



GUBERNUR KALIMANTAN TIMUR

SALINAN

PERATURAN GUBERNUR KALIMANTAN TIMUR

NOMOR 49 TAHUN 2025

TENTANG

RENCANA AKSI KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
TAHUN 2025 – 2029

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR KALIMANTAN TIMUR,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 10 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 5 ayat (9) Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Pasal 10 huruf b Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 tentang Tata Cara Penyusunan dan Evaluasi Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Gubernur tentang Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2025 - 2029;

Mengingat : 1. Pasal 18 Ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);

3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negaram Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
4. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234) sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundangundangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 143, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6801);
5. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia 5587) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
6. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2022 tentang Provinsi Kalimantan Timur (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 70, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6781);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 205, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6122);
9. Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 2);

10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 834);
11. Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 6 Tahun 2023 tentang Tata Cara Penyusunan dan Evaluasi Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 754);
12. Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Timur Nomor 11 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2025 – 2045 (Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2024 Nomor 11, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Kalimantan Timur Nomor 11);

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : PERATURAN GUBERNUR TENTANG RENCANA AKSI KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TAHUN 2025-2029.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Gubernur ini yang dimaksud dengan:

1. Provinsi adalah Provinsi Kalimantan Timur.
2. Pemerintah Daerah adalah Gubernur sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom Provinsi Kalimantan Timur.
3. Gubernur adalah Gubernur Kalimantan Timur.
4. Perangkat Daerah adalah unsur pembantu Gubernur dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dalam penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.
5. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat LLAJ adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
6. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat KLLAJ adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

7. Rencana Umum Nasional KLLAJ yang selanjutnya disingkat RUNK LLAJ adalah dokumen perencanaan keselamatan jalan Pemerintah untuk periode 20 (dua puluh) tahun.
8. Rencana Aksi KLLAJ Provinsi yang selanjutnya disebut RAK LLAJ Provinsi adalah dokumen perencanaan KLLAJ Provinsi untuk periode 5 (lima) tahun.
9. Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Manajemen KLLAJ adalah seluruh usaha pemangku kepentingan yang terorganisir dan terintegrasi untuk mewujudkan KLLAJ yang ditetapkan dalam RUNK LLAJ.
10. Forum LLAJ adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara LLAJ.
11. Penanggung Jawab Pokja Pilar adalah Perangkat Daerah/instansi yang bertanggungjawab mengoordinasikan perencanaan, pelaksanaan, pengendalian dan evaluasi RAK LLAJ Provinsi.
12. Badan Usaha adalah badan usaha milik negara, badan usaha milik Daerah, badan usaha swasta yang berbentuk Perseroan Terbatas, badan hukum asing, atau koperasi.
13. Masyarakat adalah orang perseorangan, kelompok perseorangan, akademisi, organisasi profesi, organisasi masyarakat sipil, tokoh masyarakat, tokoh agama, dan mitra pembangunan, yang terkait dengan KLLAJ.
14. Tim Koordinasi adalah tim yang dibentuk dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas, fungsi dan wewenang Gubernur dalam rangka menyusun, melaksanakan dan mengendalikan, serta mengevaluasi RAK LLAJ Provinsi.
15. Evaluasi adalah penilaian yang sistematis dan objektif atas implementasi dan hasil dari RAK LLAJ Provinsi yang telah selesai dilaksanakan.

BAB II RAK LLAJ PROVINSI

Pasal 2

- (1) Pemerintah Daerah menetapkan RAK LLAJ Provinsi untuk periode 5 (lima) tahun, untuk jangka waktu tahun 2025 sampai dengan tahun 2029 dan dilakukan evaluasi secara berkala setiap tahun.

- (2) RAK LLAJ Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menjadi acuan bagi Perangkat Daerah/instansi Provinsi dan Pemerintah Daerah kabupaten/kota dalam mensinergikan penyusunan dokumen perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian KLLAJ.

Pasal 3

- (1) RAK LLAJ Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 memuat:
 - a sasaran Pemerintah Daerah;
 - b arah kebijakan strategis berdasarkan RUNK LLAJ dan RAK LLAJ Kementerian/Lembaga;
 - c kebutuhan regulasi Daerah dan tatanan kelembagaan Pemerintah Daerah;
 - d rencana pendanaan.
- (2) RAK LLAJ Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun berdasarkan:
 - a RUNK LLAJ;
 - b RAK LLAJ kementerian/lembaga; dan
 - c rencana pembangunan jangka panjang dan rencana pembangunan jangka menengah Provinsi.
- (3) RAK LLAJ Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Gubernur ini

Pasal 4

- (1) RAK LLAJ Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 dijabarkan dalam program dan kegiatan KLLAJ.
- (2) Program dan kegiatan KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas 5 (lima) pilar yang meliputi:
 - a pilar 1 (satu), yaitu sistem yang berkeselamatan;
 - b pilar 2 (dua), yaitu jalan yang berkeselamatan;
 - c pilar 3 (tiga), yaitu kendaraan yang berkeselamatan;
 - d pilar 4 (empat), yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan; dan
 - e pilar 5 (lima), yaitu penanganan korban kecelakaan.
- (3) Penyusunan program dan kegiatan KLLAJ pilar 1 (satu) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, dikoordinasikan oleh Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan daerah selaku Penanggung Jawab Pokja Pilar 1 (satu).
- (4) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) meliputi kegiatan:
 - a penyusunan regulasi, harmonisasi peraturan, dan sosialisasi RAK LLAJ Provinsi; dan
 - b monitoring dan evaluasi penyelenggaraan KLLAJ.

- (5) Penyusunan program dan kegiatan KLLAJ pilar 2 (dua) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, dikoordinasikan oleh Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan selaku Penanggung Jawab Pokja Pilar 2 (dua).
- (6) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (5) meliputi kegiatan:
 - a penanganan daerah rawan kecelakaan (geometri jalan, struktur jalan, dan normalisasi bagian jalan);
 - b penguatan kapasitas sumber daya manusia bagi penyelenggaraan jalan serta manajemen dan rekayasa lalu lintas; dan
 - c pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan prasarana jalan.
- (7) Penyusunan program dan kegiatan KLLAJ pilar 3 (tiga) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c, dikoordinasikan oleh Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana LLAJ selaku Penanggung Jawab Pokja Pilar 3 (tiga).
- (8) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (7) meliputi kegiatan:
 - a penyelenggaraan sistem informasi pengujian kendaraan bermotor;
 - b penguatan sumber daya manusia dan peningkatan lembaga diklat penguji kendaraan bermotor;
 - c peningkatan instrumen kendaraan untuk pembatasan kecepatan;
 - d penyelenggaraan kepatuhan kelaikan kendaraan;
 - e pengembangan sistem keselamatan LLAJ;
 - f peningkatan fasilitas keselamatan jalan;
 - g pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas di daerah rawan kecelakaan; dan
 - h Forum LLAJ.
- (9) Penyusunan program dan kegiatan KLLAJ pilar 4 (empat) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d, dikoordinasikan oleh kepolisian daerah selaku Penanggung Jawab Pokja Pilar 4 (empat).
- (10) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (9) meliputi kegiatan:
 - a kampanye dan sosialisasi keselamatan LLAJ;
 - b peningkatan kepatuhan pengguna jalan; dan
 - c penegakan hukum terpadu.
- (11) Penyusunan program dan kegiatan KLLAJ pilar 5 (lima) sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf e, dikoordinasikan oleh Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kesehatan selaku Penanggung Jawab Pokja Pilar 5 (lima).

- (12) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (11) meliputi kegiatan:
- a penyelenggaraan layanan gawat darurat terpadu;
 - b promosi dan sosialisasi penanganan kecelakaan;
 - c rehabilitasi pascakecelakaan; dan
 - d monitoring dan evaluasi penanganan korban kecelakaan.

BAB III
PELAKSANAAN DAN PENGENDALIAN
Pasal 5

Pemerintah Daerah melaksanakan dan mengendalikan RAK LLAJ Provinsi.

Pasal 6

- (1) Gubernur sebagai penanggungjawab pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Provinsi.
- (2) Pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara terkoordinasi oleh Tim Koordinasi dengan menggunakan Manajemen KLLAJ.
- (3) Tim Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibentuk dan ditetapkan oleh Sekretaris Daerah, dengan unsur meliputi:
 - a Sekretaris Daerah;
 - b Perangkat Daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan Daerah; dan
 - c Perangkat Daerah terkait keselamatan LLAJ.
- (4) Unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dapat melibatkan pelaku usaha, swasta, dan akademisi.
- (5) Manajemen KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (2) meliputi:
 - a pencapaian sasaran atau hasil yang diinginkan;
 - b pelaksanaan tindakan langsung secara sinergi; dan
 - c pemberian dukungan fungsi.
- (6) Badan usaha dan/atau Masyarakat di daerah dapat berpartisipasi dalam pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi.
- (7) Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diselenggarakan melalui Forum LLAJ sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (8) Tim Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat memprakarsai pelaksanaan pembahasan dalam Forum LLAJ.
- (9) Tim Koordinasi sebagaimana dimaksud pada ayat (8) dapat mengikutsertakan pihak terkait dalam pelaksanaan pembahasan pada Forum LLAJ sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- (10) Pengendalian RAK LLAJ Provinsi bertujuan untuk mewujudkan:
 - a konsistensi antara program dan kegiatan KLLAJ yang tertuang dalam RUNK LLAJ dengan pelaksanaan dan hasil RAK LLAJ Provinsi; dan
 - b kesesuaian antara capaian RAK LLAJ Provinsi dengan indikator kinerja yang telah ditetapkan.
- (11) Pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Provinsi dilakukan melalui:
 - a pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan;
 - b pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor;
 - c pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi pengemudi kendaraan bermotor;
 - d penyediaan perlengkapan jalan di jalan Provinsi/kabupaten/kota sesuai dengan kewenangannya;
 - e penegakan hukum ketentuan persyaratan keselamatan berlalu lintas bermotor; dan penanganan korban kecelakaan.

BAB IV

EVALUASI DAN PELAPORAN

Pasal 7

- (1) Pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 dilakukan evaluasi secara berkala setiap 3 (tiga) bulan.
- (2) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh Tim Koordinasi melalui Forum LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (7), ayat (8), dan ayat (9).
- (3) Dokumen RAK LLAJ Provinsi dilakukan evaluasi secara berkala setiap tahun.
- (4) Evaluasi dokumen sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dilakukan oleh Tim Koordinasi
- (5) Tim Koordinasi menyusun laporan evaluasi tahunan RAK LLAJ Provinsi berdasarkan evaluasi pelaksanaan RAK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan evaluasi dokumen RAK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (4).
- (6) Laporan evaluasi tahunan sebagaimana dimaksud pada ayat (5) disampaikan kepada Gubernur, dan dibahas pada Forum LLAJ dalam rangka meminta masukan.
- (7) Gubernur menyampaikan hasil pembahasan laporan evaluasi RAK LLAJ Provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (6) kepada Penanggung Jawab Pilar pada kementerian/lembaga terkait), dan dibahas dalam Forum LLAJ Nasional.

BAB V
PENDANAAN

Pasal 8

Pendanaan penyelenggaraan RAK LLAJ bersumber dari:

- a anggaran pendapatan dan belanja Daerah;
- b dan /atau
- c sumber lain yang sah dan tidak mengikat sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB VI
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 9

Peraturan Gubernur ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Gubernur ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Provinsi Kalimantan Timur.

Ditetapkan di Samarinda
pada tanggal 2 Oktober 2025

GUBERNUR KALIMANTAN TIMUR,

ttd

RUDY MAS'UD

Diundangkan di Samarinda
pada tanggal 2 Oktober 2025

SEKRETARIS DAERAH
PROVINSI KALIMANTAN TIMUR,

ttd

SRI WAHYUNI

BERITA DAERAH PROVINSI KALIMANTAN TIMUR TAHUN 2025 NOMOR 52.

Salinan sesuai dengan aslinya
SEKRETARIAT DAERAH PROV. KALTIM
KERIA BIRO HUKUM,



UPARMI
NIP. 19690512 198903 2 009

LAMPIRAN
PERATURAN GUBERNUR KALIMANTAN TIMUR
NOMOR 49 TAHUN 2025
TENTANG RENCANA AKSI KESELAMATAN
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TAHUN
2025-2029

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas atau dalam istilah internasional *Road Crash/Accident* menjadi perhatian PBB karena dampak negatif yang ditimbulkan. Dalam rilis *Global Status Report on Road Safety* (GSRRS) publikasi *World Health Organization* (WHO) tahun 2023, pada tahun 2021 diperkirakan terdapat 1,19 juta kematian akibat kecelakaan lalu lintas, atau setara dengan 136 kematian setiap jamnya di dunia. Kelompok usia yang menjadi paling rentan terhadap kematian akibat kecelakaan lalu lintas adalah 5-29 tahun, yang merupakan bagian dari kelompok usia produktif. Dari jumlah tersebut, laka lintas memberikan dampak negatif ekonomi global sebesar US\$ 1,8 Triliun, atau sekitar 10-12% dari PDB Global (WHO, 2023).

Kematian akibat kecelakaan lalu lintas, yang selanjutnya disebut laka lintas, merupakan penyebab utama bagi anak-anak dan remaja, sekitar 66 persen korban berusia 18-59 tahun dan 19% berusia 60 tahun ke atas, dengan rasio kematian perempuan terhadap laki-laki adalah 1:3 (satu banding tiga). Presentase kematian pengemudi berdasarkan kendaraan antara lain kendaraan roda 4 (empat) 30%, pejalan kaki 23%, kendaraan roda dua dan tiga 21%, dan pesepeda 6%. hingga tahun 2021, Asia Tenggara menjadi regional dengan kematian tertinggi, dengan kematian mencapai 330.222 kematian, atau 28% dari beban global (*global burden*), diikuti wilayah pasifik barat dan afrika (WHO, 2023).

Dalam persentase angka fatalitas di dunia, sebanyak 93% terjadi di negara dengan pendapatan rendah dan menengah atau *Lower-Middle Income Country* (LMICs), dengan presentase kendaraan yang ada pada negara-negara tersebut adalah sekitar 60% dari kendaraan di seluruh dunia. Tingginya kasus laka lintas berdampak pada kerugian negara setara 3% dari Produk

Domestik Bruto (PDB) negara (WHO, 2022). Gambaran laka lintas di dunia menekankan beberapa hal penting seperti angka fatalitas yang tinggi, kelompok usia rentan kecelakaan lalu lintas, dampak sosial ekonomi pada level mikro, negara-negara yang rentan terhadap probabilitas laka lintas, dan kerugian PDB suatu negara.

Di Indonesia, laka lintas memberi dampak negatif pada penyelenggaraan transportasi darat, yang juga berperan sebagai salah satu penggerak roda perekonomian dalam mobilitas orang dan barang, membuka akses ke daerah-daerah pedalaman, terpencil, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat. Proses perkembangan pembangunan tersebut tidak bisa terlepas dari bahaya dan risiko laka lintas, sehingga menjadi paparan yang secara kontinu menjadi ancaman keselamatan bagi masyarakat.

Sebagai bentuk tanggung jawab pemerintah, penyelenggaraan transportasi darat secara tegas tertuang dalam kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Kebijakan LLAJ memegang peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, LLAJ terus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keselamatan, kesejahteraan, ketertiban LLAJ dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Lalu lintas sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sementara Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Dalam penyelenggaraan LLAJ, sebagai langkah lebih lanjut, pemerintah menetapkan kebijakan lanjutan dalam merespon laka lintas melalui kebijakan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (KLLAJ), yang menjadi pertimbangan prioritas keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi darat melalui aksi sinergis kolaboratif di tingkat pemerintah pusat dan daerah dengan pendekatan multi sektor.

KLLAJ yang berarti suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Sementara menurut Carter, E.C. Homburger, W.S. (1978), definisi laka lantas adalah sebagai suatu peristiwa yang terjadi akibat kesalahan fasilitas jalan, lingkungan, kendaraan, dan pengemudi sebagai bagian dari sistem lalu lintas, baik berdiri sendiri maupun saling terkait. Definisi lainnya mengenai laka lantas tertuang dalam UU Nomor 22 tahun 2009 tentang LLAJ adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. (Pusiknas Bareskrim Polri, 2022).

Di Indonesia, jumlah fatalitas (meninggal dunia) korban laka lantas pada tahun 2023 mencapai 27.895 jiwa, dengan rata-rata 3 (tiga) orang meninggal dunia setiap jamnya, jumlah fatalitas ini lebih tinggi dibanding tahun 2022 yg mencapai 27.531 jiwa, fatalitas tersebut merupakan konsekuensi negatif dari 150.008 kasus laka lantas yang terjadi pada tahun 2023, yang mengalami kenaikan 10,27% jika dibandingkan tahun 2022, dimana terdapat 137.851 kasus laka lantas (Potret Keselamatan Korlantas Polri, 2024). Di sisi lain, laka lantas juga berdampak pada kerugian ekonomi. Berdasarkan data *Asian Development Bank* (ADB), kerugian ekonomi akibat laka lantas di Indonesia diperkirakan mencapai 2,9% – 3,1% dari total PDB Indonesia atau pada tahun 2020 setara dengan Rp. 448 – Rp. 478 triliun dengan total PDB mencapai Rp. 15.434,2 Triliun.

Korban yang menderita trauma cedera akibat laka lantas, juga mengalami beban ekonomi yang berat bagi korban dan keluarganya, dimana keduanya harus mengeluarkan biaya perawatan dari trauma dan cedera yang mengakibatkan keterbatasan pada kemampuan produktif hingga cacat yang diderita. Korban laka lantas terdapat pada semua kelompok usia dan menjadi faktor utama dari kematian anak serta usia remaja 5-29 tahun. Bagi orang yang meninggal dunia akibat laka lantas, keluarga yang ditinggalkan berisiko mengalami kesulitan secara ekonomi jika kehilangan tulang punggung keluarga sehingga meningkatkan angka kemiskinan.

Permasalahan yang disoroti oleh WHO sebagai penyebab lambatnya kemajuan penanganan laka lantas secara global terutama di negara

berpendapatan rendah dan menengah, antara lain: kepemimpinan dan kapasitas manajemen melaksanakan KLLAJ yang masih lemah; koordinasi lintas sektor yang belum optimal; data dan informasi laka lantas yang belum terpadu; sumber pendanaan berkelanjutan yang belum tersedia; pelaksanaan monitoring dan evaluasi yang belum efektif; serta penegakan hukum yang belum memberikan efek jera.

Sebagai gambaran kondisi KLLAJ nasional, angka keseluruhan trauma di Indonesia belum dapat dipastikan secara jelas dan demikian pula tata laksana pasien trauma masih terdapat banyak variasi atau perbedaan. Hal ini berkaitan dengan kondisi Indonesia dengan geografis yang luas, transportasi yang tidak memadai, tingginya penggunaan kendaraan pribadi, data pasien trauma yang kurang memadai, manajemen tata laksana trauma belum seragam, fasilitas dan sarana prasarana di rumah sakit yang tersedia bervariasi dan cenderung kurang memadai, pelaksana pelayanan kesehatan atau tenaga dokter spesialis maupun dokter spesialis konsultan masih kurang. Termasuk sistem tata laksana trauma yang terpadu belum merata, walaupun sistem tata laksana telah diupayakan sejak tahun 1995 melalui program organisasi profesi IKABI, khususnya Komisi Trauma dengan dimulainya kursus *Advanced Trauma Life Support (ATLS)* sesuai pedoman internasional, dan Program *General Emergency Life Support (GELS)* yang dimulai sejak 1997 (Kementerian Kesehatan, 2017).

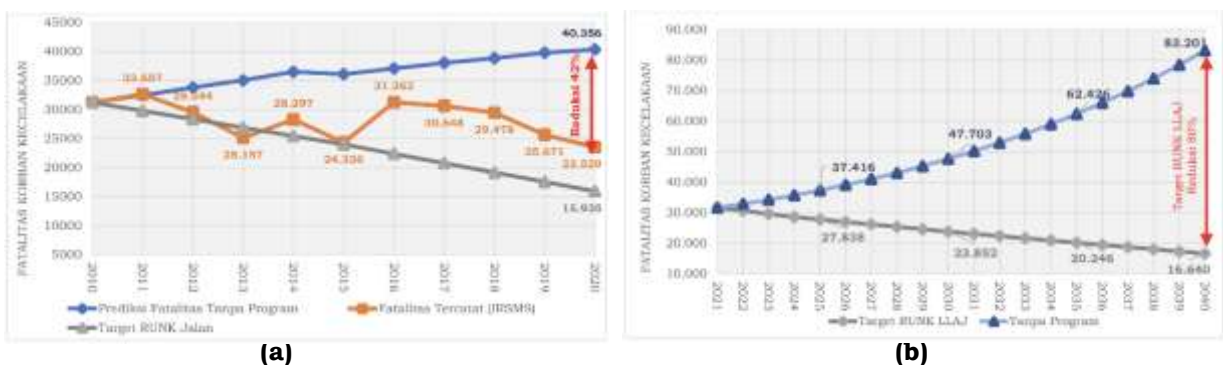
Untuk menangani dampak negatif laka lantas tersebut, dalam Rencana Jangka Menengah Nasional (RPJMN) tahun 2020-2024, keselamatan dan keamanan transportasi menjadi salah satu Kegiatan Prioritas (KP) untuk melaksanakan program prioritas infrastruktur pelayanan dasar, guna mendukung agenda pembangunan Prioritas Nasional (PN) 5; *"Memperkuat Infrastruktur untuk Mendukung Pengembangan Ekonomi dan Pelayanan Dasar"*. Pada Prioritas Nasional ini, salah satu isu utamanya adalah keselamatan moda transportasi jalan, yaitu perhatian pada tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas.

Upaya dalam penyelenggaraan KLLAJ ditujukan untuk menekan probabilitas laka lantas yang berdampak pada menurunnya kasus, angka fatalitas dan kerugian materi akibat laka lantas. Dengan mempertimbangkan keselamatan seluruh pengguna jalan, muncul urgensi untuk melaksanakan

amanat Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 37 Tahun 2017 tentang KLLAJ dan mengupayakan keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Sebagai prioritas nasional yang berkelanjutan, baik di tingkat nasional maupun daerah, dengan mengacu pada kebijakan KLLAJ tersebut, bahwa Pemerintah dan Pemerintah Daerah bertanggung jawab atas terjaminnya KLLAJ yang secara spesifik tertuang dalam Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RAK LLAJ) di tingkat pemerintah pusat dan daerah.

Sebagai komitmen lebih lanjut dalam melaksanakan amanat PP 37 Tahun 2017 tentang KLLAJ, pada tahun 2022 pemerintah mengeluarkan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ), yang mengamanatkan kepada Kementerian/Lembaga (sesuai kewenangannya); Pemerintah Provinsi; dan Pemerintah Kabupaten/Kota perlu menyusun dan melaksanakan RAK LLAJ, sebagai tindak lanjut dari RUNK LLAJ.

RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota adalah dokumen perencanaan KLLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota untuk periode 5 (lima) tahun. Selain itu, dokumen RAK LLAJ adalah bentuk perencanaan KLLAJ sebagai suatu proses untuk menentukan tindakan masa depan yang tepat untuk mewujudkan KLLAJ yang ditetapkan sebagai sasaran, melalui urutan pilihan program kegiatan, dengan memperhitungkan sumber daya yang tersedia, dan diinternalisasikan ke dalam dokumen perencanaan daerah dan ditetapkan dalam peraturan kepala daerah.



Gambar 1. 1 Pencapaian Target Jumlah Fatalitas tahun 2010-2020 dan Skenario Pengembangan target RUNK LLAJ Tahun dasar Acuan 2010

Sumber: Lampiran Perpres Nomor 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ

Sebagai bentuk intervensi (*do something*) dalam upaya menurunkan fatalitas akibat laka lantas, Gambar 1.1 (a) menunjukkan pencapaian target jumlah fatalitas pada tahun 2010-2020, pelaksanaan program KLLAJ di Indonesia telah berhasil mereduksi jumlah fatalitas menjadi 23.529 jiwa pada tahun 2020 atau setara 42% dari proyeksi fatalitas tanpa program. Hal ini juga menunjukkan bahwa dalam satu dekade terakhir intervensi program yang dilakukan dalam satu dekade terakhir mempengaruhi penurunan fatalitas akibat laka lantas.

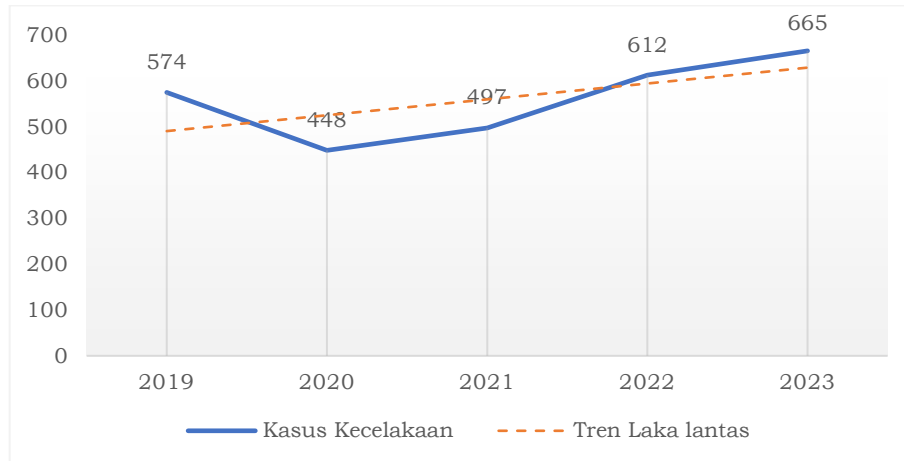
Sedangkan, Gambar 1.1 (b) merupakan Skenario Pengembangan Target RUNK LLAJ Berbasis Data Tahun 2010. Jika program dalam RUNK LLAJ 2021-2040 dilaksanakan (*do something*) maka jumlah korban pada tahun 2040 diprediksi menurun menjadi sebanyak 16.640 jiwa atau setara dengan penurunan 80% dibandingkan jumlah korban tanpa penanganan (*business as usual*). Dengan demikian, intervensi program penanganan KLLAJ sangat penting dilaksanakan untuk pencapaian penurunan fatalitas korban kecelakaan.

Selain Indonesia, terdapat 10 negara dari berbagai wilayah berhasil mencapai target pengurangan 50% fatalitas akibat laka lantas antara tahun 2010 dan 2021, antara lain: Belarusia, Brunnei Darussalam, Denmark, Jepang, Lithuania, Norwegia, Rusia, Trinidad & Tobago, Uni Emirat Arab dan Venezuela (WHO, 2023). Sebagai bentuk bagian dari RUNK LLAJ, RAK LLAJ Provinsi menjadi acuan dalam mewujudkan komitmen pemerintah daerah terkait KLLAJ secara sinergis dan kolaboratif dengan pendekatan 5 (lima) pilar KLLAJ yang meliputi:

- a. Pilar 1, yaitu sistem yang berkeselamatan;
- b. Pilar 2, yaitu jalan yang berkeselamatan;
- c. Pilar 3, yaitu kendaraan yang berkeselamatan;
- d. Pilar 4, yaitu pengguna jalan yang berkeselamatan; dan
- e. Pilar 5, yaitu penanganan korban kecelakaan.

Provinsi Kalimantan Timur sebagai provinsi ketiga terluas di Indonesia. Pemindahan Ibu Kota Negara (IKN) ke Kalimantan Timur berpotensi pada peningkatan populasi penduduk yang dapat berdampak pada peningkatan mobilitas penduduk. Peningkatan mobilitas penduduk juga dapat meningkatkan potensi terjadinya laka lantas. Dalam 5 tahun terakhir, angka

kecelakaan di Kalimantan Timur mengalami tren kenaikan yang dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 1. 2 Tren Kasus Kecelakaan di Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2019-2023

Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, diolah, 2024

Selama 5 tahun terakhir dari tahun 2019-2023, jumlah laka lintas tercatat sebanyak 2.796 kasus. Laka lintas menyebabkan korban meninggal dunia (*fatal*) 1.194 jiwa, korban luka berat (*seriously injured*) sebanyak 1.225 jiwa, korban luka ringan (*slightly injured*) 1.955 jiwa, dan kerugian materi yang ditimbulkan mencapai Rp. 18.248.200.000 selama periode 5 tahun (Ditkamsel Polda Kalimantan Timur, 2024). Melihat tren kecelakaan yang meningkat serta timbulnya korban dan kerugian di Kalimantan Timur, diperlukan perhatian dari semua pihak untuk meningkatkan KLLAJ dan menurunkan kasus laka lintas.

Dampak yang ditimbulkan dari laka lintas tersebut juga perlu mendapat perhatian dan komitmen dari *stakeholders* terkait KLLAJ agar upaya penurunan kasus dan angka fatalitas akibat laka lintas dapat dilaksanakan, upaya penurunan tersebut membutuhkan koordinasi lintas sektor. Oleh karena itu, dengan disusunnya dokumen RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2025-2029, pemerintah provinsi dapat memetakan kondisi KLLAJ, perencanaan program, dan menetapkan target KLLAJ yang terintegrasi berbasis 5 (lima) pilar keselamatan.

RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2025-2029 diharapkan dapat diinternalisasikan ke dalam dokumen perencanaan daerah guna memperoleh dukungan kepala daerah baik yang bersifat kebijakan maupun alokasi anggaran. Selain itu, dengan tersedianya dokumen RAK LLAJ, maka

program/kegiatan yang telah disepakati dapat dilaksanakan dan dilakukan pengendalian serta evaluasi dengan baik oleh masing-masing pokja dan pihak pendukung lainnya sehingga diharapkan rasio fatalitas laka lantas dapat menurun.

1.2 Tujuan

Tujuan penyusunan RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur adalah sebagai berikut:

1. Menindaklanjuti amanat PP Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RAK LLAJ) serta Perpres Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ).
2. Menyiapkan pedoman bagi pemangku kebijakan dalam melakukan perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, dan penanganan KLLAJ di tingkat provinsi.
3. Menjadi acuan bagi pemerintah kabupaten/kota dalam penyusunan dokumen RAK LLAJ kabupaten/kota.

1.3 Ruang Lingkup

Ruang lingkup Dokumen RAK LLAJ menggambarkan kondisi dan kebijakan KLLAJ di seluruh wilayah provinsi, sehingga program dan kegiatannya ditujukan untuk *Stakeholder* ditingkat provinsi (OPD terkait dan Kepolisian Daerah). Adapun Ruang Lingkup secara substansi dokumen RAK LLAJ Provinsi, meliputi:

1. Kondisi dan Kebijakan KLLAJ di Provinsi;
2. Rencana Aksi, Indikator Kinerja, Target Kinerja dan Rencana Pendanaan di Provinsi;
3. Mekanisme Pelaksanaan, Pengendalian, Evaluasi dan Pelaporan program pelaksanaan RAK LLJ di Provinsi; dan
4. Penutup dan Kesimpulan.

BAB II

KONDISI DAN KEBIJAKAN KLLAJ PROVINSI KALIMANTAN TIMUR

2.1 Kondisi KLLAJ di Provinsi Kalimantan Timur

Keselamatan jalan dan angkutan jalan (KLLAJ) adalah salah satu isu yang perlu mendapatkan perhatian oleh semua pihak di daerah untuk mendukung kelancaran mobilitas masyarakat. Jalan yang dirancang dan dibangun dengan mempertimbangkan unsur keselamatan jalan, akan sangat besar pengaruhnya terhadap pencegahan kecelakaan dan pengurangan risiko korban jika terjadi kecelakaan. Di sisi lain, perlu juga diperhatikan kondisi kelaikan kendaraan yang digunakan untuk mengurangi potensi terjadinya laka lantas.

