

TARGET *ZERO ACCIDENT* MELALUI RENCANA UMUM NASIONAL KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Nurwachid Putrayana

Ringkasan Eksekutif

Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) merupakan dokumen perencanaan yang disusun untuk mengurangi jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas serta menurunkan tingkat fatalitas pada kecelakaan lalu lintas. Dalam dokumen RUNK LLAJ terdapat 5 pilar keselamatan yang saling terkait dimana masing-masing pilar memiliki penanggung jawab. Kelima pilar tersebut diantaranya adalah 1) Sistem yang Berkeselamatan; 2) Jalan yang Berkeselamatan; 3) Kendaraan yang Berkeselamatan; 4) Pengguna Jalan yang Berkeselamatan; 5) Penanganan Korban Kecelakaan. Untuk mencapai sasaran serta target jangka panjang RUNK LLAJ, maka kebijakan-kebijakan utama perlu untuk ditempuh.

Kata kunci: RUNK LLAJ, kecelakaan, pilar

Pendahuluan

Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) merupakan dokumen perencanaan keselamatan Pemerintah dalam bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang disusun untuk periode 20 tahun, sehingga RUNK LLAJ yang ditetapkan pada tahun 2022 melalui Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 akan berlaku sampai dengan tahun 2040. Tujuan utama disusunnya RUNK LLAJ adalah untuk mengurangi jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas serta menurunkan tingkat fatalitas pada kecelakaan lalu lintas.

Dalam dokumen RUNK LLAJ terdapat 5 pilar keselamatan yang saling terkait dimana masing-masing pilar memiliki penanggung jawab. Sehingga dalam RUNK terdapat 5 kementerian/lembaga yang harus saling berkoordinasi yaitu Bappenas, Kementerian PUPR, Kementerian Perhubungan, Polri, dan Kementerian Kesehatan. Masing-masing pilar telah memiliki program dan kegiatan,

indikator, serta target selama 20 tahun ke depan. Tahap lanjut yang diperlukan untuk implementasi RUNK adalah Rencana Aksi dari masing-masing pilar yang kemudian dilakukan sinkronisasi dan harmonisasi antar pilar, sehingga target penurunan jumlah kecelakaan dan penurunan tingkat fatalitas kecelakaan dapat tercapai.

Tujuan Penulisan

Tujuan dari penulisan ini secara umum adalah mewujudkan *zero accident* dalam dunia transportasi Indonesia. Adapun tujuan secara khusus dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Tersusunnya Rencana Aksi pada masing-masing pilar keselamatan dalam RUNK LLAJ yang mengacu pada program dan kegiatan, serta indikator yang tertuang dalam lampiran Peraturan Presiden Nomor 1 tahun 2022 tentang Rencana

Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Adanya sinkronisasi dalam Rencana Aksi yang disusun oleh masing-masing pilar keselamatan sehingga dapat terwujud sinergitas antar pilar keselamatan.
3. Terwujudnya harmonisasi dan sinergitas antar lembaga, khususnya yang terkait dengan lima pilar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
4. Tersusunnya *Key Performance Indicator* (KPI) utama RUNK LLAJ.
5. Adanya lembaga /instansi yang disepakati oleh semua pilar keselamatan sebagai “dirigen” yang berfungsi mengkolaborasikan pihak-pihak terkait dalam RUNK LLAJ untuk mewujudkan keselamatan bidang LLAJ.

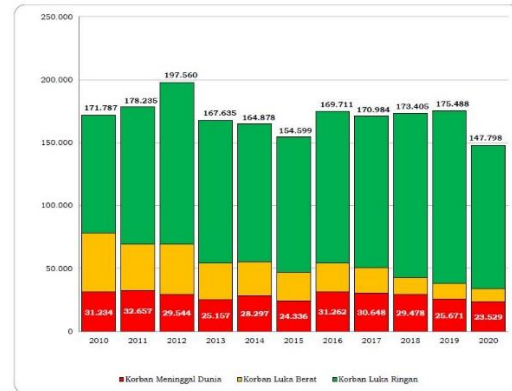
Deskripsi Masalah

Di Indonesia, pada periode tahun 2010 - 2020, jumlah korban kecelakaan LLAJ masih tergolong tinggi. Hal ini disebabkan masih tingginya paparan risiko dan laju pertumbuhan dari jumlah penduduk, jumlah kendaraan dan jumlah perjalanan yang menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor. Selain itu, usaha-usaha yang dilakukan guna mengurangi jumlah kejadian kecelakaan juga belum dilakukan secara optimal dan masih menggunakan pendekatan konvensional.

