinjaman umumnya berupa program multi-tahun, yang berjalan selama 3 hingga 5 tahun dengan Program Kerja Tahunan yang telah ditetapkan. Umumnya penyusunan proyek menyertakan pengembangan secara umum program peningkatan yang diusulkan hingga tahap kelayakan, dan disain disusun untuk rencana kerja tahunan pertama. Disain ini telah disusun oleh konsultan lokal, dibawah pengawasan Konsultan Penyusunan Proyek (umumnya konsultan internasional dengan bantuan konsultan lokal), dengan memakai metode disain sederhana. Metode sederhana ini telah dipakai karena dua alasan utama, pertama karena rendahnya tingkat pendanaan yang dialokasikan untuk penyusunan proyek dan, kedua, untuk mempercepat proses pelaksanaan dan pembayaran dana.

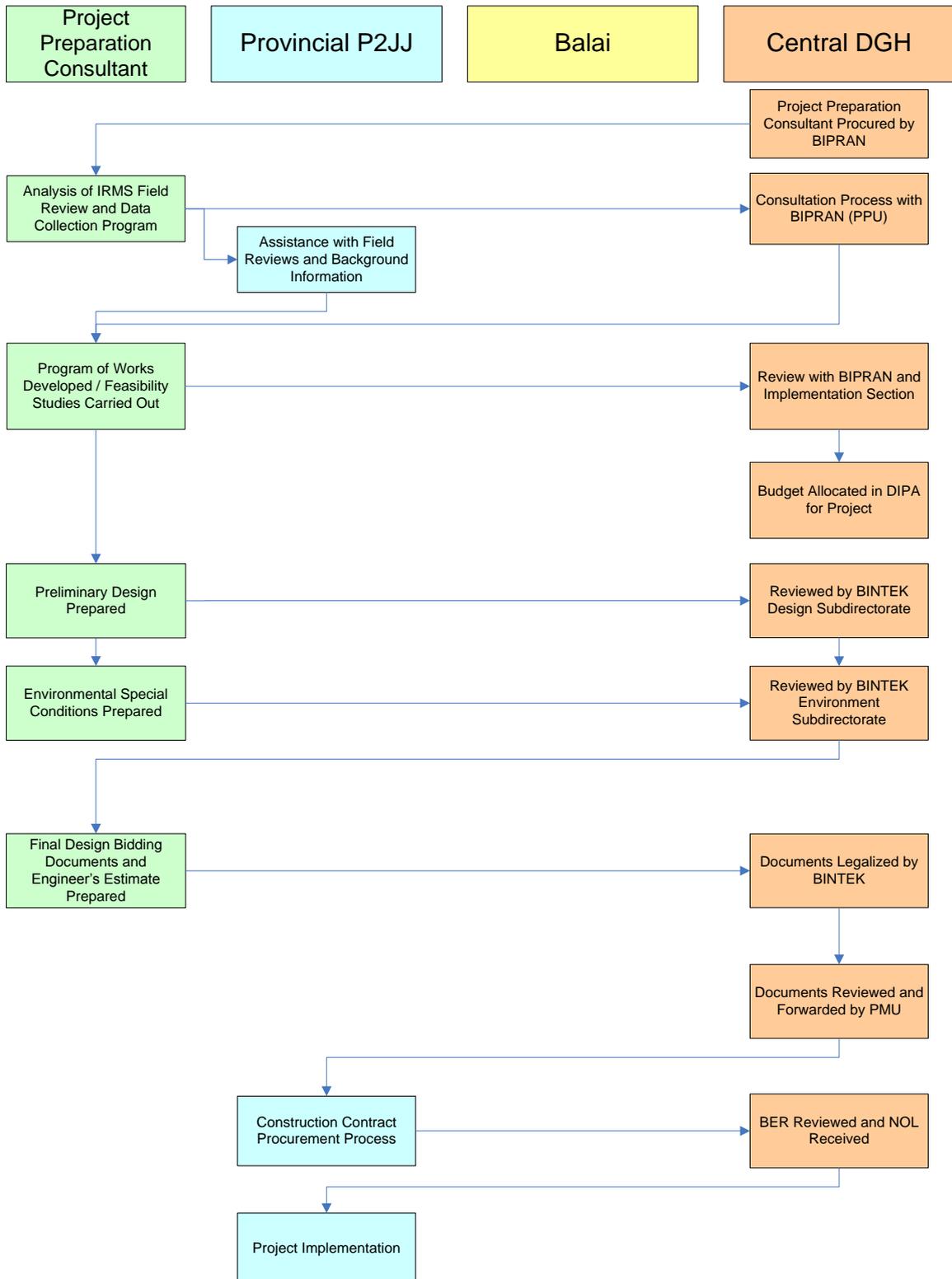
Penyusunan proyek dan disain rinci umumnya dilaksanakan di Jakarta untuk proyek dengan dana pinjaman, dan keterlibatan propinsi dan Balai dalam proses ini masih terbatas, bahkan Balai tidak memberi masukan yang efektif. Pengadaan pekerjaan yang dilaksanakan melalui APBN dilakukan di propinsi dan lingkungannya jauh lebih kecil, dan umumnya sejumlah disain dan pengawasan dicantumkan dalam satu paket. Untuk program seperti ini, keterlibatan *DGH* Pusat bahkan lebih terbatas. Gambar 1 dan 2 menjelaskan alur yang disederhanakan untuk pelaksanaan pekerjaan seperti ini.

Jumlah rincian yang dicantumkan dalam disain proyek APBN dan sebagian besar proyek dana pinjaman tidak mencukupi untuk dipakai melaksanakan disain rinci Audit Keselamatan Jalan, karena survei topografi yang rinci dan akurat umumnya tidak dilakukan dan fitur-fitur di daerah milik jalan tidak teridentifikasi dengan akurat dalam gambar. Karena itu, untuk melaksanakan lengkap lima tahap Audit Keselamatan Jalan³ perlu banyak peningkatan dalam kualitas disain yang disusun oleh konsultan.

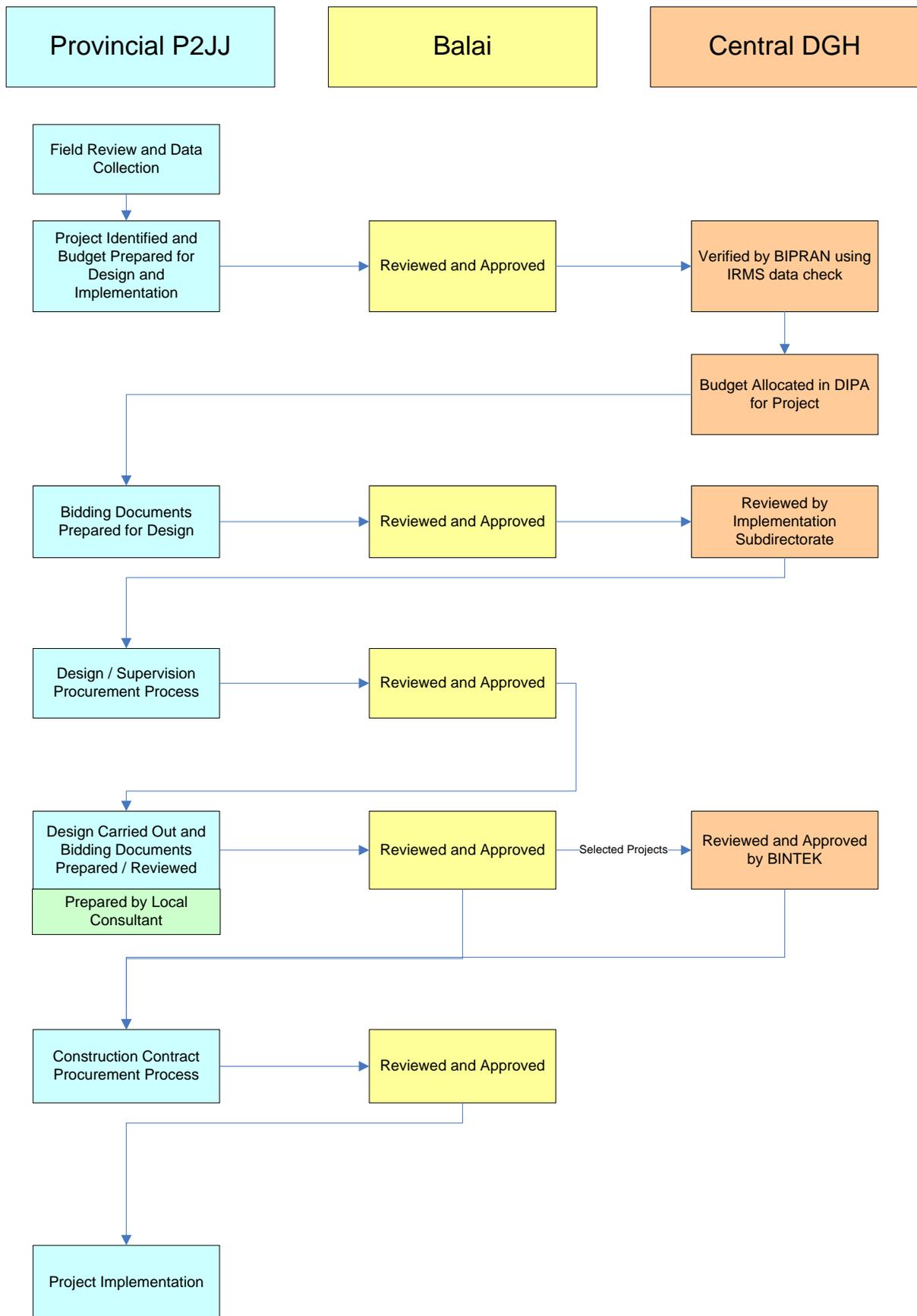
Beberapa audit keselamatan jalan telah dilakukan melalui proyek EINRIP, tapi cakupannya tidak sebesar seperti yang diperlukan untuk audit keselamatan jalan lengkap. Selain itu, ada beberapa audit keselamatan jalan yang rencananya akan dilaksanakan melalui proyek SRIP dengan dana dari Bank Dunia.

³ Audit Keselamatan Jalan lengkap – audit pada tahap kelayakan, disain awal, disain rinci, sebelum pembukaan dan pemantauan setelah tahap pembukaan

Gambar 1. Flow Diagram for Donor Funded Betterment Project No Road Safety Audit



Gambar 2. Flow Diagram for APBN Betterment Project



Pelaksanaan Audit Keselamatan Jalan dan Program Pengurangan Tabrakan akan perlu mengakui diagram kerja dan tanggung-jawab atas tugas ini, jika keduanya ingin dilekatkan pada sistem yang ada.

2.3 KEPOLISIAN LALULINTAS INDONESIA

2.3.1 Gambaran Umum

Walau di beberapa propinsi terpilih telah dilakukan proyek uji coba komputerisasi sistem pencatatan kecelakaan, sistem pelaporan kecelakaan yang dipakai oleh polisi adalah sistem manual dengan data dikumpulkan dan disimpan di kantor POLRES, dan salinannya dikirimkan ke kantor propinsi. Ada masalah dengan jumlah kecelakaan yang dilaporkan karena polisi enggan mencatat kecelakaan yang tidak bermuara pada kasus pengadilan. Akibatnya, hanya kecelakaan serius yang umumnya dicatat. Juga ada masalah dengan tindak-lanjut oleh rumah-sakit, dan akibatnya korban jiwa menjadi banyak tak dilaporkan.

Statistik Kecelakaan yang dilaporkan oleh Polisi Lalulintas selama periode 2002 hingga 2007, dicantumkan dalam Tabel 1 dibawah ini. Tampaknya ada peningkatan dalam pelaporan kecelakaan dengan korban cedera sejak 2005, bukannya peningkatan mendadak dalam kejadian kecelakaan dengan korban cedera.

Tabel 1. Summary Data on Reported Traffic Accidents (2002–2007)

No	Akibat	Tahun					
		2002	2003	2004	2005	2006	2007
1	Jiwa	8,762	9,856	11,204	16,115	15,762	16,548
2	Cedera	14,941	14,836	21,067	87,208	85,592	66,040
3	Total Kecelakaan	12,267	13,399	17,732	91,623	87,020	48,508
4	Pertumbuhan (%)		9.23	32.34	416.71	-5.02	-44.26

Sumber: Direktorat Polisi Lalulintas, 2007⁴

Berdasarkan informasi yang dicantumkan dalam laporan Howard, untuk tahun 2002 diperkirakan ada sekitar 30.000 korban jiwa (Departemen Kesehatan) jika dibandingkan dengan jumlah total seperti dilaporkan diatas, yakni kurang dari 9.000. Selama sistem yang kuat tidak dilaksanakan untuk pencatatan dan pelaporan kecelakaan, maka menentukan target kedepan terkait dengan korban jiwa / 10.000 kendaraan yang terdaftar akan sulit untuk dipantau. Komponen IRSMS menangani pembaharuan sistem pelaporan kecelakaan, yang dibahas dibawah ini, karena itu identifikasi sangat penting artinya untuk menentukan dan untuk merancang dampak aktual dari usaha tersebut.

Proyek-proyek percontohan sebelumnya telah mencoba melaksanakan komputerisasi sistem pelaporan/pencatatan kecelakaan (yang disebut sistem Tripel L), dan ternyata proyek-proyek tersebut tidak berhasil karena:

- Sistem tidak secara resmi dipakai, bahkan di propinsi dimana sistem ini dilaksanakan, dan akibatnya Prosedur Operasioanl Standar (SOP) tidak disusun untuk prosedur pelaporan,
- Sistem tidak dilaksanakan secara nasional, yang mengakibatkan pemindahan staf menjadi sering dilakukan dan jumlah staf polisi yang telah dilatih tentang sistem pelaporan menjadi berkurang,

⁴ Diambil dari situs Departemen Perhubungan

- Ketentuan pelaporan terlalu rumit karena persyaratan pengumpulan data yang ditetapkan DGLT, dan akibatnya polisi menentang ini,
- Polisi tidak merasa memiliki proyek karena klien proyek adalah DGLT,
- Ada masalah besar dengan pemetaan sistem, yang membawa dampak serius pada kegunaan data yang dikumpulkan.

Pada kunjungan ke POLDA di Medan diungkapkan bahwa sistem komputerisasi yang dipasang tahun 2002 tidak dipakai. Untuk menyiapkan kajian lapangan yang dilakukan dibawah arahan Phillip Jordan dalam proyek keselamatan jalan kedua yang didanai IndII, polisi menyusun data kecelakaan untuk mengidentifikasi lokasi dengan catatan keselamatan jalan paling parah. Informasi ini menunjukkan beberapa masalah keselamatan jalan yang sangat serius pada sejumlah lokasi, dengan rata-rata 5 kecelakaan fatal / km / tahun.

2.3.2 Kegiatan Keselamatan Jalan Saat Ini

Melalui Proyek Strategis Peningkatan Jalan (SRIP) dari Bank Dunia, Bantuan Teknis diusulkan untuk Layanan Konsultasi bagi proyek Sistem Terpadu Manajemen Keselamatan Jalan (IRSMS 2), yang tujuannya untuk membantu pengembangan Sistem Laporan Kecelakaan dalam kaitannya dengan berikut:

- Disain dan pengembangan Aplikasi Sistem Pelaporan Kecelakaan dan Pelanggaran Lalulintas;
- Desain dan pengembangan sistem terpadu empat sistem, yakni Surat Ijin Mengemudi, Registrasi Kendaraan, Kecelakaan Lalulintas dan Pelanggaran Lalulintas;
- Pelaksanaan IRSMS yang sepenuhnya terpadu, dengan fungsi untuk memberikan hasil yang memudahkan pengguna dan bisa diakses oleh berbagai instansi;
- Penyusunan pengembangan kelembagaan dan program peningkatann kapasitas terkait dengan keselamatan lalulintas jalan;
- Penyusunan dokumen tender untuk pengadaan peralatan untuk sistem dan fasilitas pendukungnya;
- Pengembangan rencana jangka panjang IRSMS, termasuk TOR.

Batas waktu untuk Pernyataan Berminat (Expressions of Interest) adalah Maret 2009, dan Bantuan Teknis tersebut diperkirakan akan dimulai di bulan-bulan akhir tahun ini dengan durasi sekitar 2 tahun untuk Fase 1. Bantuan ini akan memerlukan penyediaan IRSMS di Kepolisian Lalulintas dibawah Kepolisian Nasional Indonesia, Kepolisian Lalulintas di Jawa Tengah dan Kepolisian Metropolitan Jakarta.

Fase 2 – Pengembangan jangka pendek IRSMS diperkirakan akan dilaksanakan selama periode 5 tahun dan akan menyertakan perluasan ke semua Kepolisian Lalulintas Propinsi di Indonesia.

Fase 3 – Pengembangan jangka panjang IRSMS diperkirakan akan dilaksanakan selama 10 tahun dan akan mengembangkan sistem Angkutan Pintar dan otomatisasi sepenuhnya. Saat ini pendanaan dialokasikan untuk fase 1.

Sistem pelaporan kecelakaan adalah unsur utama dalam pengembangan program teknis keselamatan jalan dan unsur ini akan bermanfaat jika, pada beberapa tahap, data dipadukan kedalam Sistem Manajemen Jalan Indonesia, jadi memungkinkan identifikasi data tentang lokasi dan jumlah/tipe kecelakaan per ruas jalan. Ini akan memungkinkan statistik dibuat dengan mudah untuk ruas jalan berdasarkan parameter, termasuk kilometer kecelakaan/kendaraan km (karena volume lalulintas sudah dicantumkan dalam database IRMS). Ini untuk mengkaji kinerja keselamatan secara bersamaan dengan kajian kondisi dan karakteristik lain. Sangat penting untuk membentuk tata-cara penerimaan data kecelakaan. Keterpaduan data kecelakaan dalam IRMS akan berjalan relatif tanpa hambatan.

Pelaksanaan IRSMS 2 akan dikendalikan oleh polisi, dan bisa mengatasi banyak masalah yang terjadi sebelumnya tapi durasi proyek tampaknya terlalu pendek. Proyek ini hanya mencakup lokasi yang terbatas tanpa jaminan pendanaan untuk menyelesaikan sistem ini keseluruh Indonesia.