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia sebagian besar disebabkan oleh faktor manusia. Kurangnya kesadaran berlalu lintas dapat membahayakan diri sendiri atau bahkan membahayakan pengguna jalan lainnya. Untuk meningkatkan kesadaran masyarakat pengguna jalan, dibutuhkan kerja sama berbagai pihak dalam pelaksanaan program preventif. Selain itu, penanganan yang cepat dan tepat terhadap korban pasca terjadinya kecelakaan menjadi satu hal yang penting dalam pengurangan risiko luka berat ataupun kematian. Dengan mempertimbangkan hal tersebut, perlu diketahui mengenai kondisi KLLAJ di Provinsi Kalimantan Timur guna menciptakan sistem KLLAJ yang komprehensif untuk menurunkan angka kecelakaan.

Kondisi KLLAJ yang menjadi tanggung jawab pemerintah, sebagaimana tertuang dalam UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ pasal 238 ayat (1) dan (2) disebutkan bahwa telah menjadi kewajiban dan tanggung jawab pemerintah untuk menyediakan dan/atau memperbaiki pengaturan, sarana, prasarana lalu lintas yang menjadi penyebab kecelakaan, juga menyediakan alokasi dana untuk pencegahan dan penanganan laka lantas. Oleh karena itu, KLLAJ perlu menjadi perhatian bagi OPD/Instansi dan pihak pendukung untuk secara bersama-sama meningkatkan KLLAJ di tingkat kewenangan provinsi.

2.1.1 Kondisi Geografis dan Kependudukan

2.1.1.1 Kondisi Geografis

Provinsi Kalimantan Timur merupakan sebuah Provinsi di Pulau Kalimantan yang memiliki luas \pm 15.344.552 ha. Sebagian besar wilayah Provinsi Kalimantan Timur berupa daratan dengan luasnya mencapai 12.446.113 ha dan wilayah laut yang mencapai 2.898.439 ha. Secara geografis, Provinsi Kalimantan Timur terletak antara $2^{\circ} 37' 12.99''$ Lintang Utara (LU) – $2^{\circ} 28' 19.31''$ Lintang Selatan (LS) dan $113^{\circ} 50' 3.61''$ – $119^{\circ} 14' 13.06''$ Bujur Timur (BT). Berdasarkan posisi geografisnya, Provinsi Kalimantan Timur memiliki batas-batas:

- Utara : Provinsi Kalimantan Utara dan Negara Malaysia bagian Timur;
- Selatan : Provinsi Kalimantan Selatan dan Selat Makassar;
- Barat : Provinsi Kalimantan Barat dan Provinsi Kalimantan Tengah;
- Timur : Selat Makassar dan Laut Sulawesi.

Ditinjau dari segi administrasi pemerintahan, Provinsi Kalimantan Timur terbagi menjadi 7 (tujuh) kabupaten, yaitu: Berau, Kutai Kartanegara, Kutai Timur, Kutai Barat, Paser, Penajam Paser Utara, dan Mahakam Ulu, serta memiliki 3 (tiga) wilayah administrasi kota, yaitu: Balikpapan, Bontang, dan Samarinda. Adapun pembagian wilayah administratif Provinsi Kalimantan Timur menurut kabupaten/kota dapat dilihat pada Tabel 2.1 berikut.

Tabel 2. 1 Luas Wilayah Administrasi Kabupaten/Kota di Provinsi Kalimantan Timur

No.	Kabupaten/Kota	Luas (Ha)
1	Kota Samarinda	71.678
2	Kota Balikpapan	51.023
3	Kota Bontang	16.077
4	Kab. Paser	1.104.644
5	Kab. Kutai Kartanegara	2.529.239
6	Kab. Kutai Timur	3.122.720
7	Kab. Penajam Paser Utara	203.254
8	Kab. Berau	2.137.135
9	Kab. Kutai Barat	1.361.117
10	Kab. Mahakam Hulu	1.849.224
	Luas wilayah laut 12 mil	2.898.439
	Total Kaltim	15.344.552

Sumber: RTRW Provinsi Kalimantan Timur 2023-2042

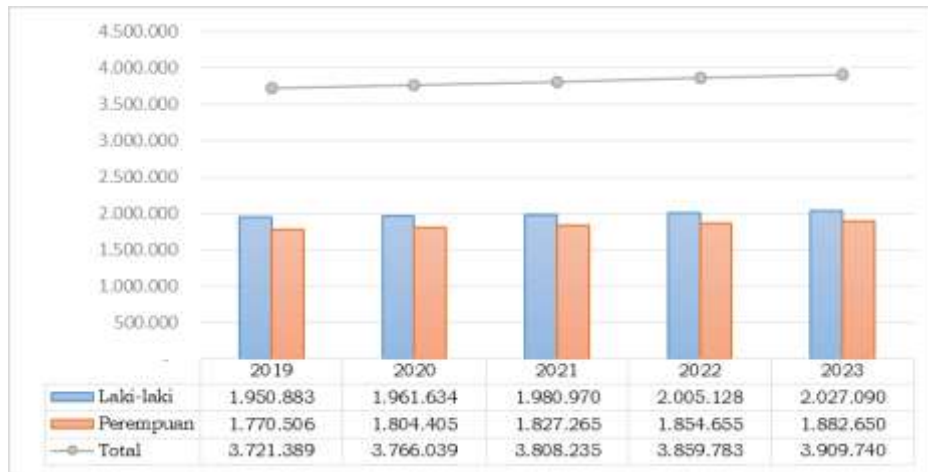


Gambar 2. 1 Peta Administrasi Provinsi Kalimantan Timur

Sumber: Peta Tematik Indonesia

2.1.1.2 Kondisi Kependudukan

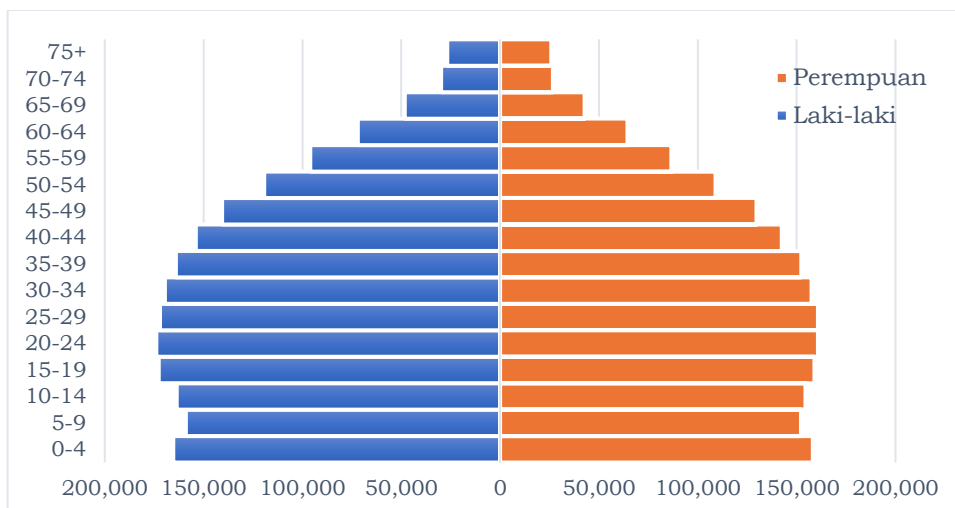
Dalam proses perencanaan dan penentuan kebijakan, analisis terhadap kependudukan memiliki peran penting untuk melihat karakteristik penduduk suatu wilayah. Penduduk Provinsi Kalimantan Timur tahun 2023 sebanyak 3.909.740 penduduk yang terdiri dari 2.027.090 penduduk laki-laki dan 1.882.650 penduduk perempuan. Penduduk Kalimantan Timur banyak terkonsentrasi hanya di tiga wilayah saja: Kota Samarinda, Kabupaten Kutai Kartanegara, dan Kota Balikpapan. Ketiga wilayah ini dihuni oleh lebih dari setengah penduduk Kalimantan Timur, yakni 58,46%. Sisanya, 41,54% penduduk tinggal di tujuh kabupaten/kota lainnya di Kalimantan Timur. Pada Gambar 2.2, terlihat bahwa jumlah penduduk Provinsi Kalimantan Timur mengalami pertumbuhan setiap tahun.



Gambar 2. 2 Jumlah Penduduk di Provinsi Kalimantan Timur

Sumber: Provinsi Kalimantan Timur dalam Angka Tahun 2024, diolah

Penetapan IKN di Kalimantan Timur juga dapat menjadi katalisator pertumbuhan penduduk, terutama di kabupaten/kota sekitarnya yaitu Kabupaten Paser, Kabupaten Kutai Kartanegara, Kota Samarinda, dan Kota Balikpapan. Komposisi jumlah penduduk berdasarkan usia di Provinsi Kalimantan Timur perlu diperhatikan untuk melihat penduduk sebagai pengguna jalan dan keterlibatannya dalam penyelenggaraan KLLAJ. Adapun pola yang terbentuk memiliki pola cukup tinggi di penduduk kelompok usia muda hingga produktif dan mulai menurun di kelompok usia tua. Berikut ini dapat dilihat komposisi penduduk berdasarkan jenis kelamin dan kelompok usia di Provinsi Kalimantan Timur tahun 2023.



Gambar 2. 3 Piramida Penduduk Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2023

Sumber: Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2024, BPS Provinsi Kalimantan Timur, 2024

Pada Gambar 2.3 terlihat bahwa kelompok usia rentang 15-44 tahun dan 45-59 tahun mendominasi komposisi penduduk di Kalimantan Timur yang mana tergolong dalam usia produktif. Penduduk usia produktif memiliki

mobilitas yang tinggi untuk menunjang aktivitasnya. Mobilitas penduduk yang tinggi akan berdampak pula pada peningkatan potensi terjadinya laka lantasi.

Pertumbuhan penduduk juga akan memberikan dampak pada pertumbuhan kebutuhan dan penggunaan kendaraan sebagai sarana mobilitas penduduk. Komposisi jumlah penduduk berdasarkan usia di Provinsi Kalimantan Timur perlu diperhatikan untuk melihat penduduk sebagai pengguna jalan dan keterlibatannya dalam KLLAJ baik sebagai pelaku kecelakaan, korban kecelakaan, dan target dari program kegiatan yang akan dilaksanakan.

2.1.2 Kondisi Keselamatan Jalan

Data terkait kondisi dan kemandapan jalan nasional serta jalan provinsi diharapkan dapat memberikan informasi penting mengenai kualitas keselamatan jalan, yang menjadi Pilar 2 dalam RAK LLAJ. Dengan memetakan kondisi dan kemandapan jalan, dapat diidentifikasi berbagai risiko dan bahaya (*risk & hazard*) yang ada di suatu ruas jalan. Hal ini bertujuan untuk menghindari pengguna jalan dari potensi kecelakaan lalu lintas. Pengurangan risiko kecelakaan serta pencegahan terhadap bahaya (*hazard*) dapat dilakukan dengan menerapkan konsep jalan berkeselamatan.

Berdasarkan Peraturan Menteri PUPR Nomor 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan, keselamatan jalan didefinisikan sebagai pemenuhan elemen fisik jalan sesuai dengan persyaratan teknis yang ada. Kondisi lingkungan jalan juga harus dipertimbangkan agar tidak menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pemenuhan fisik elemen jalan dapat dilakukan melalui audit keselamatan jalan, yang merupakan pemeriksaan menyeluruh atas aktivitas serta prosedur terkait pembangunan jalan, guna memastikan bahwa standar teknis yang ditetapkan sudah terpenuhi, sehingga menjamin keselamatan dan keamanan pengguna jalan.

Menurut UU Nomor 2 Tahun 2022 tentang perubahan kedua atas UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, yang dimaksud Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan

bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali rel, jalan lori, dan jalan kabel.

Sebagai prasarana transportasi darat, jalan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) terbagi menjadi jalan umum dan jalan khusus sesuai dengan fungsinya. Jalan umum dikelompokkan lebih lanjut berdasarkan fungsi, status, dan kelasnya. Berdasarkan fungsinya, jalan umum dikelompokkan menjadi jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. Berdasarkan statusnya, jalan umum dapat berupa jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, atau jalan desa. Sedangkan berdasarkan kelasnya, jalan umum terbagi menjadi jalan kelas I dengan Muatan Sumbu Terberat (MST) sebesar 10 ton, jalan kelas II, dan jalan kelas III dengan MST sebesar 8 ton. Pengelompokan kelas jalan ini bertujuan untuk menjaga umur jalan dan intensitas lalu lintas kendaraan agar sesuai dengan daya dukung yang ada.

Untuk menjamin keselamatan pengguna jalan, kendaraan bermotor yang melintasi jalan harus mematuhi peraturan terkait Muatan Sumbu Terberat (MST) dan dimensi kendaraan, sesuai dengan kelas jalan yang dilaluinya. Selain itu, pengaturan kendaraan bermotor untuk angkutan umum maupun barang bertujuan menghindari kendaraan Over Dimension Over Loading (ODOL) pada ruas jalan tertentu.

Di Indonesia, kondisi jalan dikategorikan menjadi empat kelompok, yaitu:

1. Jalan dalam kondisi baik: Jalan yang dapat dilalui dengan kecepatan 60 km/jam dan tidak memerlukan pemeliharaan pada pengerasan jalan selama dua tahun.
2. Jalan dalam kondisi sedang: Jalan yang dapat dilalui dengan kecepatan antara 40-60 km/jam, tanpa memerlukan pemeliharaan pada pengerasan selama satu tahun.
3. Jalan dalam kondisi rusak: Jalan yang hanya bisa dilalui dengan kecepatan 20-40 km/jam, dan tidak memerlukan pemeliharaan pengerasan selama satu tahun.
4. Jalan dalam kondisi rusak berat: Jalan yang hanya bisa dilalui dengan kecepatan 0-20 km/jam.

Dalam meningkatkan efisiensi dan efektivitas jaringan jalan, dibentuklah Sistem Jaringan Jalan yang merupakan satu kesatuan ruas jalan yang saling terhubung untuk mengikat pusat kegiatan atau pusat pertumbuhan. Sistem ini juga berfungsi sebagai penghubung sistem transportasi terpadu yang melayani wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanan jalur tersebut. Sistem jaringan jalan ini disusun secara hierarkis untuk mendukung pengembangan wilayah secara berkesinambungan.

Sebagai bagian dari pengelolaan sistem jaringan jalan, perhatian harus diberikan terhadap lokasi rawan kecelakaan (*black spot*) dan hambatan lalu lintas (*trouble spot*), yang berpotensi menimbulkan kecelakaan atau mengganggu kelancaran lalu lintas, terutama dalam situasi darurat. Identifikasi dan penanganan lokasi *black spot* dan *trouble spot* ini sangat penting untuk memastikan keselamatan pengguna jalan serta kelancaran lalu lintas.

2.1.2.1 Jalan Provinsi dan Jalan Nasional

Data panjang serta kondisi kemantapan jalan nasional dan jalan provinsi yang didapatkan diharapkan memberikan informasi yang lengkap terkait gambaran jalan yang berkeselamatan sebagai Pilar 2 dalam RAK LLAJ. Dengan mengetahui kondisi dan kemantapan jalan, maka dapat diidentifikasi risiko dan *hazard* pada suatu ruas jalan untuk menghindari pengemudi dari bahaya yang dapat menimbulkan kecelakaan. Pengurangan risiko kecelakaan dan pencegahan *hazard* dapat dilakukan dengan menerapkan konsep jalan berkeselamatan (*Wildan, 2021 pada <https://www.itb.ac.id/berita/cara-pencegahan-kecelakaan-dengan-penerapan-konsep-jalan-berkeselamatan/58256>*).

Dalam hal ini, akan dilihat jalan nasional yang menjadi jalan strategis penghubung antar ibu kota provinsi dan jalan provinsi yang menjadi jalan strategis penghubung ibu kota kabupaten/kota, antar ibu kota kabupaten/kota dalam provinsi. Dengan mengetahui data jalan berdasarkan status kewenangannya, pemantauan dan tanggung jawab kondisi kemantapan jalan serta kebutuhan perlengkapan jalan sebagai aspek pendukung keselamatan dapat dilakukan sesuai dengan kewenangannya. Sebaran jalan nasional dan jalan provinsi di Provinsi Kalimantan Timur dapat dilihat pada Tabel 2.2 berikut.

Tabel 2. 2 Panjang Jalan Nasional dan Provinsi di Kalimantan Timur

No.	Kabupaten / Kota	Panjang Jalan (km)	
		Nasional	Provinsi
1	Kota Samarinda	55,20	137,22
2	Kota Bontang	11,02	26,60
3	Kota Balikpapan	62,84	34,10
4	Kab. Paser	225,98	32,37
5	Kab. Kutai Kartanegara	261,20	291,49
6	Kab. Kutai Timur	409,15	159,38
7	Kab. Kutai Barat	301,97	-
8	Kab. Berau	317,48	250,11
9	Kab. Penajam Paser Utara	161,92	7,58
10	Kab. Mahakam Ulu	-	-
Jumlah		1.806,76	938,85

Sumber: Dinas PUPR&PERA Provinsi Kalimantan Timur, 2024

Berdasarkan Tabel 2.2 di atas, panjang jalan nasional di Provinsi Kalimantan Timur yaitu sepanjang 1.806,76 km dan panjang jalan provinsi sepanjang 938,85 km. Dengan mengetahui data jalan berdasarkan status kewenangannya, pemantauan dan tanggung jawab kondisi kemantapan jalan serta kebutuhan perlengkapan jalan sebagai aspek pendukung keselamatan dapat dilakukan sesuai dengan kewenangannya.

A. Jalan Nasional

Jalan nasional merupakan bagian dari jaringan jalan yang terdapat di Provinsi Kalimantan Timur dan menjadi kewenangan pemerintah pusat (dikelola oleh BPJN). Begitu pula dengan penyediaan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berada di jalan nasional merupakan kewenangan pemerintah pusat, dalam hal ini kewenangan BPTD. Berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No.430/KPTS/M/2022 tahun 2022 tentang Penetapan Ruas Jalan dalam Jaringan Jalan Primer menurut Fungsinya Sebagai Jalan Arteri Primer dan Jalan Kolektor Primer, panjang ruas jalan nasional di Provinsi Kalimantan Timur yaitu 1.806,76 km. Daftar ruas jalan nasional di Provinsi Kalimantan Timur dapat dilihat pada Tabel 2.3 berikut.

Tabel 2. 3 Ruas Jalan Nasional di Provinsi Kalimantan Timur

NO	NOMOR RUAS			NAMA RUAS	PANJANG RUAS (KM)
1	001			KERANG (BTS. PROV. KALSEL) - BTS. KOTA TANAH GROGOT	66,20
2	001	11	K	JLN. NOTO SUNARDI (TANAH GROGOT)	2,00
3	002			BTS. KOTA TANAH GROGOT - LOLO	17,10

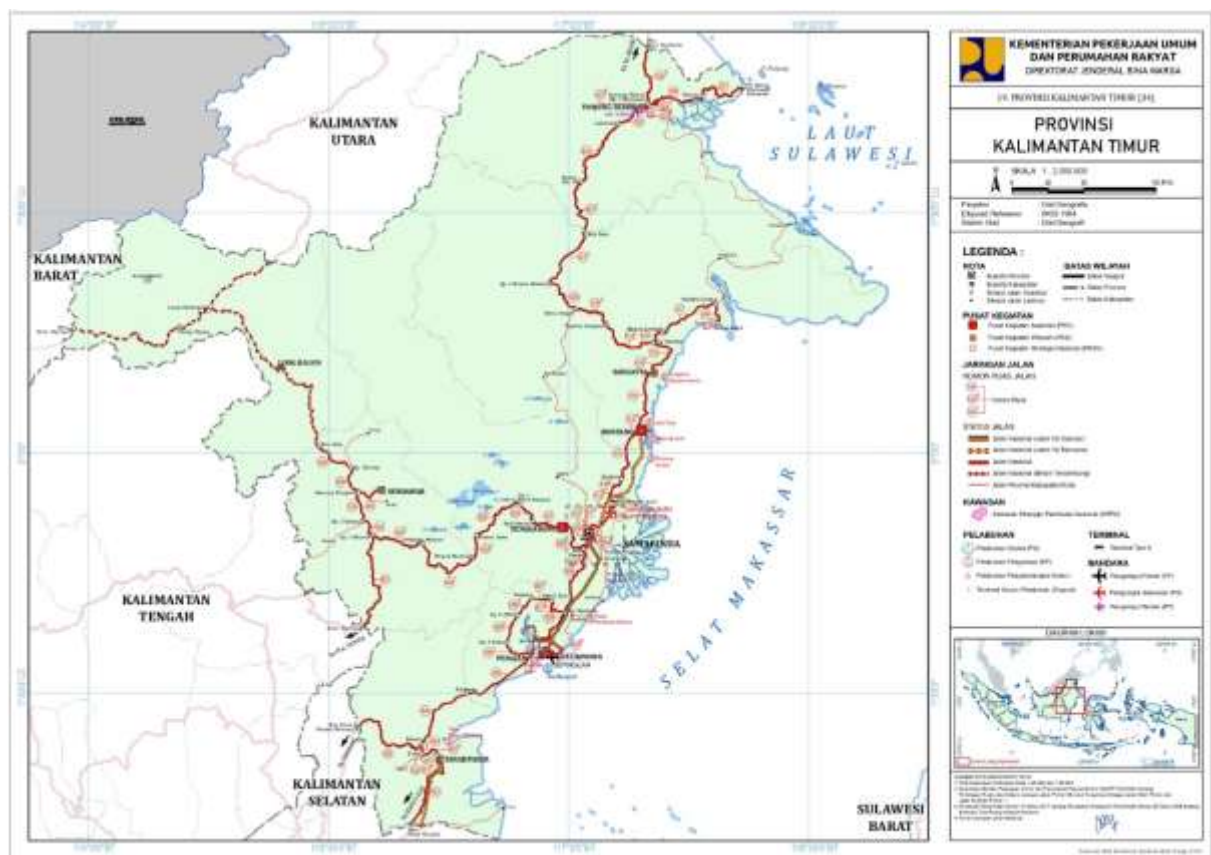
NO	NOMOR RUAS			NAMA RUAS	PANJANG RUAS (KM)
4	002	11	K	SP. 3 JLN. PANGERAN MENTRI - SP. 3 JLN. SUDIRMAN (TANAH GROGOT)	0,88
5	002	12	K	JLN. KUSUMA BANGSA (TANAH GROGOT)	2,60
6	003			LOLO - KUARO	6,30
7	004			KUARO - KADEMAN (BTS. KAB. PENAJAM PASER UTARA)	57,20
8	005			KADEMAN (BTS. KAB. PASER) - PENAJAM	58,20
9	006	1		PETUNG - SP. 3 RIKO	30,42
10	006	2		SP. 3 RIKO - SP. 3 ITCI	22,60
11	006	3		SP. 3 ITCI-SEPAKU	14,60
12	007	1		SEPAKU-SEMOI DUA (BTS. KAB. KUTAI KARTANEGARA)	14,70
13	007	2		SEMOI DUA (BTS. KAB. KUTAI KARTANEGARA) - KM.38 (SP.3 SAMBOJA)	21,40
14	008			BTS. KOTA BALIKPAPAN - SP.3 SAMBOJA	12,90
15	008	11	K	JLN. SUDIRMAN (BALIKPAPAN)	9,20
16	008	12	K	JLN. ISWAHYUDI (BALIKPAPAN)	4,20
17	008	13	K	JLN. SYARIFUDDIN YOES (JL. KE AIRPORT) (BALIKPAPAN)	5,80
18	008	14	K	JLN. MT. HARYONO / RING ROAD (BALIKPAPAN)	2,70
19	008	15	K	JLN. SOEKARNO-HATTA (BALIKPAPAN)	20,29
20	008	16	K	JLN. AKSES TPK KARIANGAU	12,70
21	008	17	K	JLN. PATTIMURA (AKSES TERMINAL BATU AMPAR BALIKPAPAN)	0,55
22	008	18	K	JLN. MULAWARMAN - SP. 3 TOL BALSAM	7,40
23	009			SP.3 SAMBOJA - SP.3 LOA JANAN	63,40
24	009	11	K	JLN. RIFADIN (KAB. KUTAI KARTANEGARA)	0,60
25	009	12	K	JLN. RIFADIN (KOTA SAMARINDA)	6,75
26	009	13	K	JLN. KH HARUN NAFSI (SAMARINDA)	4,79
27	010	1		JLN. BUNG TOMO (AKSES TERMINAL SAMARINDA SEBERANG)	2,65
28	010	2		JLN. SULTAN HASSANUDIN (AKSES TERMINAL SAMARINDA SEBERANG)	1,00
29	010	11	K	JLN. JEMBATAN MAHAKAM (SAMARINDA)	0,61
30	010	13	K	JLN. SLAMET RIYADI (SAMARINDA)	2,70
31	010	14	K	JLN. RE. MARTADINATA (SAMARINDA)	1,00
32	010	15	K	JLN. GAJAH MADA (SAMARINDA)	1,57
33	010	16	K	JLN. YOS SUDARSO (JL. KE PELABUHAN SAMARINDA) (SAMARINDA)	1,03
34	011			SP. 3 LEMPAKE (SAMARINDA) - BTS. KAB. KUTAI KARTANEGARA	16,30
35	011	11	K	JLN. ANTASARI (SAMARINDA)	1,80
36	011	12	K	JLN. JUANDA (SAMARINDA)	2,10
37	011	13	K	JLN. AW. SYAHRANI (SAMARINDA)	3,73
38	011	14	K	JLN. D.I. PANJAITAN (SAMARINDA)	2,50
39	011	15	K	JLN. M. NOOR (SAMARINDA)	2,88
40	012	1		BTS. KOTA SAMARINDA - SP.3 SAMBERA	5,60

NO	NOMOR RUAS		NAMA RUAS	PANJANG RUAS (KM)
41	012	2	SP.3 SAMBERA - SANTAN (BTS. KAB. KUTAI TIMUR)	30,40
42	013		SANTAN (BTS. KAB. KUTAI KARTANEGARA) - SP. 3 BONTANG	46,86
43	013	11	K JLN. S. PARMAN (BONTANG)	4,10
44	013	12	K JLN. BRIGJEN KATAMSO (BONTANG)	2,32
45	013	13	K JLN. MT. H ARYONO (BONTANG)	1,20
46	013	14	K JLN. LETJEN. SUPRAPTO (BONTANG)	0,50
47	013	15	K JLN. D.I. PANJAITAN (BONTANG)	1,00
48	013	16	K JLN. KAPTEN TENDEAN (BONTANG)	1,90
49	013	17	K SP. 3 BONTANG - BTS. KOTA BONTANG	1,59
50	014		SP. 3 BONTANG - SANGATA	55,20
51	015		SANGATA - SP. PERDAU	32,00
52	015	11	K JLN. YOS SUDARSO (SANGATA)	12,10
53	016		SP. PERDAU - MUARA LEMBAK	13,10
54	017		MUARA LEMBAK - SANGKULIRANG	52,14
55	019	1	SP. PERDAU - TEPIAN LANGSAT	52,14
56	019	2	TEPIAN LANGSAT - BATU AMPAR	42,27
57	020		BATU AMPAR - SP. 3 MUARA WAHAU	36,30
58	021	1	SP.3 MUARA WAHAU - BTS. KAB. BERAU	48,65
59	021	2	BTS. KAB KUTAI TIMUR - KELAY	55,35
60	022		KELAY - LABANAN	67,90
61	023		LABANAN - TANJUNG REDEB	24,60
62	023	11	K JLN. GATOT SUBROTO (TJ. REDEB)	1,90
63	023	12	K JLN. BUJANGGA (TJ. REDEP)	1,10
64	023	13	K JLN. PULAU SAMBIT (TJ. REDEB)	1,10
65	023	14	K JLN. PEMUDA (TJ. REDEP)	1,30
66	024	1	TANJUNG REDEB - GUNUNG TABUR (SIMPANG TIGA MALUANG)	6,47
67	024	2	GUNUNG TABUR (SIMPANG TIGA MALUANG) - BTS. BULUNGAN	49,08
68	024	12	K JLN. PANGERAN ANTASARI (AKSES PELABUHAN TANJUNG REDEB)	0,28
69	025		BATUAJI (BATAS PROV. KALSEL) - KUARO	73,70
70	026		LOA JANAN - BTS. KOTA TENGGARONG	26,70
71	027		BTS. KOTA TENGGARONG - SP.4 SENONI	33,60
72	028		SP.4 SENONI - SP.3 KOTABANGUN	19,70
73	029	1	SP.3 KOTABANGUN - MUARA LEKA	51,15
74	029	2	MUARA LEKA - MUARA MUNTAI (PERIAN) (BTS. KAB. KUTAI BARAT)	20,95
75	030	1	MUARA MUNTAI (BTS. KAB. KUTAI KARTANEGARA) - JEMPANG (NAYAN)	66,04
76	030	2	JEMPANG (NAYAN) - SP.3 BLUSUH	45,26
77	031		SP.3 BLUSUH - BATAS PROV. KALTENG	89,50
78	032		SP.3 BLUSUH - SP.3 DAMAI	19,50

NO	NOMOR RUAS	NAMA RUAS	PANJANG RUAS (KM)
79	033	SP. 3 DAMAI - BARONG TONGKOK	24,10
80	034	BARONG TONGKOK - MENTIWAN (SENDAWAR)	20,40
81	035	AKSES PELABUHAN MALOY BARU	16,80
82	036	GUNUNG TABUR (SIMPANG TIGA MALUANG) - USIRAN	56,10
83	037	USIRAN - TANJUNG BATU (DERMAGA DERAWAN)	52,30
84	038	BARONG TONGKOK - SP. TERING	26,70
85	039	SP. TERING - BTS. KAB. MAHAKAM ULU *	10,48
		TOTAL PROVINSI KALIMANTAN TIMUR	1.806,76

*) Sebagian panjang ruas yang masih pada tahap konstruksi/perencanaan diakomodir dalam Rencana umum pengembangan jaringan jalan nasional.

Sumber: Kepmen PURR No.430/KPTS/M/2022 tahun 2022

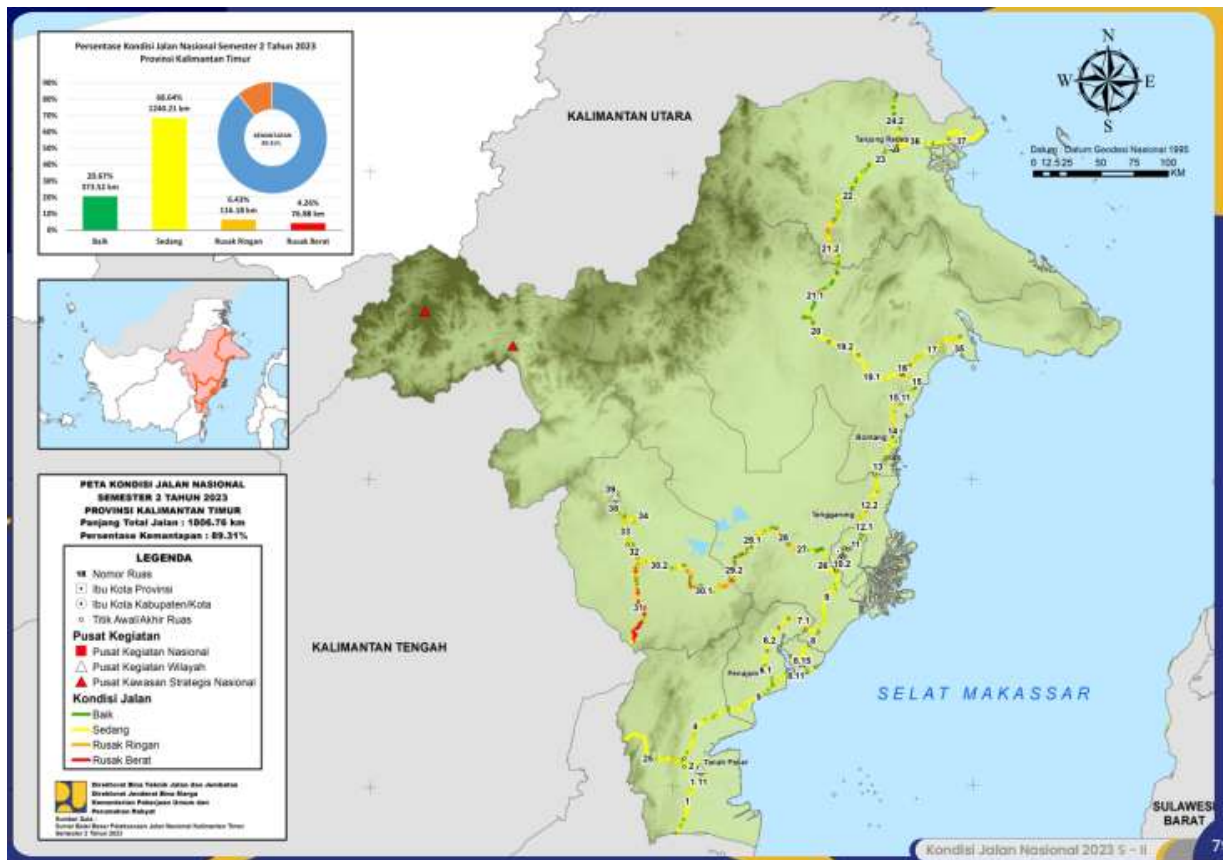


Gambar 2. 4 Peta Jaringan Jalan Nasional di Provinsi Kalimantan Timur

Sumber: Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No.430/KPTS/M/2022

Dari panjang jalan nasional di Provinsi Kalimantan Timur sepanjang 1.806,76 km, kondisi kemantapan jalan nasional mencapai 89,31% atau sepanjang 1.613,73 km yang terdiri dari jalan dengan kondisi baik sebesar 372,52 km (20,67%) dan kondisi sedang sebesar 1.240,21 km (68,64%). Sedangkan jalan nasional dengan kondisi tidak mantap mencapai 10,69 % atau sepanjang 193,06 km yang terdiri dari jalan dengan kondisi rusak ringan

sebesar 116,18 km (6,43%) dan kondisi rusak berat sebesar 76,88 km (4,26%). Berikut dapat dilihat persebaran kondisi jalan nasional di Provinsi Kalimantan Timur.



