



REPUBLIK INDONESIA

Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011 - 2035





REPUBLIK INDONESIA

**Rencana
Umum Nasional
Keselamatan (RUNK) Jalan
2011 - 2035**

KATA PENGANTAR

Dokumen ini merupakan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan yang disusun berdasarkan amanat Pasal 203 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, sebagai wujud tanggung jawab Pemerintah dalam menjamin keselamatan lalu lintas jalan.

Penyusunan RUNK Jalan bertujuan untuk memberikan pedoman bagi para pemangku kebijakan agar dapat merencanakan dan melaksanakan penanganan keselamatan jalan secara terkoordinir dan selaras. RUNK Jalan ini juga menjadi acuan bagi Pemerintah Daerah untuk menjabarkan langkah-langkah penanganan keselamatan jalan di wilayahnya. RUNK Jalan ini bersifat jangka panjang yaitu 25 tahun. Untuk menjamin keberlanjutannya, RUNK menggunakan sistematika yaitu visi, misi, arah, target, strategi, kebijakan, program dan kegiatan.

Penyusunan RUNK Jalan ini menggunakan pendekatan 5 (lima) pilar keselamatan jalan yang meliputi manajemen keselamatan jalan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan dan penanganan korban pasca kecelakaan. Pencapaian target RUNK ini menggunakan strategi sistem lalu lintas jalan yang berkeselamatan, yaitu penyelenggaraan lalu lintas jalan yang mengakomodasi *human error* dan kerentanan tubuh manusia, yang diarahkan untuk memastikan bahwa kecelakaan lalu lintas jalan tidak mengakibatkan kematian dan luka berat.

Demikian Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan ini disusun, semoga bermanfaat bagi terciptanya keselamatan lalu lintas jalan di Indonesia.

Tim Penyusun



DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	ii
A. LATAR BELAKANG	1
B. TUJUAN PENYUSUNAN	4
C. VISI dan MISI	4
D. ARAH	8
E. TARGET	11
F. STRATEGI	13
G. KEBIJAKAN	17
H. PROGRAM DAN KEGIATAN	22
I. PENUTUP	37
J. DAFTAR ISTILAH	39



A. LATAR BELAKANG

Keselamatan merupakan salah satu prinsip dasar penyelenggaraan transportasi¹. Di Indonesia, prinsip ini seringkali tidak sejalan dengan apa yang terjadi di lapangan. Hal ini dapat diindikasikan dengan semakin meningkatnya jumlah dan fatalitas korban kecelakaan. Berdasarkan laporan yang dikeluarkan oleh Kepolisian Republik Indonesia, pada tahun 2010 jumlah kematian akibat kecelakaan telah mencapai 31.234 jiwa², yang artinya dalam setiap 1 jam terdapat sekitar 3 – 4 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas jalan.

Secara nasional, kerugian akibat kecelakaan lalu lintas jalan diperkirakan mencapai 2,9 – 3,1 % dari total PDB Indonesia. Memperhatikan hal tersebut, keselamatan jalan sudah sewajarnya menjadi prioritas nasional yang mendesak untuk segera diperbaiki. Permasalahan keselamatan jalan tidak hanya dihadapi dalam skala nasional saja, tetapi juga menjadi masalah global. Setiap tahun, terdapat sekitar 1,3 juta jiwa meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, atau lebih dari 3.000 jiwa per harinya. Jika tidak ada langkah-langkah penanganan yang segera dan efektif, diperkirakan korban kecelakaan akan meningkat dua kali lipat setiap tahunnya.

World Health Organization (WHO) telah mempublikasikan bahwa kematian akibat kecelakaan di jalan diperlakukan sebagai salah satu penyakit tidak menular dengan jumlah kematian tertinggi. Pada tahun 2030, kecelakaan lalu lintas di



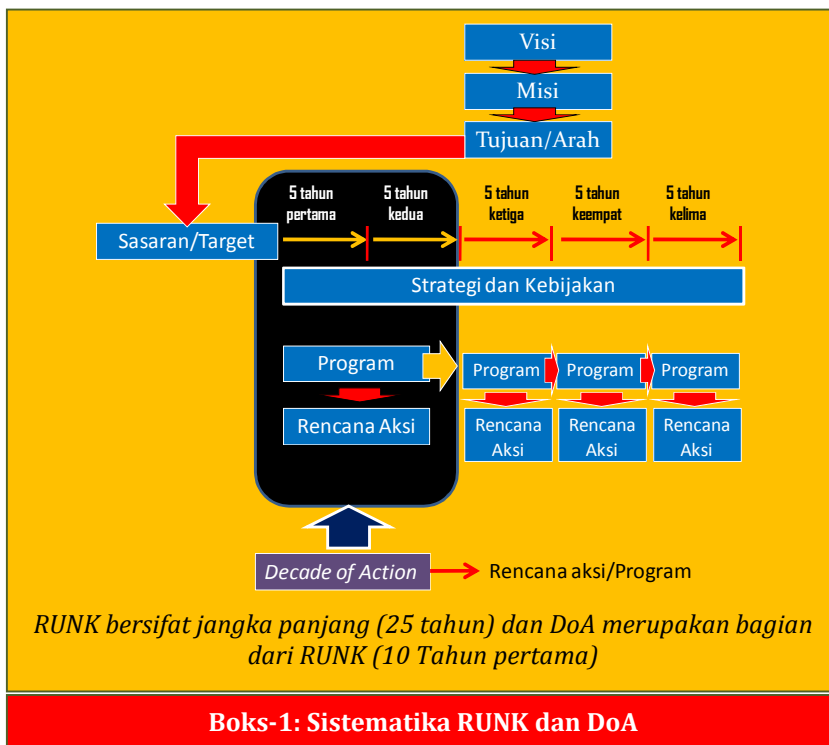
¹ Prinsip dasar transportasi adalah SEE (*Safety and Security, Efficiency dan Equity*).

² Berdasar data Kepolisian RI Tahun 2010.

jalan diperkirakan akan menjadi penyebab kematian nomor 5 (lima) di dunia setelah penyakit jantung, stroke, paru-paru, dan infeksi saluran pernapasan. Menindaklanjuti hal tersebut, pada Maret tahun 2010 Majelis Umum PBB mendeklarasikan *Decade of Action (DoA) for Road Safety* 2011 – 2020 yang bertujuan untuk mengendalikan dan mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan secara global dengan meningkatkan kegiatan yang dijalankan pada skala nasional, regional dan global.



Semangat pendeklarasian *Decade of Action for Road Safety* 2011-2020 ini sejalan dengan amanat Undang-undang (UU) Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pada Pasal 203 untuk menyusun Rencana Umum



Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan. Dalam rangka memanfaatkan momentum ini, Pemerintah Indonesia menyusun RUNK Jalan yang bersifat jangka panjang (25 tahun) dan mendeklarasikan DoA yang akan menjadi bagian dari materi RUNK Jalan.

Falsafah dari RUNK Jalan ini adalah berlanjut, terkoordinasi, dan kebersamaan, berdasarkan pemahaman bahwa keselamatan jalan adalah tanggung jawab kita semua. Untuk memenuhi program DoA *for Road Safety* Perserikatan Bangsa-Bangsa maka sepuluh tahun pertama dari RUNK Jalan ini ditetapkan menjadi program Dekade Aksi Keselamatan Jalan Republik Indonesia 2011-2020.



B. TUJUAN PENYUSUNAN

Penyusunan RUNK Jalan bertujuan untuk memberikan panduan/pedoman bagi pemangku kebijakan agar dapat merencanakan dan melaksanakan penanganan keselamatan jalan secara terkoordinir dan selaras. Selain itu, RUNK Jalan ini menjadi acuan bagi pemerintah daerah untuk menjabarkan langkah-langkah penanganan keselamatan jalan di wilayahnya.

C. VISI dan MISI

Hasil analisis data kecelakaan tahun 2010 menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas jalan di Indonesia telah mengakibatkan sekitar 86 orang meninggal setiap harinya. Sebanyak 67% korban kecelakaan berada pada usia produktif (22 – 50 tahun). *Loss productivity* dari korban dan kerugian material akibat kecelakaan tersebut diperkirakan mencapai 2,9 - 3,1% dari total PDB Indonesia, atau setara dengan Rp205 – 220 trilyun pada tahun 2010 dengan total PDB mencapai Rp7.000 trilyun.

Kondisi ini mendorong perlunya pengarusutamaan keselamatan jalan sehingga Pemerintah dituntut lebih serius dengan menjadikannya sebagai prioritas nasional. Guna mewujudkan hal tersebut, masing-masing pemangku kepentingan yang terkait dengan keselamatan jalan, yaitu: Kementerian Perhubungan, Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Perindustrian, Kementerian Riset dan Teknologi, Kementerian Kesehatan, Kementerian Pendidikan Nasional, Kementerian Komunikasi dan Informatika, Kementerian Dalam



Negeri, Kementerian Keuangan dan Kepolisian Republik Indonesia bersama dengan masyarakat dan dunia usaha, harus memastikan bahwa program-program kerjanya mengutamakan keselamatan dan mensinergikan semua potensi yang ada. Penyusunan dan pelaksanaan program dilakukan secara terkoordinasi dalam semangat kebersamaan dengan menghilangkan ego sektoral.