2.3.3 Kerjasama dengan DGH

Sejak laporan Howard disusun, telah ada beberapa kemajuan dalam kerjasama antara INP dan DGH, terutama karena pekerjaan Pemantauan dan Evaluasi untuk Proyek Peningkatan Jalan Nasional di Indonesia Timur (EINRIP) yang dilaksanakan atas nama DGH dengan bantuan dari AusAID. Sebagai bagian dari proyek ini, beberapa ruas jalan terpilih yang dicantumkan dalam pelaksanaan EINRIP dan beberapa ruas pengendali telah disertakan untuk kajian karakteristik kinerja. Sebagian dari proses kajian kinerja ini adalah untuk memeriksa catatan tabrakan di ruas jalan, dan menyertakan kunjungan ke kantor POLRES dan pengumpulan data tabrakan. Ini dilakukan berkat kerjasama sepenuhnya dengan Kepolisian Lalulintas kantor pusat di Jakarta dan di propinsi serta kabupaten/kota. Kegiatan ini dimulai tahun 2008 dan dilanjutkan tahun ini, dan jadwal dilanjutkan untuk 5 tahun lagi.

Pertemuan yang diselenggarakan selama penyusunan laporan ini, menegaskan bahwa polisi bersedia melanjutkan proses yang sama di beberapa koridor terpilih untuk mengembangkan program pengurangan tabrakan. Polisi ingin mendapatkan ringkasan data kecelakaan yang dikumpulkan untuk membantu usaha mereka, dan polisi juga menunjukkan keinginan kuat untuk memperkuat program apapun yang dikembangkan DGH dengan penegakan peraturan yang semakin baik, terutama yang berkaitan dengan pengendalian kecepatan. Namun, saat ini mereka tidak mempunyai peralatan untuk mengendalikan kecepatan, dan memerlukan program pelatihan serta ingin mengkaji potensi penerimaan bantuan dari AusAID dalam bidang ini.

Setelah sistem pelaporan kecelakaan berjalan sukses, dan seperti ditunjukkan dalam bab sebelumnya, pengumpulan dan peringkasan data kecelakaan berjalan relatif tanpa hambatan.

2.4 BAPPENAS

Suatu keputusan disusun pada tahun 2007 oleh Direktur Bappenas, mengenai pembentukan Tim Pengendali Keselamatan Jalan yang diketuai BAPPENAS. Keputusan ini mencantumkan persyaratan untuk 3 pertemuan bulanan. tampaknya hanya sedikit kemajuan yang telah dicapai.

2.5 UNIT RISET JALAN BANDUNG (IRE)

Institut Rekayasa Teknis Jalan (IRE) atau Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan (Puslitbang Jalan) adalah institut riset dan pengembangan dibawah DPU. IRE mempunyai kelompok studi keselamatan jalan yang berada dibawah Balai Teknik Lalu Lintas dan Lingkungan Jalan di Bandung.

IRE sedang menyusun peta jalan untuk mewujudkan jalan yang lebih aman di Indonesia, sebagai bagian dari komitmen untuk jaringan Jalan Raya Asia di Indonesia. Peta jalan ini berdasarkan pada RPJM dan Renstra DPU / Direktorat Jenderal Bina Marga dan UU Jalan No. 38/2004.

Arahan utama dalam peta keselamatan jalan adalah untuk mendukung pembangunan jalan di Indonesia dan meningkatkan keselamatan jalan, dan kegiatannya adalah:

- Untuk mengembangkan teknologi keselamatan jalan;
- Untuk mengembangkan petunjuk untuk pencegahan kecelakaan jalan, fasilitas pejalan kaki, sepeda dan sepeda motor, dan Sistem Angkutan Pintar (ITS);

- Untuk mengembangkan spesifikasi disain untuk pencegahan kecelakaan jalan dan fasilitas pejalan kaki, sepeda dan sepeda motor;
- Untuk menyusun peraturan menteri mengenai kebijakan keselamatan jalan;
- Untuk mengembangkan alat keselamatan jalan seperti penghambat di pinggir jalan, marka, rambu, pengurangan kecepatan, ITS dll.;
- Untuk mengembangkan sarana laboratorium dalam mendukung program keselamatan jalan;
- Untuk mengembangkan peningkatan kapasitas di bidang keselamatan jalan untuk DPU.

IRE juga telah mengembangkan proses audit keselamatan jalan menurut praktek terbaik Australia, pada tahap-tahap pra-disain, draf disain teknis, disain teknis rinci dan operasional jalan. Program ini akan membentuk: petunjuk termutakhir yang mudah digunakan untuk audit keselamatan jalan, proyek percontohan untuk semua tahap, penyempurnaan peningkatan kapasitas, penyusunan draft keputusan menteri mengenai audit keselamatan jalan, membantu program kegiatan dan peningkatan peralatan audit keselamatan di jalan.

2.6 KEGIATAN KESELAMATAN JALAN OLEH PERGURUAN TINGGI

Diskusi telah dilakukan dengan para wakil perguruan tinggi terpilih di Indonesia, dan kegiatan saat ini yang telah teridentifikasi meliputi:

- Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi (FSTPT). Forum ini dibentuk pada tahun 1999 dan saat ini mempunyai anggota 60 perguruan tinggi. Tujuan Forum ini adalah untuk:
 - meningkatkan kualitas riset dengan penyelenggaraan simposium tahunan dan penerbitan jurnal nasional yang terakreditasi dua kali setahun, dan
 - meningkatkan mutu pengajaran melalui penyelenggaraan serangkaian kursus singkat setiap tahun, yang dikoordinasikan dengan simposium tersebut.

Simposium tahun ini akan diadakan di Universitas Petra Surabaya pada bulan November 2009, dan secara bersamaan dilakukan kursus singkat mengenai keselamatan jalan dengan masukan utama dari para staf dari Universitas Indonesia, Universitas Gadjah Mada dan Universitas Brawijaya (Malang, Jawa Timur). Tujuannya adalah untuk meningkatkan kesadaran akan masalah keselamatan jalan di Indonesia, dan materi dan pembahasan dalam kursus singkat bisa dipakai untuk menyusun bagian dari kursus keselamatan lalulintas di masa depan.

- Perjanjian tiga pihak antara Universitas Indonesia, Institut Teknologi Bandung dan Universitas Gadjah Mada untuk kerjasama riset, pendidikan dan pelatihan infrastruktur.

Perjanjian ini ditanda-tangani pada tahun 2007 untuk membantu usaha pemerintah dalam meningkatkan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Tujuannya adalah untuk:

- memberikan pendidikan dan pelatihan bermutu tinggi untuk peningkatan kapasitas di sektor infrastruktur;
- melakukan kerjasama riset multi-disiplin di bidang infrastruktur;
- melakukan pertukaran mahasiswa (sistem transfer dan perolehan kredit) di ketiga perguruan tinggi tersebut, dan pertukaran staf; dan
- menyusun program master bersama di bidang pembangunan infrastruktur.

Kegiatan tiga pihak ini diakui oleh pemerintah, contohnya program pertukaran mahasiswa adalah program satu-satunya di Indonesia, dan program ini akan diperluas untuk menjangkau semua mahasiswa di perguruan tinggi lain untuk periode yang singkat (satu atau dua semester) di salah satu universitas tersebut. Saat ini sistem perolehan kredit hanya terbatas untuk mahasiswa program sarjana teknik lingkungan dan sipil, dan dalam tahun akademis berikutnya sistem ini akan dimulai untuk

program master di bidang infrastruktur. Riset bersama adalah kegiatan lain yang menarik, dan ketiga universitas tersebut adalah anggota pendukung kelompok riset infrastruktur dan angkutan pada Direktorat Jenderal Perguruan Tinggi.

3 PENGEMBANGAN UNIT KESELAMATAN JALAN DI DGH

3.1 STUDI MENGENAI BEBERAPA STRUKTUR ORGANISASI YANG BERBEDA UNTUK KESELAMATAN JALAN

Pada bulan Juli 2000, Lembaga Inggris untuk Pembangunan Internasional (DFID) membantu studi untuk mempelajari beberapa struktur organisasi yang berbeda untuk keselamatan jalan di negara berpenghasilan tinggi dan negara berpenghasilan rendah. Studi ini menyimpulkan bahwa beberapa struktur manajemen yang berbeda untuk keselamatan jalan akan efektif, dan bahwa penyediaan staf yang penuh dedikasi dan pendanaan yang mencukupi menjadi isu utama, bukannya rincian struktur manajemen. Juga diidentifikasi dua faktor utama yang membuat pengelolaan kegiatan keselamatan jalan menjadi sulit.

Pertama, koordinasi diperumit oleh jumlah dan keragaman organisasi yang terlibat dalam berbagai aspek keselamatan jalan.

Kedua, beberapa lembaga pembuat peraturan mengenai jalan dan angkutan darat – termasuk departemen perhubungan, departemen kesehatan dan kepolisian – biasanya tidak menetapkan keselamatan jalan sebagai prioritas pertama. Semua negara berpenghasilan tinggi yang ikut studi tersebut mempunyai staf yang terlatih dan program yang efektif, tapi tidak demikian untuk negara berpenghasilan rendah. Disimpulkan bahwa tantangan manajemen di negara berpenghasilan rendah adalah dalam meningkatkan kapasitas lembaga-lembaga dan memastikan bahwa lembaga-lembaga ini mendapatkan dukungan profesional yang baik.

Laporan tersebut memberikan tanggapannya bahwa sifat multi-segi dari kegiatan keselamatan jalan memerlukan kerjasama erat antar lembaga-lembaga, tapi ini terbukti sulit dalam praktek hubungan kerja antar perorangan dan khususnya antar lembaga, dan diperlukan waktu lama dan banyak usaha agar berkembang. Diidentifikasi bahwa hubungan utama antara kepolisian dan otoritas jalan adalah titik awal yang efektif dalam kerjasama ini.

Beberapa rekomendasi utama dari laporan tersebut adalah:

- Tanggung-jawab utama atas keselamatan jalan harus ditentukan dengan jelas apapun struktur organisasi yang dipakai.
- Menetapkan tanggung-jawab khusus instansi utama, selain peran mengkoordinasikan intervensi keselamatan jalan oleh instansi lain.
- Tanggung-jawab utama sering berada pada otoritas jalan, dengan menterinya melaporkan situasi keselamatan jalan ke pemerintah/parlemen.
- Hubungan kerja yang baik perlu dibentuk antar semua kontributor. Hubungan yang efektif antara kepolisian dan departemen teknis, yang saling berbagi tanggung-jawab, karena operasi jalan yang aman merupakan penghubung utama dan titik mulai yang efektif.
- Kantor keselamatan jalan dengan sumberdaya yang mencukupi dianggap sebagai unsur pokok dalam pendekatan yang efektif, apapun model organisasi yang dipakai. Staf profesional yang terlatih juga sama pentingnya seperti halnya dana yang mencukupi.

3.2 GAMBARAN UMUM

Suatu instansi utama dibawah Pemerintah Indonesia belum disepakati untuk memimpin usaha keselamatan jalan nasional, dan saat ini tidak mungkin untuk memiliki “instansi satu pintu” untuk keselamatan jalan (sama seperti JKJR di Malasia). Namun mungkin untuk mengembangkan Unit Keselamatan Jalan dibawah Bina Marga, walau tanpa mencantumkan segenap aspek Peningkatan Keselamatan Jalan. Unit ini bisa memberikan manfaat bagi Keselamatan Jalan melalui perubahan fisik

dalam lingkungan jalan. Ini akan memerlukan koordinasi dengan Kepolisian Lalulintas dan DGLT, yang seiring berjalannya waktu akan berkembang menjadi hubungan dan interaksi yang lebih erat. Walau Strategi dan Rencana Tindak Keselamatan Jalan untuk Indonesia yang dikembangkan DGLT dan dibahas sebelumnya dalam laporan ini masih belum mempunyai status, tampaknya ini menjadi satu-satunya rencana yang telah disusun hingga kini. Ringkasan Rencana ini dicantumkan dalam Lampiran 3. Untuk jangka pendek mungkin bisa dikembangkan Unit Keselamatan Jalan yang akan melaksanakan Strategi 6 dalam Rencana tersebut, yakni pengurangan risiko keselamatan jalan melalui teknik modern – di Jaringan Jalan Nasional. Untuk membantu kerjasama dan memastikan bahwa instansi-instansi bekerjasama, maka sangat disarankan BAPPENAS memainkan peran utama dalam, paling tidak pada tahap awal, pembentukan Komisi Pengendali Keselamatan Jalan yang akhirnya akan berkembang menjadi Dewan Keselamatan Jalan.

Walaupun istilah Unit Keselamatan Jalan dipakai dalam dokumen ini, unit ini memerlukan tanggung-jawab di tiga tingkatan DGH: Pusat, Balai dan Propinsi (P2JJ) bukan hanya di satu unit.

3.3 TUGAS UNIT KESELAMATAN JALAN DI DGH

3.3.1 Pencegahan Tabrakan

Konsep audit keselamatan jalan untuk jalan baru dan jalan yang telah diperbaiki, diperkenalkan pertama kali di Inggris pada tahun 1980an, dan menjadi semakin populer di sebagian besar negara maju dan akhir-akhir ini di negara berkembang. Konsep ini terbukti efektif di setiap negara yang menerapkannya. Sekarang ada kebutuhan untuk memperkenalkan audit keselamatan jalan di DGH dan mewajibkannya di semua proyek mendatang. Saat ini ada sejumlah isu yang bisa mengurangi dampak audit keselamatan jalan, paling tidak untuk jangka pendek:

- Pendanaan yang tidak mencukupi untuk persiapan proyek jalan, mengakibatkan survei/disain menjadi tidak rinci dan gambar tidak memberikan rincian yang mencukupi untuk tujuan audit keselamatan jalan. Karena itu, perhatian lebih besar perlu diberikan pada audit keselamatan jalan selama konstruksi dalam jangka pendek, sampai disain rinci menjadi hal biasa dalam perbaikan jalan, dan ini akan menghasilkan perubahan di lapangan dan perubahan kontrak yang mungkin menyulitkan auditor pemerintah.
- Pelembagaan audit keselamatan jalan mungkin memerlukan waktu agak lama dan mungkin akan menghadapi beberapa tantangan.
- Sejauh mana audit keselamatan itu sendiri dapat meningkatkan kinerja keselamatan jalan selama lima tahun kedepan, misalnya, mungkin sebatas lingkup konstruksi jalan baru atau peningkatan jalan.

3.3.2 Pengurangan Tabrakan

Jika data tabrakan siap tersedia dan didokumentasikan dengan baik, maka bisa dikembangkan program pengurangan kecelakaan yang sangat terfokus, dalam bentuk pembenahan titik rawan kecelakaan. Namun, di Indonesia ada masalah dan isu yang terkait dengan cakupan pelaporan tabrakan seperti dibahas sebelumnya, dan suatu program sedang dilaksanakan untuk berusaha menangani masalah ini. Akibatnya, mungkin untuk lima tahun kedepan atau lebih, cakupan data yang tersedia untuk pengembangan program pembenahan titik rawan kecelakaan (blackspot) akan terbatas.

Namun data yang mencukupi tersedia untuk identifikasi jalan penghubung (link) atau koridor, dimana tingkat kejadian tabrakan sangat tinggi dan jauh lebih tinggi dari semua rata-rata untuk jaringan Jalan Nasional antar-kota. Data ini bisa dikumpulkan dari kepolisian, dari catatan yang disimpan di kantor POLRES. Berdasarkan data dari koridor yang berbahaya ini bisa dibuat daftar, dan jalan penghubung (link) serta simpangan prioritas bisa diidentifikasi dalam koridor tersebut. Dengan memakai prinsip yang sama seperti yang dipakai untuk melaksanakan audit keselamatan jalan (RSA), bisa diidentifikasi

fitur-fitur yang membahayakan dalam jalan penghubung (link) dan bisa dikembangkan langkah-langkah pembenahan untuk mengatasi masalah.

Akan sangat bermanfaat jika kajian lapangan dilakukan dalam bulan-bulan mendatang, untuk mengembangkan tindakan pembenahan, menyusun disain dan melaksanakan proyek melalui, misalnya, proyek SRIP atau dana APBN.

3.3.3 Ringkasan Tugas Unit

Karena semua usaha keselamatan dari semua instansi memerlukan persiapan matang, tugas-tugas berikut perlu dilaksanakan sebagai kegiatan minimum dan akan menimbulkan tanggung-jawab di Bina Marga tingkat Pusat, Balai dan Propinsi. Namun, diperkirakan tugas yang harus dilaksanakan dan lokasi staf akan sangat tergantung pada sumberdaya staf dan kapan mereka siap. Tugas-tugas tersebut adalah:

- memastikan bahwa bahwa staf yang mencukupi, terlatih dan berpengalaman ditugaskan dalam unit.
- mendapatkan dan memantau kualitas database kecelakaan dari Kepolisian Lalulintas.
- mengkaji dan melaporkan kinerja keselamatan jalan dalam jaringan jalan
- mengembangkan Rencana Keselamatan Jalan yang dimutakhirkan setiap tahun berjalan
- memantau kemajuan program jalan, dan melakukan Audit Keselamatan Jalan (RSA) sendiri atau oleh konsultan pihak ketiga pada tahap-tahap yang tepat dalam perkembangan proyek
- memantau pelaporan RSA dan tindakan yang dilakukan berdasarkan rekomendasi RSA mengenai disain / pelaksanaan
- mengembangkan dan melaksanakan program pengurangan tabrakan, misalnya Program Koridor Berbahaya, Program Titik Rawan Kecelakaan – untuk awalnya program-program ini dikonsentrasikan di koridor Utara Jawa dan Koridor Jawa Timur
- memastikan bahwa anggaran tersedia untuk pelaksanaan Program Keselamatan Jalan
- memantau dan mengevaluasi efektivitas program
- mengidentifikasi kebutuhan dukungan dan mengkoordinasikannya dengan DGLT dan Kepolisian Lalulintas
- menyusun laporan tahunan mengenai Kinerja Keselamatan Jalan di Jaringan Jalan Nasional
- memberikan pelatihan keselamatan jalan bagi peserta dari DGH dan konsultan yang dilibatkan dalam disain jalan
- memberikan pelatihan RSA dan akreditasi (ini bisa diluar unit ini)
- mengadakan kampanye publik melalui koordinasi dengan DGLT dan Kepolisian Lalulintas

Dalam waktu sesingkat mungkin, penting dikembangkan inti dari auditor keselamatan jalan, yang nanti bisa memberikan pelatihan praktis yang diperlukan dan akan mengembangkan ketrampilan para calon auditor dengan latar belakang yang tepat. Dalam hal ini, DGH telah menunjukkan bahwa lembaga ini ingin memiliki kelompok inti Auditor Keselamatan Jalan yang berkualifikasi dalam organisasinya, dan yang nanti akan mengembangkan ketrampilan staf lain.