Pembahasan

Berdasarkan data Kepolisian Negara Republik Indonesia, jumlah korban kecelakaan LLAJ pada periode tahun 2010 - 2020 berkisar antara 147.798 - 197.560 jiwa. Sedangkan jumlah korban meninggal dunia

berkisar antara 23.529 - 32.657 jiwa. Pada tahun 2020 angka kematian mencapai 23.529 jiwa, atau setara dengan 3 (tiga) jiwa meninggal dunia per jam.



Gambar
Proporsi Jumlah Korban Kecelakaan 2010 - 2020
(Sumber: IRSMS 2021, diolah)

Sasaran RUNK LLAJ 2021 - 2040 adalah menurunkan indeks fatalitas korban kecelakaan LLAJ dengan menggunakan basis data tahun 2010. Mempertimbangkan realisasi volume lalu lintas kendaraan tahun 2020 yang dipengaruhi oleh kebijakan pembatasan perjalanan sehubungan adanya kondisi Covid-19, sehingga data yang digunakan sebagai data dasar adalah data tahun 2010. Sementara, indikator yang digunakan sebagai alat untuk mengukur dan mengevaluasi keberhasilan kinerja KLLAJ yaitu indeks fatalitas per 100.000 penduduk dan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan. Berdasarkan data pada tahun 2010, indeks fatalitas per 100.000 penduduk adalah sebesar 13,14 dan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan adalah sebesar 3,93. Sementara target yang akan dicapai pada akhir 2040 adalah penurunan sebesar 65% indeks fatalitas per 100.000 penduduk dan 85% indeks fatalitas per 10.000 kendaraan.

Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya KLLAJ melalui RUNK LLAJ 2021 -

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

1. Sistem yang Berkeselamatan

Kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional selaku Penanggung Jawab Pilar 1, bertanggung jawab untuk mendorong terselenggaranya koordinasi antar pemangku kepentingan, terciptanya kemitraan sektoral untuk menjamin efektivitas, serta keberlanjutan pengembangan dan perencanaan strategi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (KLLAJ) pada tingkat nasional.

2. Jalan yang Berkeselamatan

Kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan selaku Penanggung Jawab Pilar 2, bertanggung jawab untuk menyediakan infrastruktur jalan yang lebih berkeselamatan dengan melakukan perbaikan mulai tahap perencanaan, desain, konstruksi, dan operasional jalan.

3. Kendaraan yang Berkeselamatan

Kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana LLAJ selaku Penanggung Jawab Pilar 3, bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah memenuhi standar keselamatan.

4. Pengguna Jalan yang Berkeselamatan

epolisian Negara Republik Indonesia selaku Penanggung Jawab Pilar 4, bertanggung jawab untuk memperbaiki perilaku pengguna jalan melalui pendidikan keselamatan berlalu lintas, meningkatkan kualitas sistem uji Surat Izin Mengemudi, penegakan hukum di jalan dan mengembangkan sistem pendataan kecelakaan LLAJ.

5. Penanganan Korban Kecelakaan

Kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang Kesehatan selaku Penanggung Jawab Pilar 5, bertanggung jawab untuk koordinasi penyelenggaraan penanganan sebelum dan sesudah kecelakaan.

Rekomendasi

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

1. Penyelarasan arah kebijakan dan komitmen penyelenggaraan KLLAJ melalui penerapan prinsip orkestra yang mengkoordinir lima pilar secara inklusif.
2. Penyelenggaraan KLLAJ berbasis data dan menggunakan pendekatan efisiensi biaya melalui tindakan kuratif dan preventif dalam rangka penanganan korban, pencegahan luka, dan pencegahan kecelakaan.

3. Pendekatan sistem KLLAJ yang mampu mengakomodasi *human error* dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan kematian dan luka berat.
4. Pengurangan paparan risiko untuk menurunkan jumlah kecelakaan, fokus pada pengurangan jumlah dan panjang perjalanan serta penggunaan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor.