Laporan *Asian Development Bank* (ADB) Tahun 2004 menjelaskan bahwa salah satu kelemahan dari penyelenggaraan keselamatan jalan di Indonesia adalah buruknya koordinasi dan manajemen³. Koordinasi merupakan kunci sukses bagi tercapainya keselamatan jalan di suatu negara. Oleh karena itu, fokus utama Pemerintah adalah memastikan penyelenggaraan keselamatan jalan sebagai tanggung jawab bersama yang harus dilaksanakan secara selaras dan terkoordinasi dengan menerapkan prinsip-prinsip orkestra⁴.



³ Rapor kinerja penyelenggaraan keselamatan jalan Indonesia berada di urutan ke-9 dari 10 Negara Asia Tenggara. Untuk koordinasi dan manajemen, Indonesia berada di urutan ke-10 dari 10 negara Asia Tenggara (ADB, 2004).

⁴ Suatu orkestra membutuhkan dirigen yang mampu mengarahkan dan memandu setiap pemain untuk berperan serta dalam penciptaan suatu harmoni.

Penyusunan visi⁵ RUNK Jalan Tahun 2011-2035 menggunakan kata kunci, yaitu: terbaik, Asia Tenggara, dan koordinasi. Guna mendukung visi di atas, aspek-aspek yang harus diakomodasi dalam misi⁶ RUNK Jalan, yaitu: prioritas nasional, mengutamakan keselamatan, serta mensinergikan segala potensi.

Berdasarkan uraian di atas, berikut adalah Visi dan Misi Penyelenggaraan Keselamatan Jalan Indonesia 2011-2035.

Visi :

**“Keselamatan Jalan Terbaik di Asia Tenggara
melalui Penguatan Koordinasi”**

Misi:

1. Mengarusutamakan keselamatan jalan menjadi prioritas nasional;

Setiap pihak menyadari besarnya kerugian ekonomi nasional akibat kecelakaan, untuk itu berkomitmen menjadikan isu keselamatan jalan menjadi pokok bahasan dalam penetapan kebijakan, program dan kegiatan pembangunan.

⁵ Visi dimaknai sebagai pandangan jauh ke depan mengenai cita dan citra yang ingin diwujudkan oleh penyelenggara keselamatan jalan pada masa yang akan datang dan menyatukan komitmen seluruh pemangku kepentingan untuk menjamin kesinambungan.

⁶ Misi dimaknai sesuatu yang harus diemban oleh suatu institusi/organisasi sesuai dengan visinya.



2. Membudayakan penyelenggaraan lalu lintas jalan yang mengutamakan keselamatan;

Semua pihak terlibat aktif dalam mengupayakan pengutamaan keselamatan diseluruh mata rantai penyelenggaraan lalu lintas jalan dan pengguna jalan;

3. Mensinergikan segala potensi guna memaksimalkan kinerja keselamatan jalan;

Pemberdayaan peran Pemerintah, Dunia Usaha, dan Masyarakat untuk menggali sumber daya dalam rangka peningkatan keselamatan nasional. Usaha mensinergikan dimulai dari perencanaan sampai pelaksanaan yang selalu mengacu kepada kebersamaan yang terkoordinasi secara harmonis dan selaras.



D. ARAH

Arah⁷ penyelenggaraan keselamatan jalan Indonesia adalah sebagai berikut:

1. **Formalisasi⁸ dan standarisasi proses penanganan kecelakaan lalu lintas**

Semua proses yang terkait dengan kecelakaan lalu lintas, termasuk proses hukum dan penanganan korban, dibakukan dan menjadi proses publik, serta standarisasi sarana dan prasarana penanganan korban.

2. **Sistem penjaminan bagi penyelesaian kerugian akibat kecelakaan lalu lintas**

Menciptakan sistem penjaminan yang mampu menyelesaikan seluruh biaya dan kerugian, baik berupa kerugian material dan *immaterial* dari korban, serta kerusakan infrastruktur yang diakibatkan oleh kecelakaan lalu lintas jalan.

3. **Pendidikan keselamatan yang terarah⁹ dan penegakan hukum yang berefek jera**

Menjamin terselenggaranya pendidikan keselamatan jalan yang menekankan pada penanaman nilai-nilai keselamatan jalan

⁷ Arah adalah gambaran kondisi akhir yang ingin dicapai pada masa yang akan datang dan bersifat kualitatif.

⁸ Formalisasi berarti pembakuan proses penanganan kecelakaan lalu lintas yang sesuai dengan proses hukum dan penanganan korban yang dibuat menjadi terprosedur, serta transparan sehingga penanganan kecelakaan ditetapkan menjadi proses publik yang dapat diketahui oleh semua pihak yang terlibat, aparat terkait dan masyarakat.

⁹ Pendidikan yang terarah berarti materi yang diberikan sesuai dengan tingkatan pendidikan.



guna menciptakan budaya selamat di jalan. Sedangkan penegakan hukum diarahkan untuk menciptakan efek jera melalui penerapan sanksi administrasi, denda, dan/atau hukuman badan.

4. Penyediaan pendanaan yang berkelanjutan guna peningkatan keselamatan jalan

Menyusun kebijakan dan peraturan pelaksanaan dalam rangka menyediakan sumber dana alternatif yang berasal dari swasta, masyarakat, maupun pengguna jalan untuk menjamin keberlanjutan program-program keselamatan jalan.

5. Pemberian hak mengemudi secara ketat

Memberikan hak mengemudi secara ketat¹⁰ kepada setiap calon pengemudi yang memenuhi syarat pengetahuan, kecakapan dan kesehatan dengan menggunakan prinsip lisensi¹¹.

6. Penyelenggaraan kelembagaan keselamatan jalan yang efektif yang didukung oleh sistem informasi yang akurat

Menerapkan prinsip orkestra dalam penyelenggaraan keselamatan jalan



¹⁰ Yang dimaksud ketat adalah tata cara pemberian hak yang ketat, dan bukan syarat pemberian yang diperketat.

¹¹ Prinsip lisensi merupakan hak negara yang dialihkan kepada anggota masyarakat yang dianggap mampu menerima hak tersebut. Negara berhak mencabut hak yang dialihkan, apabila terbukti terdapat pelanggaran atas penggunaan hak tersebut.

membutuhkan kelembagaan yang efektif¹² guna menjamin koordinasi di antara para pemangku kepentingan dengan didukung oleh sistem informasi sebagai alat bantu pengambilan keputusan yang tepat dan akurat.

7. Penyediaan sarana dan prasarana lalu lintas jalan yang memenuhi standar kelaikan keselamatan

Menyediakan sarana dan prasarana lalu lintas jalan yang memenuhi standar kelaikan sebagai syarat wajib bagi terselenggaranya keselamatan jalan.



¹² Kelembagaan yang efektif adalah terselenggaranya tata laksana dan tata kelola diantara para pemangku kepentingan secara berhasil guna.



E. TARGET

Target Jangka Panjang¹³: Menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas sebesar 80% pada tahun 2035 berbasis data tahun 2010¹⁴ yang diukur berdasarkan tingkat fatalitas per 10.000 kendaraan atau disebut indeks fatalitas per 10.000 kendaraan. Pada tahun 2035, indeks fatalitas yang diinginkan sebesar 0,79.

Target Jangka Panjang penyelenggaraan keselamatan jalan Indonesia ini akan dicapai secara inkremental menjadi target 5 tahunan sebagai berikut:

Tabel 1. Target Penurunan Tingkat Fatalitas

Periode	Sasaran	Indeks fatalitas per 10.000 kendaraan
2010 (<i>baseline</i>)	0%	3,93
2011 – 2015	20%	3,14
2016 – 2020	50%	1,96
2021 – 2025	65%	1,37
2026 – 2030	75%	0,98
2031 – 2035	80%	0,79

RUNK ini juga menggunakan indikator angka kematian per 100.000 populasi dan *case fatality rate* (CFR)¹⁵ sebagai alat untuk mengukur dan

¹³ Sasaran jangka panjang adalah pencapaian pada kurun waktu tertentu yang bersifat kuantitatif. Dalam kaitan dengan penyusunan RUNK Jalan, target jangka panjang adalah suatu pencapaian kuantitatif dalam bentuk penurunan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan pada tahun 2035 (25 tahun).

¹⁴ Berdasarkan data Kepolisian RI pada tahun 2010, korban meninggal 31.234 jiwa. Jumlah kendaraan 79.553.890 berdasar data Statistik Indonesia tahun 2010, sehingga *baseline* pada tahun 2010 untuk indeks fatalitas per 10.000 kendaraan adalah 3,93.