3.4 ANALISIS PENDAHULUAN MENGENAI PERAN INSTANSI TERKAIT LAINNYA

3.4.1 DGLT

DGLT adalah instansi yang sangat terpusat dan melaksanakan, selain tugas-tugas lain, pelatihan dan bantuan untuk Dinas Perhubungan propinsi dan kabupaten/kota. Pengalaman instansi ini masih terbatas dalam pengadaan pekerjaan pelaksanaan, begitu juga anggarannya untuk pengembangan program masih kurang mencukupi hingga kini. Ini kebalikan dari DGH yang untuk lingkup tertentu tidak terlalu terpusat, karena didukung oleh Balai dan tingkat propinsi. Dalam DGLT, pengalaman teknis masih dalam jumlah terbatas, dan umumnya lebih terbatas lagi di Dinas Perhubungan propinsi dan kabupaten/kota.

Untuk jangka pendek disarankan DGLT dipakai sebagai instansi kajian disain rambu lalu lintas dan marka jalan yang disusun DGH, dalam pengembangan keselamatan jalan dan peningkatan jalan. Di Indonesia tidak ada pedoman untuk rancangan marka jalan dan rambu lalu lintas, dan ini adalah masalah serius. Bantuan untuk DGLT dalam menyusun dokumen seperti ini dan menyelenggarakan pelatihan pelaksanaannya, perlu dipertimbangkan secara serius. Ini akan bermanfaat bagi tim disain dan pelaksana kajian, dan akan membawa pada praktek terbaik dalam bidang-bidang keselamatan jalan yang sangat penting.

Kerjasama erat bisa dikembangkan selama proyek ini, melalui pelaksanaan program bersama seperti program peningkatan kajian lapangan dan pengembangan pengurangan kecelakaan di koridor-koridor tertentu di Jawa dan Sumatera sebagai titik awal. Disarankan staf terpilih dari DGLT perlu disertakan di beberapa kajian lapangan, yang akan dilaksanakan selama tahap masukan dari Phillip Jordan.

3.4.2 INP

Diskusi dengan Kepolisian Lalu lintas, selama penyusunan laporan ini dan seperti disebutkan singkat dalam bab 2.3.3, telah menunjukkan bahwa polisi bersedia membantu DGH dalam identifikasi lokasi bermasalah kecelakaan dan siap membantu memperkuat program infrastruktur yang dirancang untuk meningkatkan keselamatan jalan. Pada saat sistem baru pelaporan kecelakaan yang dikembangkan, penting untuk dipastikan bahwa sistem ini memberikan informasi yang diperlukan mengenai penyebab, tipe dan lokasi kecelakaan; informasi yang akan membantu dalam pengembangan program pengurangan tabrakan dan dalam menentukan penyebab yang bisa ditangani melalui pengembangan rencana massal untuk mengurangi kecelakaan.

3.4.3 BAPPENAS

BAPPENAS adalah instansi perencanaan nasional dan memainkan peran utama dalam memastikan bahwa jaringan jalan di Indonesia aman dan tidak berbahaya. Tidak ada kesepakatan mengenai lembaga apa yang akan menjadi instansi utama untuk Keselamatan Jalan atau pembentukan Dewan Keselamatan Jalan, tapi pada tahun 2007 Direktur Bappenas mengeluarkan keputusan mengenai pembentukan Komisi Pengendali Keselamatan Jalan yang diketuai Bappenas. Disarankan Komisi Pengendali Keselamatan Lalu lintas ini berperan aktif dalam mengkoordinasikan program keselamatan jalan di beberapa instansi pemerintah sampai Dewan Keselamatan Jalan dibentuk. Untuk jangka pendek, peran Komisi Pengendali ini adalah untuk memastikan bahwa semua instansi utama yang terlibat dalam lingkungan fisik jalan, yakni DGH, DGLT dan INP, berkoordinasi dan bekerjasama mengembangkan program yang akan membawa pada pencegahan dan pengurangan kecelakaan. Pada waktunya nanti, ini akan berkembang menjadi Dewan Keselamatan Jalan yang bersifat multi-segi dan mencakup semua bidang keselamatan jalan.

3.4.4 IRE

IRE telah melakukan beberapa riset di bidang Keselamatan Jalan, dan ini akan terus menjadi peran lembaga ini. Sistem baru pelaporan kecelakaan akan memberi lembaga ini akses ke informasi yang lebih rinci, dengan demikian memungkinkan pelaksanaan riset lebih lanjut. Akan sangat bermanfaat jika, untuk awalnya, lembaga ini mengkaji riset dan temuan dari pekerjaan yang dilaksanakan di Malaysia, di Lembaga Riset Jalan Malaysia (MIROS). Hasilnya kemudian bisa diverifikasi dalam situasi Indonesia. Kedepan diperkirakan IRE akan mengembangkan peningkatan seperti ini, yang perlu diuji-coba dan dievaluasi.

3.4.5 Perguruan Tinggi

Perguruan tinggi di seluruh Indonesia bisa dipakai untuk menutup kesenjangan, dalam peningkatan kapasitas di bidang teknik keselamatan jalan di Bina Marga dan kelanjutan pengembangan sumberdaya manusia. Dua kegiatan universitas bisa digunakan sebagai pusat/penyedia pelatihan, pelatih dan staff perguruan tinggi yang bisa dipekerjakan sebagai anggota unit keselamatan lalulintas di Bina Marga, baik di tingkat pusat di Jakarta maupun untuk mendukung Balai.

Peran perguruan tinggi, untuk awalnya, Institut Teknologi Bandung (ITB), Universitas Gadjah Mada di Yogyakarta dan Universitas Indonesia di Jakarta, sebagai penyedia pelatihan kelas akan membantu program ini, juga untuk meneruskan pelatihan yang berjalan sesuai kebutuhan, dengan modul yang disusun (atau dimodifikasi) selama pengembangan program. Diperkirakan juga bahwa, melalui kerjasama erat dengan IRE, proyek riset akan dikembangkan dan bisa membawa pada peningkatan keselamatan jalan yang tepat bagi Indonesia.

Tiga perguruan tinggi utama, yakni Universitas Indonesia, Institut Teknologi Bandung dan Universitas Gadjah Mada bisa menjadi inti pusat kegiatan dan, melalui FSTP, bantuan dari perguruan tinggi lain di seluruh Indonesia bisa menambah kegiatan ini.

3.4.6 Konsultan

Ketrampilan yang tersedia untuk disain jalan dan lalulintas yang rinci masih sangat terbatas di Indonesia, jadi diperlukan konsultan disain jalan dan lalulintas untuk mengembangkan ketrampilan dasar lalu memfokuskan pada praktek keselamatan jalan. Perguruan tinggi bisa memainkan peran penting di bidang ini, sebagai penyedia modul dan penyelenggara pelatihan di sejumlah lokasi di seluruh Indonesia, bukan hanya di Jawa, agar ketrampilan ini semakin berkembang. Diperkirakan, kedepan, beberapa Auditor Keselamatan Jalan yang berkualifikasi akan bekerja di industri konsultasi, jadi bisa mendukung keseluruhan program keselamatan jalan. Namun, ini mungkin memerlukan waktu untuk berkembang.

4 PENTAHAPAN UNIT KESELAMATAN JALAN

4.1 TAHAP AWAL

4.1.1 Audit Keselamatan Jalan

Akan tidak praktis jika unit keselamatan jalan berusaha dibentuk persis pada awal kegiatan, dan pentahapan perkembangan unit keselamatan jalan sangat penting dalam menentukan berhasil atau tidaknya unit ini. Jumlah staf untuk pekerjaan unit ini mungkin akan terbatas, jadi penting dipastikan bahwa kelompok inti, katakanlah beranggotakan 10 orang staf terlatih, dikembangkan secepat mungkin dalam tim pelatihan didalam (*in-house*); kelompok ini akan menjadi pelaksana tugas-tugas pendahuluan unit. Di bab sebelumnya disebutkan tugas-tugas untuk unit keselamatan jalan yang sudah matang/jadi, serta diberikan gambaran umum mengenai tugas-tugas yang harus dilaksanakan di setiap tingkatan *DGH*, tapi susunan dan tugas-tugas awal yang akan dilaksanakan akan sedikit berbeda. Selain itu, adalah suatu putusan yang bijaksana jika RSA, yang akan dilaksanakan melalui SRIP dan IndII, dipakai untuk pelatihan praktek bagi staf *DGH*.

Untuk tahap awal ada dua alur tindakan yang logis:

- Pengembangan unit keselamatan jalan untuk awalnya akan dikonsentrasikan di kantor pusat Bina Marga, dengan usaha membentuk inti dengan anggota sekitar 8 hingga 10 staf teknis. Diperkirakan sekitar dua tahun kemudian, mereka sudah memiliki cukup pengalaman untuk melaksanakan program pencegahan dan pengurangan tabrakan, dengan hanya sedikit bantuan sumberdaya dari luar dari konsultan spesialis internasional.
- Pengembangan unit keselamatan jalan untuk awalnya akan menyertakan kelompok inti yang lebih kecil beranggotakan staf berkualifikasi dari kantor pusat Bina Marga, dan staf keselamatan jalan lain yang sudah terlatih ditempatkan di Balai terpilih. Seperti halnya unit fokus Pusat, sekitar 10 staf teknis perlu dilatih dengan membawa keberhasilan.

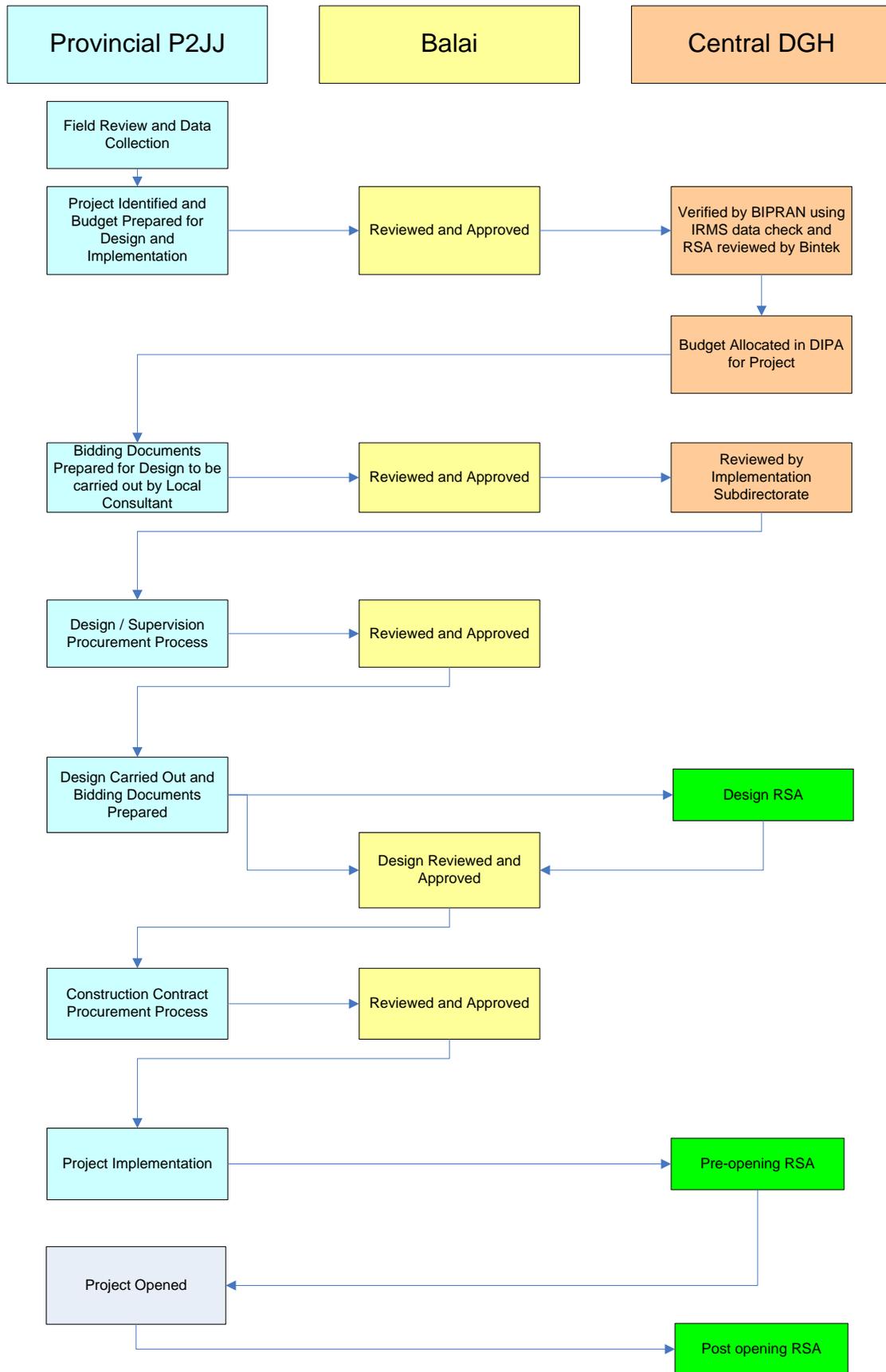
Berikut ini dibahas dua pendekatan ini, dan identifikasi kekuatan dan kelemahan keduanya.

Unit Keselamatan Jalan fokus Pusat

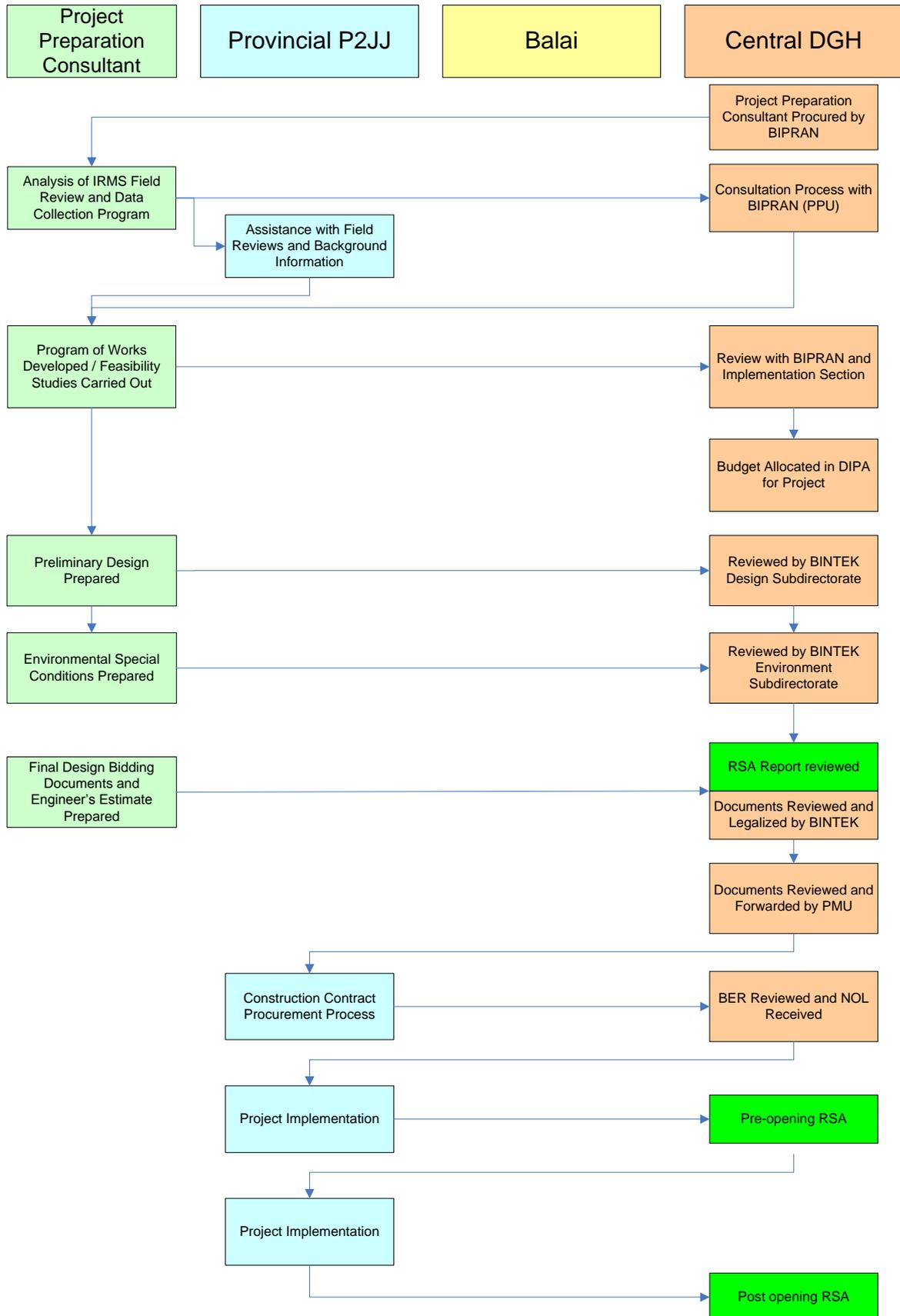
Untuk awalnya ditempatkan di Sub-directorat Urusan Lingkungan di Direktorat Urusan Teknis, satu kelompok staf terpilih akan mendapatkan gabungan pelatihan kelas dan praktek mengenai RSA. Untuk awalnya, pekerjaan ini mungkin akan dipusatkan di proyek dengan dana pinjaman, dan disiapkan sebagian besar di Jakarta dan di beberapa proyek APBN terpilih. Kemungkinan proyek-proyek ini adalah proyek yang mencantumkan pelebaran jalan dan/atau perubahan penjajaran. Diperkirakan para staf tersebut akan bekerja dalam kelompok beranggotakan, katakanlah, 3 orang yang akan bekerjasama erat dengan Auditor Keselamatan Jalan Internasional yang sudah berpengalaman. Ada beberapa proyek, terutama dibawah proyek SRIP dan EINRIP, dimana pengalaman ini bisa dikembangkan dalam pelaksanaan tiga tahap berikut: disain, sebelum pembukaan dan pemantauan kinerja setelah pembukaan. Persyaratan umum harus bisa dipenuhi dalam waktu 18 bulan hingga 2 tahun, bahwa paling tidak 5 Audit Keselamatan Jalan sudah mempunyai kualifikasi minimum untuk melaksanakan pelatihan formal.

Tugas dan tanggung-jawab menurut usulan ini digambarkan dalam Gambar 3 dan 4, masing-masing untuk proyek APBN dan proyek dana pinjaman. Gambar tersebut menunjukkan proses 3 tahap untuk RSA, yang kemungkinan akan tetap begitu hingga peningkatan sudah dibuat dalam disain rinci jalan.

