

POTRET KESELAMATAN LALU LINTAS

• AMANAT UNDANG- UNDANG

• LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN



- MEWUJUDKAN & MEMELIHARA KAMSELTIBCAR LANTAS
- LALU LINTAS MERUPAKAN URAT NADI KEHIDUPAN. YG BERARTI BAHWA DLM SUATU MASY UTK MEMPERTAHAKAN HIDUPNYA & UTK DPT TUMBUH DAN BERKEMBANG DIPERLUKAN ADANYA PRODUKTIFITAS. UTK MENGHASILKAN PRODUKTIFITAS DIPERLUKAN ADANYA AKTIFITAS2. DALAM MASY YG MODERN AKTIFITAS2 TSB MELALUI JALAN SBG BENTUK AKTIFITAS BERLALU LINTAS.



- MENINGKATKAN KUALITAS KESELAMATAN & MENURUNKAN TINGKAT FATALITAS KORBAN LAKA
- MENYATAKAN BAHWA MANUSIA SBG ASET UTAMA BANGSA YG WAJIB DIJAGA/ DILINDUNGI KESELAMATANYA.



- MEMBANGUN BUDAYA TERTIB BERLALU LINTAS
- KEGIATAN MENTRANSFORMASI NILAI2, PENGETAHUAN DSB UTK MENANAMKAN BAHWA KESELAMATAN DIMULAI DR DIRI SENDIRI DG PENUH KESADARAN UTK PATUH DAN TAAT KPD HUKUM



- KAT YAN DI BIDANG LLLAJ
- MEWUJUDKAN PELAYANAN YG PRIMA. YG BERARTI PELAYANAN KPD PUBLIK DI BIDANG KAMSELTIBCARLANTAS DPT DIRASAKAN OLEH MASY SBG PELAYANAN YG CEPAT, TEPAT, AKURAT, TRANSPARAN, AKUNTABEL, INFORMATIF & MUDAH DIAKSES

LALU LINTAS



- **CERMIN TINGKAT MODERNITAS**

- MENUNJUKKAN KEPEKAAN DAN KEPEDULIAN MEMBANGUN LALU LINTAS YG AMAN, SELAMAT, TERTIB, LANCAR SECARA PRIMA YG BERBASIS IT

- **URAT NADI KEHIDUPAN BAGI MASYARAKAT**

- SUATU MASY DPT HIDUP TUMBUH & BERKEMBANG BILA ADA PRODUKTIVITAS. PRODUKTIVITAS DIHASILKAN DARI AKTIVITAS. AKTIVITAS-AKTIVITAS ITU MELALUI DAN DENGAN LALU LINTAS. MAKA LALU LINTAS HARUS AMAN, SELAMAT, TERTIB DAN LANCAR

- **CERMIN BUDAYA BANGSA**

- MERUPAKAN REFLEKSI TINGKAT KEASADARAN DAN TANGGUNG JAWAB SERTA DISIPLIN MASYARAKAT SBG PENGGUNA JALAN AKAN KAMSELTIBCAR DLM BERLALU LINTAS

RUNK



- ROAD SAFETY MANAGEMENT
- MANAJEMEN KESELAMATAN BERLALU LINTAS



- POST CRASH
- PENANGANAN PASCA LAKA

- **RUNK**
- RENCANA UMUM NASIONAL KESELAMATAN



- SAFER ROAD
- JALAN YANG BERKESELAMATAN



- SAFER PEOPLE
- PENGGUNA JALAN YG BERKESELAMATAN



- SAFER VEHICLE
- KBM YANG BERKESELAMATAN

PERAN DAN FUNGSI POLISI MENANGANI LALU LINTAS

- 1 • EDUKASI

- 2 • ENGINEERING

- 3 • ENFORCEMENT

- 4 • REGIDENT (PENGEMUDI & KBM)

- 5 • K3I

- 6 • KOORDINATOR PARA
PEMANGKU KEPENTINGAN
LAINNYA

- 7 • REKOMENDASI DAMPAK LANTAS

- 8 • KORWAS PPNS



-
- **KESELAMATAN MERUPAKAN CERMIN KEBUDAYAAN DAN KEBERADABAN SUATU BANGSA SEKALIGUS MENUNJUKAN STANDAR DAN KOMPETENSI YANG TINGGI TERHADAP HUMANISME. BEBERAPA NEGARA YANG MAJU DAN MODERN MENGATAKAN, "KAMI TIDAK MEMPUNYAI APA-APA, TETAPI KAMI MEMPUNYAI SDM YANG UNGGUL". HAL TERSEBUT JANGAN SAMPAI TERJADI DI INDONESIA; MENGATAKAN KAYA DAN MEMPUNYAI SEGALANYA KECUALI MANUSIA YANG UNGGUL. NAMUN KALAU ITU YANG TERJADI, TERKUTUKLAH KITA SEBAGAI ANAK BANGSA YANG TIDAK MAMPU MENJAGA DAN MENCERDASAKAN KEHIDUPAN BANGSA.**

KESELAMATAN MERUPAKAN ROH BAGI PERADABAN YANG PEDULI PADA KEMANUSIAAN. HAL INI DIPENGARUHI OLEH TINGKAT KEMAJUAN SUATU MASYARAKAT. SEMAKIN MODERN SUATU MASYARAKAT, STANDAR KESELAMATAN BAGI WARGANYA SEMAKIN MENINGKAT DENGAN POLA-POLA YANG TIDAK LAGI KONVENSIONAL.

KESELAMATAN AKAN MENGANGKAT CITRA DAN HARGA DIRI BANGSA. NAMUN, PENGABAIAAN KESELAMATAN AKAN MERUSAK CITRA DAN HARGA DIRI. KESELAMATAN BERLALU LINTAS MERUPAKAN BAGIAN PENTING DARI KEHIDUPAN SOSIAL MASYARAKAT TETAPI SERING DIABAIKAN.



- LIHAT SAJA BETAPA INFRASTRUKTUR PENDUKUNG SANGAT MINIM BAHKAN ADA YANG TIDAK SESUAI DENGAN STANDARNYA.



- PERILAKU PARA PENGGUNA JALAN JUGA TERKESAN MENGABAIKAN DAN MENGANGGAP KESELAMATAN BUKAN HAL PENTING. PERILAKU BERLALU LINTAS YANG SERAMPANGAN INI MENJADI PEMANDANGAN BIASA



- BELUM LAGI SISTEM PENEGAKAN HUKUM YANG MASIH KONVENSIONAL DAN MANUAL.



- DAMPAK DARI KONDISI INI SALAH SATUNYA ADALAH KECELAKAAN LALU LINTAS. KEJADIAN DAN KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS TERUS MENINGKAT.

- MELIHAT FENOMENA TERSEBUT PERLU ADA PEMBANGUNAN KESADARAN DAN TANGGUNG JAWAB AKAN KESELAMATAN DALAM BERLALU LINTAS YANG DILANDASI OLEH PENDIDIKAN BERKESELAMATAN. PENDIDIKAN MENJADI PENTING DALAM MEWUJUDKAN DAN MEMELIHARA KAMSELTIBCARLANTAS, TERUTAMA DALAM MEMBANGUN BUDAYA TERTIB LALU LINTAS.

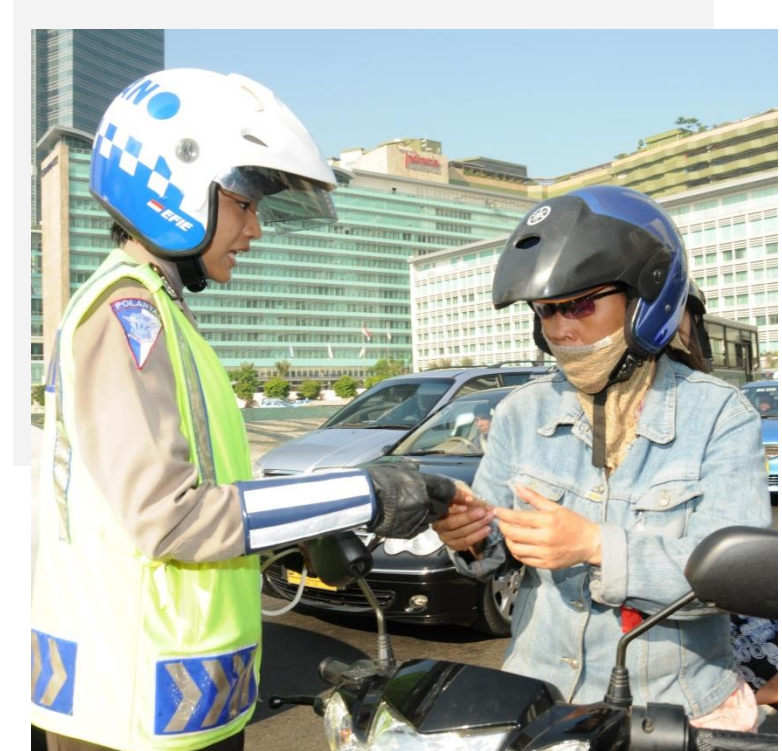


- **PENDIDIKAN KESELAMATAN LALU LINTAS SEKARANG INI MASIH PARSIAL, INSTAN, DAN KONVENSIONAL. PERSENTASENYA BOLEH DIKATAKAN KECIL DIBANDINGKAN DENGAN JUMLAH PENDUDUK DAN JUMLAH KENDARAAN. ADA ORANG UNTUK MENGIKUTI UJIAN PUN TIDAK MAU. MEREKA TIDAK MAU PUSING-PUSING MENGIKUTI PENDIDIKAN. ANEHNYA, TANPA UJIAN KEMAMPUAN MAUPUN KETRAMPILAN TETAP SAJA DINYATAKAN LULUS.**