¹⁵ *Case fatality rate* (CFR) adalah tingkat jumlah kematian dibagi jumlah kejadian kecelakaan.

mengevaluasi keberhasilan kinerja keselamatan jalan. Pada Tahun 2010 angka kematian per 100.000 populasi adalah sebesar 13,15¹⁶ dan di targetkan pada tahun 2020 dan 2035 akan menjadi 6,57 (penurunan 50%) dan 2,63 (80%). Nilai CFR pada tahun 2010 sebesar 50,70%, dan ditargetkan pada tahun 2020 dan 2035 menjadi 25,35% (penurunan 50%) dan 10,14% (80%).



¹⁶ Jumlah penduduk Indonesia pada tahun 2010 adalah 237.556.363 jiwa (Sensus Penduduk, BPS, 2010)

F. STRATEGI

Guna memastikan tercapainya target jangka panjang, maka ditetapkan strategi¹⁷ sebagai berikut:

- Penyelarasan arah dan komitmen penyelenggaraan keselamatan jalan melalui penerapan prinsip orkestra yang mengkoordinir lima pilar¹⁸ secara inklusif¹⁹;
- Penyelenggaraan keselamatan jalan menggunakan pendekatan efisiensi biaya melalui tindakan kuratif dan preventif dalam rangka penanganan korban, pencegahan luka, dan pencegahan kecelakaan;
- Pendekatan sistem keselamatan jalan yang mampu mengakomodasi *human error* dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan kecelakaan lalu lintas tidak mengakibatkan kematian dan luka berat.

Untuk memastikan bahwa seluruh aspek dalam penyelenggaraan keselamatan jalan tertangani secara baik, pada level nasional dilakukan pengelompokan aspek keselamatan jalan dalam 5 (lima) pilar yang merupakan penyederhanaan dari



¹⁷ Strategi adalah cara-cara yang tepat untuk mewujudkan tujuan jangka panjang, sedangkan kebijakan adalah suatu alat yang dengan tujuan-tujuan jangka pendek akan tercapai.

¹⁸ Lima pilar merupakan pendekatan yang digunakan oleh WHO dalam penyelenggaraan keselamatan. Prinsip lima pilar ini tidak memisahkan kewenangan dari pemangku kepentingan. Dalam operasionalnya masing-masing pilar akan dijalankan oleh kelompok kerja (pokja) yang anggotanya terdiri dari gabungan kementerian atau lembaga yang terkait dengan keselamatan jalan.

¹⁹ *Mutually inclusive*. Integrasi dari interaksi pilar-pilar keselamatan jalan yang bernilai tambah.

14²⁰ sektor yang mempengaruhi penanganan keselamatan jalan, yaitu:

1. Pilar-1: **Manajemen Keselamatan Jalan**, bertanggung jawab untuk mendorong terselenggaranya koordinasi antarpemangku kepentingan dan terciptanya kemitraan sektoral guna menjamin efektivitas dan keberlanjutan pengembangan dan perencanaan strategi keselamatan jalan pada level nasional, termasuk di dalamnya penetapan target pencapaian dari keselamatan jalan dan melaksanakan evaluasi untuk memastikan penyelenggaraan keselamatan jalan telah dilaksanakan secara efektif dan efisien.
2. Pilar-2: **Jalan yang Berkeselamatan**, bertanggung jawab untuk menyediakan infrastruktur jalan yang berkeselamatan dengan melakukan perbaikan pada tahap perencanaan, desain, konstruksi dan operasional jalan, sehingga infrastruktur jalan yang disediakan mampu mereduksi dan mengakomodir kesalahan dari pengguna jalan.
3. Pilar-3: **Kendaraan yang Berkeselamatan**, bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah mempunyai



²⁰ Empat belas sektor yang mempengaruhi penanganan keselamatan jalan: 1) Koordinasi dan Manajemen Keselamatan; 2) Sistem Data Kecelakaan; 3) Pendanaan Keselamatan jalan; 4) Perencanaan dan perancangan Jalan; 5) Penanganan Daerah Rawan kecelakaan; 6) Pendidikan Lalu lintas bagi Anak-anak; 7) Pelatihan dan Pengujian Pengemudi; 8) Publikasi dan Kampanye Keselamatan; 9) Kelaikan Kendaraan & Standar Keselamatan; 10) Peraturan Lalu lintas; 11) Polisi & Penegakan hukum; 12) Bantuan Kedaruratan ke Korban; 13) Penelitian Keselamatan Jalan; dan 14) Perhitungan Kerugian akibat Kecelakaan.

standar keselamatan yang tinggi, sehingga mampu meminimalisir kejadian kecelakaan yang diakibatkan oleh sistem kendaraan yang tidak berjalan dengan semestinya. Selain itu, kendaraan juga harus mampu melindungi pengguna dan orang yang terlibat kecelakaan untuk tidak bertambah parah, jika menjadi korban kecelakaan.

4. Pilar-4: **Perilaku Pengguna Jalan yang Berkeselamatan**, bertanggung jawab untuk meningkatkan perilaku pengguna jalan dengan mengembangkan program-program yang komprehensif termasuk di dalamnya peningkatan penegakan hukum dan pendidikan.
5. Pilar-5: **Penanganan Korban Pasca Kecelakaan**, bertanggung jawab untuk meningkatkan penanganan tanggap darurat pasca kecelakaan dengan meningkatkan kemampuan pemangku kepentingan terkait, baik dari sisi sistem ketanggapdaruratan maupun penanganan korban termasuk di dalamnya melakukan rehabilitasi jangka panjang untuk korban kecelakaan.

Dalam pelaksanaannya, kelima Pilar menjalankan kewenangannya dengan prinsip *mutually inclusive* atau integrasi dari interaksi pilar-pilar keselamatan jalan yang bernilai tambah.







G. KEBIJAKAN

Menindaklanjuti strategi untuk mencapai target jangka panjang, maka kebijakan-kebijakan yang ditetapkan untuk mencapai target 5 (lima) tahunan sebagaimana di bawah ini:

No	5 tahun ke-1	5 tahun ke-2	5 tahun ke-3	5 tahun ke-4	5 tahun ke-5
1.	Melakukan redefinisi hal-hal yang terkait dengan kecelakaan dan menyusun prosedur penanganan kecelakaan.	Melakukan sosialisasi prosedur penanganan kecelakaan di seluruh Indonesia	Meningkatkan standar prosedur penanganan kecelakaan di seluruh Indonesia	Meningkatkan standar prosedur penanganan kecelakaan di seluruh Indonesia	Meningkatkan standar prosedur penanganan kecelakaan di seluruh Indonesia
2.	Mengembangkan layanan ketanggapdaruratan terpadu untuk penanganan korban & menyediakan <i>one access code</i> .	Meningkatkan kapasitas seluruh pihak yang terlibat ketanggapdaruratan terpadu untuk korban kecelakaan.	Memantapkan kapasitas seluruh pihak yang terlibat ketanggapdaruratan terpadu untuk korban dan rehabilitasi korban kecelakaan	Meningkatkan standar prosedur layanan ketanggapdaruratan terpadu untuk korban kecelakaan.	Meningkatkan standar prosedur layanan ketanggapdaruratan terpadu untuk korban kecelakaan.
3.	Meningkatkan harmonisasi dalam informasi, komunikasi, koordinasi dan kerjasama antar pemangku kepentingan	Memantapkan harmonisasi dalam informasi, komunikasi, koordinasi dan kerjasama antar pemangku kepentingan	Mengembangkan harmonisasi dalam informasi, komunikasi, koordinasi dan kerjasama antar pemangku kepentingan di daerah	Meningkatkan harmonisasi dalam informasi, komunikasi, koordinasi dan kerjasama antar pemangku kepentingan di daerah	Memantapkan harmonisasi dalam informasi, komunikasi, koordinasi dan kerjasama antar pemangku kepentingan di daerah