Gambar 3. Flow Diagram for APBN Betterment Project – with 3 stage RSA Central Focused Model



Gambar 4. Flow Diagram for Donor Funded Betterment Project - with 3 stage RSA Central Focused Model (No Land Acquisition)



Ini akan sangat tergantung pada audit tahap kedua sebelum pembukaan proyek, karena keterbatasan yang ada dalam pendekatan disain sederhana yang dipakai di sebagian besar proyek saat ini. Disarankan juga, untuk permulaan hanya proyek yang berkaitan dengan pelebaran jalan atau perubahan geometris akan dicantumkan.

Unit Keselamatan Jalan Fokus Balai

Saat ini Balai bertanggung-jawab menerima disain untuk pekerjaan APBN, yang diadakan dan diawasi oleh P2JJ di propinsi. Karena itu logis dan perlu dipertimbangkan pembentukan Unit Keselamatan Jalan fokus Balai, dengan dukungan dari Unit Keselamatan Jalan Pusat. Balai akan melaksanakan tugas RSA sendiri (*in-house*) atau oleh konsultan dari luar. Akan banyak manfaat jika, pada tahap awal, Balai melaksanakan fungsi ini sendiri untuk memungkinkan pengembangan tim inti dengan ketrampilan yang diperlukan, yang nanti bisa memberikan pengajaran dan pelatihan ke orang lain saat unit ini sudah berkembang. Jika pendekatan ini dipakai, maka disarankan minimum 2 anggota staf diberi pelatihan di Divisi Perencanaan dan Disain dari Balai. Untuk awalnya, disarankan lagi wilayah geografis minimum yang masuk dalam lingkup RSU (Unit Keselamatan Jalan) perlu menyertakan beberapa Balai berikut:

- Balai Besar 1 – di Medan;
- Balai Besar 2 – di Palembang;
- Balai Besar 4 – di Jakarta and
- Balai Besar 5 – di Surabaya

Ini akan mendukung koridor yang ditentukan sebagai prioritas utama dalam pengurangan kecelakaan, yang akan dibahas dalam bab berikutnya.

Selain itu disarankan, minimum 2 anggota staf diberi pelatihan lengkap di Sub-direktorat Urusan Lingkungan dibawah Direktorat Teknis, yang nanti akan menyempurnakan RSU (Unit Keselamatan Jalan) dengan anggota paling tidak 10 orang lagi pada tahap awal.

Ringkasan tugas dan tanggung-jawab dengan memakai pendekatan ini digambarkan dalam Gambar 5 dan 6, yang masing-masing untuk proyek dengan dana donor dan dana APBN. Sama seperti RSU berbasis pusat, asumsi yang dipakai adalah RSA tiga tahap untuk tahap awal.

4.1.2 Pengurangan Tabrakan

Ketrampilan yang diperlukan untuk program pengurangan kecelakaan sama seperti ketrampilan yang diperlukan untuk RSA. Walau pengembangan disain untuk pemeliharaan, perbaikan dan peningkatan jalan menjadi tanggung-jawab P2JJ di propinsi, tapi dalam tahap awal inisulit untuk mendapatkan staf yang cukup terlatih di propinsi. Karena itu disarankan, dimana tanggung-jawab atas RSA ditempatkan pada awalnya, perlu ditempatkan juga tanggung-jawab atas pengembangan program pengurangan tabrakan selama tahap awal RSU. Tugas yang akan dilaksanakan P2JJ mungkin terbatas pada hubungan dengan polisi dan pengumpulan data kecelakaan, serta proses pengadaan konsultan dan kontraktor.

Gambar 7 memberikan ringkasan tugas yang harus dilaksanakan pada setiap tingkatan *DGH*, terkait program pengurangan tabrakan untuk unit fokus Pusat, dan Gambar 8 memberikan ringkasan untuk unit fokus Balai. Sebagian besar tugas akan dilaksanakan oleh unit Pusat atau unit Balai, dengan bantuan terbatas dari *DGH* tingkat propinsi. Namun didalam kedua model ini, Satker akan bertanggung-jawab atas pengadaan konsultan dan kontraktor, sama seperti proyek perbaikan jalan dengan anggaran lokal. Konsep untuk proyek pengurangan tabrakan perlu ditentukan dengan jelas oleh RSU, karena tingkat pengetahuan dan ketrampilan keselamatan jalan konsultan masih sangat terbatas. Untuk proyek awal, kemungkinan konsultan akan berfungsi kurang lebih sebagai penyusun draf, yang mengerjakan rincian konsep yang disusun di RSU

4.1.3 Perbandingan antara Fokus Pusat dan Fokus Balai untuk RSU Awal

Tabel 2 berikut memberikan ringkasan dari keuntungan dan ketidak-untungan dari dua alternatif yang dipertimbangkan untuk fokus RSU awal. Bahkan untuk fokus Balai, akan ada komponen unit dari Kantor Pusat.

Tabel 2. Perbandingan Pendahuluan tentang Keuntungan dan Ketidak-untungan Model RSU

Item	Fokus Pusat	Fokus Balai
Kunjungan lapangan untuk program RSA dan titik rawan kecelakaan	Biaya perjalanan akan lebih tinggi karena jarak tempuh lebih besar	Biaya perjalanan bisa berkurang karena jarak tempuh yang lebih kecil
Koordinasi dengan polisi untuk mendapatkan catatan kecelakaan	Koordinasi yang lebih baik dengan Kepolisian Pusat, tapi lebih lemah dengan polisi lokal.	Koordinasi yang lebih lemah dengan Kepolisian Pusat (tapi ini akan dilakukan oleh staf RSU pusat), tapi koordinasi lebih baik dengan polisi propinsi.
Proyek dana pinjaman	Saat ini, disain untuk proyek dana pinjaman dikaji di Bintek di kantor Pusat DGH. RSA di Bintek akan konsisten dengan sistem ini.	RSA yg dilakukan di Balai akan menimbulkan tingkat persetujuan tambahan.
Proyek dana APBN	Disain disetujui di Balai. RSA yang dilaksanakan di Unit Pusat akan menimbulkan tingkat persetujuan tambahan.	Persetujuan disain di Balai akan konsisten dengan sistem saat ini.
Penempatan staf	Mungkin akan sulit dalam menentukan jumlah calon yang tepat.	Pekerjaan awal bisa dilaksanakan oleh staf yang ada di Divisi Perencanaan dan Disain di Balai.
Pengajaran dan pelatihan staf	Akan lebih mudah melatih dan lebih memungkinkan terwujudnya hasil yang sesuai dan berkembangnya ketrampilan.	Para pelatih / peserta pelatihan akan memerlukan perjalanan lebih banyak. Mungkin akan memberikan hasil dan pengembangan ketrampilan yang kurang konsisten.
Pengawasan dan pemantauan kinerja staf	Akan lebih mudah.	Akan lebih sulit.
Akomodasi	Akomodasi kantor masih kekurangan pasokan di Kantor Pusat.	Staff bisa diakomodir di kantor Balai.
Dekonsentrasi kegiatan di masa depan	Perlu memulai dekonsentrasi, dan ini nanti akan mengakibatkan pemindahan staf ke Balai.	Dekonsentrasi akan menjadi kelanjutan dari sistem yang ada.

4.2 TAHAP ANTARA

Karena mungkin sumberdaya staf akan terus menjadi hambatan selama tahap awal pengembangan RSU, maka disarankan tahap antara, katakanlah dalam waktu 5 tahun, perlu difokuskan pada kelanjutan pengembangan unit pusat, bersama dekonsentrasi ke tingkat balai dan peningkatan cakupan geografis unit, dengan memakai pendekatan yang ditentukan untuk tahap awal dalam bab 4.1 diatas.

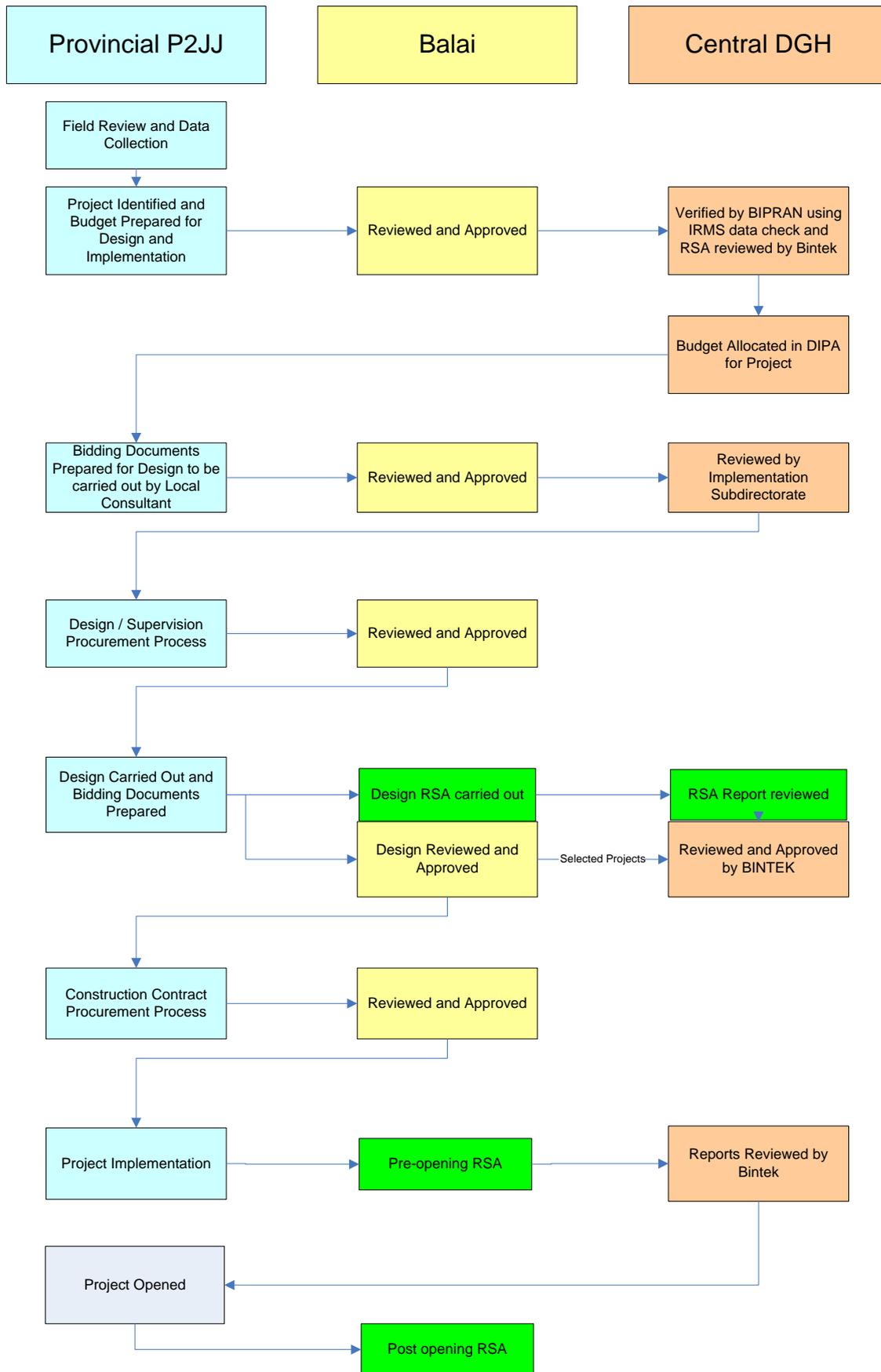
Ini akan memerlukan penambahan dalam penempatan staff tingkat Pusat, dan pembentukan suatu sub-direktorat terpisah akan memberi banyak manfaat. Nantinya, seluruh jumlah staf RSU menjadi kurang lebih 30 jabatan teknis. Gambar 9 dan 10 menjelaskan kemungkinan struktur organisasi RSU, dan cara agar susunan organisasi cocok dengan keseluruhan organisasi Bina Marga Pusat.

4.3 RSU YANG SUDAH MATANG/JADI

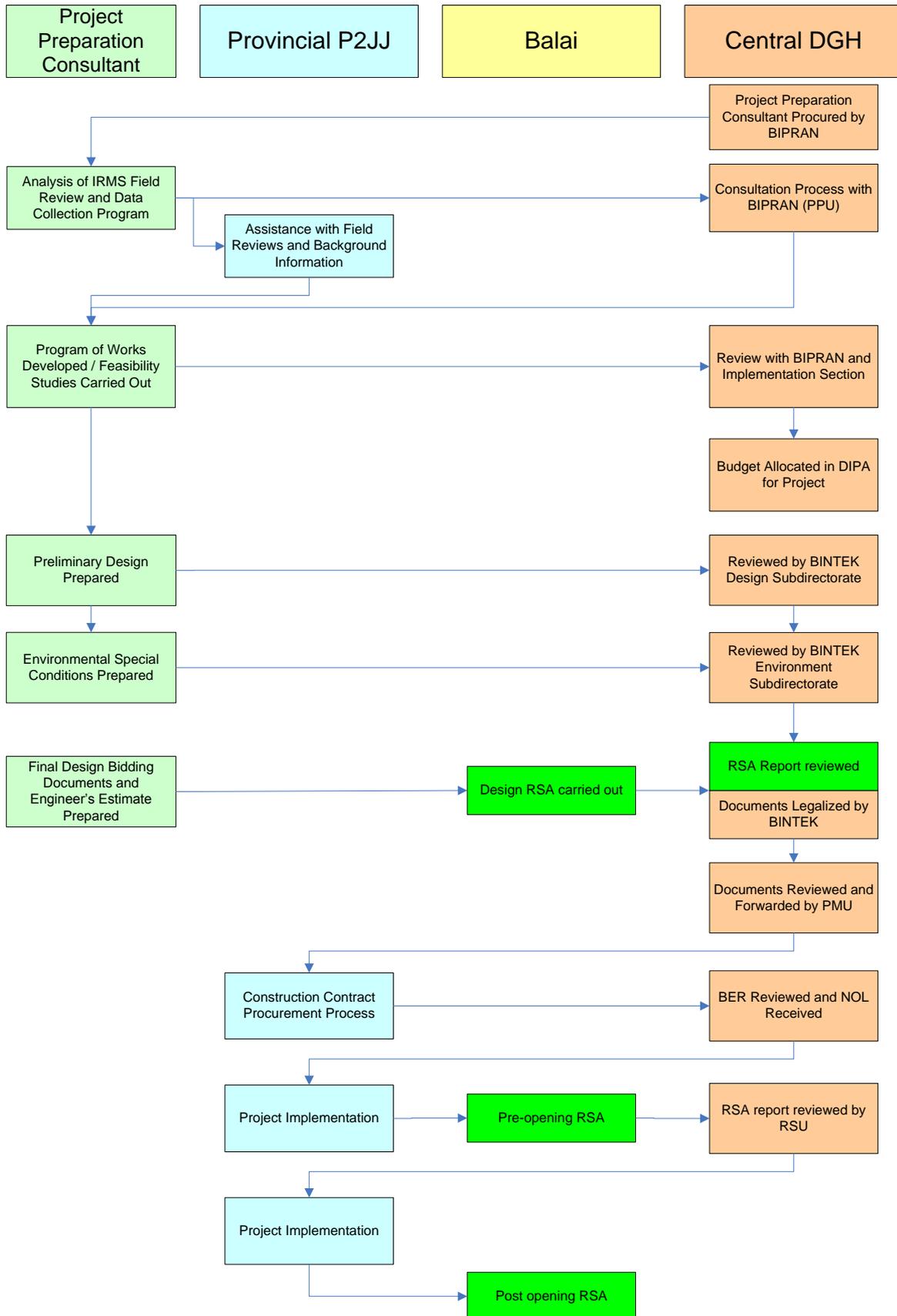
Pengembangan RSU pada akhirnya akan mengakibatkan kewajiban pengurangan tabrakan berpindah ke Balai dan tingkat propinsi, apapun model awal yang dipilih, dan proyek serta program yang dikembangkan akan sama seperti proyek perbaikan yang dilaksanakan dengan APBN. Ini bisa terjadi jika RSU telah menunjukkan bahwa pendekatan pengurangan tabrakan terbukti berhasil, dan kepercayaan diri timbul untuk mengembangkan program lebih lanjut. Ini akan memerlukan banyak penambahan dalam posisi staf di semua tingkat, dan kewajiban Balai adalah melakukan kajian dan RSA melalui pelaksanaan sistem audit lima tingkat. Tingkat penempatan staf mungkin akan memerlukan sekitar 100 orang untuk dilibatkan dalam RSU.

Pendekatan untuk meningkatkan jumlah para insinyur keselamatan jalan yang terampil dan berpengalaman akan membutuhkan usaha untuk menyadari program pelatihan dan pemantauan yang sedang berjalan, seperti yang dilakukan oleh para dosen dalam kelas pelatihan dan dalam kelas pelatihan peninjauan lapangan dan pemantauan setelah pelatihan telah dilaksanakan dan untuk mematuhi perintah yang ditentukan dalam 10 tahun untuk membangun suatu staff pelengkap penuh.