Gambar 2. 5 Peta Kondisi Jalan Nasional di Provinsi Kalimantan Timur

Sumber: Buku Kondisi Jalan Nasional Tahun 2023 Semester II, 2023

B. Jalan Provinsi

Panjang jalan provinsi yang ditetapkan adalah 938,85 km sesuai Keputusan Gubernur Kalimantan Timur Nomor: 100.3.3.1/K.597/2023 tahun 2023 tentang Penetapan Ruas-ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Provinsi di Provinsi Kalimantan Timur. Daftar ruas jalan provinsi dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2. 4 Ruas Jalan Provinsi di Provinsi Kalimantan Timur

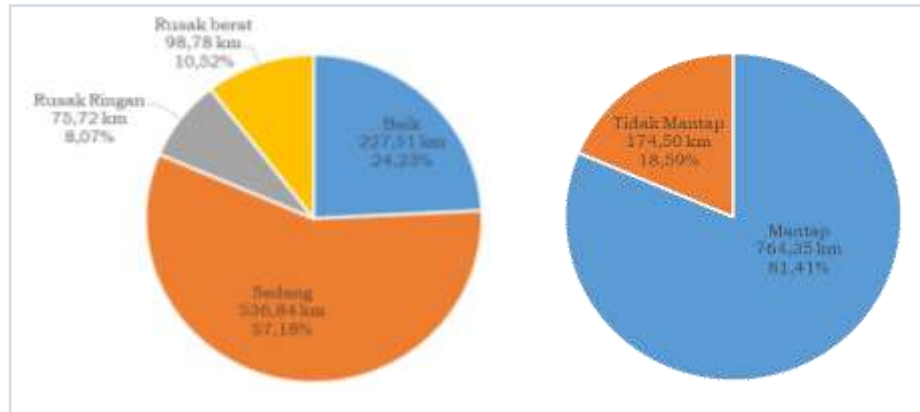
No	No. Ruas			Nama Ruas Jalan	Kabupaten/ Kota Yang Dilalui	Panjang Ruas (Km)	Lebar Ruas (M)	Status Jalan	
	JP (Km)	JSP (Km)	JP (Km)					JSP (Km)	
1	34	001	K	JL. GUNUNG KINIBALU I (SAMARINDA)	Samarinda	0,12	9,00	0,12	0,00
2	34	002	K	JL. JENDERAL SUDIRMAN II (SAMARINDA)	Samarinda	0,27	11,00	0,27	0,00
3	34	003	K	JL. AWANG LONG I (SAMARINDA)	Samarinda	0,44	11,00	0,44	0,00
4	34	004	K	JL. TENGGAWANG (SAMARINDA)	Samarinda	0,58	8,00	0,58	0,00

No	No. Ruas			Nama Ruas Jalan	Kabupaten/ Kota Yang Dilalui	Panjang Ruas (Km)	Lebar Ruas (M)	Status Jalan	
								JP (Km)	JSP (Km)
5	34	005	K	JL. PANGERAN SURYANATA (SAMARINDA)	Samarinda	9,16	8-14	9,16	0,00
6	34	006	K	JL. MT. HARYONO (SAMARINDA)	Samarinda	2,57	7.5- 12.5	2,57	0,00
7	34	007	K	JL. TEUKU UMAR (SAMARINDA)	Samarinda	3,96	8-14.5	3,96	0,00
8	34	008	K	JL. UNTUNG SUROPATI (SAMARINDA)	Samarinda	1,46	11-20	1,46	0,00
9	34	009	K	JL. KH. MAS MANSYUR (SAMARINDA)	Samarinda	2,93	7-10	2,93	0,00
10	34	010	K	JL. K.H HASYIM ASHARI (SAMARINDA)	Samarinda	0,47	7,00	0,47	0,00
11	34	011	K	JL. TERATAI (SAMARINDA)	Samarinda	0,65	7-10	0,65	0,00
12	34	012	K	JL. TELUK AMBULUNG (SAMARINDA)	Samarinda	0,42	8,00	0,42	0,00
13	34	013	K	JL. HARTATI (SAMARINDA)	Samarinda	0,70	8,00	0,70	0,00
14	34	014	K	JL. JEMBATAN MAHAKAM ULU	Samarinda	1,47	7-17	1,47	0,00
15	34	015		JL. STADION PALARAN	Samarinda	1,68	14-20	1,68	0,00
16	34	016		JL. LINGKAR STADION PALARAN	Samarinda	3,38	20,00	3,38	0,00
17	34	017		JL. SIMPANG PASIR (SAMARINDA)	Samarinda	4,87	7,00	4,87	0,00
18	34	018	K	JL. APT. PRANOTO (SAMARINDA)	Samarinda	1,90	18,00	1,90	0,00
19	34	019		JL. CIPTO MANGUN KUSUMO (SAMARINDA)	Samarinda	9,53	6-23	9,53	0,00
20	34	020	K	JL. MOEIS HASAN (SAMARINDA)	Samarinda	2,36	19,00	2,36	0,00
21	34	021	K	JL. KADRIE OENING (SAMARINDA)	Samarinda	1,79	7-12	1,79	0,00
22	34	022	K	Jl. R. SOEPRAPTO (SAMARINDA)	Samarinda	1,10	14,00	1,10	0,00
23	34	023	K	Jl. S. PARMAN (SAMARINDA)	Samarinda	1,10	14-20	1,10	0,00
24	34	024	K	Jl. AHMAD YANI (SAMARINDA)	Samarinda	2,00	14,00	2,00	0,00
25	34	025	K	JL. D.I. PANDJAITAN II (SAMARINDA)	Samarinda	1,03	14,00	1,03	0,00
26	34	026		SIMP. 3 RPAK INDAH - SIMP. 4 M. SAID (RING ROAD I SAMARINDA)	Samarinda	2,05	14,00	2,05	0,00
27	34	027		JL. NUSYIRWAN ISMAIL (RING ROAD II AMARINDA)	Samarinda	5,66	14,00	5,66	0,00
28	34	028		JL. HM. ARDANS (RINGROAD III AMARINDA)	Samarinda	5,07	14,00	5,07	0,00
29	34	029	K	JL. KH. WAHID HASYIM II (SAMARINDA)	Samarinda	2,00	10,00	2,00	0,00
30	34	030		JL. BATU BESAUNG (SAMARINDA)	Samarinda	20,90	5-7	20,90	0,00
31	34	031		BTS. SAMARINDA - SIMP. 4 SAMBERA	Kutai Kartanegara	12,59	6-8	12,59	0,00
32	34	032		SIMP. 4 SAMBERA - MUARA BADAK	Kutai Kartanegara	18,00	7,00	18,00	0,00
		033		MUARA BADAK - BTS. BONTANG	Kutai Kartanegara	52,77	5-6	52,77	0,00
		034	K	JL. LETJEN URIP SUMOHARJO (BONTANG)	Bontang	6,21	14,00	6,21	0,00
		035	K	JL. MOH. ROEM (BONTANG)	Bontang	5,17	14,00	5,17	0,00
		036	K	JL. IR. SOEKARNO HATTA (BONTANG)	Bontang	10,91	14,00	10,91	0,00
		037		BTS. KUTIM - PELABUHAN LHOK TUAN	Bontang	4,31	13-14	4,31	0,00
		038		SIMP. 4 BATU BESAUNG - BTS. KUKAR	Samarinda	2,72	7,00	2,72	0,00

No	No. Ruas		Nama Ruas Jalan	Kabupaten/ Kota Yang Dilalui	Panjang Ruas (Km)	Lebar Ruas (M)	Status Jalan	
							JP (Km)	JSP (Km)
		039	BTS. SAMARINDA - SIMP. 3 L2	Kutai Kartanegara	2,94	6-7	2,94	0,00
		040	K JL. PANGERAN SURIANSYAH SAMARINDA)	Samarinda	0,62	6-10	0,62	0,00
		041	SAMARINDA - ANGGANA	Samarinda	18,10	7,00	18,10	0,00
		042	SAMARINDA SEBERANG - JEMBATAN SANGA SANGA	Samarinda	24,16	7-14	24,16	0,00
		043	JEMBATAN SANGA SANGA - DONDANG	Kutai Kartanegara	18,02	7,00	18,02	0,00
		044	DONDANG - SIMP. SAMBOJA	Kutai Kartanegara	44,67	6-7	44,67	0,00
		045	SIMP. SAMBOJA - KM. 38	Kutai Kartanegara	7,10	7-8	7,10	0,00
		046	SIMP. SAMBOJA -BTS. BALIKPAPAN	Kutai Kartanegara	16,21	6-7	16,21	0,00
		047	SIMP. 3 KOTA BANGUN - KOTA BANGUN	Kutai Kartanegara	25,78	4.5-7	25,78	0,00
		048	SIMP. 3 PATUNG LEMBUSWANA - SIMP. 3 SEBULU	Kutai Kartanegara	44,14	7,00	44,14	0,00
		049	SIMP. 3 SEBULU - MUARA KAMAN	Kutai Kartanegara	44,06	5-7	44,06	0,00
		050	SIMP. 3 SEBULU - KM. 5.2 MUARA BENGKAL	Kutai Kartanegara	5,21	7,00	5,21	0,00
		051	K JL. MULAWARMAN (BTS. KUKAR - SIMP. 3 TOL BALSAM)	Balikpapan	13,76	8-15	13,76	0,00
		052	K JL. SOEKARNO HATTA KM.0 - KM 4 (BALIKPAPAN)	Balikpapan	4,33	11.5-14	4,33	0,00
		053	K JL. AHMAD YANI (SIMP. 4 RAPAK - LETJEN SOEPRAPTO)	Balikpapan	0,80	11-17	0,80	0,00
		054	K JL. LETJEN SOEPRAPTO (BALIKPAPAN)	Balikpapan	4,70	6-17	4,70	0,00
		055	KM.5.5 BALIKPAPAN - KARIANGAU	Balikpapan	10,51	7,00	10,51	0,00
		056	JL. JANJU - SIMP. 3 JONE - PONDONG BARU	Paser	14,45	6-7	14,45	0,00
		057	KELUANG LOLO - BEKOSO - SANGKURIMAN - TANAH PERIUK	Paser	17,92	6-7	17,92	0,00
		058	SIMP. 3 KAYU MAS - BTS. BONTANG	Kutai Timur	1,31	7-12	1,31	0,00
		059	JL. A.W. SYAHRANI (SANGATTA)	Kutai Timur	8,90	14-16	8,90	0,00
		060	SIMP.4 KALIORANG - BTS BERAU	Kutai Timur	149,17	6-7	149,17	0,00
		061	BTS. KUTIM - TALISAYAN	Berau	98,83	6-7	98,83	0,00
		062	TALISAYAN - TANJUNG REDEB	Berau	151,28	6-7	151,28	0,00
33	34	063	SIMP. 3 NENANG - PELABUHAN BULUMINUNG	Penajam Paser Utara	7,58	12-20	7,58	0,00
TOTAL PANJANG JALAN PROVINSI (Km)					938,85		938,85	-

Sumber: SK Gubernur No. 100.3.3.1/K.597/2023 tentang Penetapan Ruas-ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Provinsi di Provinsi Kalimantan Timur.

Kondisi kemantapan jalan sangat penting dan dapat digunakan sebagai indikator kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan. Kondisi jalan disebut mantap apabila perkerasan jalan dalam kondisi baik maupun sedang. Sedangkan jalan dengan kondisi perkerasan rusak ringan dan rusak berat diklasifikasikan sebagai jalan tidak mantap.



Gambar 2. 7 Kemantapan Jalan di Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2023

Sumber: Dinas PU&PERA, 2024

Gambar 2.7 di atas menunjukkan kondisi jalan provinsi di Kalimantan Timur sebagian besar dalam kondisi sedang dan baik. Jalan dengan kondisi baik sepanjang 227,51 km (24,23%) dan kondisi sedang sepanjang 536,84 km (57,18%). Sedangkan jalan dengan kondisi rusak ringan hanya sepanjang 75,72 km (8,07%) dan rusak berat sepanjang 98,78 (10,52%). Dengan demikian, jalan provinsi di Kalimantan Timur yang tergolong dalam kondisi mantap sepanjang 764,35 km atau sebesar 81,41% dan jalan provinsi dalam kondisi tidak mantap sepanjang 174,50 km atau sebesar 18,59%.

Berdasarkan Informasi Statistik Infrastruktur Tahun 2023 yang dikeluarkan oleh Kemertian PUPR, kondisi kemantapan jalan daerah di Indonesia dalam kondisi mantap mencapai 71,33% untuk jalan provinsi. Kondisi kemantapan jalan provinsi di Kalimantan Timur sebesar 81,41% sudah di atas rata-rata kemantapan jalan provinsi secara umum di Indonesia.

Kondisi kemantapan jalan yang mencapai 81,41% dapat diasumsikan bahwa kondisi permukaan jalan dalam kondisi mulus. Permukaan jalan yang mulus dapat menjadi tantangan baru dalam penyelenggaraan KLLAJ. Hal ini dapat disebabkan karena jalan yang mulus membuat pengguna jalan memacu

kendaraannya lebih cepat sehingga meningkatkan potensi terjadinya laka lantas.

Untuk menjaga kualitas jalan tetap terjaga mantap, pemerintah dapat melakukan preservasi jalan, meliputi pencegahan, rehabilitasi jalan (perawatan/perbaikan) dan rekonstruksi jalan yang diperlukan untuk mempertahankan kondisi jalan agar tetap berfungsi secara optimal dalam pelayanan lalu lintas sehingga usia rencana kondisi jalan mantap tercapai. Pelaksanaan preservasi jalani wajib memperhatikan keselamatan pengguna jalan dan kelancaran lalu lintas. Selain melakukan preservasi jalan, pemerintah daerah harus melakukan pengawasan ketat terhadap beban kendaraan (tonase), terutama kendaraan pengangkut barang logistik dan bus besar, yang melintas tidak boleh melebihi daya dukung sesuai dengan kelas jalan yang telah ditetapkan. Saluran air di tepi kiri-kanan jalan harus dirawat dengan baik agar jalan tidak mudah tergenang saat hujan serta aspal jalan berumur panjang.

2.1.2.2 Perlengkapan Jalan

Perlengkapan jalan merupakan parameter tingkat kenyamanan dan keamanan jalan. Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlengkapan jalan adalah segala sesuatu yang melengkapi jalan umum untuk lalu lintas umum, yang marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL), alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, serta fasilitas pendukung lainnya.

- a. Rambu lalu lintas adalah perlengkapan jalan berupa lambang, huruf, angka dan sebagai peringatan larangan, perintah atau petunjuk bagi pengguna jalan.
- b. Marka jalan adalah peralatan atau tanda di atas permukaan jalan yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang lainnya yang berguna untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah di lalu lintas.
- c. Alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) adalah perangkat peralatan teknis yang menggunakan isyarat lampu untuk mengatur lalu lintas orang atau kendaraan di persimpangan pada ruas jalan.
- d. Alat penerangan jalan adalah bagian dari pelengkap jalan yang dapat diletakkan atau dipasang di kiri atau kanan jalan yang digunakan untuk

menerangi jalan maupun lingkungan di sekitar jalan yang diperlukan termasuk persimpangan, jalan layang, jembatan dan jalan bawah tanah.

Selain perlengkapan jalan, untuk memberi rasa aman pengguna jalan diperlukan alat pengaman pengguna jalan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan, yang termasuk alat pengaman pengguna jalan yaitu

- a. Pagar pengaman (*guardrail*) adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi sebagai pencegah pertama bagi kendaraan bermotor yang tidak dapat dikendalikan agar tidak keluar dari jalur lalu lintas.
- b. Cermin tikungan adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi sebagai alat untuk menambah jarak pandang pengemudi kendaraan bermotor.
- c. Patok lalu lintas (*delineator*) suatu unit konstruksi yang diberi tanda yang dapat memantulkan cahaya (reflektif) berfungsi sebagai pengarah dan sebagai peringatan bagi pengemudi bahwa di sisi kiri atau kanan merupakan daerah berbahaya.
- d. Pulau lalu lintas bagian jalan yang tidak dapat dilalui oleh kendaraan bermotor.
- e. Pita penggaduh adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi lebih meningkatkan kewaspadaan.
- f. Jalur penghentian darurat adalah jalur yang disediakan pada jalan yang memiliki turunan tajam dan panjang untuk keperluan darurat atau untuk memperlambat laju kendaraan apabila mengalami kegagalan fungsi sistem pengereman.
- g. Pembatas lalu lintas adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk mengarahkan pengemudi kendaraan agar mengikuti arah lalu lintas pada jalur atau lajur yang telah ditetapkan dalam kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Fasilitas perlengkapan jalan memberi informasi kepada pengguna jalan tentang peraturan dan petunjuk yang diperlukan untuk mencapai arus lalu lintas yang selamat, seragam dan beroperasi dengan efisien. Tujuan dari pemasangan fasilitas perlengkapan jalan dan alat pengaman pengguna jalan adalah untuk meningkatkan keselamatan jalan dan menyediakan pergerakan

yang teratur terhadap pengguna jalan. Kecukupan perlengkapan jalan dan alat pengaman pengguna provinsi di Kalimantan Timur dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2. 5 Kebutuhan dan Ketersediaan Perlengkapan Jalan Provinsi di Kalimantan Timur

No.	Jenis Perlengkapan	Kebutuhan	Terpasang s.d. 2023	Gap	Satuan	Kecukupan
1	Rambu	10.000	1.959	(8.041)	Unit	19,59%
2	Marka Jalan	1.197.606	558.338	(639.268)	Meter	46,62%
3	Paku Marka	312.637	15.494	(297.143)	Unit	4,96%
4	<i>Guardrail</i>	18.512	1.286	(17.226)	Meter	6,95%
5	<i>Delineator</i>	-	-	-	Unit	-
6	<i>Traffic Light</i>	-	-	-	Titik/Lokasi	-
7	<i>Warning Light</i>	-	-	-	Titik/Lokasi	-
8	Cermin Tikung	300	36	(264)	Unit	12,00%
9	ZoSS	75	12	(63)	Unit	16,00%
10	LPJU	18.895	1.069	(17.826)	Unit	5,66%

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur, 2024

Berdasarkan Tabel 2.5 di atas, kecukupan perlengkapan jalan provinsi di Kalimantan Timur sebagai berikut:

- a. Ketersediaan rambu sebesar 19,59% dari total yang dibutuhkan Rambu lalu lintas menjadi hal yang penting untuk dipenuhi guna menginformasikan petunjuk, perintah, larangan, dan peringatan pada ruas jalan, terutama pada ruas jalan tertentu yang membutuhkan perhatian pengguna jalan, contohnya rambu peringatan adanya bahaya di jalan (rawan longsor, tikungan tajam, turunan curam, dan lain-lain).
- b. Marka jalan telah terpenuhi sebesar 46,62% dari total yang dibutuhkan. Pemenuhan marka jalan penting dilakukan agar membantu pengemudi untuk tetap menavigasikan kendaraan di jalan yang sehatusnya.
- c. Paku marka yang telah terpasang sebesar 4,96% dari yang dibutuhkan.
- d. Ketersediaan *guardrail* atau pagar pengaman hanya sebesar 6,95%) dari yang dibutuhkan. Hal ini menimbulkan risiko tinggi bagi pengguna jalan, terutama di ruas jalan dengan tikungan tajam yang belum dilengkapi pagar pengaman.
- e. Cermin tikung yang berfungsi sebagai alat untuk menambah jarak pandang pengguna jalan yang telah terpasang sebesar 12% dari total yang dibutuhkan
- f. ZoSS yang telah terpasang sebesar 16% dari total yang dibutuhkan.

- g. Instalasi LPJU digunakan untuk penerangan jalan di malam hari telah terpasang sebesar 5,66% dari total yang dibutuhkan

Berdasarkan data di atas, pemenuhan perlengkapan jalan provinsi di Kalimantan Timur masih terdapat *gap* atau kesenjangan antara kebutuhan perlengkapan jalan dan yang telah terpasang sampai tahun 2023. Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur perlu melakukan pemetaan/inventarisasi, survey untuk menentukan kebutuhan termasuk penentuan lokasi penempatan/pemasangannya, perkiraan kebutuhan untuk 5 tahun ke depan, penyusunan program dan pengadaan perlengkapan jalan khususnya pada lokasi prioritas pemasangan dengan memperhatikan kewenangannya. Pemenuhan perlengkapan jalan dan alat pengaman yang dilakukan Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur merupakan bentuk tanggung jawab mendukung peningkatan aspek keselamatan pengguna jalan dan mengurangi potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Selain di jalan provinsi, pemenuhan kebutuhan perlengkapan jalan dan alat pengaman juga diperlukan di jalan nasional.

Tabel 2. 6 Perlengkapan Jalan Terpasang di Jalan Nasional Tahun 2017 - 2024

No	Perlengkapan Jalan	Sat	Perlengkapan Jalan Terpasang di Jalan Nasional								Jumlah
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
1	Marka Jalan	m'	351.172	158.617	109.099	167.500	128.450	86.146	395.800	88.900	1.485.684
2	Zebra Cross	m2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	RPPJ	unit	-	12	-	-	16	-	-	-	28
4	Rambu 75 x 75	unit	535	640	316	150	1.103	188	852	-	3.784
5	Pagar pengaman	m'	1.500	560	800	560	1.520	480	960	-	6.380
6	Warning Light	unit	-	12	-	-	-	-	-	-	12
7	Patok Jalan	unit	-	-	-	-	-	210	2.825	5.800	8.835
8	Paku Jalan	unit	-	-	-	-	-	602	450	2.180	3.232
9	Pelican Crossing	unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	LPJU Solar Cell	unit	98	25	44	58	111	40	202	-	578
11	APILL	unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	LPJU Konvensional	unit	-	-	-	-	-	-	99	-	99
13	APILL	unit	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Sumber: BPTD Kelas II Provinsi Kalimantan Timur, 2024

Berdasarkan Tabel 2.6 di atas, ketersediaan perlengkapan jalan nasional di Kalimantan Timur sebagai berikut:

- a. Marka jalan telah terpasang sepanjang 1.485.684 m;

- b. RPPJ telah terpasang 28 unit;
- c. Rambu 75 x 75 telah terpasang sebanyak 3.784 unit
- d. *Guardrail* atau pagar pengaman yang telah terpasang sepanjang 6.380 m;
- e. *Warning light* telah terpasang sebanyak 12 unit;
- f. *Deliniator* atau patok jalan telah terpasang sebanyak 8.835 unit;
- g. LPJU *Sollar Cell* telah terpasang sebanyak 578; dan
- h. LPJU Konvensional telah terpasang sebanyak 99 unit.

Kebutuhan perlengkapan jalan yang berada di jalan nasional, Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur dapat berkoordinasi dengan Badan Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Kalimantan Timur. Dalam rangka peningkatan KLLAJ, maka diperlukan penguatan komunikasi dan koordinasi antar tingkatan pemerintahan, antar lembaga/instansi terkait secara sinergis dan kolaboratif.

Tersedianya perlengkapan jalan sebagai bagian dari jalan yang berkeselamatan menjadi *self-explaining road* sebagai jalan yang mampu menjelaskan kondisi jalan terhadap pengemudi dengan bantuan rambu-rambu peringatan sehingga dapat menurunkan potensi terjadinya laka lantas, dapat dilakukan dengan menyiapkan tanda bahaya (*hazard*) untuk pengemudi yang mungkin akan ditemui karena kondisi geometrik suatu jalan atau jalan sub-standar. Rambu yang dipasang haruslah mampu menyampaikan kepada pengemudi bahaya yang ada dan apa yang harus dilakukan oleh pengemudi (Wildan, 2021).

Selain fasilitas perlengkapan jalan yang disebutkan di atas, juga perlu diperhatikan mengenai Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Zona selamat sekolah (ZoSS) merupakan salah satu bagian dari perlengkapan jalan, yang lokasinya berada di sekitar sekolah pada ruas jalan, khususnya jalan provinsi. Suatu ruas jalan di area sekolah yang memiliki lalu lintas pejalan kaki anak sekolah yang cukup tinggi dan berpotensi terjadinya kecelakaan lalu lintas perlu dilindungi melalui penerapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.1304/AJ.403/DJPD/2014 tentang Zona Selamat Sekolah (ZoSS), ZoSS adalah bagian dari kegiatan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa pengendalian lalu lintas dan penggunaan suatu ruas jalan di lingkungan sekolah. Oleh karena itu, penetapan dan penerapannya perlu koordinasi

Dinas Perhubungan serta Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Provinsi Kalimantan Timur untuk memaksimalkan pembuatan ZoSS di beberapa sekolah yang dianggap rawan terjadinya laka lantas

2.1.2.3 Lokasi *Trouble Spot*

Lokasi ruas jalan yang memiliki tingkat kepadatan dan kemacetan yang tinggi atau disebut *trouble spot*. Kemacetan seringkali menghambat mobilitas masyarakat sebagai pengguna jalan. Tingkat kecemasan tersebut disebabkan karena semakin meningkatnya jumlah kendaraan, baik roda dua maupun empat, terutama setelah ditetapkannya Kaltim sebagai lokasi IKN. (<https://tribrataneews.polri.go.id/blog/nasional-3/semajak-ditetapkannya-ikn-polisi-sebut-kemacetan-naik-di-kaltim-71830>, diakses pada tanggal 27 Juni 2024)

Korlantas membedakan 2 (dua) cara dalam mengidentifikasi *Trouble Spot* berdasarkan objek/bentuk jalannya, yaitu: ruas jalan dan simpang dengan APILL. Penentuan *Trouble Spot* di ruas jalan merujuk pada nilai rasio volume terhadap kapasitas (VCR), sedangkan di simpang dengan APILL merujuk pada tundaan kendaraan. Ruas jalan yang diidentifikasi sebagai lokasi *Trouble Spot* adalah ruas dengan $VCR > 0,85$. Sedangkan simpang dengan APILL yang diidentifikasi sebagai lokasi *Trouble Spot* dimana ditemukan kendaraan pada simpang APILL terpaksa berhenti lebih dari 1 (satu) kali nyala hijau. Tabel berikut menunjukkan lokasi *trouble spot* di Provinsi Kalimantan Timur.