No	5 tahun ke-1	5 tahun ke-2	5 tahun ke-3	5 tahun ke-4	5 tahun ke-5
4.	Menerapkan jaminan terhadap kerugian korban akibat kecelakaan	Menerapkan asuransi pihak ketiga sebagai syarat utama turun ke jalan.	Menerapkan asuransi pihak ketiga sebagai syarat utama turun ke jalan	Menerapkan asuransi pihak ketiga sebagai syarat utama turun ke jalan	Menerapkan asuransi pihak ketiga sebagai syarat utama turun ke jalan
5.	Menyelenggarakan proses hukum yang lebih sederhana terhadap pelanggaran lalu lintas dengan sanksi administrasi, denda dan/atau hukuman badan	Menyelenggarakan proses hukum yang lebih sederhana terhadap pelanggaran lalu lintas dengan sanksi administrasi, denda dan/atau hukuman badan	Menerapkan proses hukum pelanggaran lalu lintas dengan sanksi administrasi, denda dan/atau hukuman badan	Menerapkan proses hukum pelanggaran lalu lintas dengan sanksi administrasi, denda dan/atau hukuman badan	Menerapkan proses hukum pelanggaran lalu lintas dengan sanksi administrasi, denda dan/atau hukuman badan
6.	Mensinergikan sumber pendanaan keselamatan dari pemerintah, dunia usaha, masyarakat, dan pengguna jalan (<i>road user</i>)	Mensinergikan sumber pendanaan keselamatan dari pemerintah, dunia usaha, masyarakat, dan pengguna jalan (<i>road user</i>)	Mensinergikan sumber pendanaan keselamatan dari pemerintah, dunia usaha, masyarakat, dan pengguna jalan (<i>road user</i>)	Mensinergikan sumber pendanaan keselamatan dari pemerintah, dunia usaha, masyarakat, dan pengguna jalan (<i>road user</i>)	Mensinergikan sumber pendanaan keselamatan dari pemerintah, dunia usaha, masyarakat, dan pengguna jalan (<i>road user</i>)
7.	Menetapkan tata cara yang ketat pemberian hak mengemudi bagi pengemudi yang cakap dan terampil	Menetapkan tata cara yang ketat pemberian hak mengemudi bagi pengemudi yang cakap dan terampil	Menerapkan prinsip lisensi sebagai syarat mengemudi dengan menggunakan SIM berjenjang	Menerapkan prinsip lisensi sebagai syarat mengemudi dengan menggunakan SIM berjenjang	Menerapkan prinsip lisensi sebagai syarat mengemudi dengan menggunakan SIM berjenjang



No	5 tahun ke-1	5 tahun ke-2	5 tahun ke-3	5 tahun ke-4	5 tahun ke-5
8.	Menjamin setiap kendaraan di jalan memenuhi standar keselamatan melalui uji berkala dan uji tipe.	Meningkatkan standar keselamatan bagi setiap kendaraan dengan pembatasan kecepatan dan beban kendaraan	Meningkatkan standar keselamatan bagi setiap kendaraan di jalan khususnya pada angkutan umum	Meningkatkan standar keselamatan bagi setiap kendaraan di jalan dengan pendekatan <i>technobased</i> .	Melakukan pembatasan usia kendaraan dalam rangka meningkatkan standar keselamatan bagi setiap kendaraan di jalan.
9.	Mengurangi risiko keparahan korban dan kejadian kecelakaan yang diakibatkan oleh infrastruktur jalan	Menerapkan prasarana jalan yang memenuhi aspek <i>self-explaining&self-enforcing</i> .	Menerapkan prasarana jalan yang memenuhi prinsip <i>forgiving road</i>	Meningkatkan standar prasarana menuju jaringan jalan yang berkeselamatan	Memantapkan standar prasarana pada jaringan jalan yang berkeselamatan
10.	Mendorong keterlibatan semua pihak dalam komunikasi, informasi dan edukasi (KIE), penelitian keselamatan jalan, serta pengembangan data dan surveilans kecelakaan lalu lintas	Meningkatkan peran serta semua pihak dalam komunikasi, informasi dan edukasi (KIE), meningkatkan kualitas penelitian keselamatan jalan, dan pengembangan sistem informasi kecelakaan lalu lintas sebagai alat bantu pengambilan keputusan yang tepat.	Meningkatkan peran serta semua pihak dalam komunikasi, informasi dan edukasi (KIE), meningkatkan kualitas penelitian keselamatan jalan, dan pengembangan sistem informasi kecelakaan lalu lintas sebagai alat bantu pengambilan keputusan yang tepat.	Meningkatkan peran serta semua pihak dalam komunikasi, informasi dan edukasi (KIE), meningkatkan kualitas penelitian keselamatan jalan, dan pengembangan sistem informasi kecelakaan lalu lintas sebagai alat bantu pengambilan keputusan yang tepat.	Meningkatkan peran serta semua pihak dalam komunikasi, informasi dan edukasi (KIE), meningkatkan kualitas penelitian keselamatan jalan, dan pengembangan sistem informasi kecelakaan lalu lintas sebagai alat bantu pengambilan keputusan yang tepat.



Program dan kegiatan keselamatan jalan disusun dengan menggunakan *framework* keterkaitan antara output dari kegiatan, *intermediate outcome* dari program atau rencana aksi, serta *outcome* dari Pilar. Selanjutnya, *outcome* dari target jangka panjang merupakan gabungan dari *outcome* masing-masing Pilar. Memperhatikan hal tersebut, langkah berikutnya yang harus ditentukan adalah menentukan kontribusi dari masing-masing pilar terhadap penurunan tingkat fatalitas, yang dikuantifikasikan sebagai prioritas atau bobot (prosentase) terhadap *outcome* target jangka panjang.

Dari karakteristik masing-masing pilar dapat disimpulkan bahwa, Pilar ke-1 (Manajemen Keselamatan Jalan) merupakan kontributor utama dalam membangun system keselamatan jalan secara komprehensif. Pilar ke-1 memiliki tanggung jawab untuk menjamin keselarasan penanganan keselamatan jalan dari interaksi keempat Pilar lainnya, sehingga indikator *outcome* dari Pilar ini adalah efektivitas dan keberlanjutan. Berdasarkan karakteristik *outcome* Pilar ke-1 tersebut, *outcome* dari target jangka panjang penanganan keselamatan jalan merupakan gabungan dari *outcome* Pilar ke-2, Pilar ke-3, Pilar ke-4 dan Pilar ke-5.

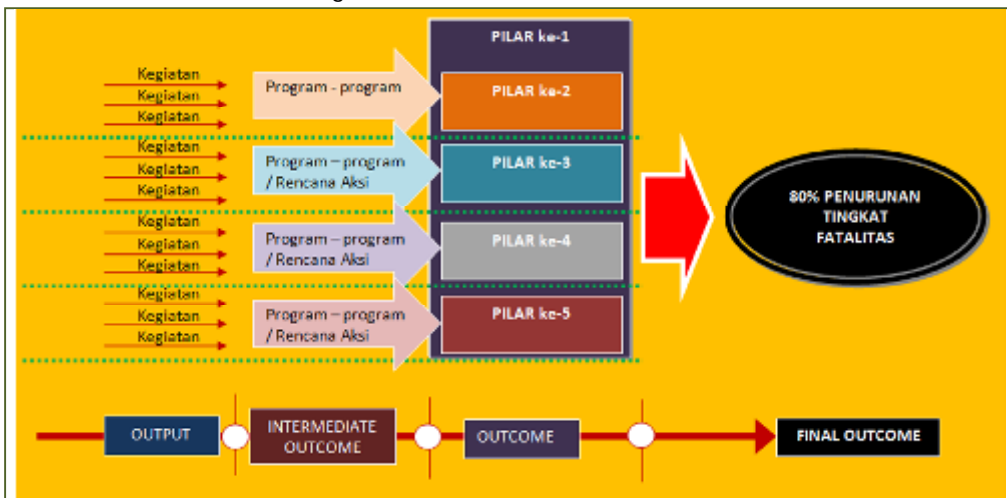
Dengan memperhatikan pendekatan di atas, prioritas atau bobot (prosentase) masing-masing Pilar terhadap *outcome* target jangka panjang menggunakan dasar pertimbangan sebagai berikut:



1. Target jangka panjang penanganan keselamatan jalan adalah penurunan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas dengan memobilisasi semua Pilar dalam rangka penanganan keselamatan secara komprehensif.
2. Distribusi bobot kelima Pilar (Pilar ke-1, Pilar ke-2, Pilar ke-3, Pilar ke-4 dan Pilar ke-5) ditetapkan dengan menggunakan proporsi yang sama untuk masing-masing Pilar.



Secara grafis hubungan antara target *outcome* dan Pilar *outcome* adalah sebagai berikut:



Gambar 1. Hubungan Kegiatan, Program/Rencana Aksi dengan Target

H. PROGRAM DAN KEGIATAN

No	P I L A R	Indikator	Parameter	Base line 2010	Target 5 tahun ke-					LEADING SECTOR	SUPPORTING SECTOR
					1	2	3	4	5		
I.	MANAJEMEN KESELAMATAN JALAN	Terwujudnya pengarusutamaan keselamatan jalan sebagai prioritas nasional	Berhasil/Tidak	n.a							
1.	<u>Penyelarasan dan Koordinasi Keselamatan Jalan</u>	<u>Harmonisasi penyelenggaraan keselamatan jalan</u>	<u>Efektif dan sustainability</u>	n.a						BAPPENAS	KEMEN-HUB, POLRI, KEMEN-PU, KEMEN-KES, KEMEN-KOMINFO, KEMEN-RISTEK, KEMEN-DIKNAS, KEMEN-INDUSTRI, MASYARAKAT
a.	Membentuk forum/lembaga koordinasi program keselamatan	Terbentuknya Lembaga/ forum koordinasi	(Ada/Tidak)		√		Evaluasi				
b.	Menyediakan tata kerja dan tata kelola forum/lembaga koordinasi	Tersedianya pedoman tata kerja & tata kelola	(Ada/Tidak)		√		Evaluasi				
c.	Membentuk kelompok kerja/Pokja penanganan kecelakaan	Terbentuknya kelompok kerja tiap pilar	(Ada/Tidak)		√		Evaluasi				
d.	Menetapkan prioritas dan menjamin efektivitas dan keberlanjutan program-program keselamatan	Terlaksananya program-program keselamatan	(Sudah/Belum)		√	√	√	√	√		
2.	<u>Protokol Kelalulintasan Kendaraan Darurat</u>	<u>Kesediaan seluruh pihak untuk menjalankan protokol</u>	<u>(Berjalan/tidak)</u>	n.a						KEMEN-HUB	POLRI, KEMEN-PU, KEMEN-KES, KEMEN-KOMINFO
a.	Menyusun pedoman kelalu lintasan kendaraan darurat	Tersedianya pedoman kelalu lintasan kendaraan darurat	(Ada/Tidak)		√		Evaluasi				
b.	Menyelenggarakan simulasi dan sosialisasi protokol operasi	Terselenggaranya kegiatan	(Sudah/Belum)		√	√	√	√	√		