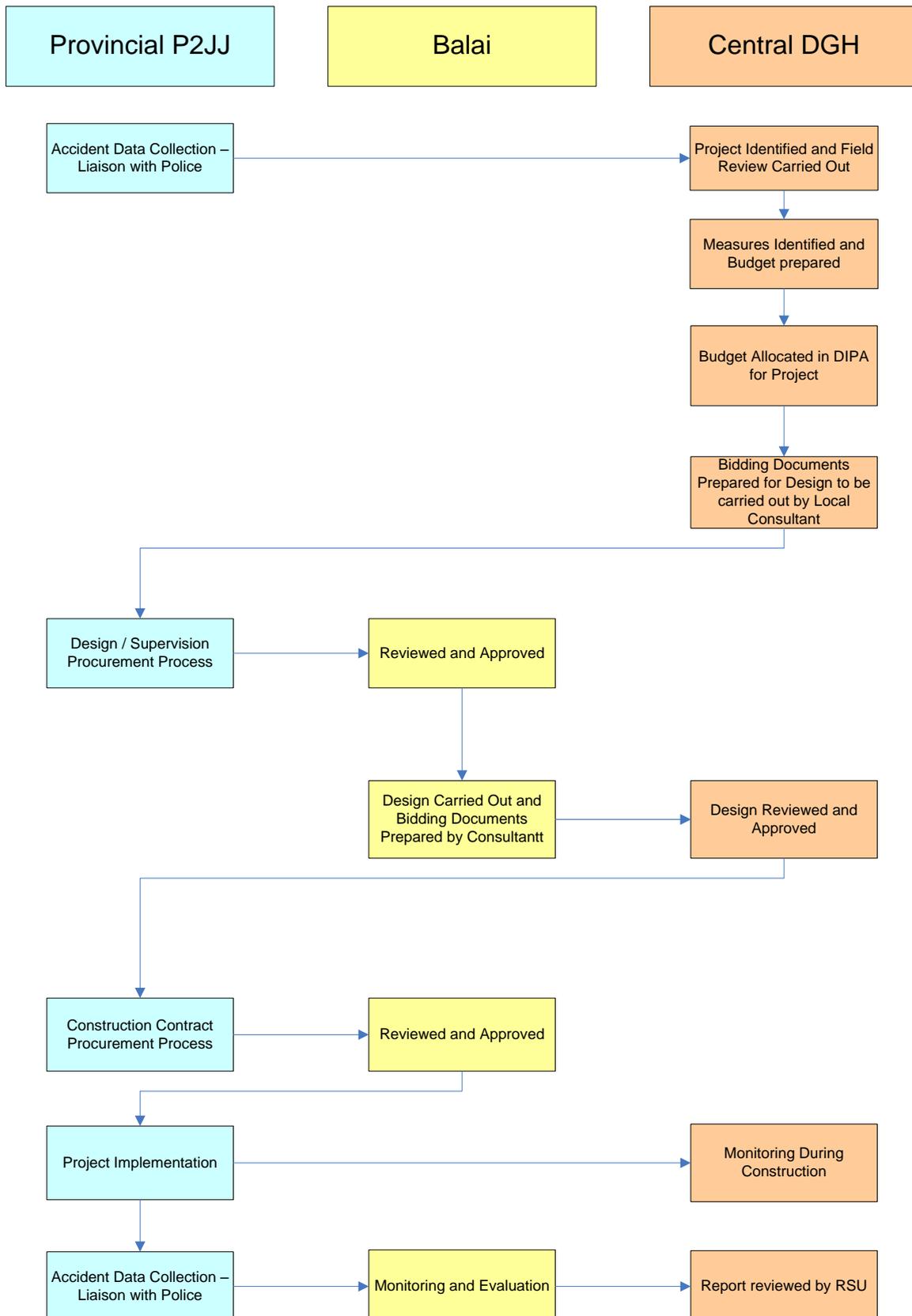
Gambar 5. Flow Diagram for APBN Betterment Project – with 3 stage RSA Balai Focused Model



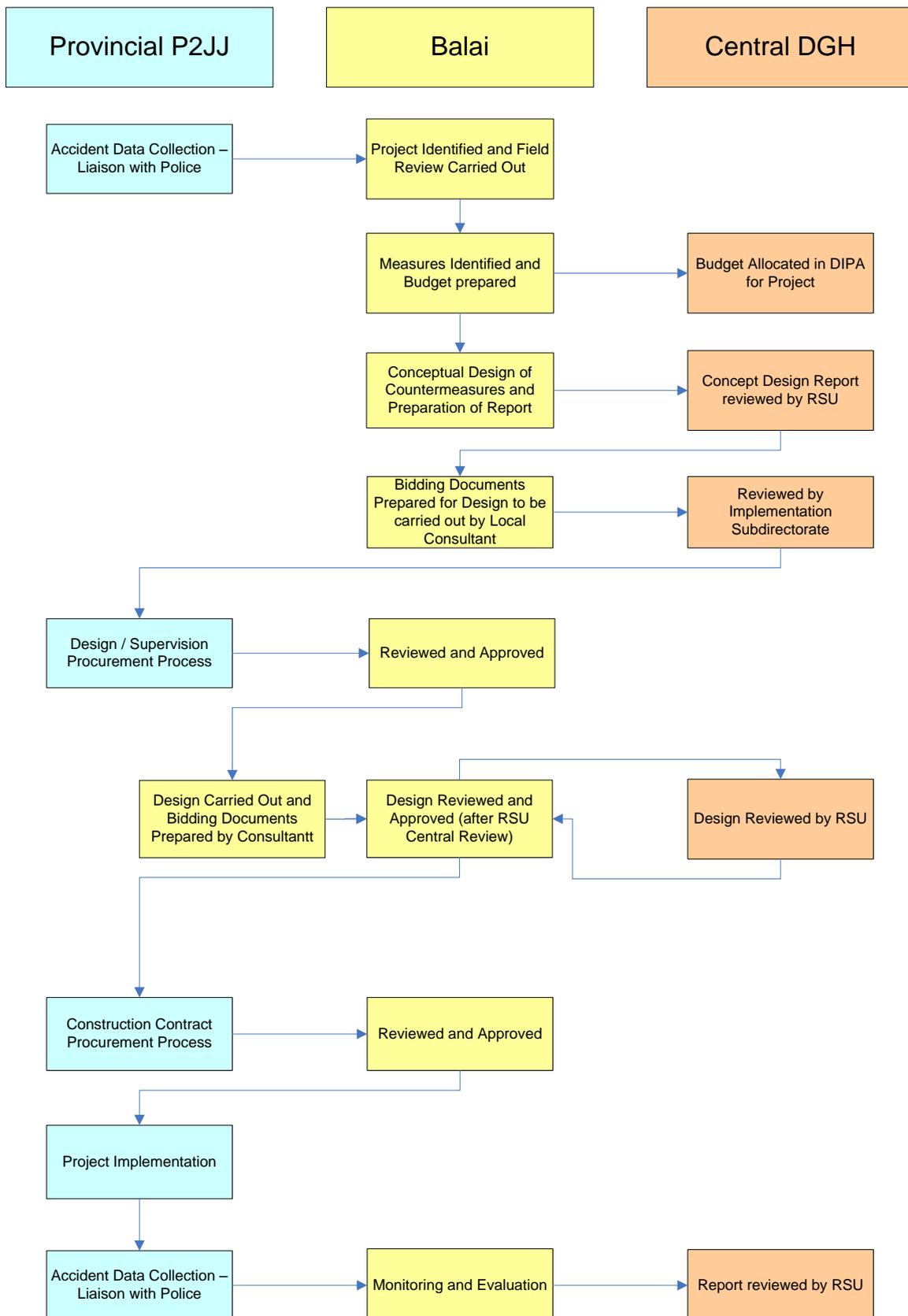
Gambar 6. Flow Diagram for Donor Funded Betterment Project - with 3 stage RSA Balai Focused Model (No Land Acquisition)



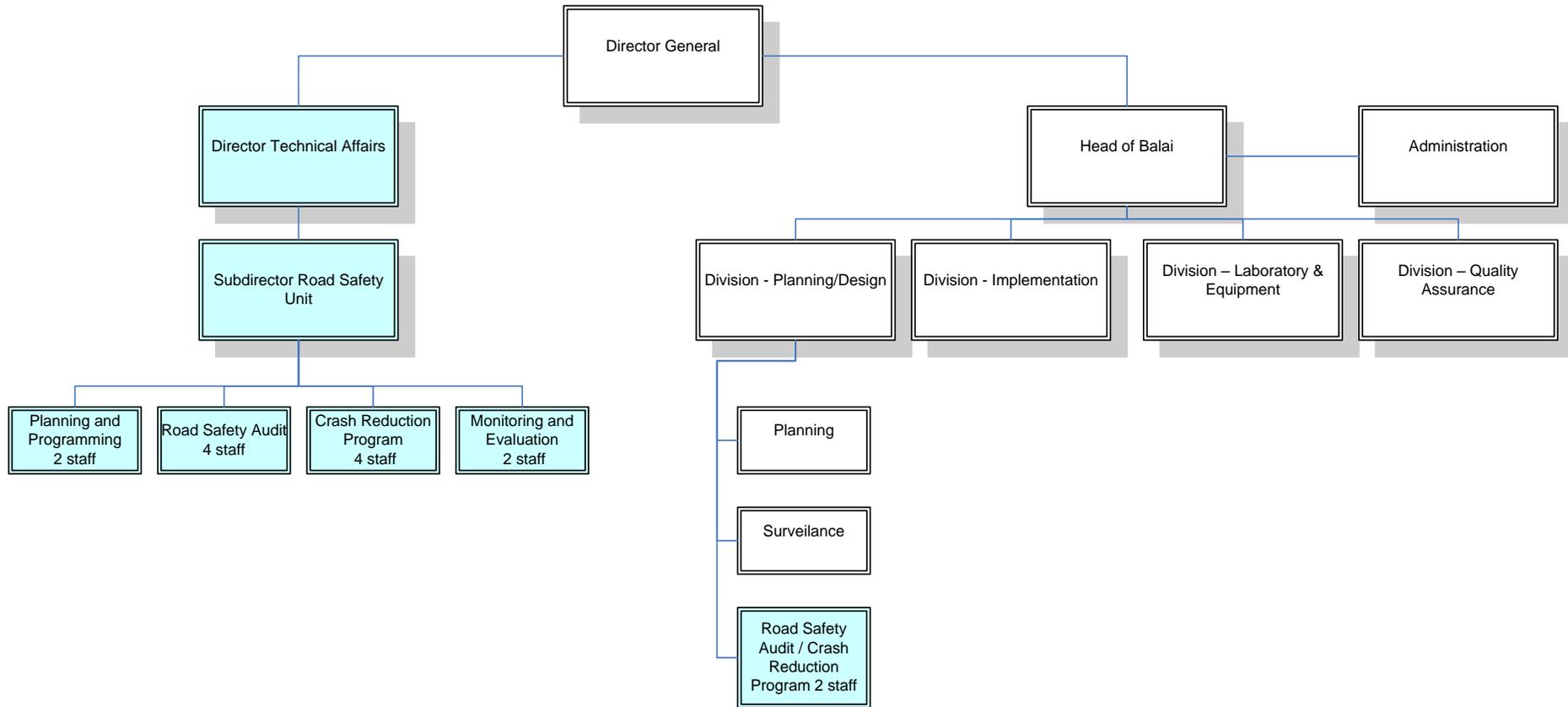
Gambar 7. Flow Diagram for Crash Reduction Project – Initial Stage Central Focused Model



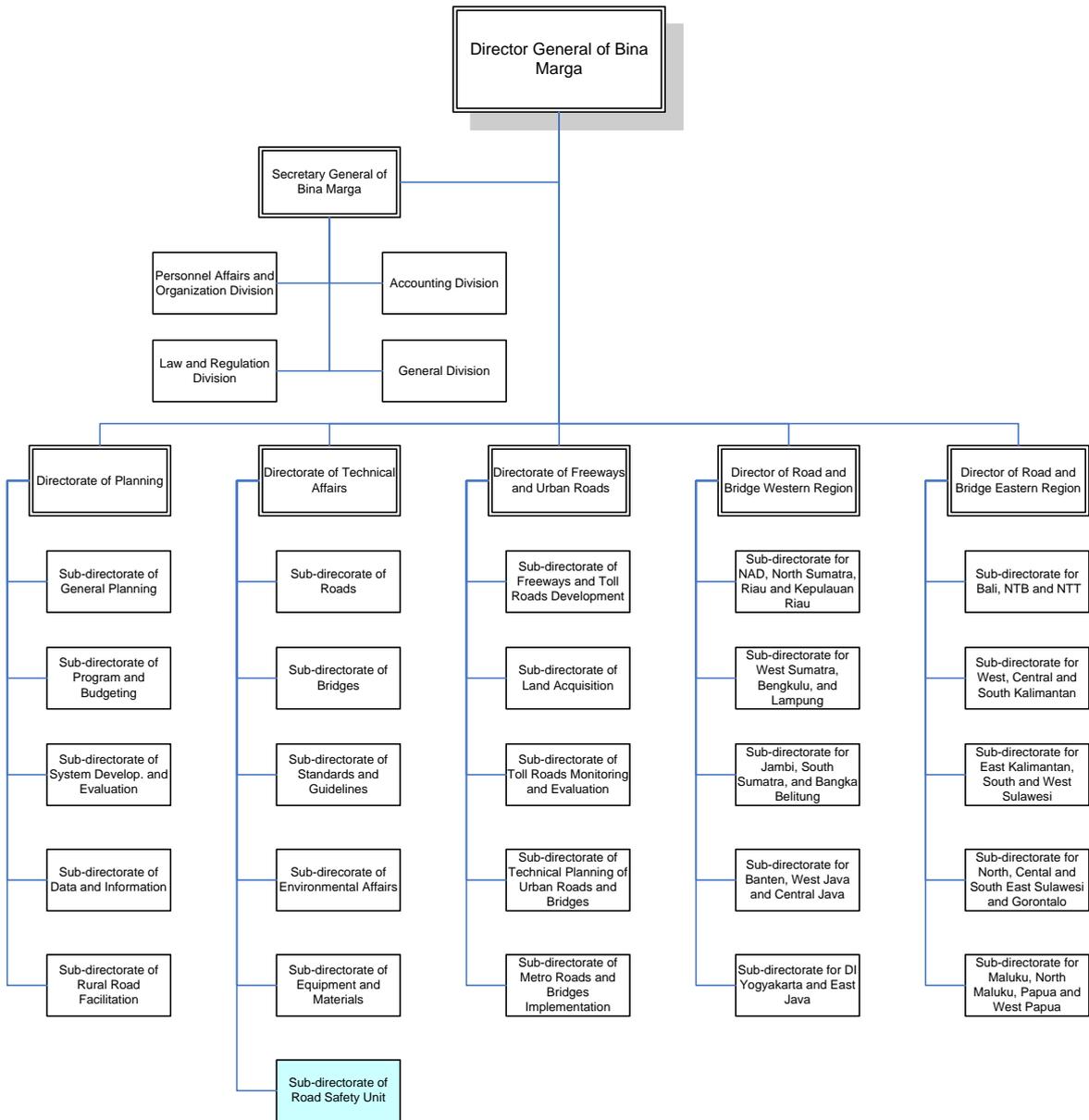
Gambar 8. Flow Diagram for Crash Reduction Project – Initial Stage Balai Focused Model



Gambar 9. Organization Chart Interim RSU



Gambar 10. Organization Chart for Bina Marga Central Office with RSU



5 DRAF RENCANA KERJA PEMBENTUKAN RSU

5.1 TUJUAN

Tujuan kegiatan ini adalah untuk membantu pembentukan RSU (Unit Keselamatan Jalan) di DGH, dengan jalan:

- Membantu menentukan struktur dan fungsi RSU (diperkirakan Sekretariat RSU akan ditempatkan di Subdirektorat Urusan Lingkungan), dengan tanggung-jawab dan tugas di bidang keselamatan jalan yang akan dilaksanakan oleh staf tambahan di Balai dan Propinsi.
- Membantu menentukan prosedur administrasi dan peraturan yang diperlukan untuk melekatkan audit keselamatan jalan kedalam DGH.
- Membantu menentukan tugas dan prosedur pelaporan untuk RSU Pusat, dan perannya dalam membantu Balai dan propinsi.
- Membantu menentukan program pelatihan prioritas untuk staf DGH, juga komunitas profesional teknis jalan di Indonesia.
- Membantu melaksanakan pelatihan untuk lembaga pemerintah dan non-pemerintah
- Membantu mengembangkan program kerja audit yang tepat
- Membantu mengembangkan program pengurangan tabrakan yang tepat, dengan fokus awal pada Koridor Jalan Nasional Utara Jawa dan Koridor Jalan Nasional Timur di Sumatra.
- Membantu membentuk hubungan yang erat dengan instansi-instansi lain, dalam kaitannya dengan keselamatan jalan, khususnya dengan DGLT dan INP.

Kegiatan ini akan mempergunakan pengalaman kelembagaan internasional dalam pembentukan dan pengelolaan RSU didalam Departemen/Otoritas Jalan.

5.2 LUARAN

Beberapa luaran berikut akan diserahkan:

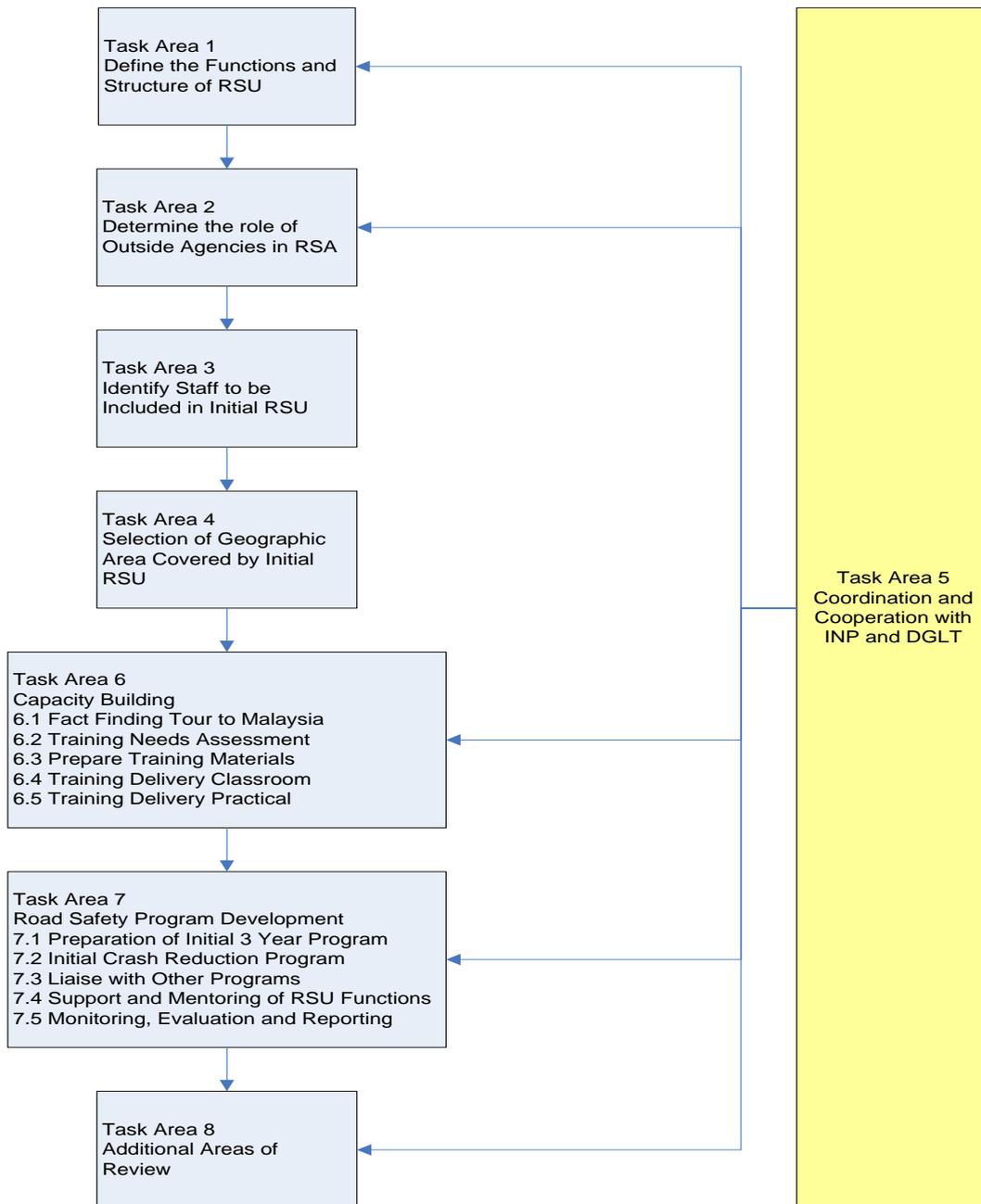
- Rencana kerja yang menunjukkan program dan capaian (*milestone*) utama kegiatan, yang dimutakhirkan secara berkala dan memperinci pendekatan yang akan dipakai dalam pelaksanaan kegiatan.
- Laporan kemajuan bulanan menurut standar dan format laporan IndII.
- Pemutakhiran dan perluasan laporan “Kajian Awal Kemungkinan Proyek Keselamatan Jalan AusAID”
- Laporan khusus terkait tugas-tugas yang disebutkan dibawah ini
- Laporan Penyelesaian Kegiatan

5.3 TUGAS

Dalam melaksanakan kegiatan, IndII akan menyediakan konsultan yang akan bekerjasama dengan DGH untuk tugas-tugas berikut. Rencana kerja yang disusun konsultan akan mencantumkan tugas-

tugas ini, dan tugas lain yang mungkin diperlukan untuk melaksanakan penugasan dan mencapai tujuan. Diagram alur mengenai tugas tersebut dicantumkan dalam Gambar 11.