- PENDIDIKAN KESELAMATAN BERLALU LINTAS MENJADI SALAH SATU UPAYA UNTUK MENINGKATKAN KUALITAS KESELAMATAN DAN MENURUNKAN TINGKAT FATALITAS KORBAN KECELAKAAN. MENGAPA KESELAMATAN BERLALU LINTAS PENTING ? LALU LINTAS MERUPAKAN URAT NADI KEHIDUPAN UNTUK MEMPERTAHANKAN DAN MENUMBUHKEMBANGKAN KEHIDUPAN YANG DISELENGGARAKAN MELALUI KEGIATAN BERLALU LINTAS. DALAM KONTEKS INI, PRODUKTIFITAS MENJADI KATA KUNCI. BAGAIMANA CARA MENINGKATKAN PRODUKTIFITAS MASYARAKAT? JAWABANNYA, SISTEM PENDUKUNG PENYELENGGARAAN KEHIDUPAN SOSIAL KEMASYARAKATAN HARUS DIDUKUNG DAN DITUMBUHKEMBANGKAN KUALITASNYA. DEMIKIAN HALNYA DENGAN LALU LINTAS.

- ❑ **KATA KUNCI DALAM MEWUJUDKAN DAN MEMELIHARA LALU LINTAS YANG DAPAT Mendukung meningkatnya kualitas hidup masyarakat adalah keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran (KAMSELTIBCAR).**
- ❑ **KESELAMATAN MENJADI yang pertama dan utama dalam berlalu lintas sebagai bagian pelayanan dan perlindungan kepada manusia sebagai aset utama bangsa.**
- ❑ **UNTUK MEWUJUDKAN LALU LINTAS yang berkeselamatan, pendidikanlah adalah landasan utamanya. Pendidikan keselamatan berlalu lintas belum menjadi bagian penting.**
- ❑ **Pendidikan keselamatan merupakan long live education atau setidaknya 12 tahun yang dielaborasi melalui kurikulum pendidikan SD sampai dengan SLTA.**
- ❑ **Begitu pentingnya keselamatan berlalu lintas dalam menyelamatkan manusia agar tidak menjadi korban sia-sia di jalan raya mendorong PBB untuk menyelenggarakan dekade aksi keselamatan yang akan diumumkan serentak di seluruh dunia pada tanggal 11 Mei 2011.**



MENGAPA KESELAMATAN MENJADI YANG PERTAMA DAN UTAMA?

- MANUSIA/ SDM ADALAH ASET UTAMA BANGSA

- KESELAMATAN MENDUKUNG PRODUKTIVITAS

- UPAYA UNTUK MENINGKATKAN KUALITAS HIDUP

- MANUSIA

- PRODUKTIVITAS

- KUALITAS HIDUP

- WHO

- AMANAT UULLAJ NO. 22 TH. 2009

- MENJADI STANDAR WHO/ PBB

- AMANAT UULLAJ NO. 22 TAHUN 2009, UNTUK MENINGKATKAN KUALITAS KESELAMATAN DAN MENURUNKAN TINGKAT FATALITAS KORBAN LAKA DAN UNTUK MEMBANGUN BUDAYA TERTIB BERLALU LINTAS

KESELAMATAN DAN STANDAR KOMPETENSINYA



- **KESELAMATAN MENJADI FOKUS MASYARAKAT INTERNASIONAL YANG DITANGANI OLEH WHO. MEREKA MENYADARI BAHWA KORBAN FATALITAS KORBAN KECELAKAAN HARUS DITANGANI SEGERA, SECARA KOMPREHENSIF, SERTA BERKESINAMBUNGAN. DI NEGARA-NEGARA YANG SUDAH MAJU SANGAT, PERHATIAN TERHADAP KESELAMATAN SANGAT DIUTAMAKAN. INI DAPAT DILIHAT DARI INFRASTRUKTUR YANG DIBANGUN. SISTEM EDUKASI MEREKA TENTANG KESELAMATAN DI JALAN (ROAD SAFETY EDUCATION) DITERAPKAN SEJAK USIA DINI (TK SD SLTA), MINIMAL 12 TH. UNTUK MENDAPATKAN DRIVING LICIENCE (SIM) DITERAPKAN ATURAN YANG SANGAT**
- **KETAT. SESEORANG WAJIB MENGIKUTI PENDIDIKAN DI SEKOLAH MENGEMUDI UNTUK MENDAPATKANNYA. PENEGAKKAN HUKUM PUN TIDAK HANYA DILAKUKAN DENGAN CARA MANUAL TETAPI JUGA MENGGUNAKAN ELECTRONIC LAW ENFORCEMENT (ELE). MEREKA MEMBANGUN SISTEM MANAJEMEN TERPADU UNTUK MENGIMPLEMENTASIKAN QUICK RESPON TIME, SEBAGAI PUSAT K3I (KOMUNIKASI, KOORDINASI, KOMANDO DAN PENGENDALIAN SERTA INFORMASI) DALAM TRAFFIC CONTROL CENTRE.**

KESELAMATAN BERLALU LINTAS



- PEMAHAMAN AKAN LALU LINTAS TIDAK SEBATAS PADA GERAK PINDAH TETAPI SUDAH HARUS PADA PENGERTIAN LALU LINTAS SEBAGAI (1) URAT NADI KEHIDUPAN, (2) CERMIN BUDAYA BANGSA, DAN (3) CERMIN MODERNITAS.
- KEIGA HAL TERSEBUT HARUS DIJABARKAN DALAM KONSEP SAFETY. ARTINYA, PENDIDIKAN TENTANG SAFETY HARUS MENJADI PRIORITAS UTAMA SEHINGGA BERJALAN BERSAMA-SAMA DENGAN PEMBANGUNAN DAN PENEGAKKAN HUKUM.



- PENDIDIKAN TENTANG KESELAMATAN BERLALU LINTAS (ROAD SAFETY) BUTUH WAKTU YANG PANJANG. DI NEGARA-NEGARA MAJU, PENDIDIKAN LALU LINTAS MEMBUTUKAN WAKTU 12 TAHUN, DIMULAI SEJAK USIA DINI. PENDIDIKAN ITU TIDAK SEMATA-MATA BERHUBUNGAN DENGAN LULUS UJI SIM, TETAPI MENANAMKAN SUATU NILAI-NILAI TENTANG KESELAMATAN SECARA MENDALAM.

KESELAMATAN BERLALU LINTAS



- BERKAITAN DENGAN KESELAMATAN BERLALU LINTAS MELALUI SISTEM UJI SIM SETIDAKNYA HARUS MELALUI EDUKASI, JUGA MELALUI UJI KOMPETENSI. DIAWALI DENGAN UJI ADMINSTRASI, TEORI MAUPUN PRAKTIK. SIM BUKANLAH SEMATA-MATA PELAYANAN DENGAN STANDAR ISO, TETAPI BAGAIMANA MENJADIKAN SIM SUATU PRIVILEGE UNTUK MENGENDARAI KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN RAYA. SIM AKAN DIBERIKAN KEPADA SESEORANG YANG TELAH LULUS UJIAN DAN DINYATAKAN MEMILIKI KOMPETENSI MENGENDARAI KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN RAYA KARENA DIANGGAP TELAH MEMILIKI KEPEKAAN, KESADARAN, SERTA KEPEDULIAN AKAN KESEMALATAN DIRINYA DAN ORANG LAIN.



- DENGAN DEMIKIAN, PROGRAM-PROGRAM KESELAMATAN HARUS MERUPAKAN INTEGRATED SYSTEM YANG BEKESINAMBUNGAN SEKALIGUS WUJUD KEMITRAAN DARI STAKE HODER LAINYA. PROGRAM-PROGRAM KEMITRAAN TERSEBUT HARUS DIJADIKAN SEBAGAI LANDASAN PEMBENTUKAN FORUM LLJ DALAM RANGKA Mencari akar masalah dan menemukan solusi. FORUM INI MERUPAKAN GERAKAN MORAL DAN BAGIAN DARI CIVIL SOCIETY; BUKAN PULA LEMBAGA PENEGAK HUKUM BARU ATAU BUKAN TEMPAT Mencari uang. TENTU SAJA, BUKAN LEMBAGA PREMAN BARU.