No	P I L A R	Indikator	Parameter	Base line 2010	Target 5 tahun ke-					LEADING SECTOR	SUPPORTING SECTOR
					1	2	3	4	5		
3.	<u>Riset Keselamatan Jalan</u>	<u>Temuan riset yang mendukung perbaikan keselamatan serta adanya IRSC dan IRoS</u>	<u>(Implementatif/ Tidak)</u>	n.a						KEMEN-RISTEK	KEMEN-HUB, POLRI, KEMEN-PU, KEMEN-KES MASYARAKAT
a.	Melembagakan tata kelola riset	Tersedianya lembaga riset yang terpadu	(Ada/Tidak)		√	Evaluasi					
b.	Menyelenggarakan Riset Penyebab Kecelakaan	Terselenggaranya riset penyebab kecelakaan	(Sudah/Belum)		√	√	√	√	√		
c.	Menyelenggarakan riset yang sesuai dengan kebutuhan keselamatan jalan	Terselenggaranya riset yang sesuai kebutuhan	(Sudah/Belum)		√	√	√	√	√		
4.	<u>Surveillance Injury dan Sistem Informasi Terpadu</u>	<u>Informasi yang akurat bagi perencanaan dan pengambilan keputusan</u>	<u>(Mendukung/Tidak)</u>	n.a						POLRI	KEMEN-HUB, KEMEN-PU, KEMEN-KES, ASURANSI, KEMEN-KOMINFO, DUNIA USAHA
a.	Mengumpulkan dan mengembangkan struktur data kecelakaan (data penyebab kecelakaan, data korban kecelakaan, data surveilans)	Tersedianya struktur dan jenis data yang dibutuhkan	(Ada/Tidak)		√						
b.	Mengkonsolidasikan data kecelakaan dari berbagai pihak	Tersedianya data terpadu	(Ada/Tidak)			√	√	√	√		
c.	Mengembangkan sistem informasi manajemen keselamatan	Tersedianya sistem informasi manajemen keselamatan	(Ada/Tidak)			√	√	√	√		
d.	Mendiseminasikan laporan tahunan kecelakaan	Terselenggaranya diseminasi informasi kecelakaan	(Sudah/Belum)			√	√	√	√		

No	PILAR	Indikator	Parameter	Base line 2010	Target 5 tahun ke-					LEADING SECTOR	SUPPORTING SECTOR
					1	2	3	4	5		
	e. Memberikan kemudahan publik untuk mengakses data	Pengembangan pusat data dan informasi (fisik dan virtual)	(Sudah/Belum)			√	√	√	√		
5.	<u>Dana Keselamatan Jalan</u>	<u>Efektivitas dan efisiensi Penggunaan dana keselamatan</u>	<u>(Optimal/Tidak)</u>	n.a						BAPPENAS	KEMEN-KEU, KEMEN-HUB, POLRI, KEMEN-PU, KEMEN-KES, KEMEN-KOMINFO, KEMEN-RISTEK, KEMEN-DIKNAS, KEMEN-INDUSTRI, ASURANSI, DUNIA USAHA, MASYARAKAT
	a. Menyelenggarakan lembaga dana keselamatan jalan	Tersedianya lembaga pengelola dana keselamatan	(Ada/Tidak)			√	√				
	b. Menjamin ketersediaan dana keselamatan jalan	Tersedianya sumber-sumber pendanaan	(Ada/Tidak)			50%	60%	75%	100%		
6.	<u>Kemitraan Keselamatan Jalan</u>	<u>Peningkatan proporsi dana yang dikelola oleh kemitraan</u>	<u>(% kebutuhan total dana keselamatan)</u>	n.a		20%	25%	35%	50%	BAPPENAS	KEMEN-HUB, POLRI, KEMEN-PU, KEMEN-KES, KEMEN-KEU, KEMEN-KOMINFO, KEMEN-RISTEK, KEMEN-DIKNAS, KEMEN-INDUSTRI, MITRA (MISAL: GRSI/GRSP)
	a. Menyusun pedoman pengaturan kemitraan dengan dunia usaha dan masyarakat	Tersedianya pedoman pengaturan	(Ada/Tidak)			√		evaluasi			
	b. Menyelenggarakan inisiatif kemitraan keselamatan jalan	Terselenggaranya inisiatif kemitraan	Jumlah mitra aktif			10 dalam 10 th	20 dalam 15 th	30 dalam 20 th	40 dalam 25 th		
7.	<u>Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum</u>	<u>Penurunan jumlah korban kecelakaan angkutan umum</u>	<u>(% penurunan jumlah korban)</u>	n.a		30%	50%	65%	75%	KEMEN-HUB	KEMEN-NAKER, PEMDA, ORGANDA, SBAJ, ASURANSI
	a. Pengusahaan angkutan umum yang berkeselamatan	Jumlah perusahaan angkutan umum yang berpartisipasi	% partisipasi			50%	60%	75%	100%		
	b. Keselamatan awak angkutan umum	Terciptanya penjaminan awak yang memadai	(Ada/Tidak)			50%	60%	75%	100%		
8.	<u>Penyempurnaan Regulasi Keselamatan Jalan</u>	<u>Regulasi yang tanggap terhadap keselamatan jalan</u>	<u>% masalah mendasar yang terselesaikan</u>	n.a	20%	40%	60%	80%	100%	KEMEN-HUB	BAPPENAS, POLRI, KEMEN-PU, KEMEN-KES,

No	P I L A R	Indikator	Parameter	Base line 2010	Target 5 tahun ke-					LEADING SECTOR	SUPPORTING SECTOR
					1	2	3	4	5		
	a. Mereview dan membuat peraturan lalu lintas baru yang mengakomodir aspek keselamatan	Tersedianya peraturan yang mendukung peningkatan keselamatan	(Ada/Tidak)		√	√	√	√	√		KEMEN-KOMINFO, KEMEN-RISTEK, KEMEN-DIKNAS, KEMEN-INDUSTRI, PEMDA, MASYARAKAT
	b. Mensosialisasikan peraturan lalu lintas yang disempurnakan dan baru	Terselenggaranya sosialisasi	(Sudah/belum)		√	√	√	√	√		
II.	JALAN YANG BERKESELAMATAN	Forgiving Road	Jalan yang mampu menekan tingkat fatalitas	n.a	30%	50%	65%	75%	80%	KEMEN-PU	KEMEN-HUB, PEMDA
1.	Badan Jalan yang Berkeselamatan	Terpenuhinya badan jalan yang berkeselamatan	Jalan lebih selamat	n.a							
a.	Menyediakan tata laksana perbaikan badan jalan terkait kelaikan keselamatan	Tersedianya pedoman pemeliharaan jalan terkait keselamatan	(Ada/Tidak)		√ evaluasi						
b.	Melaksanakan penutupan lubang jalan (potholes)	Respon penanganan lubang jalan	Waktu tanggap		7x 24 jam	5 x 24 jam	3 x 24 jam	2 x 24 jam	1 x 24 jam		
c.	Melaksanakan perbaikan adanya genangan air	Respon penanganan/ perbaikan drainase	Waktu tanggap		7x 24 jam	5 x 24 jam	3 x 24 jam	2 x 24 jam	1 x 24 jam		
d.	Melaksanakan penanganan jalan licin	Respon penanganan jalan licin	Waktu tanggap		7x 24 jam	5 x 24 jam	3 x 24 jam	2 x 24 jam	2 x 24 jam		
e.	Melaksanakan perbaikan bahu jalan	Terselenggaranya peningkatan manfaat bahu jalan	Minimum % pemanfaatan		40%	60%	75%	85%	90%		