Gambar 11. Task Flow Chart for Establishment of Road Safety Unit



Tugas Prioritas adalah:

Bidang Tugas 1 – Menentukan Fungsi dan Struktur Unit Keselamatan Jalan (RSU)

Walau dokumen ini menyebutkan Unit Keselamatan Jalan, tapi ada tugas dan kewajiban yang akan dilaksanakan di setiap tingkat DGH: Pusat, Balai dan Propinsi. Ringkasan tugas dan kemungkinan tanggung-jawab di setiap tingkat dicantumkan dalam Lampiran 4 dokumen ini, yang menunjukkan

tugas-tugas umum yang diperlukan untuk melaksanakan pencegahan tabrakan (terutama audit keselamatan jalan) dan pengurangan tabrakan (misalnya program titik rawan kecelakaan). Ini semua akan dikaji, dimodifikasi dan disepakati pada awal proyek agar bisa segera menentukan kebutuhan staf berdasarkan tugas yang disepakati untuk dilaksanakan di setiap tingkat.

Setelah tugas dan kewajiban disepakati, Prosedur Operasional Standar (SOP) pendahuluan akan dikembangkan dan buku petunjuk disusun. Ini akan dikaji selama proyek dan dimutakhirkan sebelum penyelesaian pekerjaan.

Selain itu, suatu kajian akan dilaksanakan mengenai prosedur administratif yang perlu diikuti agar RSU terbentuk secara resmi. Mungkin ini tidak akan terwujud selama jangka waktu proyek, dan langkah-langkah sementara perlu dikembangkan untuk memungkinkan pembentukan unit ini secara bertahap.

Bidang Tugas 2 – Menentukan Peran Instansi Luar dalam Audit Keselamatan Jalan

Untuk bidang RSA dan pengurangan tabrakan, akan menguntungkan jika staf terlatih dan mampu sudah tersedia di konsultan teknis dan perguruan tinggi. Ada beberapa kekuatan dan kemampuan di perguruan tinggi di Indonesia, antara lain di Institut Teknologi Bandung, Universitas Gadjah Mada di Yogyakarta dan Universitas Indonesia di Jakarta. Semua lembaga ini telah membantu DGH dan DGLT di bidang pelatihan dan teknik keselamatan jalan. Akan penting artinya jika ketrampilan ini dikembangkan di perguruan-perguruan tinggi tersebut dan, seiring waktu, kemampuan ini akan dikembangkan di perguruan-perguruan tinggi utama lain di Indonesia.

Pekerjaan disain peningkatan jalan, di DGH, dikontrakan ke konsultan tapi umumnya tingkat ketrampilan disain jalan dan lalu lintas mereka masih lemah. Karena itu, pengembangan ketrampilan disain keselamatan jalan memerlukan penguatan ketrampilan dasar para disainer, juga pengenalan ketrampilan baru yang diperlukan untuk keselamatan jalan. Mungkin ini memerlukan waktu beberapa tahun untuk terwujud.

Sebagai tambahan, Pusat Penelitian dan Pengembangan (IRE) di Bandung, telah membuat sejumlah petunjuk tentang teknik lalu lintas dan keselamatan jalan dan sangat penting bahwa peran mereka sangat jelas dalam hubungannya dengan RSU. Lingkungan keselamatan jalan yang sudah matang/jadi sebaiknya mencantumkan area spesifik dari penelitian keselamatan jalan untuk disampaikan ke Pusat.

Bidang Tugas 3 – Membantu menentukan staf yang akan ditugaskan dalam RSU Awal

Konsultan akan membantu identifikasi staf yang akan disertakan dalam RSU. Idealnya staf tersebut dikhususkan untuk kewajiban keselamatan jalan, bukan staf dari jabatan yang ada dimana tugas keselamatan jalan ditambahkan sekedarnya kedalam kewajiban ada. Jumlah dan latar belakang staf yang disediakan untuk RSU akan menentukan lingkup geografis Unit Awal.

Bidang Tugas 4 – Pemilihan Wilayah Geografis yang akan Dicakup oleh Unit Awal RSU

Periode yang ditetapkan untuk bantuan ini adalah 15 bulan, yang tidak cukup untuk membentuk Unit Keselamatan Jalan lengkap di semua tingkat di seluruh Indonesia. Karena itu, keputusan perlu dibuat tentang dimana usaha akan dikonsentrasikan secara geografis, atau difokuskan hanya pada kantor Bina Marga Pusat, dan akan penting artinya jika lokasi dipilih dengan cermat demi keberhasilan. Kriteria akan dikembangkan dan disepakati dengan DGH untuk membantu pemilihan ini, dan ini mungkin akan meliputi:

- Lokasi program keselamatan jalan jangka pendek yang direncanakan
- Ketersediaan dan kemampuan staf
- Isu keselamatan jalan yang teridentifikasi
- Lokasi yang diidentifikasi untuk dukungan manajemen yang solid.

Bidang Tugas 5 – Koordinasi dengan INP dan DGLT

Koordinasi masih terbatas antara DGH, INP dan DGLT, dan Dewan Keselamatan Jalan belum dibentuk. Karena itu, sangat penting untuk dikembangkan proses koordinasi dan paling tidak disepakati bidang-bidang tanggung-jawab berdasarkan UU Lalulintas dan Angkutan jalan. Melalui pinjaman SRIP dari Bank Dunia, yakni dua proyek Sistem Manajemen Keselamatan Jalan Indonesia (IRSMS), bisa disediakan bantuan untuk INP dan DGH yang akan menyertakan perbaikan sistem pelaporan tabrakan, dan perlu disepakati tata-cara pemindahan dan pemakaian data software (perangkat lunak) tabrakan yang dikembangkan dalam proyek tersebut. Dengan demikian, dalam proyek keselamatan jalan tertentu yang sedang dilaksanakan di masing-masing dari ketiga lembaga tersebut, akan muncul peluang untuk mengembangkan hubungan kerja yang baik. Untuk jangka pendek, kerjasama diperlukan terkait akses ke catatan tabrakan jalan yang ada untuk membantu kajian lapangan dan program pengurangan tabrakan. Ini telah dibahas dengan polisi, dan mereka bersedia memberikan bantuan ini.

BAPPENAS memainkan peran penting dalam mengkoordinir dan membantu mengarahkan strategi keselamatan jalan, dan lembaga ini perlu didorong untuk berfungsi sebagai pemimpin di bidang ini.

Bidang Tugas 6 – Kunjungan Studi ke Malaysia

Di Asia Tenggara, Malaysia adalah negara paling matang di bidang keahlian dan praktek keselamatan jalan, dan memiliki masalah keselamatan yang sama seperti di Indonesia karena tingginya jumlah pengendara sepeda-motor yang tidak disiplin. Mungkin akan sangat bermanfaat jika studi banding ini dilakukan di awal proyek, dengan mengunjungi Institut Nasional Riset Keselamatan Jalan dan Unit Keselamatan Jalan di Pekerjaan Umum untuk belajar cara Malaysia membentuk lembaga ini. Selain itu, kegiatan ini memberi peluang untuk mengkaji program dan riset keselamatan jalan mereka, serta mengembangkan hubungan lebih erat agar kepentingan bersama bisa ditangani di masa depan. Ini penting artinya bagi para staf utama yang akan terlibat aktif dalam RSU, juga bagi wakil IRE, INP dan DGLT yang akan ikut serta dalam kunjungan studi ini. Selain itu, para staf utama harus dianjurkan berpartisipasi dalam konperensi dan lokakarya internasional.

Bidang Tugas 7 – Menetapkan Kebutuhan Pelatihan

Persyaratan standar untuk Auditor Keselamatan Jalan di kebanyakan negara adalah bahwa mereka harus mempunyai latar belakang disain jalan atau teknik jalan – umumnya selama minimum 5 tahun, dan mereka telah mengikuti kursus keselamatan jalan yang telah diakui serta melaksanakan sejumlah RSA di berbagai tahap dan dibawah pengawasan Auditor Keselamatan Jalan yang berpengalaman. Demikian juga, disain teknis keselamatan jalan memerlukan banyak ketrampilan yang sama. Namun, di DGH ada kelemahan pada kedalaman kemampuan serta pengalaman disain teknis lalulintas dan jalan, khususnya di konsultan teknik sipil. Akibatnya bagi banyak calon anggota unit, pelatihan akan diperlukan untuk beberapa bidang utama berikut:

- Disain Jalan
- Teknik Keselamatan Jalan
- Audit Keselamatan Jalan
- Prosedur Operasional Standar untuk RSU

Bantuan akan diberikan dalam verifikasi pengalaman dan latar belakang para calon, untuk menentukan modul pelatihan yang perlu mereka pelajari. Konsultan teknik sipil perlu dianjurkan mengikuti pelatihan, tapi pertama-tama jumlahnya harus dibatasi karena nanti programnya akan berlanjut secara berkala. Disarankan juga, INP dan DGLT dianjurkan mengirimkan calon dalam jumlah terbatas untuk ikut pelatihan. Ini akan meningkatkan ketrampilan mereka, juga akan memungkinkan kerjasama lebih erat antar para staf ketiga instansi tersebut. Mungkin sebagian besar peserta dari DGH akan memerlukan empat modul semuanya, dan pelatih lain untuk tiga modul pertama.

Bidang Tugas 8 – Menyusun Materi Pelatihan

Ada beberapa materi pelatihan yang sudah disusun sebelumnya oleh beberapa perguruan tinggi, untuk kursus singkat mengenai disain jalan dan teknik lalu lintas (yang telah dicanumkan dalam teknik keselamatan jalan dan analisis risiko). Ini akan dikaji bersama dengan dokumen sejenis dari sumber-sumber lain, untuk menentukan apakah pedoman yang ada cocok untuk dipakai di Indonesia, paling tidak untuk jangka pendek, atau modifikasi apa yang diperlukan untuk menyusun rekomendasi mengenai cara terbaik untuk memulai dalam jangka pendek dan menengah. Kurikulum akan diselesaikan dan disepakati dan, jika perlu, pihak ketiga akan menyusun materi tambahan yang akan dikaji dan dipantau oleh konsultan dan DGH.

Bidang Tugas 9 – Penyelenggaraan Pelatihan Kelas

Diperkirakan pelatihan ini akan dilaksanakan sebagian besar oleh staf perguruan tinggi yang mempunyai kemampuan mengajarkan, dan mungkin akan menyertakan para dosen dari ITB, Gadjah Mada dan UI, dibantu oleh spesialis pelatihan RSA dari luar Indonesia. Selama kunjungan studi ke Malaysia, kemungkinan mencantumkan bantuan pelatihan dari Malaysia perlu dipelajari, selain dari Australia yang juga perlu dipertimbangkan. Diharapkan bahwa, pada akhirnya nanti, staf perguruan tinggi akan menjadi Auditor Keselamatan Jalan yang bersertifikat dan mampu menyelenggarakan pelatihan berjalan mengenai semua aspek keselamatan jalan.

Bidang Tugas 10 – Penyelenggaraan Pelatihan Praktek

Pekerjaan yang dilaksanakan dalam Kajian Lapangan oleh Konsultan IndII, Phillip Jordan, akan memberikan beberapa pelatihan praktek pendahuluan tentang teknik audit keselamatan jalan, tapi ini jelas hanya permulaan dari pelatihan praktek. Salah satu persyaratan penting untuk pembentukan Unit Keselamatan Jalan adalah kelompok inti orang Indonesia yang mempunyai kompetensi di bidang Audit Keselamatan Jalan sudah ada, yang selanjutnya akan memberikan pelatihan ke orang lain untuk mengembangkan kompetensi yang sama. Selama proyek dan melalui dekonsentrasi pelatihan, akan diidentifikasi orang-orang yang mungkin bisa mewujudkan tujuan ini.

Ada sejumlah proyek jalan yang sedang dilaksanakan dalam beragam tahapan pengembangan, dan yang bisa memberikan pelatihan praktek ini selama durasi proyek IndII dan selanjutnya. Cara bagaimana dan kapan ini akan dilaksanakan perlu ditentukan selama proyek.

Bidang Tugas 11 – Membantu Penyusunan Program Kerja Tiga Tahun Pertama

Diperkirakan program ini akan difokuskan pada tiga bidang:

- Program Audit Keselamatan Jalan
- Program Pengurangan Tabrakan di Jalan
- Pengembangan Kelembagaan

Berdasarkan program kerja yang diusulkan untuk proyek perbaikan dan peningkatan jalan, bantuan akan diberikan dalam pengembangan kriteria proyek yang memerlukan RSA. Ini kemungkinan akan dilakukan secara bertahap, agar mencerminkan kebutuhan pengembangan sumberdaya yang diperlukan dan kemajuan pengembangan kelembagaan. Perkiraan lingkup RSA akan disusun untuk menentukan jumlah audit, sumberdaya dan anggaran yang diperlukan.

Target perlu ditetapkan untuk lingkup pekerjaan pengurangan tabrakan, yang akan dicantumkan dalam APBN dan yang sesuai dengan kapasitas DGH, konsultan dan anggaran yang disediakan. Untuk awalnya, ini perlu didukung oleh konsultan asing.

RSU perlu secara bertahap dilaksanakan di seluruh Indonesia, dan waktunya tergantung pada komitmen untuk pelatihan, pengembangan pengalaman keselamatan jalan di DGH dan instansi lain

serta anggaran yang tersedia. Rencana pelaksanaan yang realistis akan dikembangkan, dan mungkin tidak akan mencakup seluruh Indonesia melalui program 3 tahun ini.

Bidang Tugas 12 – Program Awal Pengurangan Tabrakan

Program pengurangan tabrakan di jalan mungkin untuk awalnya difokuskan pada koridor di Utara Jawa dan Sumatra Timur. Kajian lapangan yang dilaksanakan sebagai latihan bersama Konsultan IndII, Phillip Jordan, harus dipakai sebagai dasar untuk bagian pertama program, dan berikut ini perlu dilaksanakan:

- Pengembangan tindakan mitigasi
- Penyusunan gambar dan dokumen
- Penyusunan perkiraan biaya
- Alokasi anggaran
- Supervisi dan pemantauan pekerjaan

Ini akan menjadi praktek pelatihan yang sangat berguna dalam mengembangkan lingkup lengkap dari ketrampilan yang diperlukan, dan ini memerlukan dukungan pengajaran.

Pekerjaan lanjutan akan memerlukan pengumpulan data tabrakan di seluruh koridor, identifikasi tempat dengan catatan tabrakan paling parah, serta penyelenggaraan kajian lapangan yang secara bertahap akan memperluas program dengan memakai langkah yang sama seperti ditunjukkan dalam paragraf sebelumnya.

Bidang Tugas 13 – Hubungan dengan Inisiatif dan Program Keselamatan Jalan Lain

Ada beberapa Inisiatif Keselamatan Jalan yang sudah diketahui dan sedang berjalan selama proyek. Penting untuk berhubungan dengan inisiatif dibawah ini agar bisa memastikan bahwa semua proyek saling melengkapi.

IRSMS 1 – Bantuan untuk DGLT: proyek ini mencantumkan bantuan untuk DGH, yang tumpang-tindih dengan pekerjaan yang diusulkan saat ini untuk pendanaan dari IndII.

IRSMS 2 – Bantuan untuk INP: inisiatif ini memberikan sejumlah bidang bantuan, termasuk pembaharuan sistem pelaporan tabrakan. Sangat penting bahwa data yang dikumpulkan memberikan penjelasan yang akurat dengan kordinat, dan ini adalah kelemahan daalam usaha sebelumnya untuk memperbaharui sistem.

ITSAP – Inisiatif ini akan mengembangkan program peningkatan koordinasi antar instansi yang terlibat dalam keselamatan jalan.

SRIP – Lingkup RSA yang akan dilaksanakan melalui SRIP telah ditingkatkan, dan ini memberi peluang pengembangan pengalaman RSA untuk beberapa calon terpilih.

Bidang Tugas 14 – Bantuan dan Pengajaran Fungsi RSU

Dukungan berjalan akan diberikan untuk mencantumkan pelatihan kelas kedalam SOP di setiap tingkat RSU. Selain itu akan diberikan bantuan dan pengajaran tambahan untuk fungsi yang akan dilaksanakan dalam Bidang Tugas 11. Tapi mungkin in akan dibatasi oleh sumberdaya proyek.

Bidang Tugas 15 – Membantu dalam Prosedur Pemantauan, Evaluasi dan Pelaporan

Agar bisa memetakan kemajuan pelaksanaan keselamatan jalan, perlu ditentukan kriteria evaluasi dan pemantauan, Konsultan akan membantu pengembangan kriteria ini dan pengembangan format pelaporannya.