Tabel 2. 7 Lokasi *Trouble Spot* di Provinsi Kalimantan Timur

No.	Lokasi Macet	Waktu Kejadian	Permasalahan	Tindakan Yang dilakukan
SAMARINDA				
1	JL. Slamet Riyadi Jembatan Mahakam	07.00 -08.00 16.00 -18.00	- Pembuatan jembatan, pendekat belum selesai - Banjir - Pergi kerja - Pulang kerja	Pengaturan lalu lintas, rekayasa lalu lintas
2	JL. Apt Pranoto	07.00 -08.00 16.00 -18.00	- Proyek pembuatan jembatan pendekat - Naik, turunnya bus Balikpapan-Samarinda / pangkalan bus - Pergi kerja - Pulang kerja	Pengaturan lalu lintas, rekayasa lalu lintas
3	JL. Simp. 4 air putih	07.00 -08.00 16.00 -18.00	- Pergi kerja - Pulang kerja	Pengaturan lalu lintas, rekayasa lalu lintas
4	JL. Simp. Bone	07.00 -08.00 16.00 -18.00	- Salah kebijakan pemerintah dalam pembuatan flyover mestinya arah dari Jl. R. Suprpto ke Jl. Kadrie Oening - Belum maksimal pengoperasian trafficlight	Pengaturan lalu lintas, rekayasa lalu lintas

No.	Lokasi Macet	Waktu Kejadian	Permasalahan	Tindakan Yang dilakukan
			- Pergi & pulang kerja	
5	JL. Simp. Pasar pagi darat	07.00 –12.00	- Adanya pasar, Angkot turun naikkan penumpang di sembarang tempat - Pergi kerja - Pulang kerja	Pengaturan lalu lintas, rekayasa lalu lintas
6	JL. Simp. Sempaja	07.00 –08.00 16.00 –18.00	- Banjir - Jalan rusak - Sudut simpang tajam arah Jl. Wahid Hasyim 2 ke Jl. P.M Noor - Pergi kerja - Pulang kerja	Pengaturan lalu lintas, rekayasa lalu lintas
7	JL.Otto Iskandardinata/ Gunung Manggah	07.00 –08.00 16.00 –18.00	- Dibukanya jembatan mahkota 2 arus lalu lintas dari Samarinda Seberang – Palaran masuk Jl. Otto Iskandardinata - Jl. Otto Iskandardinata jalan sempit pedagang kaki lima berada di badan jalan - Sepeda motor melintang ke kanan menuju simpang damai dan sebaliknya - Tidak ada median - Pergi kerja - Pulang kerja.	Pengaturan lalu lintas, rekayasa lalu lintas
8	JL. Simp. Di panjaitan	07.00 –08.00 16.00 –18.00	- Kaki simpang Jl. D.I Panjaitan menyempit karena ada pasar tumpah di badan jalan, pembuatan gorong gorong - Trafficligh mati - Pergi kerja - Pulang kerja	Pengaturan lalu lintas, rekayasa lalu lintas
9	JL. Tengawang	07.00 –08.00 16.00 –18.00	- Kaki simpang Jl. M. Said sempit - Pembagian arus lalu lintas tidak simetris pada persimpangan - Pergi kerja - Pulang Kerja	Pengaturan lalu lintas, rekayasa lalu lintas
KUTAI TIMUR				
1	Jl. Yos Sodarso IV Gg. Rezeki Sanggata	Jam 17.00 Wita	- Pasar tumpah	- Koordinasi dengan Satpol PP Kab. Kutim Sanggata. - Melaksanakan pengaturan lalu lintas.
BALIKPAPAN				
1	JL. MT Haryono (Simpang Wika)	Pagi Pkl. 07.00 s/d 08.00 Wita	- Persimpangan yang berada pada Jalur Poros dan Jalan Utama yang menghubungkan antarkota dan jalan Nasional serta karakteristik pada Tanjakan dan Turunan yang cukup curam - Kawasan padat pemukiman penduduk, pusat bisnis dan perbelanjaan, Perkantoran, Pelayanan Umum Kesehatan (Rumah Sakit), Kantor Polda Kaltim, - Kontur Jalan pada Jl. MT. Haryono berupa tanjakan dan turunan	- Melakukan Survey lapangan dan Kajian terhadap kawasan jalan - tersebut - Melaksanakan giat Patroli dan pengaturan yang ditingkatkan pada jam – jam padat - arus Lalu lintas - Pemasangan Spanduk Himbauan Kamseltibcar Lantas - Memberikan saran rekayasa dan Penambahan Rambu

No.	Lokasi Macet	Waktu Kejadian	Permasalahan	Tindakan Yang dilakukan
				Lalu lintas Melakukan Survey lapangan dan Kajian terhadap kawasan jalan tersebut - Melaksanakan giat Patroli dan - pengaturan yang ditingkatkan pada jam – jam padat arus Lalu lintas.
2	Jl. Jenderal Sudirman (Simpang Traffic Light Beruang Madu)	Pagi Pkl. 07.00 s/d 08.00 Wita	- Akses menuju bandara Internasional dan Kawasan CBD (Perkantoran, Pertokoan dan pusat perbelanjaan) - Kawasan Padat Pemukiman Penduduk - Kawasan Terminal dan pasar tradisional - Akses menghubungkan antarkota dalam Prov	- Melakukan intensitas petugas dalam Pengaturan Lalu lintas pada saat jam padat arus - Melakukan Patroli Penerangan keliling oleh Polwan Sat Lantas - Polres Balikpapan dengan memberikan Himbauan kepada masyarakat pengguna Jalan
3	Jl. MT. Haryono (Simpang Traffic Light Balikpapan Baru)	Pagi Pkl. 07.00 s/d 08.00 Wita	- Persimpangan yang berada pada Jalur Poros dan Jalan Utama yang menghubungkan antarkota dalam Provinsi - Kawasan padat pemukiman penduduk, pusat bisnis dan perbelanjaan - Kontur Jalan pada Jl. MT. Haryono berupa tanjakan dan turunan - Kawasan Balikpapan baru merupakan kawasan padat Perusahaan dan Perumahan penduduk - Salah satu akses menuju Bandara Internasional sepinggan	- Melakukan survey lapangan dan kajian terhadap kawasan jalan tersebut - Melaksanakan giat Patroli dan pengaturan yang ditingkatkan pada jam – jam padat arus Lalu lintas - Pemasangan spanduk Himbauan Kamseltibcar Lantas - Memberikan saran rekayasa lalu lintas dan penambahan rambu – rambu lalu lintas kepada Dishub Kota Balikpapan - Mengajukan saran pelebaran geometri jalan dan memperkecil pulau lalu lintas
PENAJAM PASER UTARA				
1	Pasar Petung	Hari Rabu dan Sabtu	- Tidak ada tempat parkir.	- Melaksanakan tur lalin dan himbauan
2	Pasar Waru	Hari Kamis dan Minggu	- Tempat parkir tidak ada dan banyak pedagang yg berjualan di pinggir jalan. -	- Melaksanakan tur lalin dan himbauan
3	Pasar Babulu	Hari Senin dan Jumat	- Tidak ada tempat parkir	- Melaksanakan tur lalin dan himbauan
4	Pasar Rabu Sepaku II	Hari Rabu	- Tidak ada tempat parkir dan banyak pedagang yg berjualan di pinggir jalan.	- Melaksanakan tur lalin dan himbauan
PASER				

No.	Lokasi Macet	Waktu Kejadian	Permasalahan	Tindakan Yang dilakukan
1	JL. Jendral Sudirman	06.30 dan 16.00 Wita	<ul style="list-style-type: none"> - Antar jemput anak sekolah - Arus lalin yang padat pada jam tertentu - Penyempitan di jembatan - Tidak ada ruang untuk mengalihkan arus lalu lintas 	- Melakukan pengaturan
2	JL. RM. Noto Sunardi		<ul style="list-style-type: none"> - Tidak ada ruang untuk mengalihkan arus lalu lintas 	- Melakukan pengaturan

Sumber: *Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024*

Lokasi *trouble spot* di Provinsi Kalimantan Timur yang dihimpun oleh Kepolisian Daerah Kalimantan Timur berada di Kota Samarinda, Kota Balikpapan, Kabupaten Penajam Paser Utara, dan Kabupaten Paser yang disebabkan oleh pekerjaan pembuatan jembatan, kepadatan lalu lintas yang tinggi di waktu tertentu, adanya kegiatan pasar, jalan rusak, adanya hambatan samping, tidak adanya lahan parkir, dan penyempitan jalan.

Usulan penanganan pada lokasi *trouble spot* dapat ditentukan berdasarkan penyebab utama terjadinya kemacetan pada lokasi tersebut. Kepolisian Daerah Kalimantan Timur telah melakukan usaha untuk mengatasi kemacetan pada lokasi *trouble spot* dengan melakukan survei lapangan dan kajian terhadap kawasan jalan tersebut, melakukan patroli dan pengaturan pada waktu arus lalu lintas padat, serta pemasangan spanduk sebagai himbauan kepada pengguna jalan untuk tertib berlalu lintas. Untuk kawasan dengan kegiatan yang ramai selain pengaturan lalu lintas dapat juga dilakukan sterilisasi hambatan samping dengan menyediakan kantong parkir. Selain itu, Kepolisian Daerah Kalimantan Timur juga memberikan rekomendasi kepada instansi terkait seperti Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum untuk dapat ditindaklanjuti.

2.1.2.4 Lokasi *Black Spot*

Definisi *black spot* menurut pedoman *Operasi Accident Blackspots Investigation Unit (ABIU)* Departemen Perhubungan RI (2007) adalah lokasi jaringan jalan (sebuah persimpangan atau bentuk spesifik seperti jembatan, simpang, atau panjang jalan yang pendek, biasanya tidak lebih dari 0,3 km) dimana frekuensi kecelakaan atau jumlah kecelakaan lalu lintas dengan korban mati, atau kriteria kecelakaan lainnya per tahun lebih besar daripada jumlah minimal yang ditentukan.

Penentuan *black spot* berdasarkan Keputusan Kakorlantas Nomor Kep/44/IX/2016 tentang Pedoman Penentuan dan Pengkajian Black Spot, suatu segmen ruas jalan dengan panjang tertentu (kira-kira sepanjang 0,5 km) yang sering terjadi kecelakaan dengan Angka Ekuivalensi Kecelakaan (AEK) >30 yang dihitung berdasar data kecelakaan selama 2 tahun. AEK dihitung berdasarkan data laka lintas dari kepolisian yang terhimpun dalam sistem Indonesian Road Safety Management System (IRSMS).

Perbedaan antara *black spot* dan jalan tidak berkeselamatan yang bisa ditentukan tanpa adanya data kecelakaan, dengan hasil pengamatan jika suatu ruas jalan tidak memenuhi standar secara geometrik, kondisi, dan perlengkapan namun tidak ditemukan adanya laporan kejadian laka lintas, maka ruas jalan tersebut tidak bisa disebut sebagai *black spot*, namun disebut jalan tidak berkeselamatan. Penentuan *black spot*, harus mengacu pada rilis resmi dari kepolisian, jika secara geometrik, kondisi, dan perlengkapan jalan telah memenuhi standar namun terdapat banyak laka lintas dengan korban meninggal dunia, maka jalan tersebut diklasifikasikan sebagai *black spot*. Tabel berikut menunjukkan lokasi *black spot* di Kalimantan Timur.

Tabel 2. 8 Lokasi *Black Spot* di Provinsi Kalimantan Timur

No.	Lokasi	Waktu Kejadian	Permasalahan	Tindakan Yang dilakukan	BOBOT
SAMARINDA					
1	1. JALAN APT PRANOTO 2. JALAN KAPTEN SOEJONO SAMARINDA 3. JALAN JAKARTA LOA BAKUNG 4. JALAN MOIS HASAN LOA JANAN 5. JALAN BHAYANGKARA	06.00 s.d 18.00	- Kawasan/ penggal jalan tertentu yang rawan kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas. - Kawasan/ penggal jalan tertentu yang rawan kesemrawutan, kepadatan, dan kemacetan lalu lintas.	1. Preemptif a. Telah dilakukan kegiatan penyuluhan yang mengarah kepada pengguna jalan melalui media cetak, ditempat keramaian wilayah dominan terjadi laka lintas dan tempat istirahat. b. Penyebaran dan pemasangan spanduk didaerah <i>black spot</i> wilayah hukum Polresta Samarinda. c. Penyebaran leaflet dan stiker di kawasan hukum Polresta Samarinda dalam upaya menekan angka laka lintas. d. Dilaksanakannya program nasional keamanan lalu lintas yaitu Patrol Keamanan Sekolah dan Cara Aman Ke Sekolah. e. Mengkoordinasikan masalah jalan rusak/berlubang dengan instansi terkait (5 pilar) yang diharapkan dapat menekan angka laka lintas.	BOBOT 30

No.	Lokasi	Waktu Kejadian	Permasalahan	Tindakan Yang dilakukan	BOBOT
				2. Preventif. a. Mengadakan/melaksanakan kegiatan pengaturan, penjagaan dan patroli lalu lintas pada jam-jam rawan terjadi kecelakaan. b. Menggalakan program light on dalam upaya untuk meminimalisir kecelakaan tabrak-depan. 3. Represif. a. Melakukan penindakan secara <i>hunting system</i> terhadap ranmor yang diperkirakan dapat menimbulkan atau sumber penyebab kemacetan dan terjadinya kecelakaan lalu lintas, khususnya pengendara motor yang melawan arus, melanggar marka/rambu dan tidak menggunakan helm di wilayah hukum Polresta Samarinda. b. Mengadakan razia di wilayah hukum Polresta Samarinda yang terdata blackspot. c. Memfokuskan sasaran penindakan di daerah yang merupakan kawasan rawan kecelakaan (<i>black spot</i>)	
BALIKPAPAN					
1	1. JL. JEND SUDIRMAN TL BERUANG MADU 2. JL. MT HARYONO DEKAT PDAM 3. JL. SOEKARNO HATTA KM 6 4. JL. SOEKARNO HATTA KM 10	06.00 s.d 18.00	<ul style="list-style-type: none"> - kawasan TL beruang madu merupakan traffic light yang bersinyal namun tidak sebidang, sehingga mempunyai karakteristik jarak pandang atau ruang pengawasan jalan yang tidak leluasa / kurang. - kawasan jalan MT Haryono depan SPBU merupakan kawasan perumahan perkotaan, perkantoran, kuliner, perhotelan, mall secara umum merupakan kawasan CBD. - kawasan jalan S Hatta km 6 kontur jalan perkerasan lunak namun banyak tikungan yang jarak pandangnya terbatas. - kawasan jalan S Hatta km 10 kontur jalan perkerasan lunak namun 	<ul style="list-style-type: none"> - Melakukan survey lalu lintas harian rata-rata di simpang tl beruang madu guna menentukan kapasitas jalan dan v/c rasio, loss jalan, pengukuran kecepatan rata-rata harian lalu lintas di simpang tl beruang madu. - Pemasangan spanduk himbauan kurangi kecepatan agar memudahkan masyarakat pengendara guna memahami bahwa kawasan tersebut sering terjadi kecelakaan lalu lintas. - Melakukan survey kelengkapan jalan bersama instansi terkait, masih kurangnya rambu rambu peringatan dan larangan di jalan raya, dan melakukan survey kecepatan rata-rata di jalan S Hatta Km 6 - Himbauan kepada masyarakat pengguna jalan untuk mengurangi kecepatan dan himbauan daerah tikungan serta badan jalan longsor 	BOBOT 30

No.	Lokasi	Waktu Kejadian	Permasalahan	Tindakan Yang dilakukan	BOBOT
			banyak tikungan yang jarak pandangannya terbatas dan merupakan jalan alteri primer antar kota Balikpapan, Samarinda dan Bontang.		
BERAU					
1	1. JL. H.M. ISA 3 BERAU 2. JL. AHMAD YANI LABANAN JAYA	Pagi Pkl. 07.00 s/d 08.00 Wita	- Kawasan/penggal jalan tertentu yang rawan kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas. - Kawasan/ penggal jalan tertentu yang rawan kesemrawutan, kepadatan, dan kemacetan lalu lintas.	- Telah dilakukan kegiatan penluh yang mengarah kepada pengguna jalan melalui media cetak, di tempat keramaian wilayah dominan terjadi laka lantas. - Penyebaran dan pemasangan spanduk di daerah blackspot - Penyebaran leaflet dan stiker di kawasan rawan laka.	BOBOT 30
PASER					
1	JL.PENAJAM KUARO KONGKALI PASER	06.30 dan 16.00 Wita	- Kawasan/penggal jalan tertentu yang rawan kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas. - Kawasan/ penggal jalan tertentu yang rawan kesemrawutan, kepadatan, dan kemacetan lalu lintas.	- Telah dilakukan kegiatan penluh yang mengarah kepada pengguna jalan melalui media cetak, ditempat keramaian wilayah dominan terjadi laka lantas. - Penyebaran dan pemasangan spanduk di daerah blackspot . - Penyebaran leaflet dan stiker di kawasan rawan laka	BOBOT 30

Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024

Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, lokasi *black spot* berada di 1) Kota Samarinda 5 (lima) lokasi *black spot*; 2) Kota Balikpapan 4 (empat) lokasi *black spot*; 3) Kabupaten Berau 2 (dua) lokasi *black spot*; dan 4) Kabupaten Paser 1 (satu) lokasi *black spot*. Berdasarkan Tabel 2.8 di atas, laka lantas mayoritas disebabkan oleh penyebab faktor manusia akibat kelalaian, keteledoran ataupun kelengahan para pengemudi kendaraan maupun pengguna jalan lainnya dalam berlalu lintas, sengaja atau tidak sengaja, atau tidak menghiraukan sopan santun dan peraturan berlalu lintas di jalan umum. Data *black spot* juga perlu dijabarkan mengenai status kewenangan jalan baik jalan nasional, jalan provinsi, ataupun jalan kabupaten/kota dan untuk menunjukkan pihak yang bertanggung jawab dalam penanganannya termasuk dalam kewenangan pemerintah pusat, provinsi, ataupun kabupaten/kota.

Kepolisian Daerah Kalimantan Timur telah melakukan upaya untuk mengatasi lokasi *black spot*. Langkah-langkah yang diambil yaitu melakukan koordinasi dengan instansi terkait dan memberi peringatan daerah rawan kecelakaan dengan spanduk ataupun media lainnya. Selain itu, juga dilakukan penjagaan dan patroli lalu lintas pada jam rawan kecelakaan, serta razia di area sekitar *black spot*. Di beberapa lokasi *black spot*, juga masih terdapat kurangnya rambu peringatan. Oleh karena itu, Kepolisian Daerah Kalimantan Timur juga telah melakukan survei kelengkapan jalan bersama instansi terkait untuk menginventaris kebutuhan rambu-rambu lalu lintas.

Berdasarkan Keputusan Kakorlantas Nomor Kep/44/IX/2016 tentang Pedoman Penentuan dan Pengkajian Black Spot, laporan mengenai lokasi *black spot* yang dikeluarkan oleh memuat identifikasi penyebab kecelakaan dan usulan rekomendasi penanganan untuk mengurangi potensi terjadinya laka lantas. Laporan tersebut dapat ditindaklanjuti oleh pemangku kepentingan terkait atau dapat dibahas melalui forum LLAJ yang ada di Provinsi Kalimantan Timur. Pilihan tindakan yang tepat dapat ditentukan secara kolaboratif dengan melibatkan unsur pekerjaan umum, perhubungan, dan keselamatan pada setiap Pokja Pilar.



Gambar 2. 8 Alir Tahapan Penanganan Lokasi Black Spot

Sumber: Keputusan Kakorlantas Nomor Kep/44/IX/2016 tentang Pedoman Penentuan dan Pengkajian Black Spot

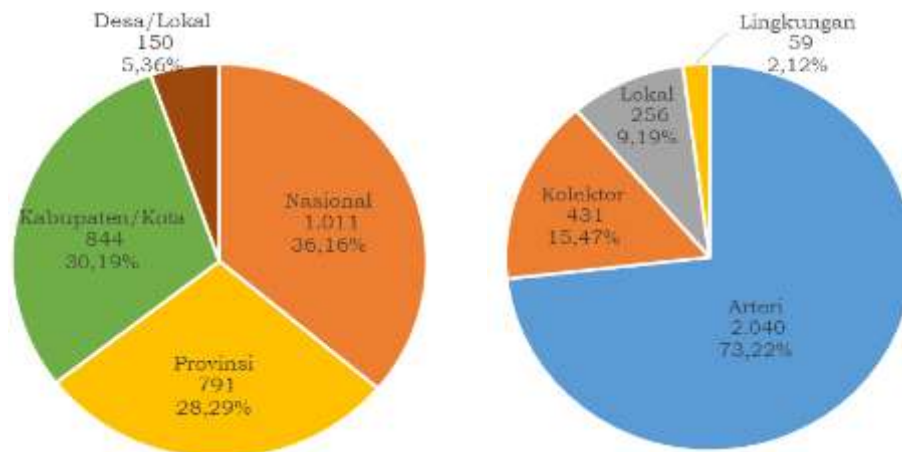
Gambar di atas menunjukkan alir tahapan penanganan lokasi *Black Spot*. Laporan mengenai lokasi *black spot* yang dikeluarkan oleh Kepolisian Daerah Kalimantan Timur memuat identifikasi penyebab kecelakaan dan usulan rekomendasi penanganan untuk mengurangi risiko akibat laka lantas.

Laporan tersebut dapat ditindaklanjuti oleh pemangku kepentingan terkait atau dapat dibahas melalui Forum LLAJ yang ada di Provinsi Kalimantan Timur. Pilihan tindakan yang tepat dapat ditentukan secara kolaboratif dengan melibatkan unsur pekerjaan umum, perhubungan, dan keselamatan pada setiap Pokja Pilar.

Adanya RAK LLAJ dapat memperkuat penguatan kolaborasi antar OPD melalui Forum LLAJ dalam prioritas penanganannya. Dalam penyelenggaraan Forum LLAJ di Provinsi Kalimantan Timur, OPD secara partisipatif melaksanakan pembahasan dan langkah-langkah yang diperlukan untuk menyelesaikan permasalahan terkait lokasi *trouble spot* dan *black spot* yang ada di Provinsi Kalimantan Timur.

2.1.2.5 Laka Lantas terkait Jalan

Laka lantas yang terjadi terkait jalan, yang merupakan salah satu paparan risiko lalu lintas yang bisa terjadi kapan saja. Tersedianya jalan yang berkeselamatan dapat dianalisis dengan melihat frekuensi terjadinya laka lantas pada kondisi jalan yang terdapat di Provinsi Kalimantan Timur, hal ini dilakukan untuk melihat pada klasifikasi jalan mana yang mengalami frekuensi laka lantas yang tinggi. Data laka lantas terkait jalan di Provinsi Kalimantan Timur dapat dilihat pada penjelasan berikut.

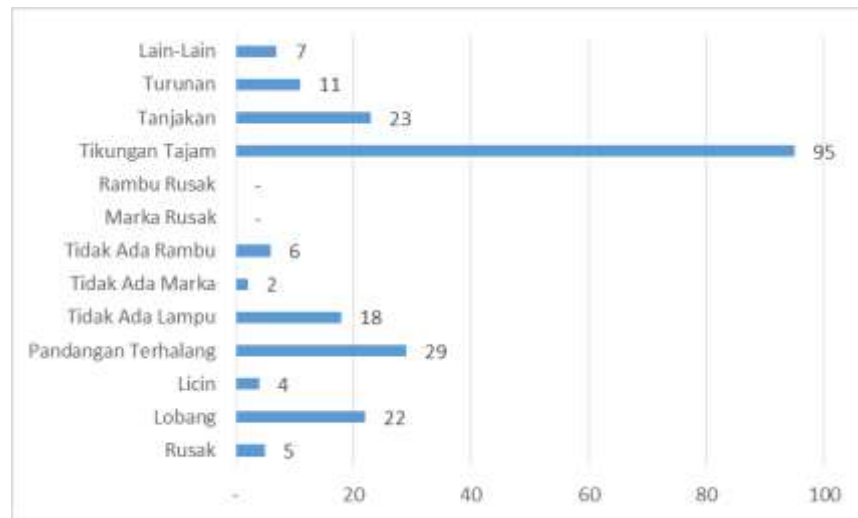


Gambar 2. 9 Kejadian Kecelakaan Berdasarkan (a) Status Jalan (b) Fungsi Jalan di Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2021-2023

Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024

Gambar 2.9 (a) menunjukkan jumlah kejadian laka lantas di Provinsi Kalimantan Timur paling banyak terjadi di jalan nasional diikuti oleh kejadian laka lantas di jalan kabupaten/kota dan jalan provinsi. Sedangkan Gambar 2.9 (b) menunjukkan laka lantas di Provinsi Kalimantan Timur terjadi di jalan

arteri dan kolektor. Jika dihubungkan dengan data laka lintas berdasarkan status jalan dan fungsi jalan, laka lintas cenderung mengalami tren yang sama karena jalan arteri merupakan jalan kewenangan pemerintah pusat.



Gambar 2. 10 Kejadian Kecelakaan Berdasarkan Faktor Jalan di Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2021-2023

Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024

Berdasarkan Gambar 2.10 di atas, faktor jalan yang menjadi penyebab kecelakaan di Kalimantan Timur dalam 5 tahun terakhir yaitu jalan dengan tikungan yang tajam, pandangan terhalang, tanjakan, dan tidak ada lampu jalan. Penanganan yang dapat diterapkan untuk meminimalisasi kejadian kecelakaan yaitu:

- Memasang rambu peringatan tikungan tajam;
- Memasang rambu batas kecepatan sebelum masuk lokasi tikungan;
- Memasang alat pengaman pengguna jalan berupa pita pengaduh;
- Memasang reflektor di bagian median jalan atau di tepi jalur jalan; dan
- Pemeliharaan fasilitas jalan seperti penerangan jalan.

2.1.3 Kendaraan Bermotor

Definisi Kendaraan Bermotor berdasarkan kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) adalah kendaraan yang memakai mesin (motor) untuk menjalankannya. Dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor selama 5 tahun terakhir di Kalimantan Timur juga akan digunakan dalam menentukan indeks

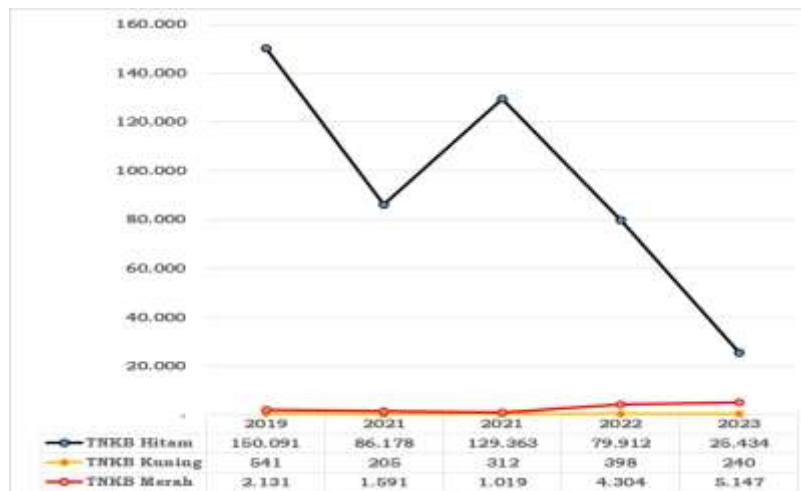
fatalitas per 10.000 kendaraan. Tabel berikut menunjukkan pertumbuhan kendaraan bermotor di Provinsi Kalimantan Timur.

Tabel 2. 9 Jumlah dan Jenis Kendaraan Bermotor di Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2019-2023

No.	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan (Unit)					Jumlah
		2019	2020	2021	2022	2023	
1	Mobil Penumpang	321.552	346.437	355.157	359.801	383.157	1.766.104
2	Bus	28.656	29.525	34.787	35.025	17.156	145.149
3	Truk	344.678	360.265	374.586	375.939	385.594	1.841.062
4	Sepeda Motor	2.295.145	2.439.791	2.496.608	3.097.103	3.149.745	13.478.392
5	Kendaraan Khusus	2.224	2.562	3.297	2.654	5.599	16.336
Jumlah		2.994.274	3.180.600	3.266.456	3.872.544	3.943.274	17.247.043

Sumber: Provinsi Kalimantan Timur dalam Angka, diolah

Berdasarkan Tabel 2.9 di atas, kepemilikan kendaraan bermotor setiap tahun mengalami kenaikan seiring dengan pertumbuhan jumlah penduduk di Kalimantan Timur. Sepeda motor masih menjadi kendaraan bermotor terbanyak yang dimiliki oleh penduduk di Kalimantan Timur. Kemudian, truk dan mobil penumpang menjadi kendaraan terbanyak kedua dan ketiga yang dimiliki masyarakat Kalimantan Timur. Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor di Provinsi Kalimantan Timur juga berpotensi mengurangi minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi umum sehingga dapat menambah kemacetan lalu lintas dan meningkatkan risiko laka lantas. Kondisi ini harus diiringi dengan peningkatan pelayanan angkutan umum serta peningkatan kesadaran pengemudi terhadap keselamatan sebagai bentuk antisipasi untuk menurunkan risiko laka lantas.



Gambar 2. 11 Pertumbuhan Kendaraan Berotor TNKB Hitam, TNKB Kuning, dan TNKB Merah di Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2019 - 2023

Sumber: Bappenda Provinsi Kalimantan Timur, 2024

Berdasarkan Gambar 2.11, dapat dilihat bahwa pertumbuhan angkutan umum orang dan barang (kendaraan dengan TNKB kuning) di Provinsi Kalimantan Timur masih di bawah pertumbuhan kendaraan pribadi (kendaraan TNKB hitam) bahkan di bawah pertumbuhan kendaraan dinas pemerintah (TNKB merah). Melihat kondisi tersebut, pemerintah perlu berupaya mengembangkan moda transportasi umum untuk masyarakat.

2.1.3.1 Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor dan Pengawasan Kendaraan ODOL

A. Pengujian Kendaraan Bermotor

Pengujian kendaraan bermotor merupakan salah satu cara keterlibatan pemerintah dalam pengawasan kendaraan yang berkeselamatan. Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB) berperan penting untuk menjamin kendaraan yang berkeselamatan. UPUBKB menjadi garda terdepan dalam pengawasan kendaraan bermotor dalam melakukan uji berkala (KIR). Tabel berikut menunjukkan UPUBKB yang ada di Provinsi Kalimantan Timur.

Tabel 2. 10 UPUBKB di Provinsi Kalimantan Timur

No.	UPUBKB / UPT PKB	Alamat	Kompetensi Penguji	
1	Kota Balikpapan Jl. Mulawarman No. 253, Batakan, Kota Balikpapan	Beroperasi/ Terakreditasi A	Pembantu Penguji	1
			Penguji Pemula	1
			Penguji Tingkat I	2
			Penguji Tingkat II	3
			Penguji Tingkat III	4
			Penguji Tingkat IV	1
			Penguji Tingkat V	3
			Master Penguji	Tidak Ada
2	Kota Samarinda Jl. H.M. Ardans, kel Bukit Pinang, Kec Samarinda Utara, Kota Samarinda	Beroperasi/ Terakreditasi B	Pembantu Penguji	2
			Penguji Pemula	1
			Penguji Tingkat I	2
			Penguji Tingkat II	1
			Penguji Tingkat III	1
			Penguji Tingkat IV	2
			Penguji Tingkat V	1
			Master Penguji	Tidak Ada
3	Kota Bontang Jl. Moeh Roem, Bontang Lestari, Kec Bontang Selatan, Kota Bontang	Beroperasi/ Terakreditasi B	Pembantu Penguji	1
			Penguji Pemula	1
			Penguji Tingkat I	2
			Penguji Tingkat II	3
			Penguji Tingkat III	Tidak Ada
			Penguji Tingkat IV	Tidak Ada
			Penguji Tingkat V	Tidak Ada
			Master Penguji	Tidak Ada
4	Kab. Penajam Paser Utara	Beroperasi/ Terakreditasi B	Pembantu Penguji	1
			Penguji Pemula	Tidak Ada

No.	UPUBKB / UPT PKB	Alamat	Kompetensi Penguji	
	Jl. Provinsi Km. 4.5, Kel Nenang, Kec Penajam, Kab. Penajam Paser Utara		Penguji Tingkat I	2
			Penguji Tingkat II	2
			Penguji Tingkat III	1
			Penguji Tingkat IV	Tidak Ada
			Penguji Tingkat V	1
			Master Penguji	Tidak Ada
5	Kab. Paser Jl. Kusuma Bangsa Km. 6, Tanah Grogot, Kab. Paser	Beroperasi/ Terakreditasi B	Pembantu Penguji	2
			Penguji Pemula	Tidak Ada
			Penguji Tingkat I	2
			Penguji Tingkat II	1
			Penguji Tingkat III	1
			Penguji Tingkat IV	Tidak Ada
			Penguji Tingkat V	Tidak Ada
			Master Penguji	Tidak Ada
6	Kab. Kutai Kartanegara Jl. Pesut no. 130 Rt.07, Kel Timbau, Kec Tenggarong, Kab. Kutai Kartanegara	Beroperasi/ Terakreditasi A	Pembantu Penguji	2
			Penguji Pemula	1
			Penguji Tingkat I	2
			Penguji Tingkat II	3
			Penguji Tingkat III	Tidak Ada
			Penguji Tingkat IV	Tidak Ada
			Penguji Tingkat V	1
			Master Penguji	Tidak Ada
7	Kab. Kutai Barat Jl. Sendawar raya, Melak Ulu, Kec Melak, Kab. Kutai Barat	Beroperasi/ Terakreditasi B	Pembantu Penguji	2
			Penguji Pemula	1
			Penguji Tingkat I	Tidak Ada
			Penguji Tingkat II	Tidak Ada
			Penguji Tingkat III	Tidak Ada
			Penguji Tingkat IV	Tidak Ada
			Penguji Tingkat V	Tidak Ada
8	Kab. Kutai Timur Jl. Ahmad Yani Poros Sangatta- Bengalon, Kec. Sangatta Utara, Kab. Kutai Timur	Beroperasi/ Terakreditasi B	Pembantu Penguji	2
			Penguji Pemula	2
			Penguji Tingkat I	3
			Penguji Tingkat II	1
			Penguji Tingkat III	1
			Penguji Tingkat IV	Tidak Ada
			Penguji Tingkat V	Tidak Ada
9	Kab. Berau Jl. Marsma Iswahyudi, Kel Rinding, Kec Teluk Bayur, Kab. Berau	Beroperasi/ Terakreditasi B	Pembantu Penguji	1
			Penguji Pemula	1
			Penguji Tingkat I	2
			Penguji Tingkat II	3
			Penguji Tingkat III	Tidak Ada
			Penguji Tingkat IV	Tidak Ada
			Penguji Tingkat V	Tidak Ada
10	Kab. Mahakam Ulu Kel. Ujoh Bilang, Kec Long Bangun, Kab. Mahakam Ulu	Tidak Beroperasi/ Tidak Terakreditasi	Pembantu Penguji	-
			Penguji Pemula	-
			Penguji Tingkat I	-
			Penguji Tingkat II	-
			Penguji Tingkat III	-
			Penguji Tingkat IV	-
			Penguji Tingkat V	-
Master Penguji	-			

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur, 2024

Pada Provinsi Kalimantan Timur terdapat 2 (dua) UPUBKB yang berakreditasi A dan 7 (tujuh) UPUBKB yang berakreditasi B sebagai pelaksana teknis pengujian kendaraan bermotor. Selain itu, ada 1 (satu) UPUBKB yang belum terakreditasi sehingga belum dioperasikan.