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

1. Penyelenggaraan kelembagaan KLLAJ yang efektif dengan didukung oleh sistem informasi yang akurat.

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

2. Jaminan ketersediaan data dan sistem informasi sebagai pemandu dan pepadu penyelenggaraan KLLAJ.

Mewujudkan pengelolaan sistem data dan informasi yang mutakhir (*Big Data*) dalam sistem layanan yang terintegrasi (*One Gate Services*) didukung oleh peran "*Back Office*" (*SDM, networking, hardware, dan sofitaare*) yang handal. Jaminan ketersediaannya akan menjadi dasar dan petunjuk dalam mewujudkan penyelenggaraan KLLAJ yang lebih optimal.

3. Penyediaan skema pembiayaan yang berkelanjutan untuk dana KLLAJ dan dana pemeliharaan jalan.

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

4. Penyediaan Sarana dan Prasarana LLAJ yang memenuhi standar kelaikan keselamatan.

Menyediakan sarana dan prasarana LLAJ yang memenuhi standar kelaikan sebagai syarat wajib bagi terselenggaranya KLLAJ, dengan mengacu kepada norma global yang diakui oleh lembaga internasional.

5. Pemberian hak mengemudi secara ketat.

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

6. Pendidikan keselamatan yang terarah dan penegakan hukum yang berefek jera.

Menjamin terselenggaranya pendidikan KLLAJ yang menekankan pada penanaman kesadaran terhadap nilai-nilai KLLAJ untuk menciptakan budaya yang berkeselamatan di jalan. Sementara, penegakan hukum diarahkan untuk menciptakan efek jera melalui penerapan sanksi administrasi, denda, dan/atau hukuman badan.

7. Formalisasi dan standarisasi proses penanganan kecelakaan LLAJ

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

8. Sistem Penjaminan bagi Penyelesaian Kerugian Akbat Kecelakaan LLAJ

Menciptakan sistem penjaminan yang mampu menyelesaikan seluruh biaya dan kerugian akibat kecelakaan LLAJ secara inklusif, baik berupa kerugian material dan nonmaterial dari korban maupun kerusakan infrastruktur yang terjadi.

Kesimpulan

Dalam mewujudkan RUNK LLAJ yang komprehensif diperlukan beberapa kerangka yaitu, Kerangka Regulasi, Kerangka Kelembagaan, dan Kerangka Pendanaan.

1. Kerangka Regulasi

Sesuai dengan amanat UU Nomor 22 Tahun 2009 dan PP Nomor 37 Tahun 2007, setelah penerbitan Peraturan Presiden tentang RUNK LLAJ, diperlukan penerbitan RAK LLAJ di tingkat kementerian/lembaga, provinsi, dan kabupaten/kota meliputi:

- a. RAK LLAJ Kementerian/Lembaga dengan jangka waktu 5 (lima) tahun dan ditetapkan melalui Peraturan Menteri Kementerian/Lembaga.
- b. RAK LLAJ Provinsi dengan jangka waktu 5 (lima) tahun dan ditetapkan melalui Peraturan Gubernur.
- c. RAK LLAJ Kabupaten/Kota dengan jangka waktu 5 (lima) tahun dan ditetapkan melalui Peraturan Bupati/Peraturan Walikota.

2. Kerangka Kelembagaan

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

sehingga pelaksanaannya belum dapat memberikan hasil yang optimal dan berkelanjutan.

Untuk melaksanakan program-program RUNK LLAJ, dibutuhkan kelembagaan yang kuat serta koordinasi yang tangguh diantara pemangku kepentingan KLLAJ yang meliputi lintas sektor dan lintas wilayah, serta mampu berkolaborasi dengan badan usaha dan masyarakat. Ruang lingkup koordinasi yang dibutuhkan meliputi pemangku kepentingan di tingkat nasional, provinsi, dan kabupaten/kota.

3. Kerangka Pendanaan

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

Kreativitas dan inovasi dalam menggali sumber-sumber pendanaan dan mengembangkan skema pendanaan yang berpotensi untuk mendukung penyelenggaraan program dan kegiatan RUNK LLAJ sangat diperlukan. Beberapa alternatif sumber pembiayaan yang dapat

dipertimbangkan untuk mendanai penyelenggaraan RUNK LLAJ antara lain adalah: 1) sumber dana dari APBN; 2) sumber dana dari APBD; dan 3) sumber dana dari Badan Usaha maupun masyarakat.

Referensi

1. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. ILO. 1999. Decent Work. Report of the Director-general, International Conference, 87th Session, Geneva.
3. Perkumpulan Prakarsa. 2016. On-Demand Transport Workers in Indonesia: Towards Understanding the Sharing Economy in Emerging Markets. Just Jobs Network.