Bidang Tugas 16 – Bidang Kajian Tambahan

Kajian berikut akan dilaksanakan juga oleh Konsultan:

- Identifikasi bidang lain yang memerlukan kegiatan pendukung dan yang bisa memperkuat atau memperkokoh sinergi antar inisiatif yang sedang dilaksanakan
- Kajian tentang perlunya bantuan teknis tambahan untuk RSU, dan peningkatan kapasitas Pusat Riset Jalan dan Jembatan (RCRB) di Bandung sebagai penyedia bantuan ini.
- Identifikasi forum internasional yang membahas isu RS dan menaikkan citra RSA sedemikian rupa sehingga bisa menarik bantuan pendanaan tambahan dari sumber lain.
- Kajian tentang sejauh mana DGH dan/atau RCRB bisa membantu pengembangan Pusat RSA Indonesia, untuk mendukung kebutuhan yang sama di tingkat propinsi, kabupaten dan kota. Perlu dipertimbangkan penyusunan rencana jangka panjang untuk praktek “teknik keselamatan jalan” di seluruh Indonesia.
- Perluasan pekerjaan yang dimulai oleh Spesialis Keselamatan Jalan AusAID, dan telaah tentang peluang lain untuk memperluas program bantuan awal. Dalam hal ini, perlu dipertimbangkan penyediaan bantuan sesuai kebutuhan Direktorat Jenderal Angkutan Darat (DGLT), mungkin melalui *Global Road Safety Partnership (GRSP)*⁵.

5.4 SUMBERDAYA UNTUK KEGIATAN

Diusulkan layanan seperti dijelaskan diatas akan memerlukan masukan dari dua orang. Mereka adalah konsultan internasional di bidang audit keselamatan jalan dan konsultan nasional di bidang jalan raya/lalulintas, yang ditugaskan selama 15 bulan.

Periode 15 bulan ini adalah perkiraan waktu yang diperlukan untuk menanamkan perubahan di DGH, yang dimulai pada kuartal keempat tahun 2009 serta selesai di akhir tahun 2010. Tim dua orang ini merupakan gabungan sumberdaya yang paling tepat untuk memasukkan pengalaman dan pengetahuan internasional yang akan diterapkan sesuai situasi di DGH. Diusulkan konsultan internasional direkrut sebelum konsultan nasional, jadi tugas dan kewajiban konsultan nasional ditentukan setelah mobilisasi konsultan internasional. Ini untuk memastikan bahwa kedua orang ini bisa bekerjasama dengan baik.

Konsultan harus mempunyai banyak pengalaman dan ketrampilan dalam semua aspek layanan yang diperlukan, termasuk teknik keselamatan jalan dan penyelidikan titik rawan kecelakaan, pengelolaan kegiatan keselamatan jalan oleh otoritas jalan, layanan konsultasi kelembagaan keselamatan jalan. Konsultan nasional harus mempunyai pengalaman yang bersifat lebih umum, di bidang jalan raya dan teknik lalulintas; diperkirakan akan sangat sulit untuk mendapatkan konsultan Indonesia yang berpengalaman dalam teknik keselamatan jalan.

Pengambilan sumberdaya lain dari luar mungkin akan diperlukan untuk pelaksanaan pelatihan kelas dan pelatihan praktek. Besaran sumberdaya ini tergantung pada jumlah staf yang akan mengikuti pelatihan. Mungkin nanti diperlukan bantuan lebih lanjut dalam program pengajaran seperti yang disebutkan dalam Bidang Tugas 13.

Jadual pendahuluan disebutkan dalam Gambar 12.

⁵ Kajian mengenai Pelatihan Polisi di Malaysia baru-baru ini dilakukan, dengan bantuan *Global Road Safety Partnership*, dan kemungkinan penerapan pekerjaan ini di Kepolisian Republik Indonesia perlu dipelajari.

5.5 DUKUNGAN KLIEN (PEMILIK PROYEK)

DGH akan menyediakan:

- Koordinator kegiatan yang bertanggung-jawab mengawasi pelaksanaan bantuan teknis
- Ruang kantor untuk tim di DGH, dengan akses yang memadai ke fasilitas pencetakan dan penyalinan dokumen serta internet
- Anggaran untuk RSU selama tahun anggaran 2010 dan selanjutnya
- Staf pendukung dari DGH, sesuai keperluan
- biaya untuk semua personil DGH yang mengikuti pelaksanaan audit lapangan dan sesi pelatihan.

Program kerja yang diusulkan akan membantu pembentukan RSU dan memberikan langkah pertama yang penting. Mungkin sumberdaya di DGH akan terbatas, sumberdaya yang akan diberikan ke RSU. Akibatnya, program perlu difokuskan hanya pada Unit Pusat dan sejumlah kecil Balai dan Propinsi. Sesuai dengan keinginan untuk memfokuskan program pengurangan tabrakan pada Koridor Jawa Utara dan Sumatera Timur, maka diharapkan lokasi yang dipilih bisa mendukung program ini, jadi memungkinkan untuk melaksanakan RSA pada proyek baru dan mengembangkan program pengurangan tabrakan.

Sebelum proyek dimulai, akan bermanfaat jika personil utama ditentukan, yakni personil yang akan dilibatkan dalam proyek dan yang akan menjadi anggota kelompok inti RSU awal.

Gambar 12. Jadual

Task Area	Task Description	2009			2010												2011		
		Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec	Jan	Feb	Mar
1	Define Functions and Structure of RSU	█																█	
2	Determine the Roles of Outside Agencies		█	█														█	█
3	Identify Staff for Initial RSU		█	█														█	█
4	Selection of Area Covered by RSU		█	█															
5	Coordination and Cooperation with INP & DGLT	█	█		█			█		█				█			█		█
6	Capacity Building		█	█	█	█	█	█	█	█									
	6.1 Fact Finding Tour to Malaysia			█															
	6.2 Training Needs Assessment		█	█															
	6.3 Prepare Training Materials			█	█														
	6.4 Training Delivery Classroom				█	█	█												
	6.5 Training Delivery Practical					█	█	█											
7	Road Safety Program Development						█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	7.1 Preparation of Initial 3 Year Work Program							█	█										
	7.2 Initial Crash Reduction Program							█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	7.3 Liaise with Other RS Initiatives and Programs							█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	7.4 Support and Mentoring of RSU							█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
	7.5 Assist with Monitoring Evaluation Reporting Procedures								█	█									
8	Other Areas of RS Review							█	█										
	Preparation of ACR and Final Report																		█
	Staff Resourcing																		
1	International Consultant (12 months)	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█			█			█		█
1	Local Consultant (18 months)	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█

LAMPIRAN

LAMPIRAN 1: INFORMASI TERMUTAKHIR TENTANG LAPORAN HOWARD

Paragraf berikut memberikan ringkasan informasi termutakhir dari Laporan Eric Howard.

1. Pendahuluan

1.1 Gambaran Umum Keselamatan Jalan

UU Lalulintas dan Angkutan Jalan yang Baru

UU Lalulintas dan Angkutan Jalan yang baru sudah disahkan oleh parlemen pada bulan Juni 2009, dan UU ini mencantumkan ketentuan dan tanggung-jawab khusus yang terkait dengan keselamatan jalan. Menurut UU baru ini, peran semua instansi di bidang pengelolaan dan teknik lalulintas telah ditetapkan, seperti yang diringkas dalam Lampiran 2. Berikut adalah ringkasan tanggung-jawab tiga instansi utama yang akan dilibatkan dalam pelaksanaan keselamatan jalan, yakni DGH, DGLT dan Kepolisian Republik Indonesia, karena mereka berhubungan langsung dan lingkungan fisik jalan.

DGH bertanggung-jawab mengidentifikasi lokasi masalah keselamatan lalulintas, seperti titik rawan kecelakaan (*blackspot*), guna mengembangkan program peningkatan dan melaksanakan langkah-langkah untuk mengurangi tabrakan. Namun tanggung-jawab *DGH* ini atas peningkatan tersebut hanya menjangkau penjajaran kembali (*realignment*) dan/atau perubahan geometris serta modifikasi perlengkapan jalan atau fasilitas lain di jalan, tanpa menyertakan rambu lalulintas, sinyal lalulintas dan marka jalan. Untuk bidang pencegahan tabrakan, *DGH* bertanggung-jawab melaksanakan audit keselamatan jalan untuk perbaikan jalan dan proyek jalan baru.

DGLT berbagi tanggung-jawab atas identifikasi lokasi masalah keselamatan lalulintas, tapi tanpa peran di bidang penyelidikan kecelakaan juga di bidang audit keselamatan jalan. Direktorat ini juga tidak bertanggung-jawab menyediakan atau mengubah marka jalan, rambu lalulintas dan sinyal lalulintas.

3. Pengelolaan Keselamatan Jalan

3. Institutional roles, responsibilities and issues

3.1.1 Central road safety agencies

(a) Departemen Perhubungan, DGLT, Direktorat Keselamatan

Seperti disebutkan diatas, UU baru tersebut telah membuat perubahan dan audit keselamatan jalan tidak lagi menjadi tanggung-jawab DGT. Akibatnya, Subdirektorat Keselamatan Jalan perlu dibubarkan. Peran utama DGLT yang terkait dengan keselamatan jalan dan infrastruktur fisik ada pada pemasangan rambu dan tanda lalulintas, dan di DGLT tanggung-jawab atas bidang-bidang ini berada pada Dierktorat Laluintas dan Angkutan.

Bab 2 laporan ini memberikan ringkasan kegiatan keselamatan jalan terkini, yang dilaksanakan oleh beberapa instansi keselamatan jalan.

3.2.1 Perguruan Tinggi

Laporan Howard tidak banyak mengungkapkan pekerjaan-pekerjaan yang dilaksanakan di beberapa perguruan tinggi. ITB, Universitas Gadjah Mada dan Universitas Indonesia secara aktif mengembangkan program akademis dan program pelatihan yang bisa membantu bidang teknik jalan dan lalulintas. Mereka bisa membentuk dasar untuk program pelatihan kedepan, dan diskusi dengan

mereka menunjukkan bahwa mereka bersedia bekerjasama mengembangkan kurikulum bersama dengan fokus pada penguatan teknik keselamatan jalan.

Pusat Riset dan Pengembangan Jalan di Bandung telah menyusun sejumlah petunjuk untuk teknik lalu lintas, dan mungkin akan berperan lebih banyak lagi dalam riset lalu lintas dan pemantauan kinerja di masa depan. Disarankan agar lembaga riset ini membina hubungan yang erat dengan Institut Keselamatan Jalan Malaysia (MIROS) karena mungkin isu keselamatan jalan yang dihadapi sama, dan MIROS telah melakukan pekerjaan mendasar di banyak bidang, yang bisa dikembangkan untuk diterapkan dalam inisiatif keselamatan jalan Indonesia.

4. Pengembangan Penting Terkini

4.4 Proyek keselamatan jalan yang didanai Bank Dunia – dari 2008

Pernyataan mengenai IRSMS bahwa bantuan teknis untuk Kepolisian Republik Indonesia ini sedang berjalan, ternyata tidak benar karena proyek ini akan dimulai nanti di tahun ini. Bab 2.1 dan 2.3 memberikan ringkasan mengenai pekerjaan yang akan dilaksanakan melalui dua bantuan teknis ini. Salah satu isu dalam bantuan teknis untuk polisi ini adalah bahwa sistem pelaporan kecelakaan akan diperkenalkan hanya ke Kepolisian Pusat, Propinsi Jawa Tengah serta Propinsi DKI. Ini nanti akan diikuti oleh pelaksanaan nasional, tapi saat ini belum ada anggaran yang dialokasikan untuk program tindak-lanjut.

6. Intervensi / kegiatan yang potensial

6.1 Pendapat instansi Indonesia mengenai prioritas kegiatan pendukung

Komentar (seperti ditunjukkan di bab 4.4. diatas) bahwa proyek yang didukung oleh Bank sedang berjalan, adalah tidak benar.

6.2 Tanggapan intervensi / kegiatan yang potensial terhadap beberapa isu berikut yang teridentifikasi

6.2.2 Analisis masalah keselamatan jalan yang tidak mencukupi

Ada beberapa komentar yang sama seperti tersebut diatas, bahwa proyek Bank Dunia sedang berjalan. Kepolisian Republik Indonesia telah bekerjasama dalam pengumpulan data kecelakaan yang ada untuk program Pemantauan dan Evaluasi EINRIP, juga untuk kajian lapangan yang akan dilakukan oleh Phillip Jordan, Konsultan IndII. Hingga kini DGH tidak dilibatkan dalam pengembangan TOR dan langkah-langkah yang perlu dilakukan untuk memastikan bahwa sistem pelaporan akan memberikan data yang mencukupi untuk pengembangan program pengurangan kecelakaan.

6.2.4 Tatanan pengelolaan kelembagaan yang buruk

Laporan menunjukkan bahwa pelatihan untuk staf pemerintah daerah sangat penting. Namun, laporan tersebut seharusnya menunjukkan juga bahwa kesulitan utama terletak pada latar belakang dan pengalaman staf pemerintah daerah, terutama staf Dinas Perhubungan. Banyak staf di jabatan teknis tidak mempunyai kuaifikasi untuk melaksanakan fungsi teknis. Penekanan lebih besar perlu diberikan pada uraian tugas, kualifikasi minimum dan praktek penugasan secara umum.

6.2.5 Kapasitas operasional yang tidak mencukupi dalam lembaga

Tidak ada diskusi tentang kurangnya ketrampilan dalam industri konsultasi. Ini berlaku bahkan bagi disain teknik jalan dan lalu lintas yang bersifat cukup mendasar. Untuk jangka pendek, ini akan menjadi penghambat dalam pengembangan program RSA yang komprehensif.

LAMPIRAN 2: RINGKASAN PERAN INSTANSI DALAM PENGELOLAAN DAN TEKNIK LALULINTAS

Tanggung Jawab DGH

Berdasarkan Pasal 94 dan 96, tanggung-jawab DGH di bidang pengelolaan dan teknik lalulintas adalah:

- identifikasi masalah Lalu Lintas;
- inventarisasi dan analisis situasi arus Lalu Lintas;
- inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan;
- inventarisasi dan analisis dampak Lalu Lintas;
- penetapan tingkat pelayanan;
- penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas;
- perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan serta perlengkapan Jalan yang tidak berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan untuk jaringan jalan nasional;
- mengkoordinir, menganalisis dan melaporkan data dan kinerja pengelolaan lalulintas, dan menyerahkan laporan ke Forum Lalulintas dan Angkutan Jalan.

Selain itu, UU tersebut mencantumkan tanggung-jawab mengembangkan peraturan dan mengendalikan infrastruktur jalan, sebagai berikut:

- Inventarisasi tingkat layanan dan isu jalan;
- Penyusunan rencana dan program pelaksanaannya, serta penetapan tingkat layanan yang diinginkan;
- Perencanaan, kontruksi dan optimalisasi penggunaan ruas jalan;
- Perbaikan geometrik ruas jalan dan/atau persimpangan;
- Pengujian kelaikan fungsi jalan sesuai standar keamanan dan keselamatan lalulintas; dan
- Pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang infrastruktur jalan

Tanggung Jawab DGLT

Berdasarkan Pasal 94 dan 96, tanggung-jawab DGLT di bidang pengelolaan dan teknik lalulintas adalah:

- identifikasi masalah Lalu Lintas;
- inventarisasi dan analisis situasi arus Lalu Lintas;
- inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang;
- inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung Kendaraan;
- inventarisasi dan analisis dampak Lalu Lintas;
- penetapan tingkat pelayanan;
- penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas.
- penetapan kebijakan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas pada jaringan Jalan tertentu;
- pemberian informasi kepada masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan;

- pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan Jalan yang berkaitan langsung dengan Pengguna Jalan;
- arahan, bimbingan, pelatihan dan bantuan teknis yang terkait dengan tanggung-jawab atas jaringan jalan nasional; dan
- mengkoordinir, menganalisis dan melaporkan data dan kinerja pengelolaan lalu lintas, dan menyerahkan laporan ke Forum Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

Selain itu, UU tersebut mencantumkan tanggung-jawab mengembangkan peraturan dan mengendalikan infrastruktur jalan, sebagai berikut:

- penetapan rencana umum lalu lintas dan angkutan jalan;
- pengelolaan dan teknik lalu lintas;
- persyaratan teknis dan kelaikan operasional kendaraan bermotor;
- pemberian ijin angkutan umum;
- pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana dan sarana lalu lintas dan angkutan jalan;
- pengembangan sumberdaya manusia untuk penyelenggaraan prasarana dan sarana lalu lintas dan angkutan jalan; dan
- penyelidikan pelanggaran pada pemberian ijin angkutan umum dan persyaratan teknis serta kelaikan operasional kendaraan bermotor, yang memerlukan keahlian dan/atau peralatan khusus dan yang dilakukan sesuai peraturan perundang-undangan.

Kepolisian Republik Indonesia

Berdasarkan Pasal 94 dan 96, tanggung-jawab Kepolisian Republik Indonesia di bidang pengelolaan dan teknik lalu lintas adalah:

- identifikasi masalah Lalu Lintas;
- inventarisasi dan analisis situasi arus Lalu Lintas;
- inventarisasi dan analisis pelanggaran dan angka kecelakaan lalu lintas;
- inventarisasi dan analisis dampak Lalu Lintas;
- penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas;
- jika arus lalu lintas diubah secara mendadak, polisi boleh melaksanakan pengelolaan dan teknik lalu lintas dengan mempergunakan rambu lalu lintas, sinyal lalu lintas dan alat untuk secara sementara mengendalikan dan mengamankan pengguna jalan;
- boleh memberi instansi terkait rekomendasi untuk pelaksanaan pengelolaan dan teknik lalu lintas; dan
- mengkoordinir, menganalisis dan melaporkan data dan kinerja pengelolaan lalu lintas, dan menyerahkan laporan ke Forum Lalu lintas dan Angkutan Jalan

Selain itu, UU tersebut mencantumkan tanggung-jawab mengembangkan peraturan dan mengendalikan infrastruktur jalan, sebagai berikut:

- pengujian dan pengendalian ijin mengemudi kendaraan bermotor;
- pelaksanaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;
- pengumpulan, pemantauan dan penyajian data lalu lintas dan angkutan jalan;
- pengaturan lalu lintas, pengawasan, pengawalan dan patroli;

- penegakan hukum yang menyertakan tindakan terhadap pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalulintas;
- pendidikan lalulintas;
- pelaksanaan pengelolaan dan teknik lalulintas; dan
- pelaksanaan manajemen operasional lalulintas.