Setiap jam terjadi **13-14** Kejadian
Kecelakaan lalu lintas



1 orang meninggal setiap 4-5
Kejadian Kecelakaan



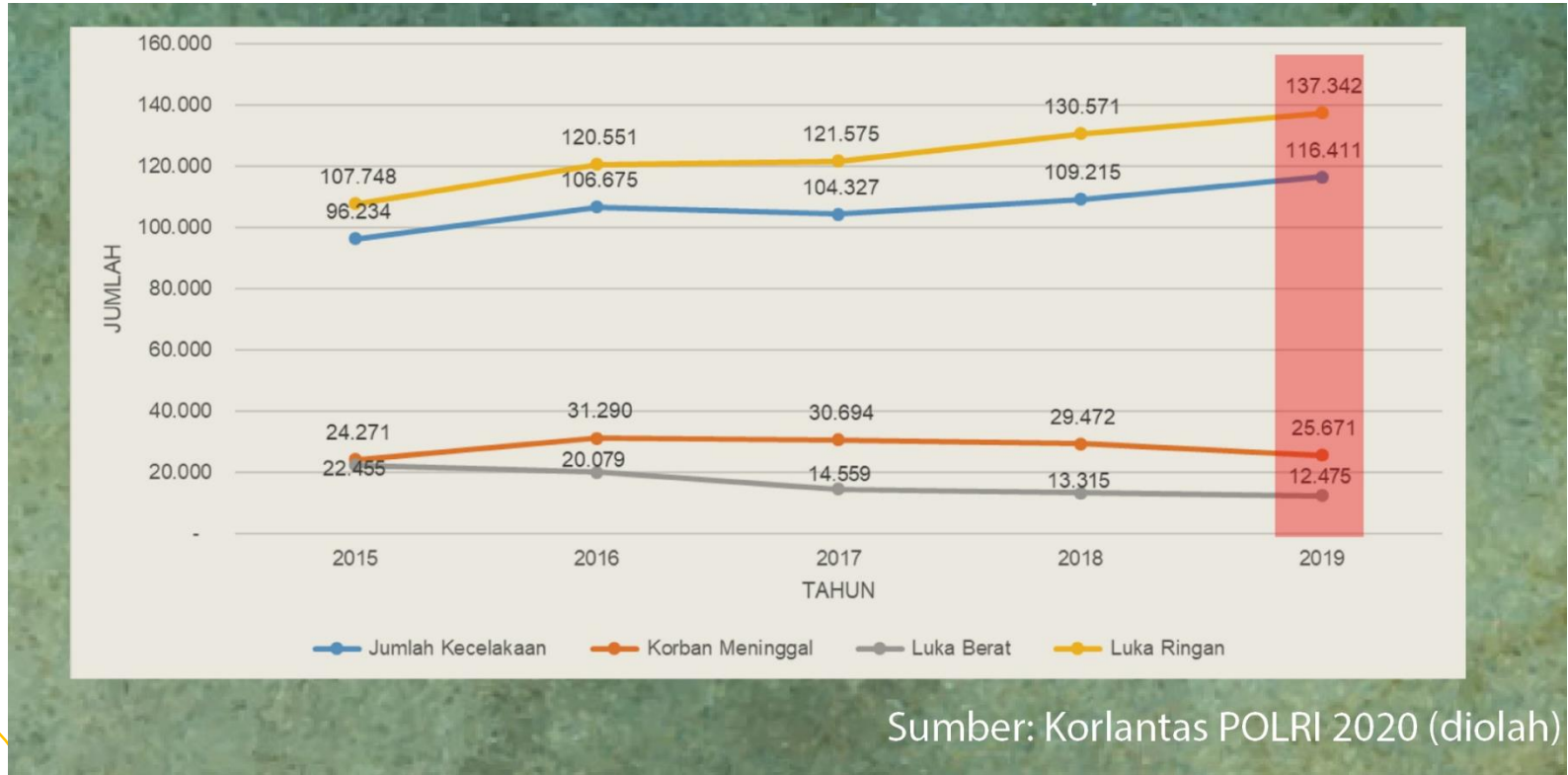
Setiap jam **2-3 orang** meninggal
dunia akibat Kecelakaan jalan



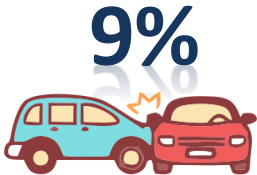
1 dari 6-7 orang korban
Kecelakaan meninggal dunia

223.759 orang menjadi korban kecelakaan lalu lintas. **13,69%**
korban berusia 0 sampai 14 tahun dan **49,70%** korban adalah
generasi milenial (usia 15-39 tahun)

JUMLAH KECELAKAAN LALU LINTAS DAN KEPARAHAN KORBAN



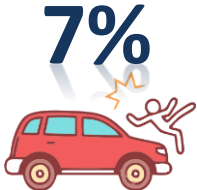
POLA POLA KECELAKAAN



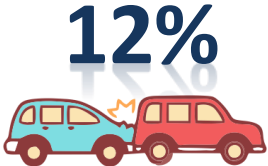
Pola kecelakaan dengan tabrak dari samping



Pola kecelakaan tertinggi terjadi pada bentuk tabrakan depan vs depan.