No	PILAR	Indikator	Parameter	Base line 2010	Target 5 tahun ke-					LEADING SECTOR	SUPPORTING SECTOR
					1	2	3	4	5		
2.	Perencanaan dan pelaksanaan pekerjaan jalan (termasuk perlengkapan jalan) yang berkeselamatan	Meningkatkan <i>self explaining</i>	Jalan lebih selamat	n.a						KEMEN-PU	KEMEN-HUB, POLRI, PEMDA
a.	Menyediakan tata laksana perencanaan jalan yang berkeselamatan	Tersedianya pedoman perencanaan	(Ada/Tidak)		√		Evaluasi				
b.	Menyediakan tata laksana pelaksanaan pekerjaan jalan yang berkeselamatan	Tersedianya pedoman pelaksanaan	(Ada/Tidak)		√		Evaluasi				
c.	Melaksanakan perencanaan jalan yang berkeselamatan, dari tahap planning sampai dengan <i>detailed design</i>	Terlaksananya perencanaan jalan	Minimum % pemenuhan		30 %	50%	80%	100%	100%		
d.	Melaksanakan pekerjaan jalan yang berkeselamatan	Terlaksananya pekerjaan jalan	Minimum % pemenuhan		50%	100%	100%	100%	100%		
e.	Melaksanakan inspeksi keselamatan jalan	Terlaksananya inspeksi	Minimum % pemenuhan		30%	50%	80%	100%	100%		
f.	Melaksanakan inventarisasi dan investigasi lokasi rawan kecelakaan	Terlaksananya investigasi	Minimum % pemenuhan		30%	50%	80%	100%	100%		
g.	Melaksanakan perbaikan lokasi rawan kecelakaan	Terlaksananya perbaikan	Minimum % pemenuhan		30%	50%	80%	100%	100%		
h.	Menyelenggarakan manajemen kecepatan, termasuk traffic	Terselenggaranya manajemen kecepatan	Minimum % pemenuhan		60%	100%	100%	100%	100%		

No	PILAR	Indikator	Parameter	Base line 2010	Target 5 tahun ke-					LEADING SECTOR	SUPPORTING SECTOR
					1	2	3	4	5		
	calming										
	i. Menunjang tindak kedaruratan akibat kecelakaan lalu lintas dan bencana	Terlaksananya penunjang kedaruratan	Minimum % pemenuhan		30%	50%	75%	85%	100%		
3.	<u>Menyelenggarakan peningkatan standar kelaikan jalan yang berkeselamatan</u>	<u>Meningkatnya <i>self enforcing</i></u>	<u>Jalan lebih selamat</u>	n.a						KEMEN-PU	KEMEN-HUB, PEMDA
	a. Menyediakan standar kelaikan jalan yang berkeselamatan	Tersedianya standar	(Ada/Tidak)		√		evaluasi				
	b. Menyediakan pedoman manajemen penyelenggaraan jalan yang berkeselamatan	Tersedianya pedoman	(Ada/Tidak)		√		evaluasi				
	c. Menerapkan manajemen penyelenggaraan jalan yang berkeselamatan	Terlaksananya manajemen penyelenggaraan jalan	Minimum % pemenuhan			60%	75%	90%	100%		
4.	<u>Lingkungan jalan yang berkeselamatan</u>	<u>Meningkatnya lingkungan jalan yang berkeselamatan</u>	<u>Jalan lebih selamat</u>	n.a						KEMEN-PU	KEMEN-HUB, KEMEN-DAGRI, KEMEN-LH
	a. Menyediakan tata laksana penertiban dan penataan lingkungan jalan terkait keselamatan	Tersedianya pedoman jalan	(Ada/Tidak)		√		evaluasi				
	b. Mengendalikan fungsi ruang tepi jalan	Terselenggaranya pengendalian fungsi ruang tepi jalan	Minimum % terkendali		40%	60%	70%	80%	100%		
	c. Mengendalikan kegiatan tepi jalan	Terselenggaranya pengendalian	Minimum %		40%	60%	80%	100%	100%		

No	PILAR	Indikator	Parameter	Base line 2010	Target 5 tahun ke-					LEADING SECTOR	SUPPORTING SECTOR
					1	2	3	4	5		
		kegiatan tepi jalan	terkendali								
	d. Menyediakan fasilitas pejalan kaki termasuk pelindung pejalan kaki dengan pagar (<i>fencing</i>)	Tersedianya fasilitas pejalan kaki	Minimum % perlindungan		30%	40%	60%	80%	100%		
III.	KENDARAAN YANG BERKESELAMATAN	Kendaraan yang mampu menekan fatalitas	Terpenuhinya kelengkapan keselamatan dalam kendaraan	n.a	30%	50%	65%	75%	80%		
	1. Kepatuhan Pengoperasian Kendaraan	Terpenuhinya ketertiban operasi lalu lintas	Minimum % kepatuhan	n.a	30%	50%	65%	75%	80%	POLRI	KEMEN-HUB
	a. Menyelenggarakan inspeksi kepatuhan pengoperasian kendaraan bermotor	Terselenggaranya inspeksi pengoperasian	(Sudah/Belum)		√	√	√	√	√		
	b. Menyelenggarakan inspeksi kepatuhan - pemasangan - perlengkapan keselamatan (<i>Safety belt</i> , helm, alat perlindungan anak, <i>air bag</i>)	Terselenggaranya inspeksi pemasangan	(Sudah/Belum)		√	√	√	√	√		
	2. Penyelenggaraan dan Perbaikan Prosedur Uji Berkala dan Uji Tipe	Kelaikan kendaraan di jalan	Tingkat kepatuhan	n.a	60%	70%	80%	90%	100%	KEMEN-HUB	KEMEN-INDUSTRI, POLRI, PEMDA
	a. Memperbaiki prosedur dan manual uji berkala dan uji tipe	Tersedianya prosedur dan manual	(Ada/Tidak)		√	evaluasi					
	b. Mengembangkan sistem pengujian <i>techno-based</i>	Tersedianya sistem pengujian <i>techno-based</i>	(Ada/Tidak)						√		

No	PILAR	Indikator	Parameter	Base line 2010	Target 5 tahun ke-					LEADING SECTOR	SUPPORTING SECTOR
					1	2	3	4	5		
	c. Mengevaluasi sistem pengujian berkala dan uji tipe (SDM, penyelenggaraan, infrastruktur, pendataan system informasi, penerapan sistem akreditasi)	Terlaksananya kegiatan evaluasi	(Sudah/Belum)		√	√	√	√	√		
	d. Menyelenggarakan pemeriksaan kendaraan di jalan	Terselenggaranya pemeriksaan kendaraan di jalan	Minimum % terlaksananya pemeriksaan		10%	15%	20%	25%	25%		
3.	<u>Pembatasan Kecepatan Kendaraan</u>	<u>Mengurangi kecepatan saat tabrakan</u>	<u>Minimum % pengurangan fatalitas</u>	n.a		20%	30%	40%	50%	KEMEN-HUB	KEMEN-RISTEK, POLRI, PEMDA
	a. Menetapkan batas kecepatan	Tersedianya pedoman batas kecepatan sesuai dengan desain teknis jalan	(Ada/Tidak)			√					
	b. Menetapkan prosedur penanganan pelanggaran kecepatan	Tersedianya prosedur penanganan	(Ada/Tidak)			√					
	c. Menyediakan teknologi penegakan hukum;	Tersedianya teknologi penegakan hukum	(Ada/Tidak)			√					
	d. Menetapkan sistem denda	Tersedianya regulasi yang memayungi sistem denda	(Ada/Tidak)			√	√	√	√		
4.	<u>Penanganan Overloading</u>	<u>Pengendalian muatan lebih</u>	<u>Minimum % pelanggaran muatan</u>	n.a		30%	20%	10%	0	KEMEN-HUB	KEMEN-PU, POLRI, KEMEN-KOMINFO, BAPPENAS, KEMEN-RISTEK, PEMDA,
	a. Melibatkan (Partisipasi) masyarakat dalam gerakan <i>Say No</i>	Terselenggaranya Partisipasi masyarakat dalam gerakan <i>Say No</i>	(Ada/Tidak)			√	√	√	√		

No	PILAR	Indikator	Parameter	Base line 2010	Target 5 tahun ke-					LEADING SECTOR	SUPPORTING SECTOR
					1	2	3	4	5		
	<i>to Overloading</i>	<i>to Overloading</i>									MASYARAKAT
	b. Menyelenggarakan <i>good governance</i> penanganan <i>overloading</i>	Terselenggaranya <i>good governance</i> penanganan <i>overloading</i>	Maksimal % pelanggaran muatan tidak tertangkap			30%	25%	15%	5%		
	c. Menyempurnakan fungsi jembatan timbang	Terselenggaranya layanan jembatan timbang secara efektif	(Sudah/Belum)			√	√	√	√		
	d. Menerapkan <i>Intellegent Transportation System</i> (ITS) di bidang angkutan barang	Tersedianya ITS angkutan barang	(Ada/Tidak)				√	√	√		
5.	<u>Penghapusan Kendaraan (<i>scrapping</i>)</u>	<u>Menekan kendaraan tua/tidak terpelihara turun ke jalan</u>	<u>% keterlibatan kendaraan tua/tidak terpelihara dalam kecelakaan</u>	n.a					5%	KEMEN-HUB	KEMEN-INDUSTRI, PEMDA
6.	<u>Standar Keselamatan Kendaraan Angkutan Umum</u>	<u>Kendaraan yang memenuhi standar keselamatan</u>	<u>% kendaraan angkutan umum yang tidak memenuhi standar</u>	n.a			10%	5%	0%	KEMEN-HUB	POLRI, KEMEN-INDUSTRI
7.	<u>Penyempurnaan Prosedur Uji Tipe bagi Kendaraan Bermotor yang diimpor dalam Keadaan Bukan Baru dan Modifikasi</u>	<u>Kendaraan impor dan modifikasi yang lolos uji tipe</u>	<u>% kendaraan impor dan modifikasi yang tidak lolos uji tipe</u>	n.a			10%	5%	0%	KEMEN-HUB	KEMEN-INDUSTRI
8.	<u>Pengembangan Riset dan Desain Kendaraan Bermotor</u>	<u>Desain kendaraan yang berkeselamatan</u>	<u>% jenis/tipe kendaraan bermotor yang berbahaya</u>	n.a				10%	0%	KEMEN-RISTEK	KEMEN-HUB