Pengujian berkala dilakukan oleh tenaga penguji yang memiliki kompetensi di bidang pengujian kendaraan bermotor agar hasil uji bersidat akurat dan dapat dipertanggungjawabkan. Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor adalah jenjang keterampilan dan/atau keahlian yang diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan penguji kendaraan bermotor yang diselenggarakan oleh lembaga pendidikan dan pelatihan yang ditunjuk oleh Menteri, dan dibuktikan dengan sertifikat kompetensi dan tanda kualifikasi teknis penguji kendaraan bermotor. Pada masing-masing UPUBKB di Kabupaten/Kota di Provinsi Kalimantan Timur, masih terdapat kekosongan SDM Penguji. Untuk memenuhi kebutuhan SDM penguji, diperlukan program diklat penguji kendaraan bermotor adalah sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kompetensi penguji kendaraan.

Tabel 2. 11 Kendaraan Bermotor Wajib Uji (KBWU) di UPUKKB Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2020-2022

No.	Uraian	Kota Balikpapan			Kota Samarinda			Kab. Berau			Kab. Bontang			Kab. Kutai Kartanegara			Kab. Kutai Barat			Kab. Kutai Timur			Kab. Paser			Kab. PPU			
		2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022	
1	KBWU yang terdaftar																												
	- MPU	3.740	3.982	3.982	1.949	1.949	1.949	-	-	-	98	13	13	-	-	-				216	234	58	239	239	239	1.949	1.949	1.949	
	- Mobil bus	1.941	2.254	2.254	1.441	14.521	14.601	-	-	-	469	33	33	-	-	-				290	232	138	256	254	329	1.441	14.521	14.601	
	- Mobil barang	38.558	40.152	40.152	41.086	42.726	43.215	-	-	-	3.837	3.327	2.921	-	-	-				7.736	4.983	2.035	9.806	9.649	9.688	41.086	42.726	43.215	
	- Kereta gandengan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	- Kereta tempelan	57	61	61	63	63	63	-	-	-	-	-	-	-	-	-				-	-	-	2	2	2	63	63	63	
	- Kendaraan khusus	1.046	1.212	1.212	1.454	1.535	1.535	-	-	-	-	-	-	-	-	-				4	54	21	-	-	-	1.454	1.535	1.535	
	Total KBWU yang terdaftar	45.342	47.661	47.661	45.993	60.794	61.363	-	-	-	4.404	3.373	2.967	-	-	-	-	-	-	8.246	5.503	2.252	10.303	10.144	10.258	45.993	60.794	61.363	
2	KBWU yang diuji																												
	- MPU	1.750	1.921	1.921	925	729	629	-	-	-		45	45	-	-	-				8	190	208	38	162	127	127	925	729	629
	- Mobil bus	1.250	1.325	1.325	715	678	678	-	-	-	266	341	341	-	-	-				48	197	146	5	285	240	240	715	678	678
	- Mobil barang	28.012	29.125	29.125	19.712	18.958	19.129	-	-	-	2.062	2.943	2.812	-	-	-				3.697	5.908	3.175	400	6.214	6.497	6.497	19.712	18.958	19.129
	- Kereta gandengan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	- Kereta tempelan	24	24	24	23	23	23	-	-	-	13	12	12	-	-	-				1	-	-	-	-	-	-	23	23	23
	- Kendaraan khusus	678	725	725	426	968	968	-	-	-	-	-	-	-	-	-				16	4	5	1	4	5	1	426	968	968
	Total KBWU yang diuji	31.714	33.120	33.120	21.801	21.356	21.427	-	-	-	2.341	3.341	3.210	-	-	-	-	-	-	3.770	6.299	3.534	444	6.665	6.869	6.865	21.801	21.356	21.427
	% KBWU yang diuji	69,94%	69,49%	69,49%	47,40%	35,13%	34,92%	-	-	-	53,16%	99,05%	108,19%	-	-	-	-	-	-	76,39%	64,22%	19,72%	64,69%	67,71%	66,92%	47,40%	35,13%	34,92%	

Sumber: Dinas Perhubungan Kalimantan Timur, 2023

Perbandingan KBWU terdaftar dan yang diuji pada UPUKKB di Provinsi Kalimantan Timur tahun 2020-2022 menunjukkan hasil yang bervariasi yaitu sebagai berikut:

- Kota Balikpapan sekitar 69%;
- Kota Samarinda antara 34% - 47%;
- Kota Bontang antara 53% - 108%;
- Kab. Kutai Timur antara 19%-76%;
- Kab. Paser antara 64% - 67%;
- Kab. Penajam Paser Utara antara 34% - 47%;
- Tidak ada informasi untuk Kab. Berau, Kab. Kutai Barat, dan Kab. Kutai Kartanegara.

Pada Tabel 2.11, belum didapatkan informasi hasil pengujian terkait jumlah KBWU yang lolos dan tidak lolos pengujian. Pendataan hasil pengujian KBWU diperlukan untuk melihat kendaraan yang diperiksa secara menyeluruh untuk memastikan bahwa semua komponen penting seperti rem, lampu, ban, dan sistem kemudi berfungsi dengan baik. Hal ini membantu dalam upaya menurunkan potensi terjadinya laka lantas yang disebabkan oleh kegagalan mekanis atau teknis pada kendaraan.

B. Pengawasan Kendaraan *Over Dimension – Over Loading (ODOL)*

Sektor transportasi juga mempunyai peran penting dalam sistem logistik di dalam alur pergerakan barang dan konektivitas antarwilayah. Transportasi angkutan barang menggunakan moda angkutan jalan masih menjadi yang paling dominan dalam sistem logistik di Indonesia. Dari data Ditjen Hubdat Kemenhub tercatat, peran angkutan logistik melalui jalan raya mencapai 80-90%, sisanya menggunakan moda transportasi lain ([www. dephub.go.id](http://www.dephub.go.id)). Untuk menekan biaya operasional dan memaksimalkan muatan yang diangkut, tak jarang dimensi kendaraan diubah menjadi lebih besar sehingga menyebabkan kelebihan muatan angkutan. Hal tersebut tentu merupakan suatu pelanggaran *Over dimension over loading (ODOL)*.

Over Dimension – Over Loading (ODOL) adalah kondisi ketika kendaraan dengan barang yang diangkut melebihi kapasitas maksimal, baik dari sisi berat maupun dimensinya. ODOL dapat mengakibatkan kerusakan infrastruktur jalan, jembatan, dan pelabuhan sehingga menyebabkan tingginya biaya perawatan dan rehabilitasi infrastruktur. Selain itu, ODOL juga dapat meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dari sisi kendaraan, ODOL juga dapat meningkatkan resiko kerusakan komponen kendaraan dan memperpendek umur kendaraan sehingga biaya operasional kendaraan menjadi tinggi. Jika dampak ODOL tidak tertangani, maka dapat mengakibatkan menurunnya tingkat keselamatan lalu lintas.

Pengawasan kendaraan bermotor dapat dilaksanakan pada Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) atau yang lumrah dikenal dengan jembatan timbang. Jembatan timbang merupakan salah satu alat pengawasan dan pengendalian muatan angkutan barang ataupun angkutan yang melebihi batas ketentuan. Jembatan timbang berfungsi dalam:

- a. Fungsi pencatatan: Untuk melihat perkembangan lalu lintas angkutan barang dan kendaraan yang melebihi muatan.
- b. Fungsi pengawasan: Lalu lintas angkutan barang memerlukan pengawasan tonase kendaraan dan sejenis barang yang diangkut.
- c. Fungsi penindakan: Untuk mencegah kerusakan jalan perlu dilakukan penindakan berdasarkan berat tonase yang diijinkan untuk tiap kelas jalan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 6 Tahun 2023 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat diberlakukan pada tanggal 28 Februari 2023, pengelolaan UPPKB di Provinsi Kalimantan Timur di bawah kewenangan BPTD Kelas II Kalimantan Timur. Berikut UPPKB yang beroperasi di Provinsi Kalimantan Timur.

Tabel 2. 12 UPPKB di Provinsi Kalimantan Timur

No.	UPPKB	Alamat	Kabupaten/Kota	Status Operasional
1	Samboja KM. 36	Jl. Raya Soekarno Hatta KM. 36, Kecamatan Samboja, Kab. Kutai Kartanegara	Kab. Kutai Kartanegara	Beroperasi
2	Paser	Jl. Penajam - Kuaro, Kuaro, Kec. Kuaro, Kabupaten Paser	Kab. Paser	Beroperasi

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur, 2024

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 154 Tahun 2016 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, sebelumnya pengelolaan UPPKB di bawah kewenangan BPTD Wilayah XVII untuk Provinsi Kalimantan Timur dan Kalimantan Utara yaitu UPPKB Karang Joang. Kegiatan pemeriksaan dan penimbangan angkutan barang pada tahun 2023 melalui Kantor Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Karang Joang dengan hasil yang dapat dilihat pada Tabel 2.13 berikut.

Tabel 2. 13 Hasil Pelaksanaan Pemeriksaan Dan Penimbangan Angkutan Barang Tahun 2023 Di (UPPKB) Karang Joang

No.	Uraian	Jumlah
A	Jumlah Kendaraan	
1	Diperiksa	8.943
2	Melanggar	1.787
3	Tidak Melanggar	7.156
B	Pelanggaran	

No.	Uraian	Jumlah
1	Daya angkut	956
2	Dimensi	36
3	Persyaratan Teknis	-
4	Dokumen	998
5	Tata Cara Muat	10
6	Kelas Jalan	-
C	Penindakan	
1	Peringatan	499
2	Tilang	1.288
3	Kepolisian	6
4	Tilang UPPKB Lain/Tilang Lainnya	2
D	Penindakan Lainnya	
1	Penundaan Perjalalanan	4
2	Penyesuaian Muatan / Transfer Muatan	3
3	Penandaan Kelebihan Dimensi	26
4	Penyesuaian Persyaratan Teknis	-
5	Penyesuaian Tata Cara Muat	2
6	Putar Balik	402
7	P21	-

Sumber: BPTD Kelas II Kalimantan Timur, 2024

Berdasarkan hasil pelaksanaan kegiatan pemeriksaan dan penimbangan angkutan barang yang telah dilaksanakan, pada tahun 2023 terdapat 8.943 kendaraan yang diperiksa dengan rincian kendaraan yang laik jalan sebanyak 7.203 kendaraan (81%), sedangkan yang tidak laik jalan sebanyak 1.740 kendaraan (19%). Pelanggaran yang banyak dilakukan yaitu 1) Dokumen 998 pelanggaran, 2) Daya angkut 956 pelanggaran. Penindakan berupa tilang dan peringatan atau penindakan lainnya dapat diharapkan dapat menurunkan pelanggaran ODOL di Kalimantan Timur.

Selain dilakukan pada UPUBKB, kegiatan penegakan hukum (gakkum) bagi kendaraan angkutan barang di jalan raya juga dilakukan bersama oleh Dinas Perhubungan, BPTD, dan Polda. Tabel berikut menunjukkan giat gakkum pada tahun 2023.

Tabel 2. 14 Penegakan Hukum Kendaraan Angkutan Barang di Jalan oleh Dinas Perhubungan, BPTD, dan Polda di Kalimantan Timur Tahun 2023

No	Tanggal	Jumlah Kendaraan	Laik	Tidak Laik	Pelanggaran							Jumlah Tilang	
					Admin	OD	OL	ODOL	Admin + OD	Admin + OL	Admin + ODOL		
A	Gakkum di Kabupaten Berau												
1	28-Feb-23	55	17	38	26	-	6	-	-	-	6	-	38
2	01Mar-23	63	15	48	37	1	4	-	3	3	-	-	48
3	2-Mar-23	51	15	36	33	1	-	-	2	-	-	-	36
4	26-Oct-23	75	-	-	35	-	-	-	-	-	-	-	35
5	27-Oct-23	95	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64	64
	Jumlah (A)	339	47	122	131	2	10	-	5	9	-	-	122
B	Gakkum di Kabupaten Kutai Timur												
1	9 - Mei -23	24	7	17	10	1	2	1	1	2	-	-	17

No	Tanggal	Jumlah Kendaraan	Laik	Tidak Laik	Pelanggaran							Jumlah Tilang
					Admin	OD	OL	ODOL	Admin + OD	Admin + OL	Admin + ODOL	
2	10Mei-23	59	18	41	35	1	3	-	-	2	-	41
3	11 -Mei-23	87	53	34	21	-	7	1	-	5	-	34
4	12 - Mei - 23	42	11	31	25	-	4	-	-	2	-	31
5	Simpang Kaliurang	277	92	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jumlah (B)		489	181	123	91	2	16	2	1	11	-	123
C Gakkum di Kota Balikpapan												
1	Jl. Mulawarman	171	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tol Balsam Rest Area KM.38												
1	29-Nov-23	63	-	-	13	-	-	19	-	-	-	32
2	30-Nov-23	38	-	-	12	-	-	13	-	-	-	25
Jumlah (C)		272	-	-	25	-	-	32	-	-	-	57
D Gakkum di Kabupaten Paser												
1	Gakkum	273	-	-	63	-	-	-	-	-	-	63
Jumlah (D)		273	-	-	63	-	-	-	-	-	-	63
E Gakkum di Kota Samarinda												
1	Pintu Tol Palaran	150	Penimbangan dan sosialisasi bagi kendaraan yang kelebihan muatan serta pendataan kendaraan									
Jumlah (E)		150	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
F Gakkum di Ruas Jalan Samboja - Balikpapan												
1	Gakkum	139	-	-	27	-	14	-	-	-	-	41
Jumlah (D)		139	-	-	27	-	14	-	-	-	-	41
G Gakkum di Kabupaten Kutai Kartanegara (Ruas Jalan Patung Lembuswana-Sebulu												
1	29-30 Ags -23	340	-	-	5	115					120	
Jumlah (G)		340	-	-	5	115					120	

Sumber: Dinas Perhubungan Kalimantan Timur, 2024

Berdasarkan kegiatan penegakan hukum di atas, pelanggaran yang banyak terjadi yaitu pelanggaran administrasi dan *over loading* (kelebihan muatan). Baik pengawasan pada UPPBKB dan giat gakkum di jalan, kendaraan ODOL juga menjadi perhatian Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur. Untuk itu dibutuhkan peningkatan pengawasan kegiatan angkutan barang sesuai dengan aturan yang berlaku serta penertiban dan penegakkan hukum bagi ngkutan barang yang melanggar untuk meminimalisasi terjadinya kerusakan badan jalan guna pemenuhan keselamatan, keamanan dan kelancaran berlalu lintas.

C. Sumber Daya Manusia

Penyediaan prasarana pengujian dan pengawasan kendaraan bermotor memang sangat diperlukan. Namun, untuk mendukung terselenggaranya KLLAJ juga diperlukan dukungan pemerintah dalam penyediaan dan pengembangan sumber daya manusia (SDM) dalam bidang LLAJ sesuai dengan kebutuhan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.8 Tahun 2014 tentang Kompetensi Sumber Daya Manusia di Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan di Bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan, jenis kompetensi SDM di bidang LLAJ meliputi:

- a. Penyusunan Analisis Dampak Lalu Lintas;
- b. Penilaian Analisis Dampak Lalu Lintas;

- c. Manajemen Dan Survey Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
- d. Pengelolaan Parkir;
- e. Pengelolaan Terminal;
- f. Pengelolaan Sistem Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Terkoordinasi (Area Traffic Control System);
- g. Perencanaan Simpul Dan Jaringan Transportasi Jalan;
- h. Manajemen Angkutan Umum;
- i. Perencanaan Jaringan Trayek Angkutan Umum;
- j. Pengujian Kendaraan Bermotor;
- k. Audit Keselamatan Jalan;
- l. Inspeksi Keselamatan Jalan;
- m. Pemantauan Keselamatan Jalan;
- n. Analisis Data Kecelakaan Jalan;
- o. Pengawasan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- p. Manajemen Kampanye Keselamatan;
- q. Pengelolaan Perlengkapan Jalan;
- r. Manajemen Operasional Unit Pelaksana Penimbangan;
- s. Pengawasan Angkutan Umum Untuk Penumpang dan Barang.

Tabel berikut menunjukkan SDM Dinas Perhubungan yang telah memiliki sertifikasi berbagai diklat bidang LLAJ sebagai upaya peningkatan kompetensi pegawai.

Tabel 2. 15 Diklat Yang Telah Diikuti SDM Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur

No.	Diklat Yang Telah Diikuti	Jumlah Pegawai (Orang)
Tahun 2021		
1	Manajemen Terminal Penumpang	6
2	Manajemen Rekayasa Lalu Lintas	9
Tahun 2022		
1	Diklat Teknis Manajemen Operasional Pelabuhan Penyeberangan	3
2	Petugas Pencatat Kedatangan Keberangkatan dan Faktor Muat	5
3	Manajemen Terminal Penumpang	5
4	Penilai Analisis Dampak Lalu Lintas	3
Tahun 2024		
1	Pelayanan Terminal	20

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur, 2024

Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur tidak terbatas berkoordinasi dengan BPTD Kelas II Kalimantan Timur untuk mewujudkan KLLAJ. Berikut ini diklat yang telah diikuti oleh SDM BPTD Kelas II Kalimantan Timur untuk meningkatkan keterampilan dalam penyelenggaraan KLLAJ.

Tabel 2. 16 Diklat Yang Diikuti SDM BPTD Kelas II Kalimantan Timur

No.	Diklat Yang Diikuti	Jumlah SDM
1	Pengujian Kendaraan Bermotor	9
2	Petugas Kalibrasi Peralatan Uji Kendaraan Bermotor	6
3	Teknis Pengelola Angkutan Berbahaya	1
4	Basic Safety Training (BST)	8
5	Audit Keselamatan Jalan	1
6	Manajemen Operasional	1
7	PKB Dasar	1
8	Manajemen Penimbangan Kendaraan Bermotor	7
9	Kalibrasi	1
10	Teknis Manajemen Rekayasa Lalu Lintas	3
11	Manajemen Terminal	7
12	PPNS	4
13	Manajemen Fasilitas LLAJ	1
14	Petugas Kendaraan Bermotor	2
15	Teknis Petugas Pelayanan Terminal	2
16	Kompetensi Penilai Dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	1

Sumber: BPTD Kelas II Kalimantan Timur, 2024

Pengembangan sumber daya manusia melalui pendidikan dan pelatihan (diklat) dilakukan untuk mendukung peningkatan kompetensi pegawai baik dari segi kemampuan pengetahuan secara teori maupun praktik sehingga mampu merespon kebutuhan dalam peningkatan pelayanan masyarakat khususnya dalam aspek keselamatan.

2.1.3.2 Terminal

Penyediaan transportasi umum yang memiliki standar pelayanan minimal dan berkeselamatan merupakan bentuk tanggung jawab dari pemerintah dalam menunjang aktivitas masyarakat. Apabila dalam layanan transportasi umum dalam aspek sarana dan prasarana di suatu daerah memiliki kualitas pelayanan yang rendah, hal ini akan mendorong masyarakat untuk beralih ke kendaraan pribadi seperti sepeda motor dan mobil pribadi.

Berdasarkan regulasi di Indonesia, definisi angkutan umum adalah penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek tertentu yang dalam rangka penyediaan angkutan orang yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. Seiring dengan perkembangan zaman, beberapa moda transportasi menjadi lebih modern dikarenakan perkembangan teknologi informasi yang sangat pesat. Arus modernisasi pada layanan angkutan umum membuat sarana transportasi mengalami kemajuan beberapa diantaranya dalam aspek seperti pelayanan yang diberikan, keamanan, kenyamanan, dan yang paling utama adalah tarif yang diberikan.

Contoh dari kemajuan tersebut adalah layanan angkutan umum berbasis aplikasi, yang lebih dikenal luas oleh masyarakat sebagai *ojek online*, *taksi online*, dan sebagainya. Kondisi tersebut menjadi tantangan bagi pemerintah daerah dalam penyediaan layanan angkutan orang yang mudah dijangkau dengan adanya pilihan dalam moda transportasi berbasis aplikasi. Hal ini tentunya akan berpotensi menimbulkan permasalahan seperti meningkatnya volume kendaraan yang menimbulkan kemacetan lalu lintas dan probabilitas terjadinya laka lantas, serta tidak optimalnya pemanfaatan terminal.

Sebagai bagian dari prasarana lalu lintas, terminal memiliki fungsi untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Berdasarkan UU No.22 Tahun 2009 tentang LLAJ menyatakan setiap kendaraan bermotor umum dalam trayek wajib singgah di terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam trayek yang telah disetujui dalam perizinan berusaha. Berikut sebaran terminal penumpang yang terdapat di Kalimantan Timur.

Tabel 2. 17 Terminal di Provinsi Kalimantan Timur

No	Terminal	Tipe	Kab/Kota	Keterangan
1	Terminal Batu Ampar	Tipe A	Balikpapan	
2	Terminal Samarinda Seberang	Tipe A	Samarinda	
3	Terminal Sungai Kunjang	Tipe B	Kota Samarinda	
4	Terminal Lempake	Tipe B	Kota Samarinda	
5	Terminal Bontang	Tipe B	Bontang	
6	Terminal Sangatta	Tipe B	Sangatta	
7	Terminal Rinding	Tipe B	Berau	
8	Terminal Timbau	Tipe B	Tenggarong	
9	Terminal Tepian Batang	Tipe B	Paser	

No	Terminal	Tipe	Kab/Kota	Keterangan
10	Terminal Kota	Tipe C	Paser	
11	Terminal Kuaro	Tipe C	Paser	Pelayanan Angkutan AKAP Samarinda-Banjarmasin
12	Terminal Pasar Pagi	Tipe C	Samarinda	
13	Terminal Damai	Tipe C	Balikpapan	
14	Terminal Baru Ampar	Tipe C	Balikpapan	Satu Lokasi dengan terminal tipe A
15	Terminal Handil II	Tipe C	Kutai Kartanegara	Pelayanan Angkutan AKDP Samarinda-Handil, Balikpapan-Handil
16	Terminal Tangga Arung	Tipe C	Kutai Kartanegara	Pasar
17	Terminal Maloy	Tipe C	Kutai Timur	
18	Terminal Ronggang	Tipe C	Kutai Timur	
19	Terminal Kaliorang	Tipe C	Kutai Timur	
20	Terminal Kongbeng	Tipe C	Kutai Timur	
21	Terminal Muara Ancalong	Tipe C	Kutai Timur	
22	Terminal Bengalon	Tipe C	Kutai Timur	
23	Terminal Muara Wahau	Tipe C	Kutai Timur	
24	Terminal Muara Bengkal	Tipe C	Kutai Timur	
25	Terminal Sangatta Selatan	Tipe C	Kutai Timur	
26	Terminal Long Masangat	Tipe C	Kutai Timur	
27	Terminal Rantau Pulung	Tipe C	Kutai Timur	
28	Terminal Karang	Tipe C	Kutai Timur	
29	Terminal Bengalon	Tipe C	Kutai Timur	
30	Terminal Muara Badak	Tipe C	Kutai Kartanegara	

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur, 2024

Berdasarkan tabel di atas, di Provinsi Kalimantan Timur terdapat 2 (dua) terminal Tipe A yang dikelola oleh BPTD Kelas II Kalimantan Timur. Terminal tipe A berfungsi melayani kendaraan penumpang umum untuk angkutan antar kota antar propinsi (AKAP), dan angkutan lintas batas antar negara, angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota (AK) serta angkutan pedesaan (ADES) yaitu di Kota Balikpapan dan Kota Samarinda.

Selain itu, untuk melayani penumpang angkutan umum juga terdapat 7 (tujuh) terminal tipe B di Kota Samarinda (2 terminal), Kota Bontang, Kabupaten Kutai Timur, Kabupaten Berau, Kabupaten Kutai Kertanegara, dan Kabupaten Paser. Terminal tipe B berfungsi melayani kendaraan penumpang umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota (AK) serta angkutan pedesaan (ADES). Sedangkan untuk terminal tipe C sudah tersebar pada kabupaten/kota di Kalimantan Timur. Terminal tipe C berfungsi melayani kendaraan penumpang umum untuk angkutan pedesaan (ADES).

Keberadaan terminal tidak hanya sebatas tempat menaikkan dan menurunkan penumpang yang menggunakan angkutan umum, tetapi juga dapat berfungsi sebagai fungsi terminal sebagai lokasi *check point* kelaikan jalan angkutan umum yang beroperasi di suatu daerah, khususnya menjelang perayaan Idul Fitri, Natal dan Tahun Baru. Terminal dijadikan salah satu tempat melakukan *ramp check* kendaraan angkutan penumpang umum (AKAP, AKDP dan bis pariwisata) yang bertujuan untuk meminimalkan resiko kecelakaan. *Ramp check* dilakukan untuk melihat dan memeriksa lebih dini hal-hal yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan, misalnya dengan cara melakukan pengecekan visual fisik kendaraan, pemeriksaan fungsi alat pendukung operasional kendaraan, dan pemeriksaan terhadap surat administrasi kendaraan. Selain memeriksa kendaraan, *ramp check* juga dilakukan terhadap pengemudi berupa pemeriksaan kesehatan, memastikan tidak sedang dalam pengaruh minuman keras atau narkoba, memiliki SIM yang sesuai dengan kendaraan yang dikemudikan, dan pemahaman tentang tertib berlalu lintas.

Saat ini fungsi terminal sebagai lokasi menaikkan dan menurunkan penumpang bus AKAP/AKDP menjadi kurang optimal. Terkait dengan kendaraan yang berkeselamatan, maka kondisi tersebut belum dapat menjamin kelaikan kendaraannya. Hal tersebut sangat relevan karena telah ada pengawasan dari petugas terminal terhadap bus yang diberangkatkan akan lebih terjamin kelaikannya. Ketentuan dimaksud telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 143 yang menyebutkan bahwa angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek (bus umum) wajib menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal. Dengan demikian, keberadaan terminal menjadi hal penting yang perlu untuk dipertimbangkan oleh pemerintah daerah dalam rangka menjamin keselamatan penumpang angkutan umum dalam upaya peningkatan keselamatan LLAJ di Kalimantan Timur.

2.1.3.1 Kendaraan Terlibat Laka lantas

Faktor kendaraan merupakan salah satu faktor yang memiliki pengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kendaraan yang mengalami

perawatan secara berkala dan terus-menerus akan menciptakan rasa aman, nyaman dan selamat bagi pengemudi dan penumpangnya. Tabel berikut menunjukkan jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan di Kalimantan Timur selama 5 tahun terakhir dari tahun 2019 s.d 2023.

Tabel 2. 18 Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan dan Kondisi Awal Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan di Kalimantan Timur Tahun 2019-2023

No.	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan (Unit)					Total
		2019	2020	2021	2022	2023	
1	Tidak Bermotor	10	3	6	6	4	29
2	Sepeda Motor (R2+R3)	696	561	606	789	813	3.465
3	Mobil Penumpang	122	94	106	147	161	630
4	Mobil Barang	194	166	210	224	261	1.055
5	Bus	11	12	8	8	13	52
6	Kendaraan Khusus	14	12	14	12	18	70
7	Kereta Api	-	-	-	-	-	-
8	Lain-lain	-	-	-	-	-	-
Jumlah		1.270	1.270	1.270	1.270	1.270	5.301
No.	Faktor Kendaraan	Jumlah Kendaraan (Unit)					Total
		2019	2020	2021	2022	2023	
1	Rem Tidak Berfungsi	6	6	4	2	6	24
2	Kemudi Kurang Baik	4	1	-	-	-	5
3	Ban Kurang Baik	1	1	2	3	-	7
4	As Depan Patah	1	2	-	-	1	4
5	As Belakang Patah	1	-	-	-	-	1
6	Lampu Depan Tidak Berfungsi	7	4	-	-	1	12
7	Lampu Belakang Tidak Berfungsi	1	-	1	1	-	3
8	Penerangan Kurang	-	-	2	-	-	2
9	Lampu Menyilaukan Kendaraan Lain	-	-	-	-	-	-
10	Lain-Lain	2	-	1	-	-	3
Jumlah		23	14	10	6	8	61

Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024

Berdasarkan Tabel 2.18 di atas, kendaraan yang paling banyak terlibat kasus kecelakaan tahun 2019 s.d. 2023 yaitu 1) sepeda motor baik beroda dua maupun beroda tiga sebanyak 3.465 kendaraan, 2) mobil barang sebanyak 1.055 kendaraan. kondisi awal kendaraan yang terlibat kecelakaan tertinggi yaitu dengan kondisi awal rem yang tidak berfungsi, lampu yang tidak berfungsi, ban kurang baik, kemudi yang kurang baik, as depan patah, dan lain-lain. Jenis kendaraan dan kondisi awal kendaraan yang terlibat kecelakaan perlu diperhatikan, terkhusus pada kendaraan angkutan barang yang terlibat kecelakaan. Kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh pelanggaran ODOL atau ada penyebab lain. Hal ini berkaitan juga dengan kondisi awal kendaraan yang terlibat kecelakaan. Berdasarkan data pada

tabel di atas, dapat diindikasikan bahwa kondisi awal kendaraan dalam tidak laik jalan.

Kendaraan dalam kondisi laik jalan dapat menurunkan potensi terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh masalah teknis kendaraan. Dalam pelaksanaan dan pembinaan teknis terhadap pemenuhan kendaraan laik jalan, Pemerintah Pusat, dalam hal ini Ditjen Perhubungan Darat-Kementerian Perhubungan memiliki tugas untuk menyiapkan Norma Standar Prosedur dan Kriteria (NSPK) serta melakukan pengawasan terhadap persyaratan teknis dan kondisi laik jalan kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan dengan melakukan pelayanan uji berkala kendaraan bermotor. Pembinaan tersebut dilakukan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota selaku Organisasi Perangkat Daerah yang memiliki kewenangan dalam melakukan Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB).

2.1.4 Pengguna Jalan

UU Nomor 222 Tahun 2009 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa pengguna jalan adalah orang yang menggunakan Jalan untuk berlalu lintas. Korlantas Polri menyebutkan bahwa pengguna jalan/manusia yang dalam beberapa tahun terakhir merupakan faktor paling dominan dalam terjadinya laka lantas. Salah satu fungsi kepolisian adalah fungsi lalu lintas, melaksanakan kegiatan preventif antara lain pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli, penegakan hukum (Gakkum) lalu lintas, registrasi, identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor, manajemen rekayasa lalu lintas, dan dikmas lantas.

2.1.4.1 Perusahaan Angkutan Penumpang

Perusahaan Angkutan Umum (PAU) adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum. Dalam penyediaan jasa PAU, hal yang wajib dipenuhi dalam penyelenggaraannya adalah upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. Untuk mendukung keselamatan angkutan umum, Kementerian Perhubungan telah menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK-PAU). Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum adalah bagian dari manajemen

perusahaan yang berupa suatu tata kelola keselamatan yang dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum secara komprehensif dan terkoordinasi dalam rangka mewujudkan keselamatan dan mengelola risiko kecelakaan.

Dalam hal kewenangan, pemerintah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi, yang penyediaannya dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pemerintah dan pemerintah daerah sebagai penyelenggara angkutan umum wajib memberikan jaminan kepada pengguna jasa angkutan umum untuk mendapatkan pelayanan, memberikan perlindungan kepada Perusahaan Angkutan Umum (PAU) dengan menjaga keseimbangan antara penyediaan dan permintaan angkutan umum, baik orang ataupun barang, melakukan pemantauan dan pengevaluasian terhadap angkutan orang dan barang. Pengajuan izin penyelenggaraan PAU dilakukan sesuai hirarki kewilayaan. Tabel berikut menerangkan hirarki kewenangan pemberian izin penyelenggaraan PAU dalam SMK PAU.