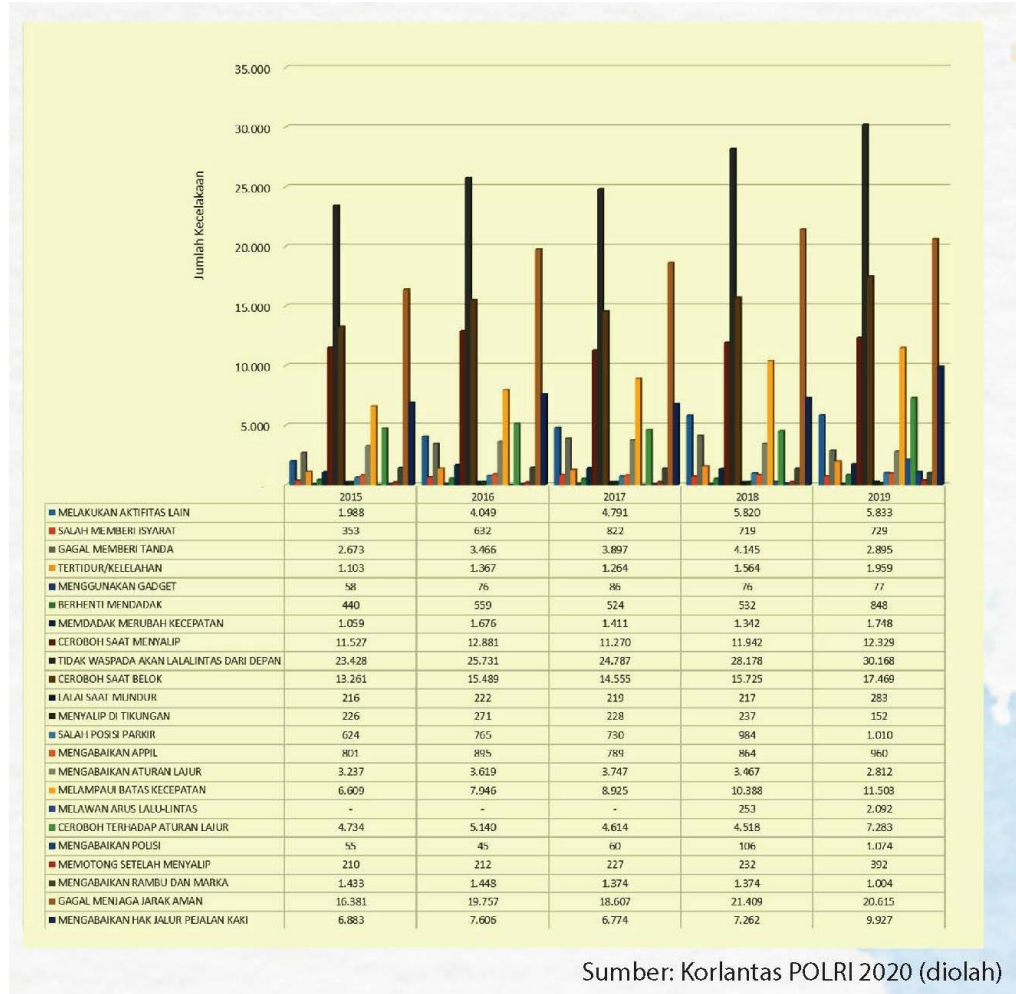


Menabrak Pejalan kaki



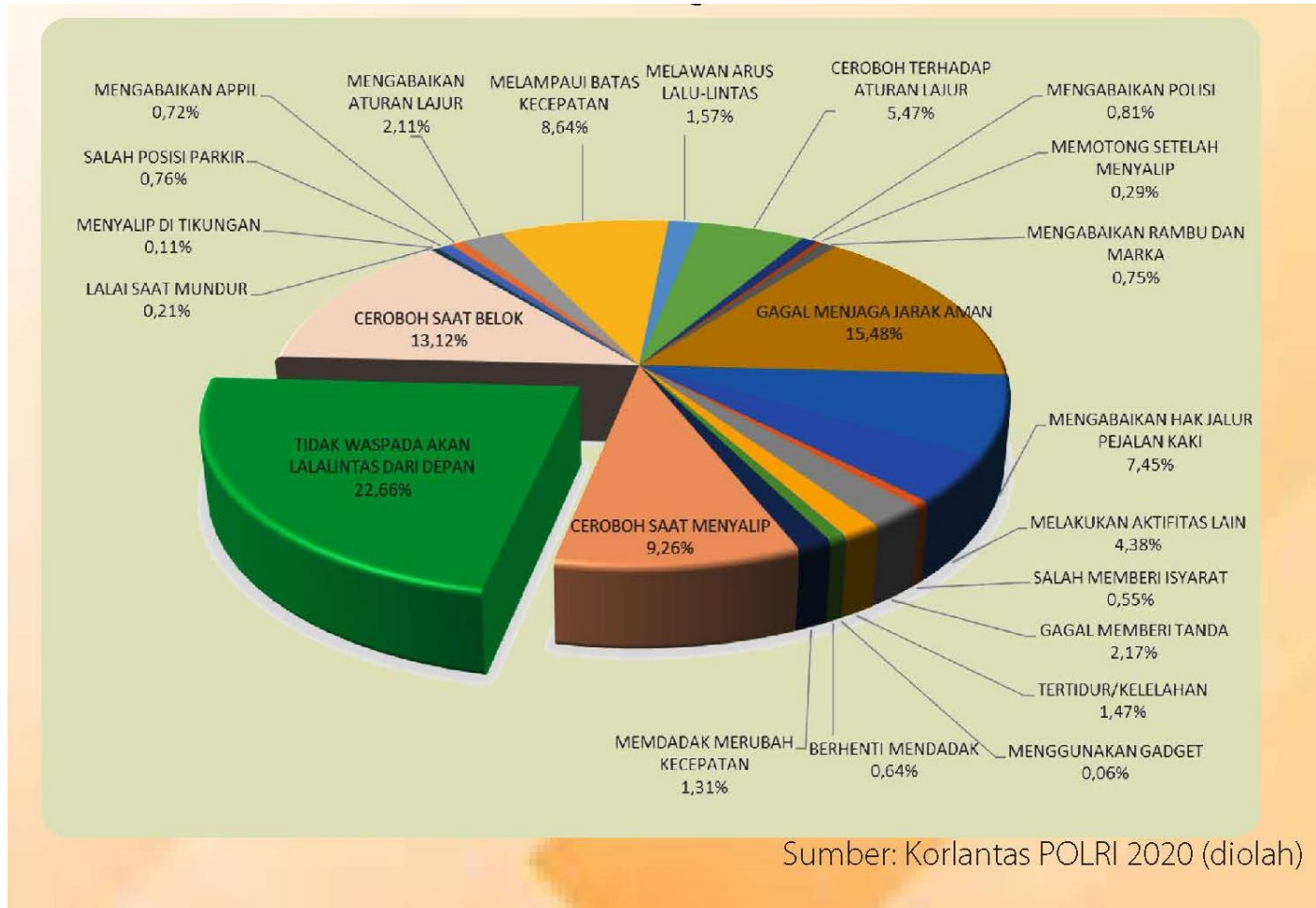
Menabrak dari Belakang

KECELAKAAN AKIBAT PERILAKU PENGEMUDI TAHUN 2015-2019

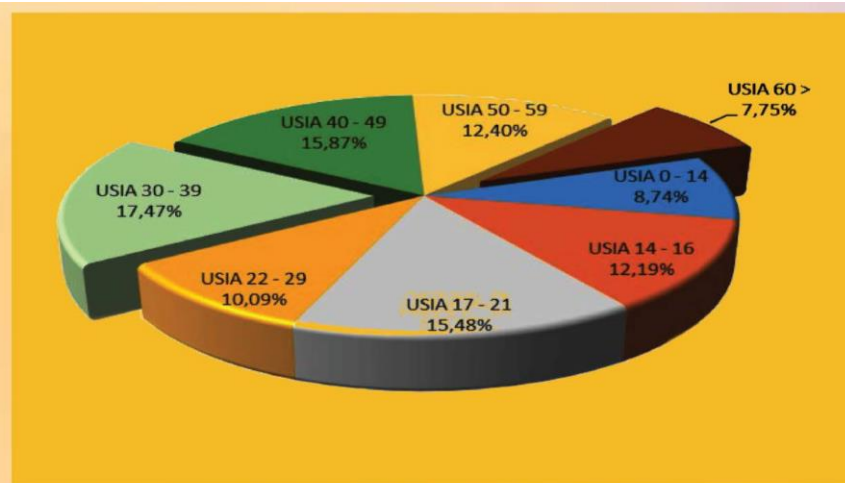


Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

KECELAKAAN AKIBAT PERILAKU PENGEMUDI



KLASIFIKASI USIA PELAKU KECELAKAAN TAHUN 2019



Keterangan: Sebanyak 11.539 data tidak diketahui berdasarkan usia pelaku

Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

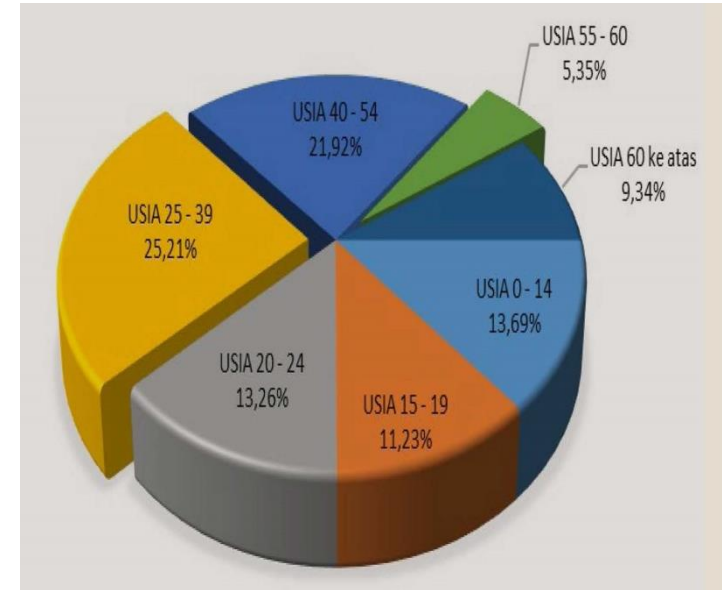


KLASIFIKASI USIA KORBAN KECELAKAAN TAHUN 2015- 2019

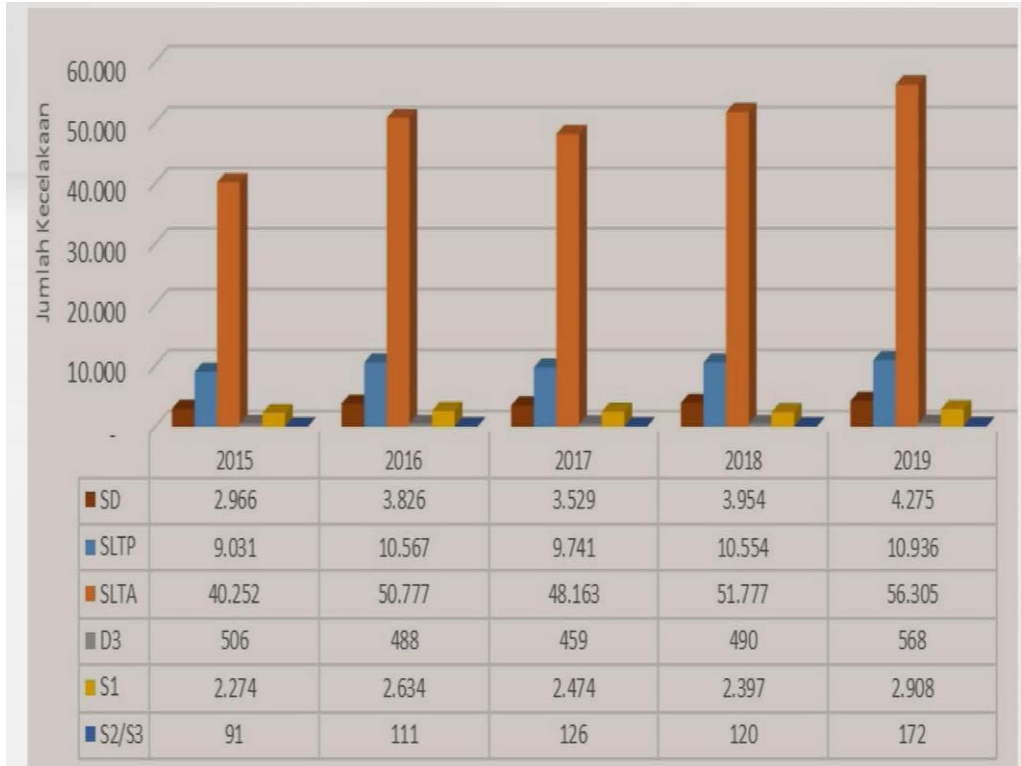


Keterangan: Sebanyak 20.834 data tidak diketahui berdasarkan usia korban

Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)