No	P I L A R	Indikator	Parameter	Base line 2010	Target 5 tahun ke-					LEADING SECTOR	SUPPORTING SECTOR
					1	2	3	4	5		
IV.	PERILAKU PENGGUNA JALAN YANG BERKESELAMATAN	Terpenuhinya syarat kecakapan dan kesehatan pengguna kendaraan	Perilaku pengguna yang menekan fatalitas	n.a	30%	50%	65%	75%	80%		
1.	Pemeriksaan Kondisi Pengemudi	Kecelakaan yang disebabkan oleh faktor kondisi pengemudi	% kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh faktor kondisi pengemudi	n.a	20%	40%	55%	65%	70%	POLRI	KEMEN-KES
a.	Menetapkan standar kesehatan pengemudi (batasan umur; penyakit risti/cacat bawaan; kebutuhan alat bantu; perilaku tidak sehat; pikun; dll)	Tersedianya standar kesehatan pengemudi	(Ada/Tidak)		√	evaluasi					
b.	Menyelenggarakan pemeriksaan standar kesehatan pengemudi saat mendapatkan SIM	Terselenggaranya pemeriksaan standar kesehatan pengemudi saat mendapatkan SIM	(Sudah/Belum)		√	√	√	√	√		
c.	Menyelenggarakan pemeriksaan kesehatan secara berkala	Terselenggaranya pemeriksaan kesehatan secara berkala	(Ada/Tidak)		√	√	√	√	√		
d.	Menyelenggarakan patroli perilaku yang membahayakan keselamatan	Terselenggaranya patroli perilaku yang membahayakan keselamatan	(Ada/Tidak)		√	√	√	√	√		
e.	Mengatur pembatasan hak mengemudi yang terkait faktor kondisi pengemudi	Tersedianya pengaturan mengenai hak mengemudi	(Ada/Tidak)		√	√	√	√	√		

No	P I L A R	Indikator	Parameter	Base line 2010	Target 5 tahun ke-					LEADING SECTOR	SUPPORTING SECTOR
					1	2	3	4	5		
2.	<u>Peningkatan Sarana dan Prasarana Sistem Uji SIM</u>	<u>Peningkatan kecakapan pengemudi</u>	(Ada/tidak)	n.a						POLRI	KEMEN-HUB, KEMEN-RISTEK, PEMDA, MASYARAKAT, DUNIA USAHA
a.	Meningkatkan kualitas materi uji SIM	Perbaiki materi uji	(Ada/Tidak)		√						
b.	Meningkatkan kualitas dan kuantitas instruktur penguji SIM	Perbaiki kualitas dan kuantitas instruktur penguji SIM	(Ada/Tidak)		√						
c.	Menyediakan fasilitas pendidikan pengemudi	Tersedianya fasilitas pendidikan pengemudi	(Ada/Tidak)		√	√					
d.	Menerapkan SIM elektronik	Terselenggaranya SIM elektronik	(Sudah/Belum)			√	√	√	√		
3.	<u>Penyempurnaan Prosedur Uji SIM</u>	<u>Peningkatan kecakapan pengemudi</u>	(Ada/tidak)	n.a						POLRI	KEMEN-KUMHAM
a.	Menetapkan penjenjangan SIM	Tersedianya regulasi penjenjangan SIM	(Ada/Tidak)			√	√	√	√		
b.	Menerapkan <i>Demerit Point System</i>	Terselenggaranya demerit point system	(Sudah/Belum)			√	√	√	√		
4.	<u>Pembinaan Teknis Sekolah Mengemudi</u>	<u>Peningkatan Kecakapan pengemudi</u>	(Ada/tidak)	n.a						POLRI	KEMEN-HUB, KEMEN-NAKER, PEMDA
a.	Menyelenggarakan Akreditasi Sekolah Mengemudi	Terselenggaranya Akreditasi Sekolah Mengemudi	(Ada/Tidak)			√	√	√	√		
b.	Menetapkan standar pembinaan teknis sekolah mengemudi	Tersedianya standar pembinaan teknis sekolah mengemudi	(Sudah/Belum)			√					
c.	Menyelenggarakan pelatihan SDM Sekolah Mengemudi	Terselenggaranya pelatihan SDM Sekolah Mengemudi	(Sudah/Belum)			√	√	√	√		

No	PILAR	Indikator	Parameter	Base line 2010	Target 5 tahun ke-					LEADING SECTOR	SUPPORTING SECTOR
					1	2	3	4	5		
	d. Menjamin terselenggaranya sekolah mengemudi	Terselenggarakannya sekolah mengemudi	(Sudah/Belum)			√	√	√	√		
5.	<u>Penanganan Terhadap 5 Faktor Risiko Utama Plus</u>	<u>Penurunan fatalitas korban kecelakaan yang diakibatkan ketidakpatuhan</u>	<u>% penurunan fatalitas korban kecelakaan</u>	n.a	30%	50%	65%	75%	80%	POLRI/PPNS	KEMEN-KUMHAM, KEMEN-HUB, PEMDA
a.	Menegakkan hukum bagi pelanggar penggunaan helm bagi pengguna sepeda motor	Fatalitas korban kecelakaan akibat kepatuhan penggunaan helm	% penurunan fatalitas korban kecelakaan		40%	60%	75%	85%	95%		
b.	Menegakkan hukum bagi pelanggar penggunaan sabuk keselamatan	Fatalitas korban kecelakaan akibat kepatuhan penggunaan sabuk keselamatan	% penurunan fatalitas korban kecelakaan		40%	60%	75%	85%	95%		
c.	Menegakkan hukum bagi pelanggar batas kecepatan	Fatalitas korban kecelakaan akibat kepatuhan pada batas kecepatan	% penurunan fatalitas korban kecelakaan		45%	60%	75%	85%	90%		
d.	Menegakkan hukum bagi pelanggar yang mengemudi dalam keadaan mabuk	Fatalitas korban kecelakaan akibat pengemudi yang mabuk	% penurunan fatalitas korban kecelakaan		45%	60%	75%	85%	90%		
e.	Menegakkan hukum bagi pelanggar penggunaan alat keselamatan yang diperuntukkan pengguna jalan rentan	Fatalitas korban kecelakaan akibat penggunaan alat keselamatan yang diperuntukkan bagi pengguna jalan rentan	% penurunan fatalitas korban kecelakaan		50%	60%	70%	80%	85%		
f.	Menegakkan hukum bagi pelanggar penggunaan telepon seluler	Penurunan fatalitas korban kecelakaan akibat kepatuhan penggunaan helm	% penurunan fatalitas korban kecelakaan		50%	60%	70%	80%	85%		

No	P I L A R	Indikator	Parameter	Base line 2010	Target 5 tahun ke-					LEADING SECTOR	SUPPORTING SECTOR
					1	2	3	4	5		
6.	Penggunaan Elektronik Penegakan Hukum	Kemudahan pencatatan dan penindakan bagi pelanggar hukum	(Sudah/Belum)	n.a						POLRI	KEMEN-KUMHAM, KEMEN-RISTEK
7.	Pendidikan Formal dan Informal Keselamatan Jalan	Terselenggaranya edukasi keselamatan jalan	(Sudah/Belum)	n.a						KEMEN-DIKNAS	POLRI, KEMEN-HUB, KEMEN-NAKER
8.	Kampanye Keselamatan : 1) 5 faktor risiko utama plus (helm, sabuk keselamatan, <i>speeding</i> , mabuk, penggunaan telepon seluler, pengguna jalan rentan); 2) Perilaku sehat di jalan	Terselenggaranya Kampanye 5 faktor risiko utama plus	(Sudah/Belum)	n.a						KEMEN-HUB	POLRI, KEMEN-DIKNAS, KEMEN-KES, KEMEN-DAGRI, KEMEN-AGAMA, MASYARAKAT, DUNIA USAHA, PEMDA
V. PENANGANAN KORBAN PASCA KECELAKAAN		Tersedianya penanganan kedaruratan yang efektif	% Penurunan fatalitas korban kecelakaan	n.a	• 30%	• 50%	• 65%	• 75%	• 80%		
1.	Sistem Layanan Gawat Darurat Terpadu	Mengoptimalkan <i>golden moment</i> dalam penanganan korban kecelakaan	% Penanganan korban kecelakaan yang mampu menekan fatalitas	n.a	• 20%	• 40%	• 55%	• 65%	• 70%	KEMEN-KES	POLRI, KEMEN-HUB, KEMEN-PU, PEMDA, MASYARAKAT
a.	Menyediakan pos gawat darurat terpadu (<i>Public Safety Center</i>)	Tersedianya PSC	(Sudah/Belum)		√	√	√	√	√		
b.	Menyediakan tenaga medis yang kompeten	Tersedianya tenaga medis yang kompeten	(Sudah/Belum)		√	√	√	√	√		
c.	Menetapkan Standar Prosedur Operasional (SPO) kegawatdaruratan protokol kecelakaan	Tersedianya SPO kegawatdaruratan protokol kecelakaan	(Ada/Tidak)		√		evaluasi				