Tabel 2. 19 Hirarki Kewenangan Pemberian Izin Penyelenggaraan PAU

Ditjen Hubdat	BPTJ	Gubernur	Bupati/Walikota
<ul style="list-style-type: none"> • Trayek Lintas Batas Negara • Trayek antar kabupaten/kota yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi (AKAP) • Trayek Pedesaan yang melewati wilayah 1 (satu) provinsi • Angkutan dengan tujuan tertentu • Angkutan Pariwisata • Angkutan Barang Khusus 	<p>a. Trayek angkutan perkotaan yang melampaui wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi</p>	<p>a. Trayek antarkota yang melampaui wilayah 1 (satu) kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi (AKDP)</p> <p>b. Trayek angkutan perkotaan yang melampaui wilayah 1 (satu) kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi</p> <p>c. Trayek pedesaan yang melampaui wilayah 1 (satu) kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi</p> <p>d. Angkutan Barang Umum</p>	<p>a. Trayek pedesaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten/ kota</p> <p>b. Trayek perkotaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten/kota</p>
<p>Catatan: *dalam hal perusahaan angkutan umum memiliki lebih dari 1 izin penyelenggaraan, maka penilaian SMK PAU dilakukan oleh instansi dengan hirarki kewenangan tertinggi **dalam hal perusahaan angkutan umum memiliki lebih dari 1 izin penyelenggaraan di bawah Ditjen Hubdat dan BPTJ, maka penilaian SMK PAU dilakukan oleh Tim Gabungan dari Ditjen Hubdat dan BPTJ</p>			

Sumber: Bahan Paparan SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM (SMK PAU) oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Dalam pelaksanaannya, PAU mengacu pada standar pelayanan angkutan orang yang mewajibkan perusahaan wajib memenuhi standar pelayanan minimal meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Selain itu, salah satu yang menjadi tanggung jawab PAU antara lain wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan. PAU bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang. Oleh karena itu, Perusahaan angkutan umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) dengan berpedoman pada RUNK LLAJ sebagai salah satu bentuk Kewajiban Perusahaan angkutan umum. SMK angkutan umum meliputi:

- a. Komitmen dan kebijakan
- b. Pengorganisasian
- c. Manajemen bahaya dan risiko
- d. Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor
- e. Dokumentasi dan data
- f. Peningkatan kompetensi dan pelatihan
- g. Tanggap darurat
- h. Pelaporan kecelakaan internal
- i. Monitoring dan evaluasi
- j. Pengukuran kinerja

SMK PAU dilakukan oleh petugas atau unit yang bertanggung jawab di bidang SMK angkutan umum. Penjelasan lebih lanjut mengenai poin a s.d j terdapat pada PP Nomor 37 tahun 2017 tentang KLLAJ. Perusahaan angkutan umum yang tidak menjalankan SMK PAU dikenai sanksi administratif berupa:

- a. Peringatan tertulis
- b. Pembekuan izin
- c. Pencabutan izin

Sanksi administratif tersebut diberikan oleh Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, gubernur, dan bupati/walikota sesuai kewenangan selaku Pembina SMK PAU.

Peranan utama angkutan umum penumpang adalah melayani kepentingan mobilitas masyarakat dalam melakukan kegiatannya, baik kegiatan sehari-hari yang berjarak pendek atau menengah (angkutan perkotaan/pedesaan dan angkutan antarkota dalam propinsi), maupun kegiatan sewaktu-waktu antar propinsi (angkutan antarkota dalam propinsi dan antarkota antar propinsi). Sebagai bagian dari transportasi umum, angkutan umum penumpang adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Kendaraan angkutan umum berdasarkan rute perjalanan atau trayek dibedakan terdiri dari angkutan umum (kendaraan bus) Antar Lintas Negara, Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota, dan Angkutan Pedesaan. Dalam hal ini, akan dibahas mengenai AKAP dan AKDP yang ada di Kalimantan Timur. Tabel berikut menunjukkan trayek pelayanan angkutan umum dan daftar PAU AKDP di Provinsi Kalimantan Timur.

Tabel 2. 20 Trayek AKDP di Kalimantan Timur

No	Trayek	Kondisi	Alternatif
I	Trayek Aktif		
	Angkutan Umum		
1	Samarinda - Balikpapan	Aktif	
2	Samarinda - Bontang	Aktif	
3	Samarinda - Sangatta	Aktif	
4	Samarinda - Kota Bangun	Aktif	
5	Samarinda - Handil I	Aktif	
6	Balikpapan - Handil II	Aktif	
7	Balikpapan - Bontang	Aktif	
8	Balikpapan - Sepaku	Aktif	
9	Samarinda - Tanjung Isuy	Aktif	
10	Bontang - Sangatta	Aktif	
11	Penajam - Tanag Grogot	Aktif	
	Angkutan Perintis		
12	Samarinda - Muara Muntai	Aktif	
13	Samarinda - Jonggon (eks M Aloh)	Aktif	
14	Samarinda - Kb. Janggut (eks. Bongan)	Aktif	

No	Trayek	Kondisi	Alternatif
15	Samarinda - Bentian Besar	Aktif	
16	Sangatta - Pengadan	Aktif	
17	Sangatta - Maloy	Aktif	
18	Sangatta - Bongan	Aktif	
19	Balikpapan - IKN	Aktif (Berada di bawah kewenangan Kementerian Perhubungan)	
II	Trayek Tidak Aktif		
1	Samarinda - Tenggaromg	Tidak Aktif	Samarinda - Kotabangun
2	Samarinda - Berau	Tidak Aktif	AKAP
3	Samarinda - Bengalon (Kutim)	Tidak Aktif	Samarinda - Sangatta, Sangatta - Maloy (Turun di Bengalon)
4	Samarinda - Kutai Barat (Melak)	Tidak Aktif	Samarinda - Bentian (Angkutan Perintis)
5	Samarinda - Senoni	Tidak Aktif	
6	Samarinda - Muara Wahau (Kutim)	Tidak Aktif	Samarinda - Berau (turun di Muara Wahau)
7	Samarinda - Sangkulirang (Kutim)	Tidak Aktif	Samarinda - Sangatta, Sangatta - Maloy
8	Samarinda - Samboja	Tidak Aktif	Samarinda - Balikpapan, Balikpapan - Bontang/Balikpapan Handil I (turun di Samboja)
9	Samarinda - Sebulu	Tidak Aktif	
10	Samarinda - Muara Kaman	Tidak Aktif	
11	Samarinda - Muara Pahu	Tidak Aktif	Samarinda - Bongan
12	Samarinda - Long Mesangat	Tidak Aktif	
13	Samarinda - Muara Ancalong	Tidak Aktif	
14	Samarinda - Muara Muntai	Tidak Aktif	Angkutan Perintis
15	Samarinda - Tabang	Tidak Aktif	
16	Sangatta - Sangkuliurang - Tj. Redeb	Tidak Aktif	Samarinda - Tj. Selor, naik di Sangatta, turun di Tj. Redeb

Sumber: Dinas Perhubungan Kalimantan Timur, 2024

Pada Provinsi Kalimantan Timur, terdapat 35 trayek angkutan umum yang terdiri dari 19 trayek aktif dan 16 trayek tidak aktif. Trayek angkutan umum dilayani oleh perusahaan swasta dan trayek angkutan perintis dilayani oleh Perum Damri. Selain terlayani oleh AKDP, terdapat trayek AKAP yang melayani masyarakat Kalimantan Timur yang dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2. 21 Trayek AKAP di Provinsi Kalimantan Timur

NO	NAMA PERUSAHAAN	NOMOR KENDARAAN	TRAYEK	TERMINAL / LINTASAN			PELAYANAN
				Terminal Asal	Lintasan	Terminal Tujuan	
1	PT. PULAU INDAH MOTOR JAYA	KT 7393 AK	Gambut Barakat-Martapura-Kandangan-Barabai-Tanjung-Kuaro-Balikpapan-Samarinda	Gambut Barakat	Martapura-Kandangan-Barabai-Tanjung-Kuaro-Balikpapan	Samarinda	Reguler
		KT 7928 AM					
		KT 7383 AK					
		KT 7828 KE					
		KT 7828 AW					
		KT 7828 KC					
		KT 7288 AN					
		KT 7928 AO					CADANGAN
2	PT. PULAU INDAH MOTOR JAYA	KT 7828 AY	Gambut Barakat-Martapura-Kandangan-Barabai-Tanjung-Kuaro-Balikpapan-Samarinda	Gambut Barakat	Martapura-Kandangan-Barabai-Tanjung-Kuaro-Balikpapan	Samarinda	Reguler
		KT 7828 KB					
		KT 7828 AQ					
		KT 7828 AV					
		KT 7828 AM					
		KT 7928 AP					
		KT 7928 AG					
		KT 7928 AQ					
		KT 7088 AN					CADANGAN
3	PT. SAMARINDA LESTARI TRANSPORT	KT 7268 AK	Gambut Barakat-Martapura-Kandangan-Barabai-Tanjung-Kuaro-Balikpapan-Samarinda	Gambut Barakat	Martapura-Kandangan-Barabai-Tanjung-Kuaro-Balikpapan	Samarinda	Reguler
		KT 7828 KF					
		KT 7288 AU					
		KT 7288 KU					
		KT 7828 AT					
		KT 7288 YU					
		KT 7228 AU					
		KT 7028 AU					
		KT 7828 AU					
		KT 7828 K					
		KT 7828 KA					
		KT 7128 AU					
		DA 7828 TBB					CADANGAN
4	PT. BINTANG MAS LESTARI BERSAUDARA	DA 7828 TBC	Gambut Barakat-Martapura-Kandangan-Amuntai-Tanjung-Batubutok-Kuaro-Longkali-Penajam-Balikpapan-Samarinda	Gambut Barakat	Martapura-Kandangan-Amuntai-Tanjung-Batubutok-Kuaro-Longkali-Penajam-Balikpapan	Samarinda	Reguler
		DA 7828 TBD					
5	PERUM DAMRI CABANG BANJARMASIN	DA 7098 PM	Gambut Barakat-Pelaihari-Batulicin-Tanah Grogot-Balikpapan-Samarinda	Gambut Barakat	Pelaihari-Batulicin-Tanah Grogot-Balikpapan	Samarinda	Reguler
		DA 7102 PM					
		DA 7011 TPE					
		DA 7010 TPE					
		DA 7096 PM					
		DA 7012 TPE					
		DA 7097 PM					

Sumber: BPTD Kelas II Kalimantan Timur, 2024

Pada Provinsi Kalimantan Timur, terdapat 5 perusahaan angkutan umum AKAP dengan 39 unit bus yang melayani masyarakat Kalimantan Timur. Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) merupakan layanan bus antar kota yang menghubungkan dua kota pada provinsi yang berbeda dengan menggunakan kendaraan bus umum dan terikat dengan trayek angkutan.

Bus AKAP memiliki jadwal yang tetap, pelayanan yang cepat, dan tersedia di Terminal Penumpang Tipe A.

Strategi yang dituju dalam penyelenggaraan KLLAJ salah satunya melalui 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 diterapkannya SMK PAU, kendaraan angkutan umum orang sebagai sarana transportasi di Provinsi diharapkan dapat terjamin secara kelaikan kendaraan, baik fungsi kualitas mekanis dan kenyamanannya bagi penumpang.

Selain sarana dan kualitas pelayanan, yang terpenting dari penerapan SMK PAU adalah pengemudi kendaraan angkutan umum juga dapat terawasi dengan baik waktu bekerja (mengemudi) dan pergantiannya, mengingat pada pasal 90 ayat (3) UU 22 tahun 2009 tentang LLAJ Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum setelah mengemudikan Kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam. Dalam pasal tersebut juga disebutkan bahwa waktu kerja maksimal pengemudi adalah 8 (delapan) jam sehari, walau "dalam hal tertentu" dapat diperpanjang menjadi 12 jam dengan waktu istirahat selama 1 (satu) jam. Oleh karena itu, pemerintah dan perusahaan angkutan umum wajib menyediakan waktu dan tempat istirahat yang layak bagi pengemudi, terutama pada trayek dengan waktu tempuh >4 jam perjalanan.

Saat ini, langkah yang telah diambil oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur untuk mendukung penerapan SMK-PAU yaitu dengan melaksanakan pembinaan teknis dokumen dan sosialisasi SMK-PAU kepada perusahaan angkutan umum di Kalimantan Timur. Setelah dilakukan sosialisasi, penerapan SMK-PAU dapat segera dilaksanakan sehingga peningkatan KLLAJ dapat terwujud di Provinsi Kalimantan Timur

2.1.4.2 Pelanggaran Lalu Lintas di Provinsi Kalimantan Timur

Pelanggaran adalah perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas. Sebagaimana dimaksud dalam Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 setiap orang yang menggunakan jalan wajib:

- a. Berperilaku tertib; dan/atau

- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan KLLAJ, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Pelanggaran lalu lintas yang terjadi dapat menimbulkan potensi kecelakaan lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas yang memicu terjadinya kecelakaan faktor manusia yang disebabkan oleh kurangnya kesadaran akan keselamatan oleh pengguna kendaraan. Penegakkan hukum diperlukan agar dapat menurunkan jumlah pelanggaran. Dengan demikian, turunnya jumlah pelanggaran juga mempengaruhi turunnya jumlah kecelakaan. Berikut gambaran kasus pelanggaran yang terjadi di Provinsi Kalimantan Timur:

Tabel 2. 22 Pelanggaran dengan Tindakan Tilang di Kalimantan Timur Tahun 2019 - 2023

No.	Tindakan	Tahun				
		2019	2020	2021	2022	2023
1	Tilang	96.089	37.323	11.862	12.205	14.989
2	Teguran	185.699	101.416	44.596	38.855	23.410
Jumlah		281.788	138.739	56.458	51.060	38.399

Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024

Pada Tabel 2.21 di atas, terlihat pelanggaran di Kalimantan Timur mengalami penurunan. Penurunan pelanggaran lalu lintas juga dapat berdampak pada penurunan potensi terjadinya laka lantas. Pelanggaran lalin juga dapat dibedakan berdasarkan jenis pelanggaran. Pelanggaran lalin berdasarkan jenis pelanggaran dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2. 23 Pelanggaran Lalin Berdasarkan Jenis Pelanggaran di Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2019-2023

No.	Jenis Pelanggaran	Tahun					Total
		2019	2020	2021	2022	2023	
1	Kecepatan	266	186	27	14	20	513
2	Helm	21.439	5.826	2.111	2.182	3.813	35.371
3	Sabuk Keselamatan	10.039	6.102	1.951	1.201	2.389	21.682
4	Melawan Arus	14.485	5.906	1.778	1.500	1.316	24.985
5	Muatan	1.576	1.417	480	681	254	4.408
6	Gunakan Hp	1.286	533	86	123	109	2.137
7	Boncengan Lebih dari 1	96	15	7	15	7	140
8	Lampu Utama	6.399	2.323	616	774	253	10.365
9	Kelengkapan Ran	2.026	932	667	749	1.072	5.446
10	Marka / Rambu	7.083	2.506	2.289	2.121	3.752	17.751
11	Surat Surat	23.853	8.887	1.506	2.488	1.687	38.421
12	Lain - Lain	7.537	2.690	338	357	317	11.239
Jumlah		96.085	37.323	11.856	12.205	14.989	172.458

Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024

Pada Tabel di atas, pelanggaran tertinggi yaitu pelanggaran surat-surat, selanjutnya tidak menggunakan helm, diikuti kelengkapan kendaraan, pelanggaran child restrain, pelanggaran marka dan rambu, serta pelanggaran lampu utama. Hal tersebut di atas merupakan aspek yang penting dalam mendukung kendaraan yang berkeselamatan, jika tidak ada berpotensi menimbulkan akibat risiko kecelakaan yang lebih berat.

Tabel 2. 24 Pelanggaran Lalin Berdasarkan Golongan SIM di Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2019-2023

No.	Golongan SIM	Tahun					Total
		2019	2020	2021	2022	2023	
1	SIM A	12.814	8.567	3.958	3.017	4.833	33.189
2	SIM A Umum	230	192	17	48	138	625
3	SIM B I	2.454	1.780	444	449	277	5.404
4	SIM BI Umum	1.102	561	161	181	138	2.143
5	SIM B II	1.245	667	132	145	97	2.286
6	SIM B II Umum	1.796	702	223	206	112	3.039
7	SIM C	54.768	19.998	5.752	5.952	7.870	94.340
8	SIM D	-	-	-	-	-	-
9	Tanpa SIM	21.680	4.856	1.175	2.207	1.524	31.442
Jumlah		96.089	37.323	11.862	12.205	14.989	172.468

Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024

Surat Izin Mengemudi (SIM) berfungsi sebagai bukti bahwa seseorang telah mendapatkan izin untuk mengemudi kendaraan bermotor tertentu. Pemegang SIM secara sah telah dinyatakan memiliki kemampuan untuk mengemudikan kendaraan bermotor tertentu dengan baik sehingga potensi terjadinya laka lantas dan pelanggaran lalu lintas dapat diminimalisasi. Berdasarkan Tabel 2.26, pelanggaran lalu lintas berdasarkan golongan SIM dalam 5 tahun terakhir banyak dilakukan oleh pemilik SIM C atau pengguna sepeda motor sebanyak 3.820 pelanggar. Kemudian diikuti oleh pelanggar SIM A. Pelanggaran oleh pengguna SIM B baik B1 dan B2 juga perlu menjadi perhatian, pelanggaran yang dilakukan berkaitan dengan pelanggaran ODOL atau penyebab lain. Pelanggaran yang terjadi juga banyak dilakukan oleh pengemudi yang tidak memiliki SIM. Hal ini juga perlu diperhatikan karena pengemudi yang tidak memiliki SIM diasumsikan tidak memiliki pengetahuan dan keterampilan cukup dalam mengemudi. Perlu adanya penindakan tegas pada setiap pelanggaran lalu lintas sesuai dengan SOP dan hukum yang berlaku.

Masih banyak pelanggaran dilakukan oleh pengendara/ pengemudi yang mengakibatkan beberapa hal yang sifatnya kontra produktif, diantaranya: pelanggaran yang berimplikasi pada perlambatan arus lalu lintas yang berujung pada kemacetan; pelanggaran yang berdampak pada kecelakaan lalu lintas; dan pelanggaran yang berdampak pada masalah lalu lintas lainnya. Sehingga perlu dilakukan upaya untuk menurunkan pelanggaran lalu lintas tersebut, berupa penindakan dengan pendekatan berbasis bukti, dimana data dan analisis digunakan untuk menyesuaikan dan menyempurnakan kebijakan dan praktik sesuai dengan dinamika dan tantangan lokal. Menurut UU No 2 tahun 2009 tentang LLAJ pasal 260 & pasal 262 yang berwenang dalam melakukan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas adalah Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil. Penindakan tilang merupakan bukti pelanggaran berupa denda yang dikenakan oleh Polisi kepada pengguna jalan yang melakukan pelanggaran. Selain itu, perlu dilakukan upaya-upaya untuk meningkatkan kesadaran berlalu lintas bagi pengguna jalan.

Untuk menekan terjadinya kecelakaan dapat dilakukan penanganan dengan mengurangi terjadinya pelanggaran lalu lintas. Salah satu tindakan penanganan yang dilakukan di Indonesia yaitu dengan menerapkan *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* atau yang dikenal dengan istilah tilang elektronik. Berikut ini lokasi ETLE di Kalimantan Timur.

Tabel 2. 25 Lokasi ETLE Di Kalimantan Timur

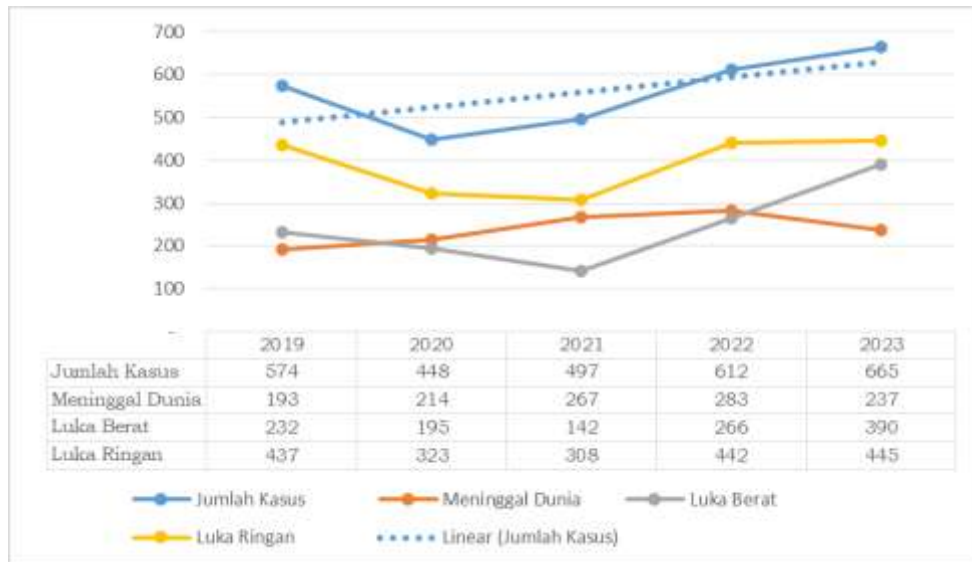
No.	Lokasi	Kondisi
Kabupaten Pasr		
1	SIMPANG 5 TANAH GROGOT KAB. PASER 1°54'47.2"S 116°11'49.8"E	Baik
Kota Balikpapan		
1	TITIK KAMERA ETLE DARI ARAH JEND. SUDIRMAN	Baik
2	TITIK KAMERA ETLE DARI ARAH MT. HARYONO	Baik
3	TITIK KAMERA ETLE DARI ARAH MALL BSB	Baik
4	TITIK KAMERA ETLE DARI ARAH MAPOLRESTA BPN	Baik
5	TITIK KAMERA ETLE DARI ARAH PASAR BARU	Baik
6	TITIK KAMERA ETLE MENGARAH KE MELAWAI/ JL. KUTAI	Baik
7	DEPAN KANTOR DPRD TK 2/WALIKOTA (PEMASANGAN BARU)	Baik
8	SIMPANG KARIANGAU	Baik
9	MALL FANTASI BALIKPAPAN BARU	Baik
10	SP.PUTARAN SPN	Baik
11	SIMPANG BELER	Baik
12	SIMPANG JALAN MASUK TOL MANGGAR	Baik
13	SIMPANG GRAND CITY - MT HARYANO	Baik
14	TRAFFIC LIGHT BATU AMPAR	Baik
15	TRAFFIC LIGHT RPAK	Baik
16	TAMAN 3 GENERASI	Baik

Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024

ETLE merupakan penerapan teknologi informasi untuk menangkap pelanggaran dalam berlalu lintas secara elektronik. Penerepan ETLE di Kalimantan Timur diharapkan dapat mendukung keamanan, keselamatan, dan ketertiban dalam berlalu lintas. Penerepan ETLE diharapkan juga dapat diberlakukan di semua kabupaten/kota untuk mendukung keamanan, keselamatan, dan ketertiban dalam berlalu lintas di Provinsi Kalimantan Timur.

2.1.4.3 Kecelakaan Lalu Lintas

Dalam 5 tahun terakhir di Provinsi Kalimantan Timur, laka lantasi yang terjadi karena aktivitas masyarakat yang kembali normal pasca mengalami Covid-19 sepanjang tahun 2020 s.d 2022, tetapi pada tahun 2023, laka lantasi mengalami penurunan. Berikut riwayat kasus laka lantasi yang terjadi di Provinsi Kalimantan Timur:



Gambar 2. 12 Jumlah Kasus Kecelakaan dan Korban Akibat Laka Lantasi di Kalimantan Timur

Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024

Berdasarkan gambar di atas, tren kasus laka lantasi dalam 5 tahun terakhir mengalami peningkatan, dan jumlah kasus laka lantasi tertinggi terjadi pada tahun 2023. Korban luka akibat laka lantasi baik korban meninggal, luka berat dan luka ringan bergerak fluktuatif. Korban laka lantasi yang cedera akibat laka lantasi, juga mengalami beban ekonomi yang berat bagi korban dan keluarganya, dimana keduanya harus mengeluarkan biaya perawatan dari trauma dan cedera yang mengakibatkan keterbatasan pada kemampuan produktif hingga cacat yang diderita. Selain itu, laka lantasi tak hanya menimbulkan korban jiwa, tetapi juga menimbulkan kerugian materi. Tabel berikut menunjukkan kerugian materi akibat laka lantasi di Provinsi Kalimantan Timur pada tahun 2019-2023

Tabel 2. 26 Kerugian Materi Akibat Laka Lantasi di Kalimantan Timur

No.	Tahun	Jumlah Kasus	Kerugian Material
1	2019	574	Rp 2.503.350.000
2	2020	448	Rp 2.788.600.000
3	2021	497	Rp 3.385.750.000
4	2022	612	Rp 4.318.100.000
5	2023	665	Rp 5.252.400.000
Jumlah		2.796	Rp 18.248.200.000

Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024

Dalam 5 tahun terakhir, kerugian materi yang diakibatkan laka lantas sebesar Rp 18.248.200.000. Kerugian materi terbesar terjadi pada tahun 2023 sebesar Rp 5.252.4000, berbanding lurus dengan kenaikan jumlah kasus laka lantas. Korban jiwa maupun kerugian materi yang ditimbulkan akibat laka lantas menunjukkan angka yang besar dan tren meningkat, maka perlu adanya tindakan komprehensif dari seluruh pemangku kepentingan untuk menaruh perhatian keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan pada program kegiatan yang saling bersinergi.

2.1.4.4 Perilaku Pengguna Jalan Penyebab Laka Lantas

Faktor manusia adalah faktor yang paling tinggi yang menyebabkan terjadinya kecelakaan, baik karena akibat kelalaian, keteledoran ataupun kelengahan para pengemudi kendaraan maupun pengguna jalan lainnya dalam berlalu lintas, sengaja atau tidak sengaja. Hal ini disebabkan rendahnya kesadaran masyarakat terhadap keselamatan berlalu lintas. Berikut ini perilaku pengemudi yang menyebabkan laka lantas di Kalimantan Timur dalam 5 tahun terakhir.

Tabel 2. 27 Perilaku Pengemudi Yang Menyebabkan Laka Lantas di Kalimantan Timur Tahun 2019-2023

No.	Perilaku	Jumlah Kasus Kecelakaan					Total
		2019	2020	2021	2022	2023	
1	Mengabaikan Petugas	-	-	-	-	-	-
2	Mebahayakan Arus Lalin	-	8	8	5	3	24
3	Pelanggaran APILL	2	5	-	1	3	11
4	Pelanggaran Rambu / Marka	73	22	35	25	31	186
5	Lalai Saat Mundur	-	1	2	2	3	8
6	Mengabaikan Hak Pejalan Kaki	99	28	29	30	52	238
7	Mengabaikan Pesepeda	-	-	1	2	6	9
8	Tidak Menyalakan Lampu	-	-	2	3	1	6
9	Mengabaikan Aturan Lajur	1	12	7	14	17	51
10	Ceroboh Aturan Lajur	2	16	31	31	61	141
11	Melawan Arah/Gerakan Lalin	15	3	4	8	15	45
12	Ceroboh Saat Menyalip	56	65	71	67	66	325
13	Menyalip Di Tikungan	7	5	5	13	12	42
14	Memotong Setelah Menyalip	-	9	12	9	10	40
15	Tidak Waspada Lalin Dari Depan	24	70	98	138	162	492
16	Tidak Dahulukan Kendaraan Dari Depan Yang Dapat Suatu Rintangan	-	2	5	2	17	26
17	Tidak Memberi Kesempatan Kepada Kendaraan Yang Mendaki	-	2	-	-	-	2
18	Ceroboh Saat Belok	5	46	43	78	72	244
19	Salah Memberi Isyarat	-	2	-	3	9	14

No.	Perilaku	Jumlah Kasus Kecelakaan					Total
		2019	2020	2021	2022	2023	
20	Salah Posisi Berhenti	-	2	1	1	1	5
21	Salah Posisi Parkir	-	-	3	1	-	4
22	Tidak Memberikan Hak Prioritas Utama	2	5	12	10	19	48
23	Tidak Memberi Hak Utama	-	1	1	2	-	4
Jumlah		286	304	370	445	560	1.965

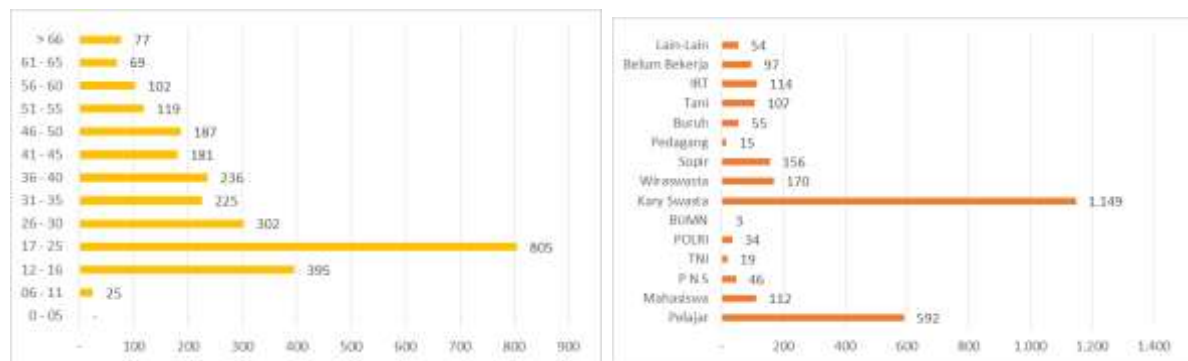
Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024

Dalam 5 tahun terakhir, mayoritas perilaku pengemudi yang menyebabkan laka lantas di Kalimantan Timur yaitu ketidakwaspadaan pengemudi terhadap lalin di depannya sebanyak 492 orang, ceroboh saat menyalip sebanyak 325 orang, dan ceroboh pada saat belok. Masih banyak perilaku lainnya yang menyebabkan laka lantas yaitu pelanggaran APILL, pelanggaran rambu dan marka, mengabaikan hak pejalan kaki dan pesepeda, tidak menyalakan lampu, mengabaikan aturan lajur, melawan arah, memotong setelah menyalip, dan lain-lain. Oleh karena itu, pemahaman dan kesadaran berlalu lintas pengguna jalan sangat diperlukan untuk menekan laka lantas.

2.1.4.5 Pelaku dan Korban Laka Lantas

A. Pelaku Laka Lantas

Berikut ini akan dijabarkan pelaku laka lantas berdasarkan usia dan pekerjaan.



Gambar 2. 13 Kelompok Usia dan Pekerjaan Pelaku Laka Lantas di Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2019-2023

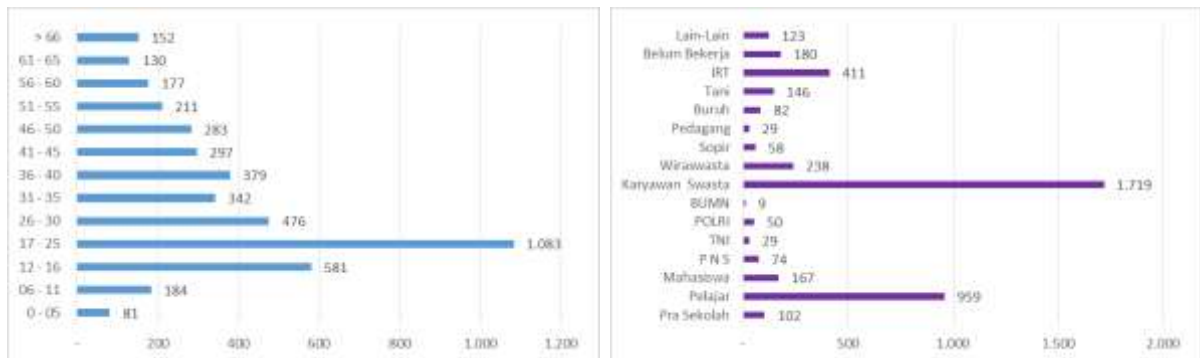
Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024

Pada Gambar 2.13, kelompok usia pelaku yang terlibat laka lantas terbanyak pada usia 17-25 sebanyak 805 orang, usia 26-30 sebanyak 302, usia 31-35 sebanyak 225, dan usia 36-40 sebanyak 236 orang. Pelaku laka lantas tertinggi berdasarkan pekerjaan di Kalimantan Timur dalam 5 tahun

terakhir yaitu karyawan swasta sebanyak 1.149 orang, pelajar sebanyak 592 orang, dan mahasiswa yaitu sebanyak 112 orang. Kelompok usia yang menjadi pelaku laka lantas didominasi pada kelompok usia produktif. Usia produktif sebenarnya merupakan usia dimana seseorang mahir dan bijak dalam menggunakan kendaraan sehingga kecelakaan lalu lintas dapat terhindari.