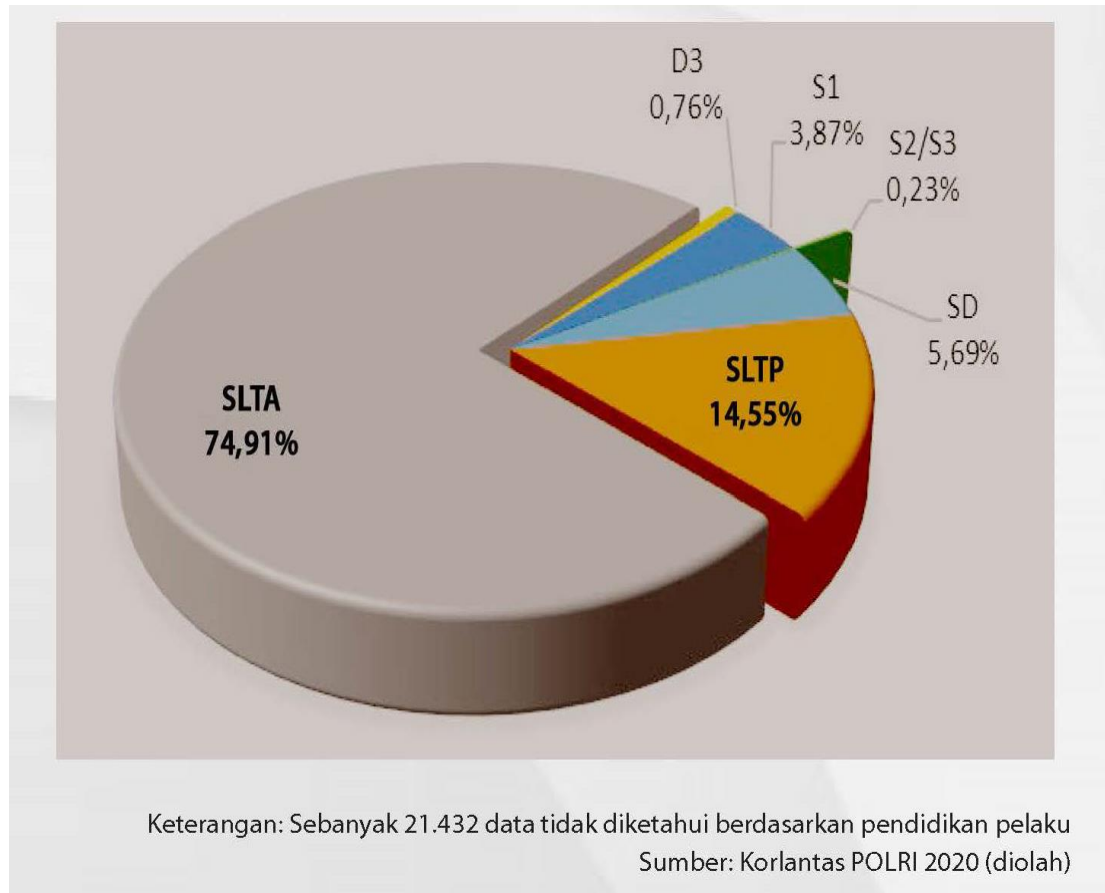
LATAR BELAKANG PENDIDIKAN PELAKU KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN TAHUN 2015- 2019



Keterangan: Sebanyak 21.432 data tidak diketahui berdasarkan pendidikan pelaku

Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

PENDIDIKAN PELAKU KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN TAHUN 2019

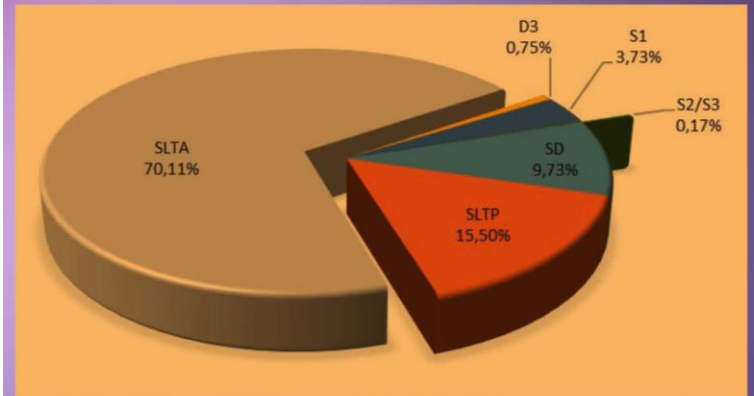


LATAR BELAKANG PENDIDIKAN KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN TAHUN 2015-2019



Keterangan: Sebanyak 61.704 data tidak diketahui berdasarkan pendidikan korban
Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

Gambar 19. Pendidikan Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan 2019



Keterangan: Sebanyak 61.704 data tidak diketahui berdasarkan pendidikan korban
Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

LATAR BELAKANG PEKERJAAN PELAKU KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN TAHUN 2015-2019



Keterangan: Sebanyak 2.032 data tidak diketahui berdasarkan pekerjaan pelaku

Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

LATAR BELAKANG PEKERJAAN KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN TAHUN 2015-2019



Keterangan: Sebanyak 1.172 data tidak diketahui berdasarkan pekerjaan pelaku

Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

KEPEMILIKAN SIM PELAKU KECELAKAAN LALU LINTAS 2015-2019



Keterangan: Sebanyak 34.713 data tidak diketahui berdasarkan kepemilikan SIM

Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

KETERLIBATAN JENIS KENDARAAN PADA KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN TAHUN 2015-2019



Keterangan: Sebanyak 4.683 data tidak diketahui berdasarkan jenis kendaraan terlibat

Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

LOKASI KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN MENURUT FUNGSI JALAN TAHUN 2015-2019



Keterangan: Sebanyak 2.904 data tidak diketahui berdasarkan fungsi jalan
Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

LOKASI KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN MENURUT STATUS JALAN TAHUN 2015-2019



Keterangan: Sebanyak 3.594 data tidak diketahui berdasarkan status jalan

Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

KONDISI PERMUKAAN JALAN PADA LOKASI KEJADIAN KECELAKAAN LALU LINTAS TAHUN 2015-2019



Keterangan: Sebanyak 3.374 data tidak diketahui berdasarkan kondisi permukaan jalan

Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

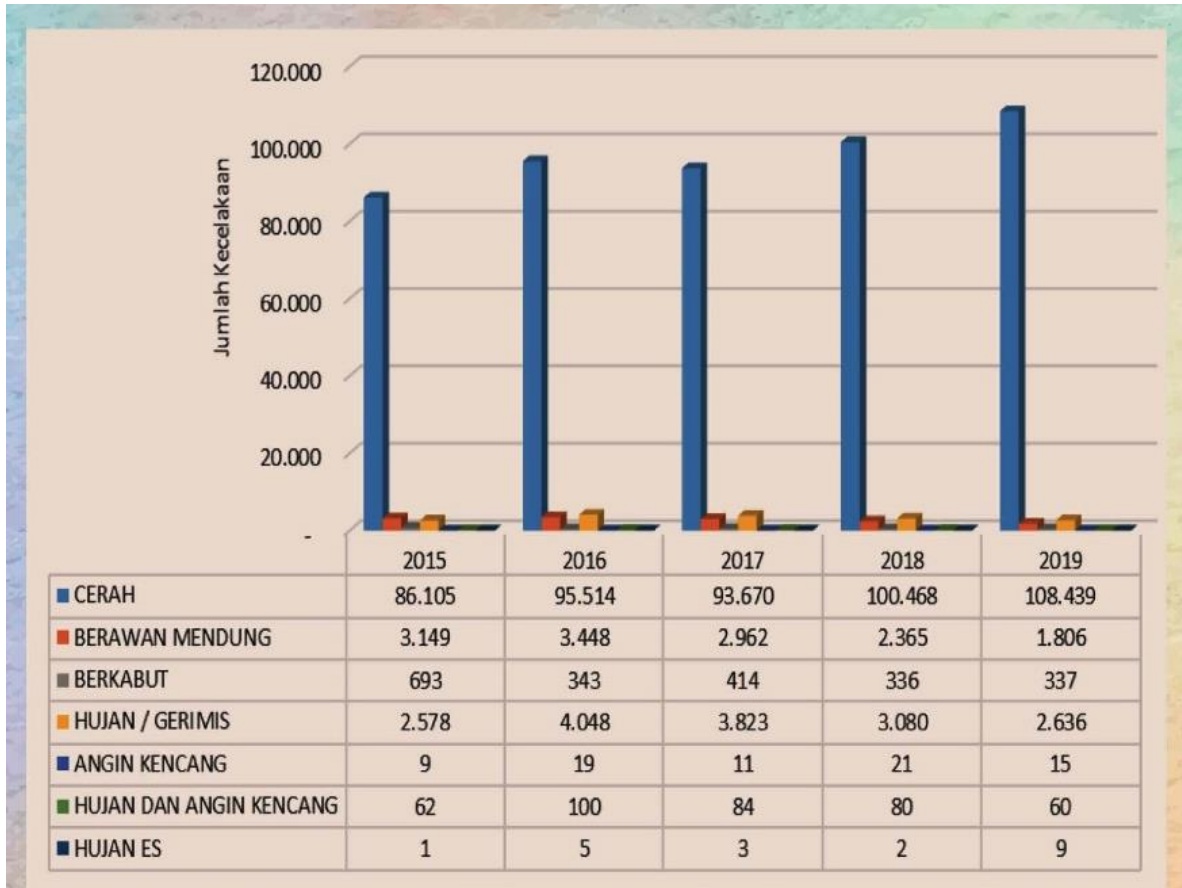
BENTUK GEOMETRI JALAN PADA LOKASI KEJADIAN KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN TAHUN 2015-2019