No	P I L A R	Indikator	Parameter	Base line 2010	Target 5 tahun ke-					LEADING SECTOR	SUPPORTING SECTOR
					1	2	3	4	5		
d.	Menyediakan tenaga awam terlatih untuk P3K	Tersedianya tenaga awam terlatih untuk P3K	(Sudah/Belum)			√	√	√	√		
e.	Menyelenggarakan ujicoba ketanggapdaruratan kecelakaan.	Terselenggaranya ujicoba ketanggapdaruratan kecelakaan	(Sudah/Belum)		√		√				
2.	<u>Sistem Komunikasi Gawat Darurat One access code (Nomor Darurat)</u>	<u>One access code yang mudah diingat dan diakses</u>	<u>% percepatan penanganan korban kecelakaan</u>	n.a						KEMEN-INFO	KEMEN-KES, POLRI, KEMEN-HUB, KEMEN-PU, DUNIA USAHA, MASYARAKAT
a.	Menetapkan one access code	Tersedianya satu hotline service center	(Ada/Tidak)		√						
b.	Memastikan one access code menjadi bagian dari protokol penanganan kecelakaan yang dihapal oleh masyarakat	One access code menjadi public awareness apabila mengetahui kecelakaan	Sudah/belum			√	√	√	√		
3.	<u>Penjaminan Korban Kecelakaan yang Dirawat di Rumah Sakit Rujukan</u>	<u>Setiap korban kecelakaan dijamin memperoleh penanganan yang optimal di RS</u>	<u>% penurunan fatalitas korban</u>	n.a						KEMEN-KEU	KEMEN-KES, POLRI, ASURANSI, PEMDA
a.	Mengembangkan sistem rujukan berjenjang dari fasilitas kesehatan primer sampai tersier	Tersedianya sistem rujukan	(Ada/Tidak)			√					
b.	Menetapkan aturan mengenai penjaminan atas penanganan korban di rumah sakit	Tersedianya aturan	(Ada/Tidak)			√					
c.	Memastikan skema penjaminan dapat diterima dan dilaksanakan oleh semua pihak (asuransi,	Tersedianya jaminan biaya pengobatan kepada korban	(Sudah /belum)			√	√	√	√		

No	PILAR	Indikator	Parameter	Base line 2010	Target 5 tahun ke-					LEADING SECTOR	SUPPORTING SECTOR
					1	2	3	4	5		
	rumah sakit dan pengendara yang turun ke jalan)	kecelakaan lalu lintas									
4.	<u>Asuransi Pihak Ketiga</u>	<u>Terselenggaranya asuransi pihak ketiga</u>	<u>(Sudah/Belum)</u>	n.a						KEMEN-KEU	ASURANSI
5.	<u>Pengalokasian Sebagian Premi Asuransi untuk Dana Keselamatan Jalan</u>	<u>Tersedianya dana keselamatan jalan yang bersumber dari premi asuransi kecelakaan</u>	<u>(Sudah/Belum)</u>	n.a						BAPPENAS	KEMEN-KEU, ASURANSI
6.	<u>Program Rehabilitasi Pasca Kecelakaan</u>	<u>Terselenggaranya program rehabilitasi pasca kecelakaan</u>	<u>(Sudah/Belum)</u>	n.a						KEMEN-KES	KEMEN-SOS, PEMDA, MASYARAKAT
7.	<u>Riset Penanganan Korban Kecelakaan</u>	<u>Temuan riset yang mendukung perbaikan penanganan korban kecelakaan</u>	<u>(Implementatif/Tidak)</u>	n.a						KEMEN-KES	MASYARAKAT, PERGURUAN TINGGI

Catatan: Rencana Aksi/Program (Nomor) dan Nama Kegiatan (huruf)

I. PENUTUP

RUNK Jalan sebagai dokumen perencanaan mempunyai kedudukan strategis dalam mendukung pelaksanaan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Oleh sebab itu RUNK Jalan ini dapat menjadi rujukan dan pedoman dalam menetapkan kebijakan dan program yang dijalankan dalam penyelenggaraan keselamatan jalan secara nasional saat ini dan kedepan.

Dengan visi, misi, arah dan target yang jelas serta telah disepakati bersama, RUNK Jalan ini tidak akan berarti tanpa tindak lanjut dan langkah nyata yang segera dari semua pemangku kepentingan yang terlibat dalam penyelenggaraan keselamatan jalan secara nasional. Untuk itu proses diseminasi dan sosialisasi dari dokumen ini sebagai salah satu bentuk partisipasi aktif dari semua pemangku kepentingan harus terus dilakukan guna lebih menjelaskan maksud dan tujuan dari penyelenggaraan keselamatan jalan secara nasional kedepan.

Penyusunan RUNK Jalan didasarkan pada arah penyelenggaraan yang telah ditetapkan sebagai cita-cita pencapaian ke depan. Arah ditetapkan sebagai kondisi akhir yang ingin dicapai pada masa yang akan datang dan bersifat kualitatif. Apabila terjadi perubahan yang mendasar pada arah penyelenggaraan yang telah ditetapkan, maka hasil rencana penyelenggaraan depan juga perlu disesuaikan kembali. Secara berkala, RUNK Jalan perlu dilakukan pengkajian kembali, minimal setiap 5 (lima) tahun sekali, agar RUNK Jalan selalu dapat sesuai dengan perkembangan zaman.

Langkah-langkah yang perlu dilakukan apabila terjadi perubahan arah penyelenggaraan, meliputi:

1. Mengidentifikasi target, strategi dan kebijakan yang dipengaruhi oleh perubahan arah penyelenggaraan tersebut;



2. Merevisi target dan kebijakan yang dipengaruhi oleh perubahan arah penyelenggaraan tersebut dan menyusun kembali target, strategi dan kebijakan sesuai dengan perubahan arah penyelenggaraan yang baru.

Apabila perubahan terjadi pada bagian yang strukturnya lebih rendah lagi, maka perubahan yang dilakukan meliputi bagian yang berada dalam lingkup materi yang berubah, sehingga perubahan hanya dilakukan pada bagian-bagian yang saling terkait.



J. DAFTAR ISTILAH

ADB	: <i>Asian Development Bank</i>
BAPPENAS	: Badan Perencanaan Pembangunan Nasional
CFR	: <i>Case Fatality Rate</i>
DoA	: <i>Decade of Action</i>
IRoS	: <i>Indonesia Road Safety Research</i>
IRSC	: <i>Indonesian Road Safety Centre</i>
ITS	: <i>Intellegent Transportation System</i>
KEMEN-DAGRI	: Kementerian Dalam Negeri
KEMEN-DIKNAS	: Kementerian Pendidikan Nasional
KEMEN-HUB	: Kementerian Perhubungan
KEMEN-INDUSTRI	: Kementerian Perindustrian
KEMEN-KES	: Kementerian Kesehatan
KEMEN-KEU	: Kementerian Keuangan
KEMEN-KOMINFO	: Kementerian Komunikasi dan Informatika
KEMEN-KUMHAM	: Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia
KEMEN-LH	: Kementerian Lingkungan Hidup
KEMEN-NAKER	: Kementerian Tenaga Kerja
KEMEN-PU	: Kementerian Pekerjaan Umum
KEMEN-RISTEK	: Kementerian Riset dan Teknologi
P3K	: Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan
PDB	: Produk Domestik Bruto
PEMDA	: Pemerintah Daerah



POLRI	: Kepolisian Republik Indonesia
PSC	: <i>Public Safety Centre</i>
RS	: Rumah Sakit
RUNK Jalan	: Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan
SDM	: Sumber Daya Manusia
SIM	: Surat Izin Mengemudi
SPO	: Standar Prosedur Operasional
UU	: Undang-Undang
WHO	: <i>World Health Organization</i>



CATATAN