B. Korban Laka Lantas

Berikut ini akan dijabarkan korban laka lantas berdasarkan usia dan pekerjaan.



Gambar 2. 14 Kelompok Usia dan Pekerjaan Korban Laka Lantas di Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2019-2023

Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024

Pada Gambar 2.14, kelompok usia korban akibat laka lantas terbanyak pada usia 1) 17-25 sebanyak 1.083 orang; 2) 12-16 sebanyak 581; 3) 26-30 sebanyak 476; 4) 36-40 sebanyak 379 orang; dan 5) 31-35 sebanyak 342 orang. Selain itu, korban laka lantas juga banyak terjadi pada kelompok umur 41-55 tahun. Jika dilihat pada tabel di atas, korban laka lantas tergolong dalam rentang usia produktif. Sedangkan korban laka lantas berdasarkan pekerjaan terbanyak yaitu 1) karyawan swasta sebanyak 394 orang; 2) pelajar sebanyak 959; 3) Ibu rumah tangga sebanyak 411 orang; 4) Wiraswasta sebanyak 238 orang; dan 5) Mahasiswa sebanyak 167 orang. Jika dikaitkan antara korban laka lantas berdasarkan usia dan pekerjaan, mayoritas korban kecelakaan terjadi pada rentang usia 17-55 tahun yang mana adalah usia produktif dimana termasuk usia pelajar dan pekerja lainnya. Fenomena ini dapat menjadi dasar bagi pokja Pilar 4 untuk melakukan kegiatan preventif dengan target pelajar/mahasiswa dan masyarakat umum.

2.1.4.6 Kegiatan Sosialisasi Keselamatan Lalu Lintas

Pendidikan keselamatan berlalu lintas merupakan salah satu pendukung penyelenggaraan KLLAJ. Pendidikan KLLAJ menekankan pada penanaman kesadaran terhadap nilai-nilai KLLAJ dan penegakan hukum yang berefek jera. Hal ini bertujuan untuk menciptakan budaya yang berkeselamatan di jalan, sedangkan penegakan hukum diarahkan untuk menciptakan efek jera melalui penerapan sanksi administrasi, denda dan/atau hukuman badan.

Kepolisian Republik Indonesia khususnya Kepolisian Daerah Kalimantan Timur mempunyai strategi meningkatkan keselamatan berlalu lintas. Program yang diciptakan bertujuan meningkatkan kesadaran dan keamanan berlalu lintas pada pengguna lalu lintas sehingga menurunkan potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kegiatan yang dilakukan Polda Kalimantan Timur untuk meningkatkan kesadaran berlalu lintas yaitu sosialisasi keselamatan berlalu lintas kepada masyarakat, pelajar di usia dini sampai tingkat atas, dan mahasiswa. Selain itu juga dilakukan penyuluhan keselamatan dan keamanan berkendara di perusahaan yang ada di Kalimantan Timur. Pada tahun 2023, Kepolisian Daerah Kalimantan Timur telah melaksanakan kegiatan berikut:

**Tabel 2. 28 Kegiatan Sosialisasi Keselamatan
Polda Kalimantan Timur Tahun 2023**

No.	Kegiatan Sosialisasi / Penyuluhan	Tempat Penyuluhan
1	Penyuluhan Keselamatan dan Keamanan Berkendara di Perusahaan	Balikpapan: <ul style="list-style-type: none"> • PT. Anugerah Jaya Betom • PT. Buta Borneo Abadi • PT. Fortuna Ready Mox • PT. Gratia Ready Mix • PT. Sinar Surya Konstruksi Samarinda, Bontang dan Kukar: <ul style="list-style-type: none"> • PT. Arta Nusa Beton Ready Mix • PT. Bapana Ready Mix Samarinda • PT. Bintang 5 • PT. Dita Anugerah Perkasa Beton • PT. Jembayan Muara Bara Kukar • PT. Kaltim Industrial Estate Bontang • PT. Pulau Mas Cemerlang • PT. Samarinda Ready Mix
2	Penyuluhan Keselamatan dan Keamanan Berkendara di Perguruan Tinggi	Universitas Balikpapan sebanyak 3x: <ul style="list-style-type: none"> - Tanggal 12-05-2023 : 250 peserta - Tanggal 14-06-2023: 250 peserta

No.	Kegiatan Sosialisasi / Penyuluhan	Tempat Penyuluhan
		- Tanggal 10-09-2023: 1.250 peserta Universitas Mulia - Tanggal 19-05-2023 Politeknik Balikpapan - Tanggal 17-06-2023: 250 peserta - Tanggal 21-09-2023: 200 peserta
3	Penyuluhan Keselamatan dan Keamanan Berkendara di SMA/SMK/MAN	<ul style="list-style-type: none"> • SMAN 4 • SMAN 9 • SMAN 3 • SMK Pangeran • MAN • SMAN 7 • SMK Panca Darma • SMK Kartika • SMK Airlangga • SMAN 2 • SMA/SMK Syaicona Colil
4	Penyuluhan Keamanan Berkendara di SMP/MTS	<ul style="list-style-type: none"> • SMPn 14 • MTS

Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2023

Selain kegiatan di atas, Polda Kaltim juga melakukan sosialisasi kepada anak-anak usia dini melalui kegiatan Polsanak (Polisi Sahabat Anak) dengan tujuan untuk menanamkan kedisiplinan dan mendidik anak usia dini mengenal pembelajaran tentang tata tertib keselamatan berlalu lintas.



Gambar 2. 15 Kegiatan Polisi Sahabat Anak

Sumber: Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024

Pihak pendukung yang juga berperan penting dalam program sosialisasi keselamatan lalu lintas yaitu PT. Jasa raharja Cabang Kalimantan Timur. PT. Jasa Raharja Cabang Kalimantan Timur sebagai pihak pendukung dalam pokja pilar keselamatan tidak hanya memberikan santunan kepada korban kecelakaan, juga berupaya melakukan langkah preventif dan tindakan

proaktif untuk meningkatkan kesadaran keselamatan lalu lintas sehingga dapat menekan jumlah kecelakaan melalui program keselamatan, yaitu sebagai berikut:

- a. Optimalisasi FKLL (Forum Komunikasi Lalu Lintas)
- b. *Safety campaign* berupa sosialisasi, pemasangan *voice announcer*, pemasangan rambu peringatan, dsb
- c. Pelatihan *safety riding*
Tujuan kegiatan ini yaitu memberikan edukasi terkait dengan sosialisasi keselamatan berkendara, pemahaman dan implementasi tata tertib berlalu lintas, serta bagaimana caranya meminimalisir fatalitas korban kecelakaan
- d. PPKL (Pengajar peduli keselamatan lalu lintas)
PPKL merupakan salah satu inovasi Jasa Raharja dalam upaya program pencegahan kecelakaan yaitu dengan memberikan edukasi keselamatan kepada para pengajar yang nantinya dapat disampaikan kepada para pelajar peserta didiknya. Adanya kegiatan PPKL diharapkan dapat meningkatkan ketertiban dan kesadaran keselamatan lalu lintas di tingkat pelajar sehingga dapat menekan jumlah kecelakaan lalu lintas sehingga terbentuklah generasi penerus yang sadar lalu lintas.
- e. PPGD (Pelatihan Pertolongan Gawat Darurat)
Tujuan dari kegiatan ini adalah sebagai usaha meningkatkan kesadaran, pengetahuan, dan keterampilan masyarakat untuk dapat berperan aktif dalam membantu pasien atau korban kecelakaan untuk mendapatkan pertolongan medis ataupun non medis supaya dapat mengurangi risiko yang lebih buruk.
- f. MUKL (Mobile Unit Keselamatan Lalu Lintas)
Pelayanan kesehatan gratis kepada para pengguna alat transportasi. Kegiatan ini dirangkaikan dengan pelayanan kesehatan gratis yang difokuskan pada simpul transportasi seperti di terminal, pelabuhan, dermaga penyeberangan, dan bandara. Penyelenggaraan kegiatan MUKL ini dilakukan dengan bekerja sama dengan tenaga kesehatan baik biddokes maupun dari dinas kesehatan.
- g. *Safety campaign* dengan *SMS/Whatsapp Blast*
SMS / Whatsapp Blast berisi himbauan sebelum titik daerah rawan laka.

Tabel 2. 29 Program Keselamatan PT. Jasa Raharja Cabang Kalimantan Timur (Per 9 Juni 2024)

No.	Program	Jml. Kegiatan
1	Optimalisasi FKLL	18
2	<i>Safety Campaign</i>	21
3	Pelatihan <i>Safety Riding</i>	2
4	PPKL	7
5	PPGD	1
6	MUKL	38
7	<i>SMS/WA Blast</i>	12

Sumber : PT Jasa Raharja Cabang Kaltim, 2024

PT. Jasa Raharja juga aktif mendatangi sekolah untuk melakukan sosialisasi keselamatan kepada pelajar dan pengajar. Berikut rekapitulasi kegiatan sosialisasi ke sekolah-sekolah di Kalimantan Timur.

Tabel 2. 30 Kegiatan Sosialisasi Keselamatan di Sekolah-Sekolah Oleh PT. Jasa Raharja Cabang Kaltim

Periode Pelaksanaan Sosialisasi KLLAJ	Jumlah Kegiatan
Tahun 2019	9
Tahun 2020	10
Tahun 2021	12
Tahun 2022	15
Tahun 2023	15
Total	61

Sumber : PT Jasa Raharja Cabang Kaltim, 2024

Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur juga berperan aktif dalam kegiatan workshop, sosialisasi, studi banding terkait KLLAJ. Berikut ini kegiatan yang berkaitan dengan KLLAJ pada tahun 2023 yaitu:

- Rakornis Perhubungan
- Sosialisasi dan inspeksi keselamatan LLAJ (8 kali)
- Kegiatan Pelajar Pelopor Keselamatan LLAJ
- Forum Keselamatan LLAJ
- Rampcheck Angkutan Umum (12 kali)
- Forum PKB

- Sosialisasi SMK-PAU (8 kali)
- Kegiatan Abdi Yasa Teladan
- Rapat persiapan Angkutan Lebaran 2023 (2 kali)
- Rapat persiapan Angkutan Natal dan Tahun Baru
- Forum LLAJ (4 kali)
- Penegakan Hukum ODOL (8 kali)
- Sosialisasi Panji-Panji Keberhasilan Pembangunan (Bidang Perhubungan)
- Studi banding/tiru sebanyak 3 kali yaitu Rakornis Perhubungan di Yogyakarta, Forum Keselamatan LLAJ (SMK) di Pasuruan-Jawa Timur, dan Forum LLAJ (Buy The Service) di Bali.

Sosialisasi KLLAJ dapat dilaksanakan secara inklusif oleh 5 (lima) Pokja Pilar KLLAJ dengan melibatkan pihak pendukung yang juga berperan penting dalam program peningkatan kesadaran berlalu lintas bagi pelajar dan masyarakat. Terselenggaranya sosialisasi KLLAJ yang melibatkan Polda Kaltim, Dinas Perhubungan, Jasa Raharja, Dinas Kesehatan, serta Dinas Pendidikan dan Kebudayaan diharapkan memberi pengaruh terhadap penurunan angka laka lantas.

2.1.4.7 Pengawasan Lalu Lintas

Pengawasan lalu lintas dapat didukung oleh perkembangan teknologi. Salah satu perangkat teknologi tersebut adalah *Circuit Closed Television* (CCTV). Oleh karena itu, salah satu upaya yang dilakukan Pemerintah Kalimantan Timur untuk mengatasi permasalahan lalu lintas adalah dengan menerapkan sistem pengawasan lalu lintas dengan CCTV.

Kebijakan ini didukung dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ hal tersebut pada pasal 1 ayat 29, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi Perencanaan, Pengadaan, Pemasangan, Pengaturan, dan Pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Undang-Undang tersebut mengenai Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas diperkuat dengan adanya PP Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, analisis dampak, serta manajemen kebutuhan lalu lintas,

kemudian dengan pelaksanaannya didukung oleh Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomer PM 96 Tahun 2015. Berikut ini lokasi persebaran CCTV yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur:

Tabel 2. 31 Lokasi CCTV Dinas Perhubungan

No.	Lokasi CCTV
Kota Samarinda	
1	Depan Kantor Gubernur
2	Jl. AW. Syahrani 1
3	Jl. AW. Syahrani 2
4	Jl. Harun Nafsi
5	Jl. MT. Haryono Tanjakan
6	Jl. MT. Haryono Turunan
7	Jl. P. Suryanata
8	Jl. Sultan Sulaiman
9	Jembatan Mahulu
10	Kebun Raya Unmul
11	Pasar Pagi
12	Pasar Segiri 1
13	Pasar Segiri 2
14	Perum Sempaja
15	Perum Talang Sari
16	Sungai Dama
17	Simp 3 Mesra Indah
18	Bandara Samarinda Baru
19	Kampus STAIN
Kota Balikpapan	
20	Manggar 1
21	Manggar 2
22	RSUD Kanujoso
23	Stadioan Persiba
24	KM 13 Jl. Tol
25	Pantai Lamaru
26	Pelangi B. Point
Kabupaten Bontang	
27	Pasar Rawa Indah
28	Simp 3 Hayam Wuruk
29	Simp 3 Pattimura
30	Simp 3 S.Parman
31	Simp 4 Cipto Mangun Kusumo
Kabupaten Kutai Kartanegara	
32	Deta Sement Kaveleri

No.	Lokasi CCTV
33	Jembatan Kukar
34	Polsek Batuah
35	Simp 3 Pesut
36	Gunung Menagis
Kabupaten Paser	
37	Simp 4 Sudirman
38	Simp 5 Kandilo
39	Simp Kapt. Tedean
40	Simp Ulin

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur, 2024

CCTV yang dikelola Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur tersebar di 40 titik yaitu:

- 19 titik di Kota Samarinda;
- 7 titik di Kota Samarinda;
- 5 titik di Kab. Bontang;
- 5 titik di Kab. Kutai Kartanegara; dan
- 4 titik di Kab. Paser.

Adanya CCTV membantu Dinas Perhubungan dalam mengoptimalkan kinerja jaringan jalan dan memantau kondisi lalu lintas.

2.1.5 Penanganan Korban Kecelakaan Lalu Lintas

2.1.5.1 Pelaksanaan SPGDT

Penanganan korban pasca kecelakaan termasuk dalam kegawatdaruratan yang bertujuan meningkatkan kemampuan ketanggaptaruratan dan penanganan korban kecelakaan sehingga tidak memperarah keadaan korban kecelakaan. Pemerintah Indonesia memiliki Sistem Penanggulangan Gawat Darurat Terpadu (SPGDT) yang diatur dalam Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016 tentang Sistem Penanggulangan Gawat Darurat Terpadu. Sistem Penanggulangan Gawat Darurat Terpadu selanjutnya disingkat SPGDT adalah suatu mekanisme pelayanan Korban/Pasien Gawat Darurat yang terintegrasi dan berbasis *call center* dengan menggunakan kode akses telekomunikasi 119 dengan melibatkan masyarakat.

Untuk terselenggaranya SPGDT, dibentuk Pusat Komando Nasional (*National Command Center*) berkedudukan di Kementerian Kesehatan, berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal dan PSC (*Public Safety Center* 119 yang dibentuk oleh pemerintah kabupaten/kota.

SPGDT bertujuan meningkatkan akses dan mutu pelayanan kegawatdaruratan, mempercepat waktu penanganan (*respon time*) korban atau pasien gawat darurat, dan menurunkan angka kematian serta kecacatan. Ruang lingkup pengaturan SPGDT meliputi penyelenggaraan kegawatdaruratan medis sehari-hari, misalnya korban kecelakaan lalu lintas, korban kebakaran, orang tenggelam, penderita serangan jantung, korban gigitan binatang buas, dan-lain-lain.



Gambar 2. 16 Alur Penyelenggaraan SPGDT Melalui Call Center 119 dan PSC

Sumber: Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2016

Panggilan darurat melalui *call center 119* yang diterima pusat komando nasional yang bersifat gawat darurat akan diteruskan ke PSC kabupaten/kota. Penanganan gawat darurat di PSC kabupaten/kota meliputi penanganan kegawatdaruratan dengan menggunakan algoritma, kebutuhan informasi tempat tidur, informasi fasilitas kesehatan terdekat, dan informasi ambulans. PSC berjejaring dengan fasilitas pelayanan kesehatan terdekat dengan lokasi kejadian untuk mobilisasi ataupun merujuk pasien guna mendapatkan penanganan gawat darurat.

Pemerintah provinsi juga mempunyai tanggung jawab dalam penyelenggaraan SPGDT antara lain mengoordinasikan dan melaksanakan kebijakan/program SPGDT antar kabupaten/kota di wilayahnya, melakukan

koordinasi dengan pemangku kepentingan lainnya, memfasilitasi pelaksanaan kegiatan pembentukan dan peningkatan kapasitas serta kemampuan penyelenggaraan SPGDT wilayahnya, menghimpun data penyelenggaraan SPGDT Tingkat Provinsi, dan melakukan evaluasi terhadap SPGDT di wilayahnya. Namun dalam pembentukan dan pelaksanaannya, PSC 119 berada dalam kewenangan Pemerintah Kabupaten/Kota sesuai amanah Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013, seluruh kabupaten/kota di Indonesia harus membentuk PSC.

PSC memastikan bahwa setiap warga mendapatkan pertolongan medis yang cepat dan tepat waktu, membantu menyelamatkan nyawa dan meningkatkan keselamatan publik secara keseluruhan. PSC berfungsi sebagai pusat koordinasi layanan kegawatdaruratan di suatu daerah. Di Kalimantan Timur, 6 (enam) PSC yang mengoordinasikan kegawatdaruratan di daerah.

Tabel 2. 32 PSC 119 di Provinsi Kalimantan Timur

No	Kabupaten/Kota	PSC	Jumlah Tenaga					Ket.
			Dokter Umum	Perawat	Bidan	Supir	Total	
1	Kota Samarinda	Ada	7	8	3	8	26	Telp. 119 (Dokter On Call)
2	Kota Balikpapan	Ada	3	8	0	6	17	Telp. 119 atau 0822-2558-1119
3	Kota Bontang	Ada	1	6	5	4	16	Telp. 0811-5407-119
4	Kab. Paser	Ada	1	4	1	1	7	Telp. 0821-111-22-119
5	Kab. Kutai Kartanegara	Ada	4	11	1	4	20	Telp. 0811-5002-119
6	Kab. Kutai Timur	Belum Ada	-	-	-	-	-	-
7	Kab. Penajam Paser Utara	Belum Ada	-	-	-	-	-	-
8	Kab. Berau	Belum Ada	-	-	-	-	-	-
9	Kab. Kutai Barat	Belum Ada	-	-	-	-	-	-
10	Kab. Mahakam Hulu	Belum Ada	-	-	-	-	-	-

Sumber: Data Center Kementerian Kesehatan, 2024

Berdasarkan Tabel 2.34, PSC di Kalimantan Timur sudah ada di 5 kota/kabupaten yaitu:

- a. Kota Samarinda dengan 26 tenaga profesional yang terdiri dari 7 dokter umum 8 perawat, 3 bidan, dan 8 supir.
- b. Kota Balikpapan dengan 17 tenaga profesional yang terdiri dari 3 dokter umum, 8 perawat, 6 supir,

- c. Kota Bontang dengan 16 tenaga profesional yang terdiri dari 1 dokter umum, 6 perawat, 5 bidan, 4 supir
- d. Kabupaten Paser dengan 7 tenaga profesional yang terdiri dari 1 dokter umum, 4 perawat, 1 bidan, 1 supir
- e. Kabupaten Kutai Kertanegara dengan 20 tenaga profesional yang terdiri dari 4 dokter umum, 11 perawat, 1 bidan, 4 supir.

Tenaga profesional yang terdiri dari tenaga kesehatan memiliki tugas memberikan pertolongan gawat darurat dan stabilisasi bagi korban, dan mengevakuasi korban ke fasilitas pelayanan kesehatan terdekat untuk mendapatkan pelayanan kesehatan sesuai dengan tingkat kegawatdaruratannya.

Dalam penanganan kegawatdaruratan korban kecelakaan, penting dilakukan pemetaan pada panggilan PSC 119 dan korban laka lantas yang tertangani untuk melihat kondisi awal dan akhir korban kecelakaan, sehingga dapat dilihat peran PSC 119 sebagai bahan evaluasi program PSC 119 di Kalimantan Timur.

Penanganan kegawatdaruratan menggunakan prinsip "*time saving is life and limb saving*" semakin cepat waktu untuk merespon terhadap kejadian gawat darurat, semakin besar kesempatan untuk menyelamatkan nyawa korban/pasien. Karena sangat terbatasnya waktu tanggap darurat (*respon time*) untuk menyelamatkan jiwa atau anggota tubuh korban/pasien maka penanganan yang dilakukan haruslah secara sistematis dan berskala prioritas.

Sistem penanganan korban/pasien gawat darurat akibat laka lantas terdiri dari penanganan prafasilitas pelayanan kesehatan, intrafasilitas pelayanan kesehatan, dan antarfasilitas pelayanan kesehatan. Penanganan terhadap korban kecelakaan gawat darurat dilakukan oleh tenaga kesehatan dari PSC. Namun apabila, tenaga kesehatan dari PSC belum datang, masyarakat dapat memberikan pertolongan pertama dengan panduan operator *call center* di tempat kejadian. Di sinilah, urgensi pelaksanaan sosialisasi dan pelatihan pertolongan pertama pada korban laka lantas. Penanganan intrafasilitas pelayanan kesehatan merupakan pelayanan gawat darurat yang diberikan kepada pasien/korban laka lantas di dalam fasilitas pelayanan kesehatan sesuai standar pelayanan gawat darurat. Penanganan

antarfasilitas pelayanan kesehatan merupakan tindakan rujukan terhadap korban/pasien gawat darurat dari suatu fasilitas pelayanan kesehatan ke fasilitas pelayanan kesehatan lain yang lebih mampu.

Untuk mendukung penanganan korban/pasien gawat darurat akibat laka lantas, diperlukan kecepatan tibanya tenaga kesehatan di tempat kejadian menggunakan ambulans gawat darurat. Ambulans berfungsi untuk mengangkut, memberikan pertolongan pertama, serta menangani pasien yang memerlukan perawatan intensif selama dalam perjalanan menuju fasilitas kesehatan atau rumah sakit.

Unsur kecepatan yang ditunjang oleh "sistem komunikasi dan transportasi yang handal" sejak di tempat kejadian menuju sarana rujukan untuk mendapatkan pertolongan spesialistik sesuai kebutuhan. Unsur ketepatan dalam pertolongan Penderita Gawat Darurat (PPGD) meliputi *Basic life support (BLS)* dan *Advance Life support (ALS)* sesuai dengan permasalahan yang dihadapi. Dengan demikian SPGDT terdiri dari 2 unsur penting yaitu 1) Pra Rumah Sakit ditempat kejadian berupa pertolongan pertama penderita gawat darurat dan 2) Di Rumah Sakit sebagai sarana rujukannya bila membutuhkan pelayanan spesialistik. Berikut merupakan data Ambulans Gawat Darurat di Kalimantan Timur untuk mendukung SPGDT di Kalimantan Timur.

Tabel 2. 33 Data Ambulans di Provinsi Kalimantan Timur

No.	Kabupaten/Kota	Jumlah Unit Ambulance		
		ALS	BLS	Total
1	Kota Samarinda	1	4	5
2	Kota Balikpapan	1	5	6
3	Kota Bontang	-	2	2
4	Kab. Paser	-	2	2
5	Kab. Kutai Kartanegara	1	2	3
6	Kab. Kutai Timur	-	-	-
7	Kab. Penajam Paser Utara	-	-	-
8	Kab. Berau	-	-	-
9	Kab. Kutai Barat	-	-	-
10	Kab. Mahakam Hulu	-	-	-
Total		3	15	18

Sumber: Dinas Kesehatan Provinsi Kalimantan Timur, 2024

Provinsi Kalimantan Timur memiliki unit 18 unit ambulans yang terdiri dari 3 unit ambulan ALS dan 15 unit ambulans BLS. Ambulans gawat darurat atau ALS (*Advance Life Support*) merupakan kendaraan yang digunakan

untuk mengantar pasien yang siap melakukan tindakan pertolongan *life support/life saving*/bantuan hidup. Sedangkan ambulans *transport/BLS (Basic Life Support)* merupakan kendaraan digunakan untuk mengantar pasien dari satu tempat ke tempat yang lain untuk mendapatkan pengobatan. Pendataan/pemetaan terkait ambulans di Provinsi Kalimantan Timur sangat diperlukan sebagai upaya mengoptimalkan jangkauan evakuasi korban laka lantasi dari atau ke fasilitas pelayanan kesehatan terdekat.

Pasien yang telah dijemput oleh petugas ambulans akan diarahkan ke fasilitas kesehatan/rumah sakit sesuai rujukan. Rumah sakit sebagai sarana rujukan korban kecelakaan merupakan unsur penting dalam SPGDT bila membutuhkan pelayanan spesialistik. Berikut ini merupakan persebaran lokasi rumah sakit di Kalimantan Timur.

Tabel 2. 34 Rumah Sakit di Provinsi Kalimantan Timur

No	Nama	Jenis	Kelas	Kepemilikan
	Kabupaten Paser			
1	RS Umum Daerah Panglima Sebaya	RSU	B	Pemkab
2	RS Umum Daerah Kerang	RSU	D	Pemkab
	Kabupaten Kutai Barat			
3	RS Umum Daerah Harapan Insan Sendawar	RSU	C	Pemkab
4	RS Santa Familia	RSU	D	Swasta/Lainnya
5	RS Umum Daerah Pratama Sendawar	RSU	D Pratama	Pemkab
	Kabupaten Kutai Kartanegara			
6	RS Umum Daerah Aji Muhammad Parikesit	RSU	B	Pemkab
7	RS Umum Daerah Dayaku Raja	RSU	D	Pemkab
8	RS Umum Daerah Aji Batara Agung Dewa Sakti	RSU	C	Pemkab
	Kabupaten Kutai Timur			
9	RS Umum Daerah Kudungga	RSU	B	Pemkab
10	RS Umum Meloy	RSU	D	Swasta/Lainnya
11	RS Pupuk Kaltim Prima Sangata	RSU	D	Swasta/Lainnya
12	RS Ibu Anak Cahaya Sangatta	RSIA	C	Swasta/Lainnya
13	RS Umum Medika Sangatta	RSU	D	Swasta/Lainnya
14	RS Ibu Anak Asy Syifa	RSIA	C	Swasta/Lainnya
15	RS Umum Daerah Sangkulirang	RSU	D	Pemkab
16	RS Pelita Kasih	RSU	D	Perusahaan
17	RS Umum Daerah Muara Bengkal	RSU	D	Pemkab
18	Rumah Sakit Santa Elisabeth Bengalon	RSU	D	Organisasi Katholik
	Kabupaten Berau			
19	RS Umum Daerah Dr. Abdul Rivai	RSU	C	Pemkab
20	RS Umum Daerah Talisayan	RSU	D	Pemkab
	Kabupaten Penajam Paser Utara			
21	RS Umum Daerah Ratu Aji Putri Botung	RSU	C	Pemkab
22	RS Umum Daerah Sepaku Tipe D	RSU	D	Pemkab
	Kabupaten Mahakam Hulu			

No	Nama	Jenis	Kelas	Kepemilikan
23	RS Gerbang Sehat Mahulu	RSU	D Pratama	Pemkab
24	RS Nawacita Datah Dave	RSU	D Pratama	Pemkab
	Kota Balikpapan			
25	RS Umum Daerah Dr. Kanujoso Djatiwibowo	RSU	A	Pemprop
26	RS Pertamina Balikpapan	RSU	C	BUMN
27	RS Tk. II Dr. R. Hardjanto	RSU	C	TNI AD
28	RS Restu Ibu	RSU	C	Swasta/Lainnya
29	RS Ibu dan Anak Sayang Ibu	RSIA	C	Pemkot
30	RS Bhayangkara Balikpapan	RSU	C	POLRI
31	RS Medika Utama Permata	RSIA	C	Swasta/Lainnya
32	RS Siloam Hospitals Balikpapan	RSU	B	Swasta/Lainnya
33	RS Umum Balikpapan Baru	RSU	D	Swasta/Lainnya
34	RS Umum Tk. IV Lanud Balikpapan	RSU	D	TNI AU
35	RS Umum Daerah Beriman	RSU	C	Pemkot
36	RS Khusus Mata SMEC Balikpapan	RSK Mata	C	Perusahaan
37	RS Ibu Anak Asih Balikpapan	RSIA	C	Perusahaan
38	RS Hermina Balikpapan	RSU	C	Swasta/Lainnya
39	RS Medika Utama Manggar	RSU	D	Perusahaan
	Kota Samarinda			
40	RS Umum Daerah Abdul Wahab Sjahranie	RSU	A	Pemprop
41	RS Umum Dirgahayu	RSU	C	Organisasi Sosial
42	RS Umum Tk. IV Samarinda	RSU	D	TNI AD
43	RS Ibu dan Anak Aisyiyah Samarinda	RSIA	C	Organisasi Sosial
44	RS Jiwa Atma Husada Mahakam	RSK Jiwa	A	Pemprop
45	RS Umum Bhakti Nugraha	RSU	D	Organisasi Sosial
46	RS Umum Haji Darjad	RSU	C	Swasta/Lainnya
47	RS Umum Daerah Inche Abdoel Moeis	RSU	C	Pemkot
48	RS Khusus Ibu dan Anak Qurrata A'yun	RSIA	C	Swasta/Lainnya
49	RS Samarinda Medika Citra	RSU	C	Perusahaan
50	RS Siaga Al-Munawwarah Samarinda	RSU	C	Perusahaan
51	RS Umum Daerah KORPRI Provinsi Kalimantan Timur	RSU	D	Pemprop
52	RS Hermina Samarinda	RSU	C	Perusahaan
53	RS Mata Provinsi Kalimantan Timur	RSK Mata	C	Pemprop
54	RS Islam Samarinda	RSU	D	Organisasi Islam
55	RS Ibu dan Anak Jimmy Medika Borneo	RSIA	C	Perusahaan
	Kota Bontang			
56	RS LNG Badak	RSU	D	Swasta/Lainnya
57	RS Pupuk Kaltim	RSU	C	Swasta/Lainnya
58	RS Umum Daerah Taman Husada Bontang	RSU	B	Pemkot
59	RS Amalia Bontang	RSU	C	Swasta/Lainnya
60	RS Islam Bontang	RSU	C	Swasta/Lainnya

Sumber: Dinas Kesehatan Provinsi Kalimantan Timur, 2024

Di Provinsi Kalimantan Timur, terdapat 60 rumah sakit baik rumah sakit umum, rumah sakit khusus, dan rumah sakit ibu anak. Selain rumah sakit

juga terdapat fasilitas pelayanan lainnya yang dapat menjadi pilihan pada penanganan korban laka lantas dengan kondisi luka ringan yaitu puskesmas yang tersebar di seluruh kabupaten/kota. Berikut sebaran fasilitas pelayanan kesehatan di Kalimantan Timur.