Keterangan: Sebanyak 3.103 data tidak diketahui berdasarkan bentuk geometri jalan

Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

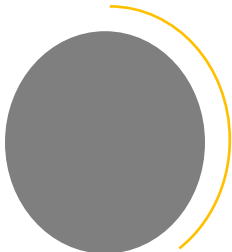
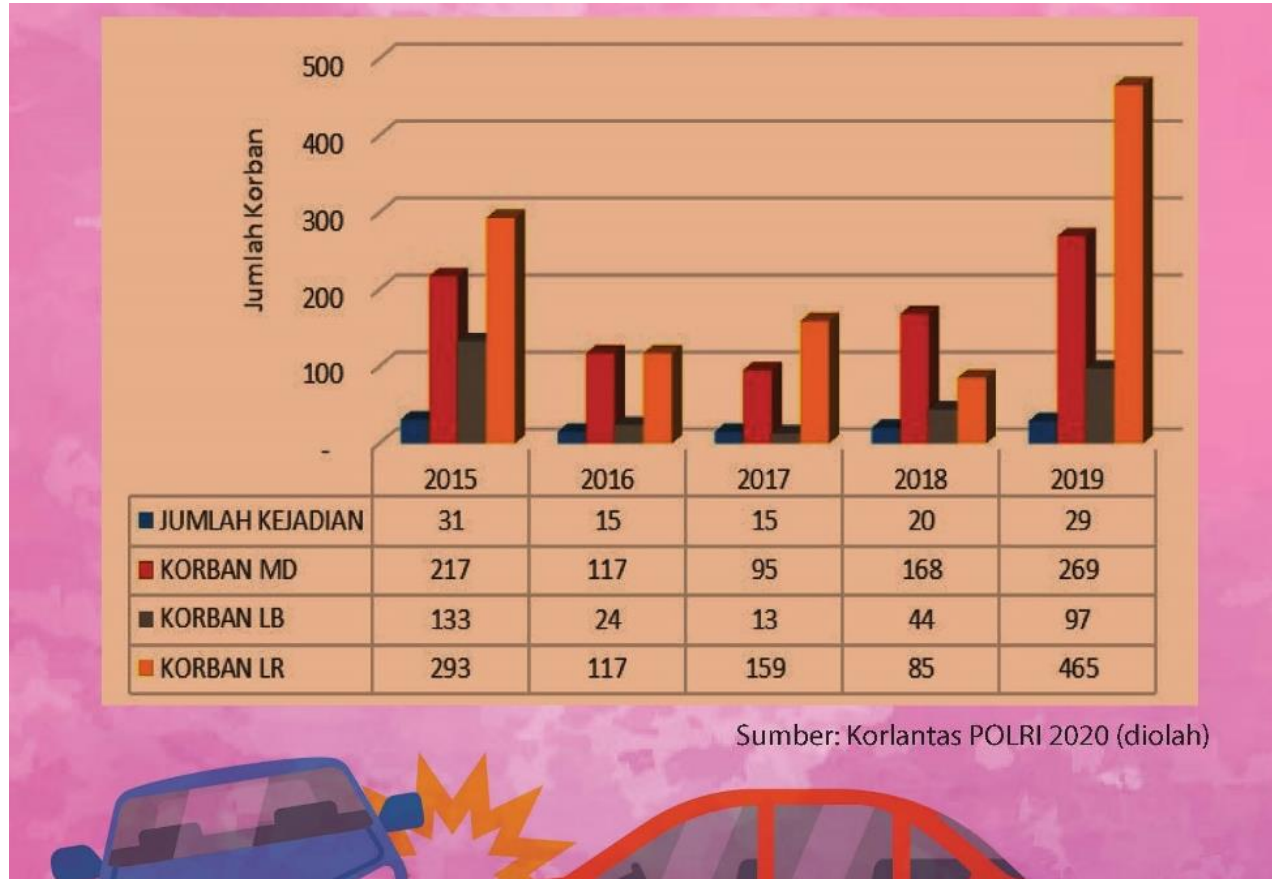
KONDISI CUACA KETIKA TERJADI KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN TAHUN 2015-2019



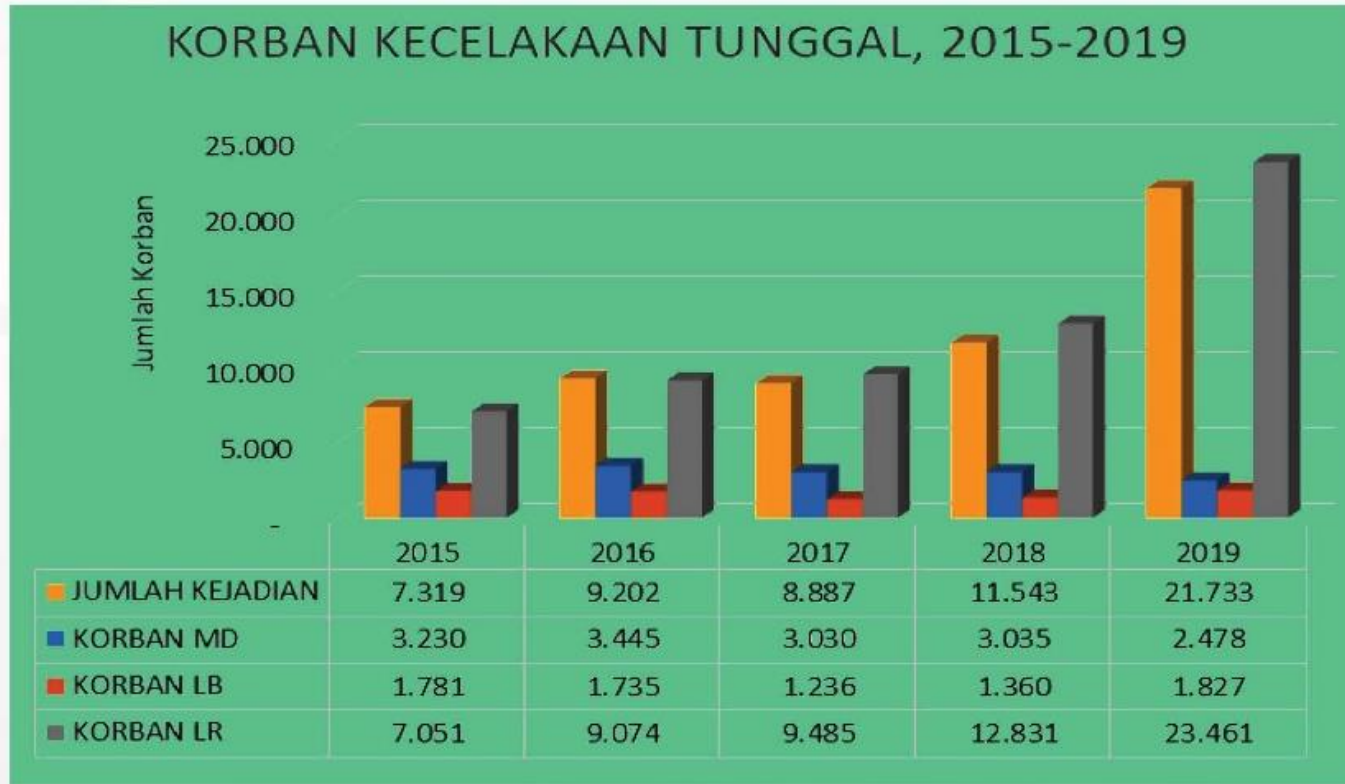
Keterangan: Sebanyak 3.109 data tidak diketahui berdasarkan kondisi cuaca

Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

JUMLAH KECELAKAAN MENONJOL DAN KEPARAHAN KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN TAHUN 2015-2019

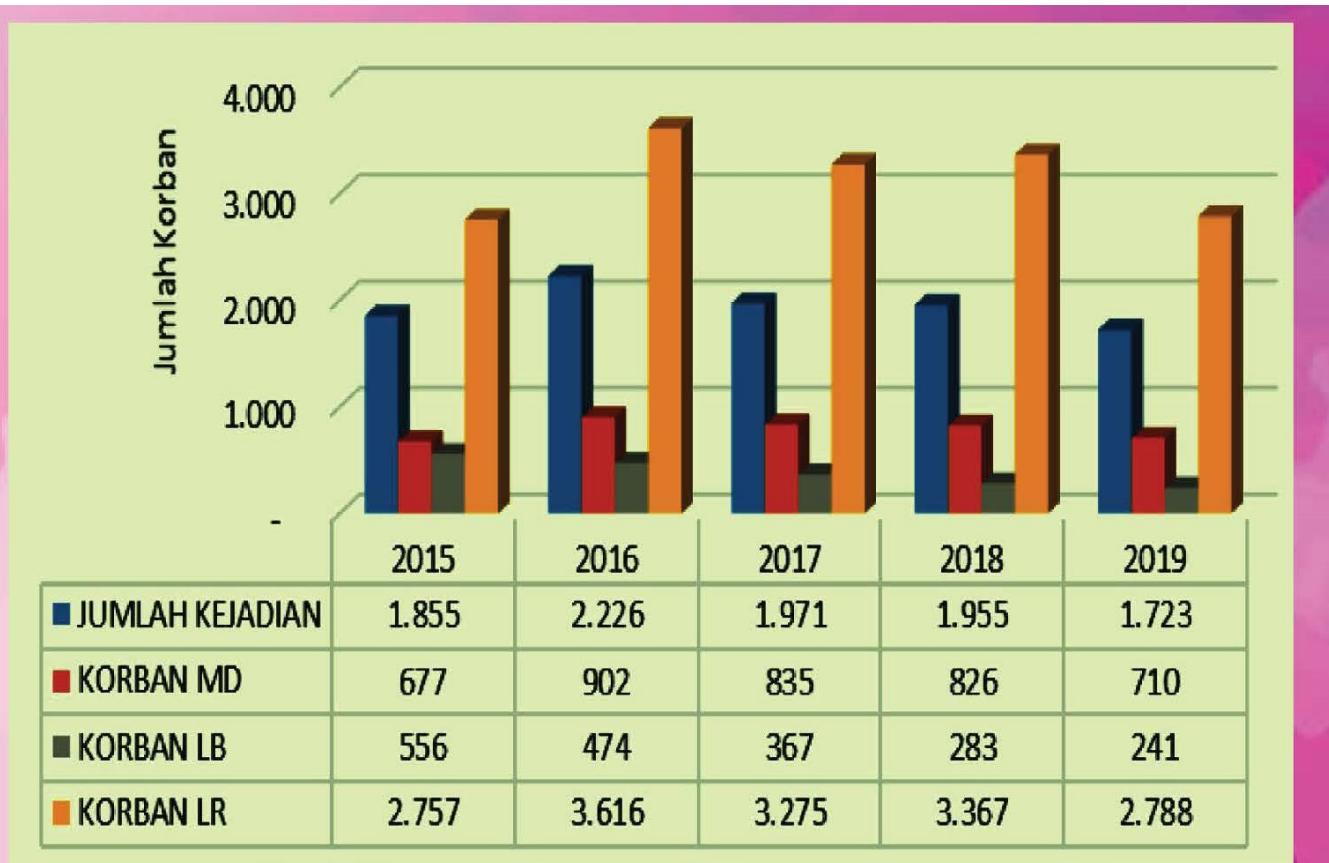


JUMLAH KORBAN KECELAKAAN TUNGGAL TAHUN 2015-2019



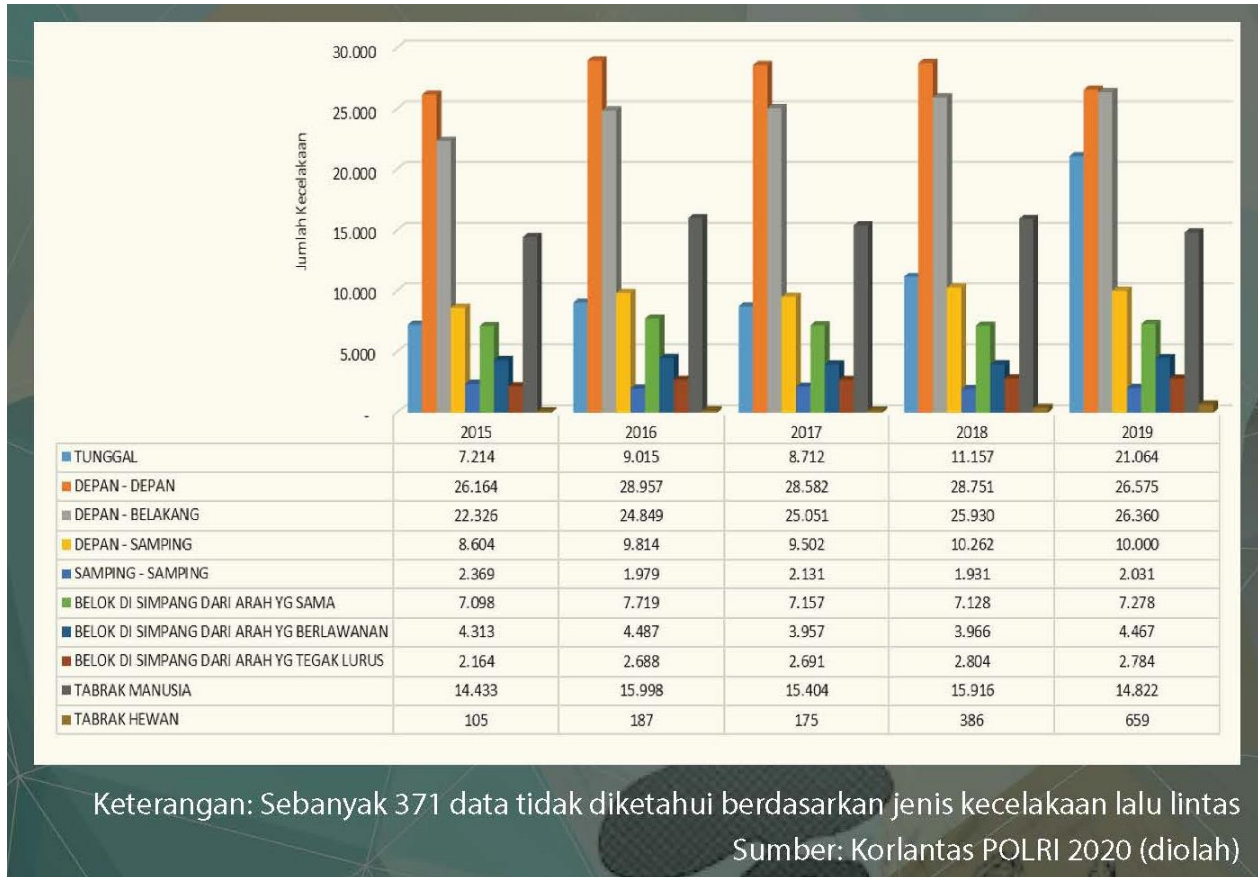
Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