LAMPIRAN 3: RENCANA TINDAK PELAKSANAAN KESELAMATAN JALAN DARI DGLT UNTUK INDONESIA

STRATEGI KESELAMATAN JALAN

(PROGRAM JANGKA PENDEK)

Strategi Pertama: memperkuat koordinasi dan penanganan keselamatan jalan

1. Membentuk Dewan Angkutan Jalan
2. Membentuk Unit Penyelidikan Kecelakaan

Strategi Kedua: meningkatkan kesadaran dan pendidikan keselamatan jalan pada masyarakat

1. Pendidikan masyarakat untuk meningkatkan kesadaran keselamatan jalan melalui mass media (kampanye keselamatan jalan).
2. Program pelatihan, pengujian dan pendidikan untuk pengemudi baru
3. Program pelatihan, pengujian dan pendidikan untuk pengemudi profesional
4. Akreditasi untuk sekolah mengemudi

Strategi Ketiga: perencanaan dan evaluasi kinerja manajemen keselamatan jalan

1. Membagi peran perencanaan konstruksi untuk pengumpulan data
2. Pengembangan sistem database dengan memakai teknologi informasi dan komunikasi

Strategi Keempat: peningkatan disiplin masyarakat terkait dengan keselamatan lalulintas jalan

1. Menyusun dan melaksanakan dekriminalisasi pelanggaran lalulintas
2. Revisi dan penegakan peraturan lalulintas jalan
3. Persiapan pemakaian teknologi informasi dan komunikasi untuk membantu penegakan hukum
4. Pemantauan titik rawan kecelakaan
5. Pembaharuan peraturan perundang-undangan mengenai batas kecepatan dan tindakan terhadap pelanggaran lalulintas
6. Pengurangan kecepatan lalulintas
7. Kewajiban memakai helm dan sabuk pengaman
8. Menonjolkan tanda atau sinyal dari sepeda motor dan pengendaranya
9. Pembangunan jalur khusus sepeda motor
10. Mengkaji sistem tingkat ijin mengemudi, berdasarkan pelanggaran dan kepatuhan

Strategi Kelima: membentuk sistem penjaminan risiko keselamatan dan sumberdaya pendanaan keselamatan jalan

1. Mengubah perencanaan SWKLLJ menjadi sistem asuransi
2. Mengkaji pengaturan asuransi yang ada untuk memastikan sistem asuransi yang tepat untuk kondisi Indonesia

3. Melibatkan pihak ketiga (perusahaan asuransi) dalam pelaksanaan sistem asuransi kecelakaan
4. Perencanaan konsep kebijakan untuk membentuk dan mengelola dana keselamatan jalan

Strategi Keenam: menghilangkan beberapa risiko ancaman akibat kelemahan pada disain keselamatan lalulintas jalan, melalui pendekatan teknis modern

1. Penerapan standar lingkungan jalan yang bisa mengurangi risiko kecelakaan dan keparahan akibatnya
2. Pengelolaan titik rawan kecelakaan
3. Pemeriksaan keselamatan jalan secara berkala pada jaringan jalan yang ada (jalan nasional dan kabupaten)
4. Memperkenalkan penerapan audit keselamatan jalan, mulai dari proses perencanaan, disain rinci, pengembangan dan setelah tahap pembangunan (tahap pra-pembukaan dan operasi pertama) – Audit Keselamatan Jalan 5 Tahap
5. Mengembangkan petunjuk analisis mengenai alternatif dampak disain dan dampak keselamatan jalan
6. Menerapkan petunjuk pengelolaan keselamatan infrastruktur jalan

Strategi Ketujuh: perlindungan bagi pengguna jalan dan pemakaian angkutan yang lebih aman

1. Kampanye melalui media cetak dan elektronik untuk meningkatkan kesadaran masyarakat dan pemakaian angkutan yang lebih aman
2. membantu program reformasi angkutan perkotaan
3. Memberikan insentif pajak untuk pemakaian angkutan umum
4. Menyusun strategi keuangan seperti pengenaan ongkos jalan, untuk membatasi akses oleh kendaraan yang kinerja keselamatannya rendah
5. Pembaharuan peraturan lalulintas untuk meningkatkan pemakaian angkutan umum, seperti menaikkan batas usia minimum untuk mendapatkan SIM, program pembatasan parkir, persyaratan penitipan kendaraan, pembatasan kecepatan, pengurangan arus lalulintas dll.

Strategi Kedelapan: membentuk sistem tanggap darurat yang bisa diakses dan langsung merespon

1. Memfasilitasi dan memperbaharui sistem informasi dan komunikasi terkait dengan situasi darurat.
2. Memberitahu masyarakat tentang keberadaan sistem tanggap darurat dan cara mengaksesnya
3. Meningkatkan ketrampilan paramedis di situasi darurat untuk mengurangi trauma kecelakaan

(PROGRAM JANGKA PANJANG)

1. Meningkatkan peran dan fungsi pendidikan untuk menumbuhkan kesadaran dan kepatuhan pada keselamatan jalan
2. Mengembangkan sistem data dan informasi kecelakaan jalan
3. Peningkatan penegakan peraturan lalulintas
4. Kerjasama pendanaan untuk program keselamatan jalan dan asuransi keselamatan
5. Menumbuh-kembangkan pemakaian angkutan yang lebih aman

LAMPIRAN 4: KAJIAN PENDAHULUAN TENTANG TUGAS UNIT KESELAMATAN JALAN**Kajian Pendahuluan tentang Tugas dan Tanggung-jawab Unit Keselamatan Jalan**

Walau *scoping* difokuskan terutama pada Unit Keselamatan Jalan yang akan ditempatkan di Bintek, tapi masih ada tugas dan tanggung-jawab lain yang perlu dilaksanakan di Balai dan P2JJ, juga di BinPran. Kegiatan ini akan memerlukan modifikasi pada organisasi Balai dan P2JJ. Tabel berikut memberikan ringkasan kemungkinan distribusi tanggung-jawab yang masih perlu dibahas.

Tugas No.	Uraian Tugas	Tugas / Tanggung-jawab DGH Pusat	Tugas / Tanggung-jawab Balai	Tugas / Tanggung-jawab Propinsi
1	Memastikan bahwa staf terlatih dan berpengalaman dipekerjakan di unit	<ul style="list-style-type: none"> • Menyelenggarakan program pelatihan teknik dan audit keselamatan jalan selama proyek pembentukan unit keselamatan jalan • Menyelenggarakan program pelatihan berjalan yang ada dan dilaksanakan secara berkala di pusat pelatihan atau perguruan tinggi terpilih • Menempatkan cukup staf di Balai dan Propinsi untuk melaksanakan tugas yang ditentukan • Mengajukan konsultan teknis untuk mengikuti pelatihan RSA dan RSE 	<ul style="list-style-type: none"> • Memastikan bahwa sudah ada cukup staf terlatih di Balai, dan mereka ada untuk pelatihan lanjutan • Memantau ketersediaan staf dalam jumlah cukup di propinsi, yang akan mengikuti pelatihan lanjutan <p>TINDAKAN – laporkan masalah ke Unit Pusat</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Memastikan bahwa sudah ada cukup staf terlatih di propinsi, dan mereka ada untuk pelatihan lanjutan. <p>TINDAKAN – laporkan masalah ke Balai</p>

Tugas No.	Uraian Tugas	Tugas / Tanggung-jawab DGH Pusat	Tugas / Tanggung-jawab Balai	Tugas / Tanggung-jawab Propinsi
2	Menerima dan memantau mutu database tabrakan dari Kepolisian Lalulintas	<ul style="list-style-type: none"> • Berkoordinasi dengan Kepolisian Lalulintas untuk memastikan data dan database tabrakan (setelah komputerisasi sistem selesai) • Memutakhirkan IRMS untuk menerima dan melaporkan data ringkasan tabrakan • Setelah kajian oleh staf propinsi mengenai mutu database, memasang data ringkasan kedalam sistem IRMS 	<ul style="list-style-type: none"> • Menerima data tabrakan dari propinsi dan mengirimkannya ke Unit Pusat . 	<ul style="list-style-type: none"> • Langkah awal adalah mengumpulkan dan meringkas semua data tabrakan dari polisi, yang disediakan untuk 3 tahun pertama (disarankan ini bisa dilakukan oleh pihak luar dan dicantumkan kedalam proyek unit keselamatan jalan) • Mempertahankan koordinasi berjalan dengan Kepolisian Lalulintas,serta menerima dan mengkaji data dari polisi. Jika data komputerisasi sudah ada, maka ini akan diterima oleh staf DGH propinsi dan dikirimkan ke Balai.
3	Mengkaji dan melaporkan kinerja keselamatan jalan di jaringan jalan	<ul style="list-style-type: none"> • Untuk awalnya mengidentifikasi kriteria keselamatan jalan yang akan dipakai untuk memberikan batasan tindakan perbaikan yang diprioritaskan. • Memantau kinerja jaringan jalan berdasarkan informasi yang diberikan oleh propinsi/Balai. • Jika tersedia, memantau kinerja dengan memakai data yang diringkas dalam IRMS 	<ul style="list-style-type: none"> • Menerima dan mengkaji data kinerja dari propinsi 	<ul style="list-style-type: none"> • Meringkas catata tabrakan di jaringan jalan nasional, dan mengidentifikasi koridor berbahaya dan jalur penghubung paling berbahaya di koridor berdasarkan kriteria yang ditentukan oleh Unit Pusat

Tugas No.	Uraian Tugas	Tugas / Tanggung-jawab DGH Pusat	Tugas / Tanggung-jawab Balai	Tugas / Tanggung-jawab Propinsi
4	Mengembangkan rencana berjalan untuk keselamatan jalan, yang dimutakhirkan setiap tahun	<ul style="list-style-type: none"> Menentukan tingkat pendanaan yang akan dialokasikan untuk program pengurangan tabrakan Berdasarkan informasi umpan-balik dari Tugas 7 dibawah ini, biaya yang dianggarkan akan dikembangkan dan memungkinkan penghitungan volume pekerjaan perbaikan Mengembangkan rencana 5 tahun untuk program pengurangan tabrakan, dengan target prioritas tertinggi 	<ul style="list-style-type: none"> Menerima dan mengkaji data kinerja dari propinsi. 	<ul style="list-style-type: none"> Berdasarkan kinerja tabrakan dari jaringan jalan, mengidentifikasi lokasi yang akan menjadi prioritas tertinggi untuk program pengurangan tabrakan.
5	Memantau kemajuan program jalan dan melakukan audit keselamatan jalan sendiri atau melalui pihak ketiga, pada tahap yang tepat dalam pengembangan proyek	<ul style="list-style-type: none"> Sebagai putusan kebijakan, mengidentifikasi tipe proyek peningkatan jalan yang diharuskan mencantumkan proses RSA dan tingkat RSA yang akan dilaksanakan. Menyusun daftar auditor keselamatan jalan yang disetujui (dari dalam dan luar) Memastikan bahwa RSA dilaksanakan sesuai kebijakan. 	<ul style="list-style-type: none"> Mengkaji persyaratan RSA untuk program jalan yang ditentukan, dan melakukan RSA sendiri atau mengadakan auditor RSA untuk pekerjaan ini. Memastikan bahwa pengadaan dilakukan secara tepat waktu. Memantau jadual proyek / auditor keselamatan jalan 	<ul style="list-style-type: none"> Menyusun jadual pengadaan berkala untuk proyek jalan dan tipe pekerjaan yang akan dicantumkan dalam disain. Menentukan apakah RSA diperlukan sesuai kebijakan yang ditetapkan.
6	Memantau pelaporan RSA dan tindakan yang diambil berdasarkan rekomendasi dari RSA mengenai disain / pelaksanaan	<ul style="list-style-type: none"> Mengkaji mutu laporan RSA dan rekomendasinya, serta mengkaji isu dimana tindakan rekomendasi tidak dilakukan Memutuskan apakah disainer atau rekomendasi RSA berlaku atau menyarankan tindakan lain 	<ul style="list-style-type: none"> Mengkaji pekerjaan yang dilaksanakan oleh RSA Mengkaji bidang yang belum disepakati dan memberikan rekomendasi mengenai tindakan yang diperlukan 	<ul style="list-style-type: none"> Mengkordinasikan interaksi antara RSA dan disainer pekerjaan jalan Berpartisipasi dalam RSA sebelum kontruksi Mengkaji bidang yang belum disepakati oleh RSA dan disainer / pengawas kontruksi

Tugas No.	Uraian Tugas	Tugas / Tanggung-jawab DGH Pusat	Tugas / Tanggung-jawab Balai	Tugas / Tanggung-jawab Propinsi
7	Mengembangkan dan melaksanakan program pengurangan tabrakan, misalnya program koridor berbahaya – untuk awalnya ini akan difokuskan di koridor utara Jawa dan koridor Jawa Timur	<ul style="list-style-type: none"> Berhubungan dengan Balai dan propinsi untuk memastikan bahwa program maju sesuai rencana kesepakatan jalan yang disepakati, dan proyek sesuai dengan rencana. Memastikan bahwa anggaran dialokasikan dalam DIPA untuk program ini. 	<ul style="list-style-type: none"> Mengkaji dokumen pengadaan dan rekomendasi pemberian kontrak Mengkaji perkiraan biaya pekerjaan dan mengirimkan hasilnya ke unit pusat. Mengkaji dan menyetujui disain yang disusun. Mengkaji pengawasan dan mutu pekerjaan pelaksanaan. 	<ul style="list-style-type: none"> Berdasarkan pekerjaan yang dilaksanakan dalam Tugas 4, mengadakan konsultan pelaksana penyelidikan, disain dan pengawasan tindakan pengurangan tabrakan. Menentukan kebutuhan anggaran pekerjaan. Mengadakan pekerjaan pelaksanaan. Bertindak sebagai ahli teknis untuk pekerjaan.
8	Memastikan bahwa anggaran disediakan untuk pelaksanaan program keselamatan jalan	<ul style="list-style-type: none"> Mengkaji dan menyetujui proyek (Unit Keselamatan Jalan di Bintek) Mencantumkan kedalam program anggaran (Binpran) 	<ul style="list-style-type: none"> Mengkaji dan menetujui perkiraan harga untuk konsultan dan pelaksanaan, dan mengirimkan hasil ke DGH Pusat. 	<ul style="list-style-type: none"> Menyusun perkiraan biaya untuk konsultan dan pelaksanaan
9	Memantau dan mengevaluasi efektivitas program	<ul style="list-style-type: none"> Memantau sebelum dan sesudah pencatatan tabrakn di lokasi proyek, berdasarkan catatan polisi. Menyusun laporan mengenai kinerja dan memberikan informasi tentang keseluruhan kinerja jaringan 	<ul style="list-style-type: none"> Mengkaji laporan dan melakukan tindakan perbaikan jika diperlukan – dengan berkoordinasi dengan propinsi. 	<ul style="list-style-type: none"> Mengkaji laporan dan melakukan tindakan perbaikan jika diperlukan – dengan berkoordinasi dengan Balai
10	Menentukan kebutuhan bantuan dan berkoordinasi dengan DGLT dan Kepolisian Lalulintas	<ul style="list-style-type: none"> Menetapkan bagaimana dan kapan data dari polisi akan diberikan (idealnya software data tabrakan sudah ada dan pemberian ijin harus disepakati dalam IRSMS) Menentukan bagaimana masukan DGLT akan dicantumkan kedalam program pengurangan tabrakan. 	<ul style="list-style-type: none"> Berhubungan dengan polisi dan DisHub sesuai tata cara yang disepakati 	<ul style="list-style-type: none"> Berhubungan dengan polisi dan DisHub sesuai tata cara yang disepakati

Tugas No.	Uraian Tugas	Tugas / Tanggung-jawab DGH Pusat	Tugas / Tanggung-jawab Balai	Tugas / Tanggung-jawab Propinsi
11	Menyusun laporan tahunan mengenai Kinerja Keselamatan Jalan dalam Jaringan Jalan Nasional	<ul style="list-style-type: none"> • Meringkas dan memutakhirkan rencana tindak pelaksanaan keselamatan jalan. • Meringkas dan memberikan komentar mengenai keseluruhan kinerja keselamatan jalan di jaringan jalan • Kemajuan program dicantumkan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Menyusun dan mengirimkan data ke Unit Pusat Keselamatan Jalan 	<ul style="list-style-type: none"> • Menyusun dan mengirimkan data ke Balai
12	Memberikan pelatihan keselamatan jalan ke lebih banyak staf DGH dan konsultan yang terlibat dalam disain jalan.	<ul style="list-style-type: none"> • Mengembangkan kurikulum kursus bekerjasama dengan organisasi pelatihan. • Mensyaratkan bahwa konsultan telah menerima dan dengan baik menyelesaikan pelatihan keselamatan jalan / disain jalan. • Memastikan bahwa penyelenggaraan pelatihan bisa dilakukan di daerah di seluruh Indonesia (kota Balai?) 	<ul style="list-style-type: none"> • Memfasilitasi pelatihan di Balai 	<ul style="list-style-type: none"> • Menganjurkan konsultan lokal untuk mengikuti pelatihan RS. • Mensyaratkan bahwa disainer jalan senior harus telah menyelesaikan dengan baik pelatihan RS (dalam TOR proyek).
13	Memberikan pelatihan RSA dan akreditasi (ini harus diluar unit)	<ul style="list-style-type: none"> • Menyelenggarakan kursus pelatihan RSA dan mensosialisasikan program ke industri konsultasi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Menyelenggarakan kursus pelatihan RSA dan mensosialisasikan program ke industri konsultasi. 	
14	Menyelenggarakan kampanye publisitas dengan berkoordinasi dengan DGLT dan Kepolisian Lalulintas	<ul style="list-style-type: none"> • Dengan berkonsultasi dengan polisi dan DGLT, mengembangkan program publisitas dan penagakan hukum untuk melengkapi Rencana Tindak Pelaksanaan Keselamatan Jalan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Memberikan bantuan untuk program publisitas di tingkat lokal / regional 	<ul style="list-style-type: none"> • Memberikan bantuan untuk program publisitas di tingkat lokal / regional

LAMPIRAN 5: RINGKASAN LOKASI BALAI DAN LINGKUP GEOGRAFIS TANGGUNG-JAWAB

Lingkup Geografis Tanggung-jawab Balai

Nomer Balai Nasional	Lokasi Kantor	Lingkup Geografis Tanggung-jawab
1	Medan	North Sumatra, Aceh, Riau, Kepulauan Riau
2	Padang	West Sumatra, Bengkulu, Lampung
3	Palembang	South Sumatra, Jambi, Bangka Belitung
4	Jakarta	DKI, Banten, West Java
5	Surabaya	Central Java, East Java, Yogyakarta
6	Makassar	All Sulawesi
7	Banjarmasin	All Kalimantan
8	Denpasar	Bali, NTB, NTT
9	Ambon	Maluku, North Maluku
10	Jayapura	Papua, West Papua

Balai dan propinsi dengan cetak tebal adalah Koridor Jawa Utara dan Sumatera Timur.