JUMLAH KEJADIAN TABRAKAN BERUNTUN TAHUN 2015-2019

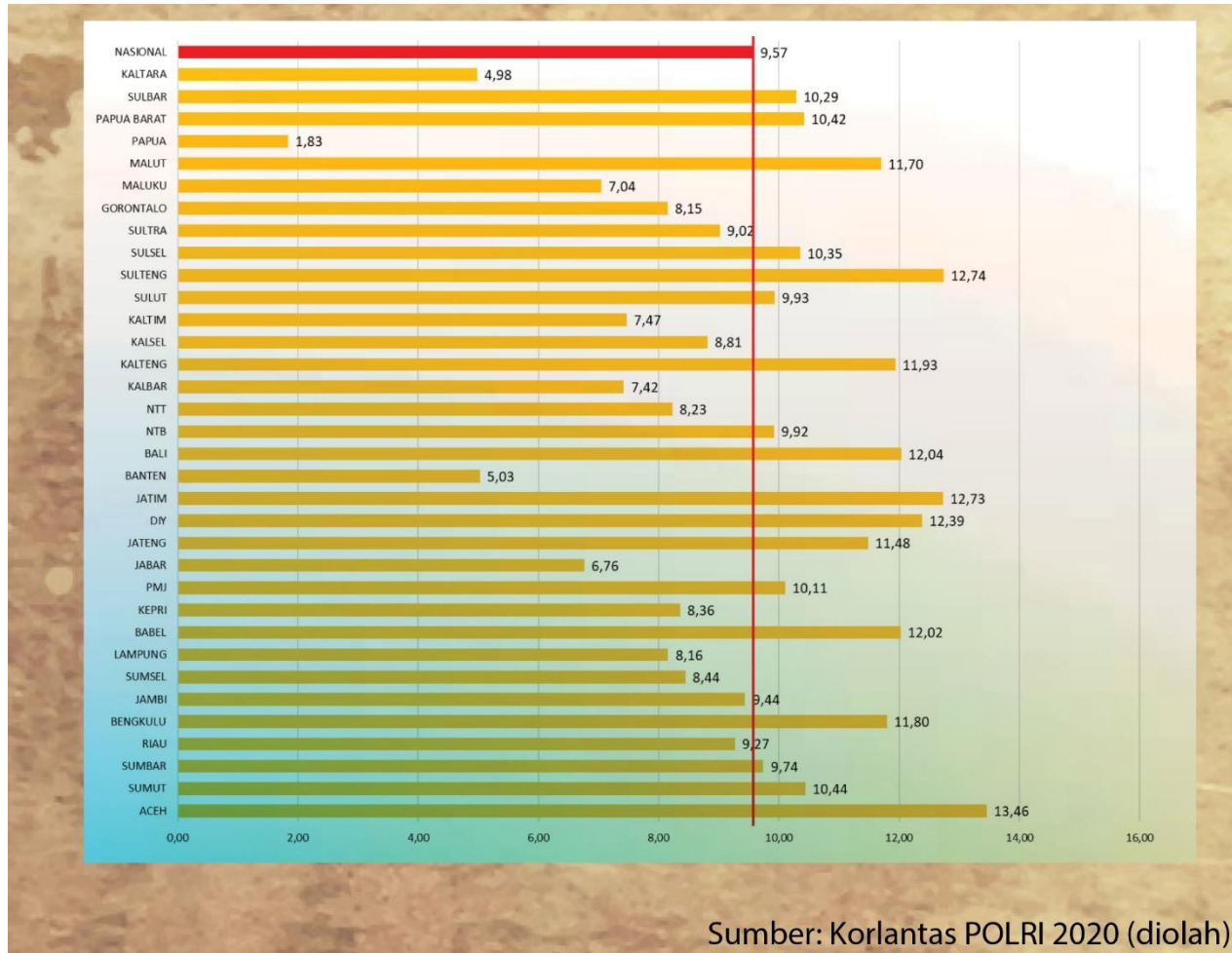


Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

JENIS KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN TAHUN 2015-2019

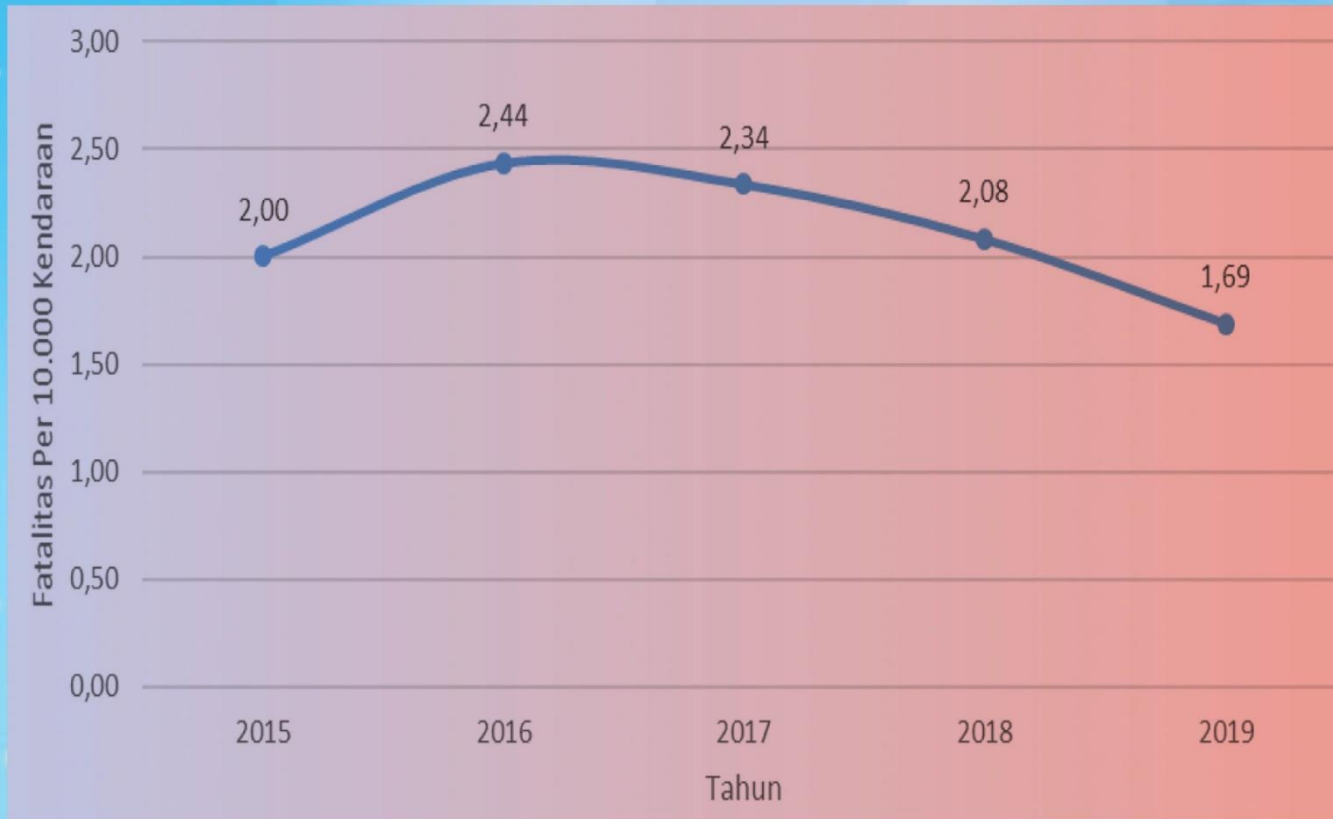


INDEKS FATALITAS PER 100.000 POPULASI PER PROVINSI TAHUN 2019



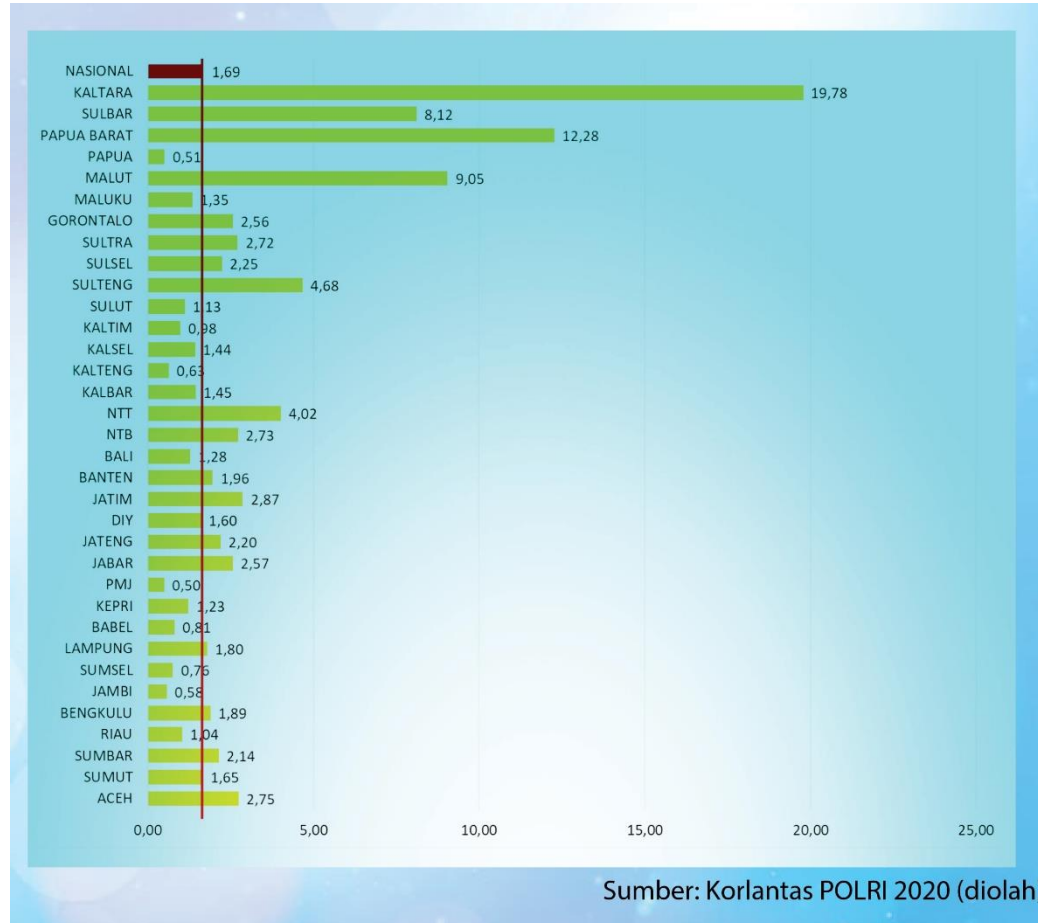
Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

INDEKS FATALITAS PER 10.000 KENDARAAN TAHUN 2015-2019



Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

INDEKS FATALITAS PER 10.000 KENDARAAN DI MASING-MASING PROVINSI TAHUN 2019



Sumber: Korlantas POLRI 2020 (diolah)

PERILAKU PENGEMUDI



23.3%

Ceroboh terhadap lalu lintas dari depan



17.1%

Gagal menjaga jarak aman



11.6%

Ceroboh saat menyalip



13.6%

Ceroboh saat belok



6.9%

Melampaui batas kecepatan



6.9%

Mengabaikan hak jalur pejalan kaki



Kurang waspada dengan kondisi lalu lintas di depan kendaraan dan kegagalan menjaga jarak aman dengan kendaraan lain adalah faktor tertinggi penyebab kecelakaan dari sisi kompetensi pengemudi.

Masalah seperti ini tentu saja berkorelasi erat dengan kecepatan laju kendaraan, meningkatkan resiko kegagalan transmisi dan system pengereman.

SEKIAN DAN
TERIMA KASIH