Tabel 2. 35 Puskesmas di Provinsi Kalimantan Timur

No.	Kabupaten/Kota	Puskesmas Rawat Inap	Puskesmas Non Rawat Inap
1	Paser	10	9
2	Kutai Barat	14	5
3	Kutai Kartanegara	20	12
4	Kutai Timur	18	3
5	Berau	8	13
6	Penajam Paser Utara	9	2
7	Mahakam Ulu	6	-
8	Balikpapan	7	20
9	Samarinda	5	21
10	Bontang		6
Jumlah		97	91

Sumber: Provinsi Kalimantan Timur Dalam Angka, 2024

Puskesmas sebagai fasilitas pelayanan terdekat dengan masyarakat tersebar pada seluruh kabupaten/kota di Kalimantan Timur. Dalam penanganan korban kecelakaan, pelayanan PSC 119 belum menjangkau semua daerah di Provinsi Kalimantan Timur. Pada puskesmas, tenaga kesehatan telah terlatih Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K). P3K adalah suatu layanan kesehatan yang mengedepankan kesigapan untuk menangani kecelakaan yang membutuhkan tindakan pertama yang cepat dan tepat. P3K juga bertujuan mempersiapkan kondisi korban, untuk mendapatkan penanganan medis yang lebih lanjut dari tim medis atau tenaga medis yang terlatih. Dengan memberikan pertolongan awal yang tepat, kondisi korban dapat lebih stabil dan memudahkan proses penanganan medis selanjutnya.

Penguatan peran puskesmas dapat dijadikan alternatif solusi sebagai garda terdepan yang terdekat dengan masyarakat untuk penanganan kegawatdaruratan khususnya korban laka lantas. Selain itu, puskesmas sebagai fasilitas pelayanan kesehatan yang terdekat dengan masyarakat dapat melakukan penyuluhan P3K kepada masyarakat sehingga meningkatkan pengetahuan ketepatan dalam penanganan korban laka lantas.

2.1.5.2 Santunan Korban Laka Lantas

PT Jasa Raharja sebagai penjamin pertama korban kecelakaan lalu lintas, memberikan santunan kepada masyarakat yang mengalami kecelakaan lalu lintas sesuai dengan ketentuan Program Asuransi Kecelakaan Penumpang Alat Angkutan Umum dan Lalu Lintas Jalan. UU No 34 Tahun 1964 Jo PP No 18 Tahun 1965 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan menjelaskan bahwa korban yang berhak atas santunan adalah setiap orang yang berada di luar angkutan lalu lintas jalan yang menjadi korban akibat kecelakaan dari penggunaan alat angkutan lalu lintas jalan serta setiap orang atau mereka yang berada di dalam suatu kendaraan bermotor dan ditabrak, dimana pengemudi kendaraan bermotor yang menjadi penyebab kecelakaan, termasuk dalam hal ini para penumpang kendaraan bermotor dan sepeda motor pribadi. Bagi pengemudi yang mengalami kecelakaan merupakan penyebab terjadinya tabrakan dua atau lebih kendaraan bermotor, maka baik pengemudi maupun penumpang kendaraan tersebut tidak dijamin dalam UU No 34/1964 jo PP no 18/1965 termasuk korban pejalan kaki atau pengemudi/penumpang kendaraan bermotor yang dengan sengaja menerobos palang pintu kereta api yang sedang difungsikan.

Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) merupakan asuransi yang wajib dibayar oleh pemilik kendaraan bermotor dan tercantum pada Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). SWDKLLJ berfungsi untuk melindungi diri sendiri dan orang lain dari potensi terjadinya laka lintas. Dana SWDKLLJ dikelola oleh Jasa Raharja, sebuah perusahaan BUMN, dan akan diberikan kepada korban kecelakaan lalu lintas. PT Jasa Raharja Cabang Kalimantan Timur sebagai penjamin pertama korban kecelakaan lalu lintas telah membayarkan santunan sebesar Rp 127.406.935.256 dalam 5 tahun terakhir. Berikut rincian pembayaran santunan korban kecelakaan lalu lintas di Kalimantan Timur.

Tabel 2. 36 Pembayaran Santunan Laka Lantas oleh PT Jasa Raharja Cabang Kaltim

Periode Penyerahan Santunan	Santunan Per Sifat Cidera (dalam Rupiah)						Total Santunan
	MD	LL	CT	PGR	AMB	P3K	
2019	15.200.000.000	8.507.520.837	173.750.000	36.000.000	13.985.000	217.450.460	24.148.706.297
2020	13.371.000.000	6.558.426.243	212.500.000	28.000.000	8.800.000	172.548.949	20.351.275.192
2021	16.200.000.000	6.226.910.750	257.500.000	40.000.000	5.150.000	209.537.835	22.939.098.585
2022	20.667.000.000	8.692.763.505	225.000.000	44.000.000	8.697.000	304.885.090	29.942.345.595
2023	19.150.000.000	10.303.647.055	244.250.000	40.000.000	8.375.000	279.237.532	30.025.509.587
TOTAL	84.588.000.000	40.289.268.390	1.113.000.000	188.000.000	45.007.000	1.183.659.866	127.406.935.256

Sumber: PT Jasa Raharja Cabang Kalimantan Timur, 2024

2.1.6 Permasalahan dan Tantangan KLLAJ Provinsi Kalimantan Timur

Berdasarkan uraian dari sub-bab sebelumnya, dapat dirumuskan beberapa permasalahan dan tantangan dalam penyelenggaraan KLLAJ di Provinsi Kalimantan Timur, yaitu sebagai berikut:

Tabel 2. 37 Permasalahan dan Tantangan KLLAJ Provinsi Kalimantan Timur

No.	Isu	Permasalahan	Tantangan
1	Kebijakan KLLAJ	<ul style="list-style-type: none"> • Kebijakan penyelenggaraan KLLAJ masih bersifat sektoral • Belum optimalnya dukungan kabupaten/kota terhadap penyelenggaraan KLLAJ yang belum diinternalisasikan kedalam dokumen RAK LLAJ 	<ul style="list-style-type: none"> • Koordinasi dan kolaborasi dari 5 (lima) pilar keselamatan dalam menyempurnakan dokumen RAK LLAJ • Mendorong pemerintah kabupaten/kota untuk menyusun dokumen RAK LLAJ kabupaten/kota
2	Data Penyelenggaraan KLLAJ	Belum adanya <i>database</i> resmi yang mengintegrasikan seluruh data LLAJ <i>stakeholder</i>	Mengintegrasikan data terkait kondisi KLLAJ dalam bentuk database yang disepakati dan dapat diakses pihak terkait
3	Pendanaan KLLAJ	Minimnya dukungan pendanaan program kegiatan di bidang KLLAJ yang bersumber pendanaan alternatif	Mencari sumber pendanaan alternatif selain APBD untuk program kegiatan KLLAJ yang berorientasi 5 (lima) pilar keselamatan
4	Koordinasi antar <i>stakeholders</i> penyelenggara KLLAJ	-	-
5	Kondisi jalan	Kondisi jalan provinsi dalam keadaan tidak mantap (rusak dan rusak berat) sebesar 18.59%	Anggaran penyelenggaraan jalan (pembangunan, rekonstruksi, rehabilitasi, dan pemeliharaan jalan)

No.	Isu	Permasalahan	Tantangan
6	Kecukupan perlengkapan jalan	Adanya kesenjangan/ <i>gap</i> antara kebutuhan dan realisasi pemasangan perlengkapan jalan.	Peningkatan penyediaan perlengkapan jalan berdasarkan pemetaan kebutuhan.
7	Lokasi Rawan Kecelakaan	Belum lengkapnya ketersediaan informasi mengenai LRK 1. Kondisi, geometri jalan 2. Kegiatan sekitar LRK Lokasi <i>blackspot</i> , kecelakaan banyak disebabkan oleh faktor manusia	Proses penanganan LRK yang lebih cepat
8	Pengawasan Kendaraan Bermotor	<ul style="list-style-type: none"> Hanya terdapat 2 UPPKB (jembatan timbang) Tidak efektifnya penertiban kendaraan angkutan barang ODOL sudah dilaksanakan, dikarenakan banyak yang sengaja menunggu sampai operasi Belum optimalnya pengawasan dan penindakan terhadap kendaraan ODOL 	<ul style="list-style-type: none"> Pengadaan jembatan timbang dan atau alat timbang portabel pada daerah yang belum terlayani jembatan timbang Penegakan hukum pelanggaran ODOL Pengaturan kendaraan angkutan barang dari luar provinsi yang melewati jalan provinsi dapat menambah beban jalan.
9	Pengujian Kendaraan Bermotor	<i>(belum diketahui tentang data pengujian kendaraan bermotor)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Pelaksanaan pengujian rutin Peningkatan pemenuhan kebutuhan pengujian pada lokasi yang belum terlayani UPUBKB
10	Sumber Daya Manusia Bidang LLAJ	Minimnya personel urusan perhubungan yang memiliki kualifikasi teknis dan mempunyai kompetensi di bidang LLAJ dan bersertifikat	Menyediakan sumber daya manusia di bidang LLAJ sesuai pemetaan kebutuhan.
11	Kesadaran berlalu lintas pengguna jalan	Masih rendahnya kesadaran masyarakat terhadap keselamatan berlalu lintas	Membentuk budaya keselamatan lalu lintas masyarakat sebagai pengguna jalan
12	Penegakan Hukum untuk Pengguna Jalan	Banyaknya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan pengguna jalan	<ul style="list-style-type: none"> Peningkatan kepatuhan taat aturan berlalu lintas Penegakan hukum yang memberikan efek jera
12	Penanganan kecelakaan lalu lintas	<ul style="list-style-type: none"> Belum semua kabupaten/kota memiliki <i>Hotline center</i> kegawatdaruratan PSC 119 	<ul style="list-style-type: none"> Pembentukan PSC 119 seluruh Kabupaten/Kota di Kalimantan Timor Perlibatan masyarakat untuk penanganan

No.	Isu	Permasalahan	Tantangan
		<ul style="list-style-type: none"> Fasyankes belum melakukan pendataan korban laka lintas Belum ada data korban laka lintas yang tertangani fasyankes 	<p>korban laka lintas di sekitar lokasi yang sering terjadi laka lintas dan jauh dari fasyankes</p> <ul style="list-style-type: none"> Peningkatan waktu tanggap gawat darurat unt korban laka lintas

Sumber: Hasil Analisis Tim Penyusun, 2024

2.2 Sasaran

Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut Manajemen KLLAJ adalah seluruh usaha pemangku kepentingan yang terorganisir dan terintegrasi untuk mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditetapkan dalam RUNK LLAJ.

Tingkat keberhasilan pelaksanaan program RUNK LLAJ secara nasional sangat dipengaruhi oleh konsistensi dan komitmen dari para pemangku kepentingan dalam penyelenggaraan RAK LLAJ selama periode 5 (lima) tahun. Pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Provinsi serta dilakukan secara terkoordinasi oleh penanggung jawab pilar melalui Forum LLAJ dengan menggunakan Manajemen KLLAJ yang meliputi:

1. Pencapaian sasaran atau hasil yang diinginkan, beupa penurunan tingkat fatalitas akibat kecelakaan dan biaya sosial (kerugian materi/ekonomi untuk RAK LLAJ Provinsi dan Kabupaten/Kota);
2. Pelaksanaan tindakan langsung secara sinergi (Intervensi) yang didukung fungsi:
 - a. Koordinasi;
 - b. Regulasi;
 - c. Pendanaan;
 - d. promosi/sosialisasi
 - e. kerja sama dalam rangka pertukaran ilmu pengetahuan dan teknologi Keselamatan lalu lintas; dan
 - f. penelitian dan pengembangan KLLAJ.
3. Pemberian dukungan fungsi.

Dalam RAK LLAJ Provinsi terdapat sasaran umum dan sasaran 5 Pokja Pilar RAK LLAJ, dimana pada sasaran umum memuat target penurunan

kasus dan fatalitas akibat laka lintas sebagai komitmen dari Pemerintah Provinsi, dan sasaran 5 Pokja Pilar RAK LLAJ yang merupakan adopsi dari RUNK LLLAJ.

2.2.1 Sasaran Umum

Sasaran umum dalam RUNK LLAJ 2021-2040 adalah menurunkan fatalitas serta indeks fatalitas kecelakaan LLAJ, dengan indikator yang digunakan sebagai alat untuk mengukur dan mengevaluasi keberhasilan kinerja setiap Pokja Pilar KLLAJ yaitu indeks fatalitas per 100.000 penduduk dan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan. Dalam perhitungan indeks fatalitas per 100.000 penduduk menggunakan formula sebagai berikut:

$$Kp(In) = \frac{N \times 100.00}{P}$$

dengan:

- Kp(In) : Indeks/angka kecelakaan lalu lintas per 100.000 penduduk
 N : Jumlah meninggal dunia dalam satu tahun
 P : Jumlah penduduk di daerah per tahun

Untuk perhitungan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan menggunakan rumus:

$$Kp(In) = \frac{N \times 10.000}{V}$$

dengan:

- Kp(In) : Indeks/angka kecelakaan lalu lintas per 10.000 kendaraan
 N : Jumlah meninggal dunia dalam satu tahun
 V : Jumlah kendaraan bermotor per tahun

Selanjutnya dalam menetapkan target dari Rencana Aksi dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebaiknya mengacu kepada target RUNK LLAJ yang dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 2. 38 Target Penurunan Jumlah Fatalitas RUNK LLAJ 2021-2040

Tahun	Prediksi Jumlah Kematian (Jiwa)	Target 1		Target 2	
		Indeks Fatalitas per 100.000 Penduduk	Presentase penurunan Indeks Fatalitas per 100.000 penduduk	Indeks Fatalitas per 10.000 kendaraan	Presentase penurunan Indeks Fatalitas per 10.000 Kendaraan
2010 (Tahun Dasar)	31.234	13,14	-	3,93	-
2025	27.838	9,53	30%	1,37	65%
2030	23.852	7,62	40%	0,98	75%
2035	20.246	6,04	55%	0,78	80%
2040	16.640	4,63	65%	0,59	85%

Sumber: Lampiran Perpres Nomor 1 Tahun 2022 tentang RUNK LLAJ

Dalam RUNK LLAJ penetapan sasaran untuk menurunkan fatalitas berdasarkan data tahun dasar 2010, indeks fatalitas per 100.000 penduduk adalah sebesar 13,14 dan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan adalah sebesar 3.93, dengan adanya Dokumen RAK LLAJ target yang akan dicapai pada akhir tahun 2025 adalah sebesar 30% indeks fatalitas per 100.000 penduduk dan 65% indeks fatalitas per 10.000 kendaraan.

Dengan mempertimbangkan target nasional dan periode dokumen RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur adalah 2025-2029, maka orientasi target penurunan indeks diharapkan dapat mendekati target RUNK LLAJ pada tahun 2030 yaitu sebesar 7,62 per 100.000 penduduk dan 0,98 per 10.000 kendaraan. Perhitungan indeks fatalitas di Provinsi Kalimantan Timur dengan mengambil seri data jumlah penduduk dan kendaraan bermotor dalam waktu 5 tahun terakhir, sebagai berikut:

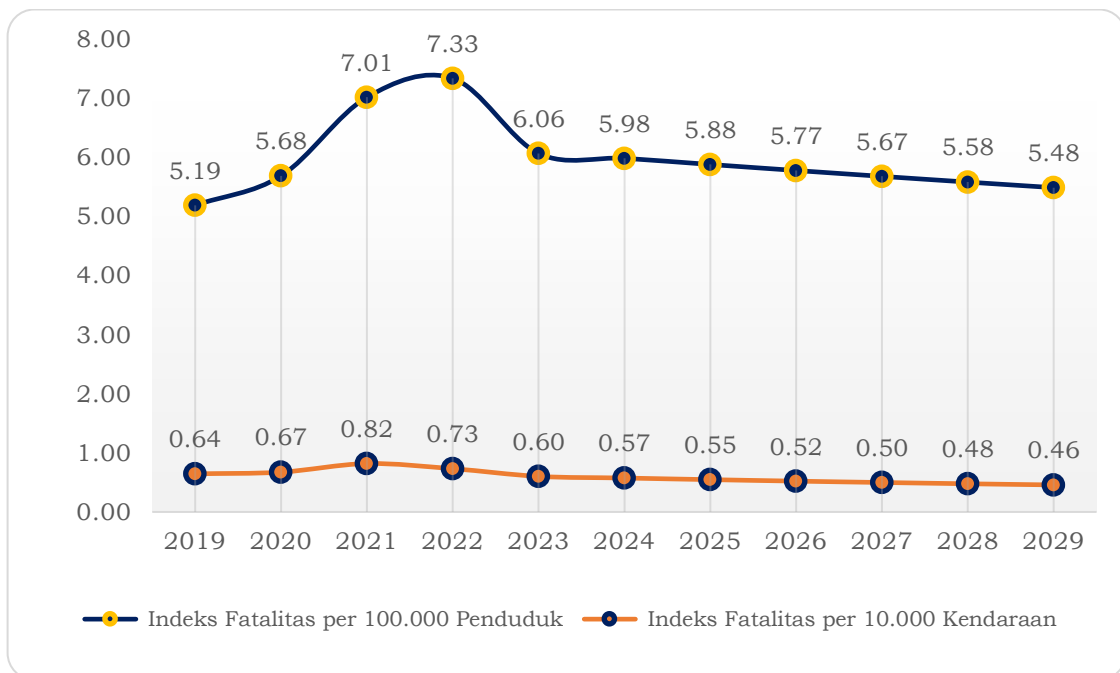
Tabel 2. 39 Indeks Fatalitas Kecelakaan LLAJ Per 100.000 Penduduk dan Per 10.000 Kendaraan Provinsi Kalimantan Timur

Tahun	Meninggal Dunia (jiwa)	Jumlah Penduduk (jiwa)	Jumlah Kendaraan (unit)	Indeks Fatalitas per 100.000 Penduduk	Persentase Pertumbuhan Indeks Fatalitas per 100.000 Penduduk	Indeks Fatalitas per 10.000 Kendaraan	Persentase Pertumbuhan Indeks Fatalitas per 10.000 Kendaraan
2019	193	3.721.389	2.994.274	5,19		0,64	
2020	214	3.766.039	3.180.600	5,68	10%	0,67	4%
2021	267	3.808.235	3.266.456	7,01	23%	0,82	21%
2022	283	3.859.783	3.872.544	7,33	5%	0,73	-11%
2023	237	3.909.740	3.943.274	6,06	-17%	0,60	-18%
Proyeksi Target Penurunan Indeks Fatalitas (Tahun Dasar 2023)							
2024	237	3.963.303	4.133.074	5,98	-1%	0,57	-5%
2025	236	4.016.867	4.322.874	5,88	-3%	0,55	-9%
2026	235	4.070.430	4.512.674	5,77	-5%	0,52	-13%
2027	234	4.123.994	4.702.474	5,67	-6%	0,50	-17%
2028	233	4.177.557	4.892.274	5,58	-8%	0,48	-21%
2029	232	4.231.121	5.082.074	5,48	-10%	0,46	-24%
Indeks RUNK LLAJ pada tahun 2030				7,62		0,98	

Sumber: BPS Provinsi Kalimantan Timur & Data Kepolisian Daerah Kalimantan Timur, 2024, diolah

*Catatan: angka meninggal dunia pada tahun 2024 diasumsikan sama pada tahun sebelumnya dan perlu disesuaikan kembali pada evaluasi tahunan RAK LLAJ Provinsi.

Pada Tabel 2.39, proyeksi penurunan indeks fatalitas di Provinsi Kalimantan Timur pada tahun 2029 menggunakan metode perhitungan aritmatika untuk pertumbuhan penduduk dengan laju pertumbuhan sebesar 1,37% pada tahun 2023, dan penambahan rata-rata per tahun kendaraan bermotor selama 5 (lima) tahun terakhir sebanyak 189.800 unit per tahun. Dengan menggunakan proyeksi jumlah penduduk pada tahun 2029 yang mencapai 4.231.121 jiwa dan jumlah kendaraan bermotor sebanyak 5.082.074 unit, dengan proyeksi target penurunan fatalitas atau korban meninggal dunia akibat laka lantas turun 1 (satu) jiwa per tahunnya, maka target korban meninggal dunia mampu ditekan sampai 232 jiwa pada tahun 2029. Pada tahun 2029, diharapkan indeks fatalitas per 100.000 penduduk di Kalimantan Timur menjadi 5,48 dan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan menjadi 0,46.



Gambar 2. 17 Proyeksi Target RAK LLAJ dalam Penurunan Fatalitas Laka Lantas di Provinsi Kalimantan Timur

Sumber: Tim penyusun Dokumen RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur, 2024

Merujuk pada Tabel 2.38, target indeks fatalitas pada RUNK LLAJ terdekat adalah pada tahun 2025, baik indeks fatalitas per 100.000 penduduk pada tahun 2023 di Kalimantan Timur sudah di bawah target indeks fatalitas RUNK LLAJ. Walaupun demikian, tetap diperlukan penetapan target penurunan indeks fatalitas akibat laka lantas sebagai kontribusi agregat pada penurunan target RUNK LLAJ.

Adanya target penurunan fatalitas akibat laka lantas pada Gambar 2.17, diharapkan juga muncul dampak ikutan seperti menurunnya kasus laka lantas, korban yang mengalami luka berat dan ringan, menurunnya jumlah kerugian materi yang ditimbulkan akibat laka lantas dan menurunnya jumlah santunan yang diberikan kepada korban laka lantas karena adanya intervensi yang dilakukan oleh pokja pilar melalui program/kegiatan pada 5 (lima) pilar RAK LLAJ sesuai dengan kewenangannya yang dijabarkan pada bab selanjutnya.

Penetapan target indeks fatalitas menjadi 5,48 per 100.000 penduduk dan 0,46 per 10.000 kendaraan dalam implementasinya perlu diwujudkan dalam bentuk program/kegiatan yang dapat dilaksanakan oleh masing-masing pilar KLLAJ dan selanjutnya dituangkan dalam bentuk program/kegiatan pada 5 (lima) pokja pilar sesuai dengan kewenangannya (lihat Tabel 3.1). Penetapan target indeks fatalitas juga dapat membantu Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur dalam melakukan monitoring dan evaluasi indikator keberhasilan program/kegiatan pada RAK LLAJ. Namun demikian, perhitungan indeks fatalitas tersebut perlu dilakukan peninjauan kembali dalam evaluasi pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi.

2.2.2 Sasaran 5 Kelompok Kerja Pilar RAK LLAJ

Selain upaya kolaborasi lintas OPD dan Instansi, upaya yang bisa dilakukan juga dapat mengacu pada sasaran masing-masing pilar yang mengacu pada RUNK LLAJ, sasaran pilar tersebut dapat diadopsi pada masing-masing pokja pilar ditingkat provinsi antara lain:

Tabel 2. 40 Sasaran Pokja Pilar berdasarkan Sasaran Pilar dalam Perpres RUNK LLAJ

Pilar	Sasaran Pilar dalam Perpres RUNK LLAJ	Sasaran yang dapat diadopsi oleh Pokja Pilar
1	Pada tahun 2020, seluruh negara memiliki rencana aksi nasional KLLAJ yang komprehensif dan multi-sektoral	a. terbitnya Peraturan Gubernur/Bupati/Walikota tentang RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota;
	Pada tahun 2030, seluruh negara memiliki akses satu atau lebih jalan raya yang memenuhi instrumen keselamatan PBB.	b. terbentuknya dan berjalannya Forum LLAJ; c. tersedia pendanaan KLLAJ; d. terbentuknya Tim Koordinasi yang terlaksana secara efektif; e. tersedia laporan monitoring dan evaluasi untuk dilaporkan ke Penanggung Jawab Pilar setiap tahun.

Pilar	Sasaran Pilar dalam Perpres RUNK LLAJ	Sasaran yang dapat diadopsi oleh Pokja Pilar
2	<p>Pada tahun 2030, seluruh jalan baru memenuhi standar teknis keselamatan untuk semua pengguna jalan, setidaknya memenuhi standar pemeringkatan jalan bintang 3 (tiga) untuk semua moda.</p> <p>Pada tahun 2030, lebih dari 75% kendaraan bermotor melakukan perjalanan di jalan eksisting yang telah memenuhi standar pemeringkatan jalan bintang 3 (tiga).</p>	<p>a. meningkatnya panjang jaringan jalan bintang 3 (persentase atau km); dan</p> <p>b. menurunnya jumlah daerah rawan kecelakaan (persentase/titik lokasi).</p>
3	<p>Pada tahun 2030, seluruh kendaraan (baru, bekas, impor) wajib memenuhi standar teknis tertinggi keselamatan, sesuai dengan regulasi PBB dan/atau peraturan global lainnya.</p>	<p>a. tersedianya infrastruktur pengujian di daerah (jumlah/akreditasi tipe);</p> <p>b. meningkatnya kepatuhan terhadap kewajiban uji berkala (persentase/jumlah); dan</p> <p>c. meningkatnya kendaraan yang laik jalan (persentase/jumlah)</p>
4	<p>Pada tahun 2030, separuh perjalanan kendaraan mematuhi batas kecepatan maksimal dan mengurangi luka serta fatalitas akibat melanggar batas kecepatan.</p> <p>Pada tahun 2030, seluruh pengguna sepeda motor harus menggunakan helm berstandar nasional</p> <p>Pada tahun 2030, seluruh pengguna kendaraan bermotor telah menggunakan sabuk keselamatan dan standar perlindungan anak-anak</p> <p>Pada tahun 2030, seluruh pengemudi kendaraan bermotor termasuk sepeda motor wajib bebas pengaruh alkohol maupun zat psikoaktif</p> <p>Pada tahun 2030, seluruh negara telah memiliki aturan yang melarang dan/atau membatasi penggunaan HP pada saat berkendara</p> <p>Pada tahun 2030, seluruh pengemudi profesional termasuk pengemudi berbasis daring wajib memenuhi peraturan batas waktu mengemudi maksimal dan waktu untuk beristirahat minimal</p>	<p>a. terselenggaranya sosialisasi/kampanye KLLAJ;</p> <p>b. menurunnya pelanggaran lalu lintas seperti penggunaan helm dan sabuk pengaman, kepemilikan SIM, penggunaan HP, pelanggaran batas kecepatan (persentase/jumlah); dan</p> <p>c. menurunnya jumlah dan rasio fatalitas kecelakaan.</p>
5	<p>Pada tahun 2030, seluruh negara mencapai target nasional meminimalisir durasi antara kejadian kecelakaan dengan datangnya bantuan penanganan darurat dari tenaga kesehatan.</p>	<p>a. menurunnya waktu tanggap antara kecelakaan dan datangnya pertolongan.</p> <p>b. meningkatnya jumlah kecelakaan yang ditangani oleh PSC (efektivitas).</p> <p>c. tersedianya sinkronisasi data kecelakaan dan data rumah sakit.</p> <p>d. tersedianya <i>one access code</i> di setiap daerah.</p>

Pilar	Sasaran Pilar dalam Perpres RUNK LLAJ	Sasaran yang dapat diadopsi oleh Pokja Pilar
		e. meningkatnya peran masyarakat terlatih dalam penanganan tanggap darurat

Sumber: Lampiran Perpres Nomor 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ

2.3 Arah Kebijakan Strategis

Untuk mencapai sasaran serta target jangka panjang dalam 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.

RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur disusun sesuai dengan kebijakan pemerintah untuk menurunkan jumlah fatalitas serta indeks fatalitas kecelakaan LLAJ sebagai bentuk dari pelaksanaan RUNK LLAJ. Posisi RUNK LLAJ memiliki kaitan erat dengan Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional. Arah Kebijakan Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur sesuai dengan tujuan RUNK LLAJ dengan pendekatan 5 pilar KLLAJ, antara lain;

1. Pilar 1 - Sistem yang Berkeselamatan
 - a. Merumuskan Rencana Aksi dengan rincian target, tahun pelaksanaan dan indikator pencapaiannya;
 - b. Mengharmonisasikan perencanaan dan sinkronisasi pendanaan dalam penyelenggaraan KLLAJ;
 - c. Melaksanakan monitoring dan evaluasi untuk bahan pelaporan ke Penanggung Jawab Pilar setiap tahun;

- d. Melaksanakan monitoring dan evaluasi untuk pelaporan ke Penanggung Jawab Pilar setiap tahun; dan
 - e. Terbangunnya sistem informasi KLLAJ yang terintegrasi.
2. Pilar 2 - Jalan yang Berkeselamatan:
 - a. Pemenuhan prasarana perlengkapan jalan untuk pendukung KLLAJ;
 - b. Prioritas penanganan lokasi rawan kecelakaan sehingga meminimalisasi laka lantas; dan
 - c. Pelaksanaan kegiatan kajian dan penelitian lokasi rawan kecelakaan.
 3. Pilar 3 - Kendaraan yang Berkeselamatan;
 - a. Terlaksananya kegiatan penilaian, bantuan teknis, bimbingan teknis dan pengawasan terhadap pengusaha angkutan umum yang berkeselamatan dan penyelenggaraan SMK PAU;
 - b. Pemeriksaan secara berkala terhadap kelaikan kendaraan angkutan umum;
 - c. Pemetaan petugas yang memiliki sertifikasi, kapasitas dan kompetensi uji laik kendaraan;
 - d. Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan secara berkala; dan
 - e. Pengawasan dan penegakkan hukum terhadap kendaraan ODOL.
 4. Pilar 4 - Pengguna Jalan yang Berkeselamatan
 - a. Peningkatan kepatuhan pengguna jalan dalam berlalu lintas;
 - b. Penanaman kesadaran berlalu lintas melalui sosialisasi dan edukasi kepatuhan berlalu lintas pada masyarakat umum dan pelajar;
 - c. Penegakan hukum yang memberikan efek jera; dan
 - d. Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan secara berkala.
 5. Pilar 5 - Penanganan Korban Kecelakaan
 - a. Integrasi data KLLAJ dalam sistem informasi keselamatan daerah;
 - b. Melakukan koordinasi dan melaksanakan kebijakan SPGDT antar kabupaten/kota dalam pelaksanaan PSC 119;
 - c. Kerjasama dengan penyelenggara kesehatan dalam penanganan pertama korban kecelakaan;
 - d. Penanganan medik korban laka lantas di tempat kejadian dengan cepat dan tepat dengan dukungan tenaga kesehatan dan perlengkapan gawat darurat yang memadai;

- e. Meningkatnya peran masyarakat yang mandiri dan terlatih dalam penanganan pertama gawat darurat pada korban laka lantas.

Setelah dilakukan pemetaan permasalahan, tantangan dan isu terkait KLLAJ, dilakukan proses harmonisasi antara muatan yang tertuang dalam lampiran Perpres Nomor 1 Tahun 2022 tentang RUNK LLAJ dan Kepmendagri 900.1.15.5-3406 Tahun 2024 tentang Hasil Verifikasi, Validasi, dan Inventarisasi Pemutakhiran Klasifikasi, Kodefikasi dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah sebagai acuan pelaksanaan program kegiatan pemerintah daerah. Pada Tabel 2.41 menjabarkan keterkaitan isu, target, arah kebijakan, strategi yang mengacu pada RUNK LLAJ, dan program kegiatan dalam pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur:

Tabel 2. 41 Isu, Target, Arah Kebijakan, dan Program RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur

Isu	Target	Arah kebijakan	Strategi	Program Dan Rincian Kegiatan	
				Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024
PILAR 1 - SISTEM YANG BERKESELAMATAN					
Kebijakan KLLAJ	Terselenggaranya komunikasi dan koordinasi antar Pokja Pilar Keselamatan	Penyelarasan arah kebijakan dan komitmen penyelenggaraan KLLAJ melalui penerapan prinsip orkestra yang mengkoordinir lima pilar secara inklusif	Penyelenggaraan kelembagaan KLLAJ yang efektif yang didukung oleh sistem informasi yang kuat	1.2 Penguatan Koordinasi KLLAJ antar pemangku kepentingan 1.3 Penyempurnaan kebijakan dan regulasi KLLAJ terkait sistem yang berkeselamatan	5.01.03.1.01 Koordinasi Perencanaan Bidang Pemerintahan dan Pembangunan Manusia
					5.01.03.1.01.0003 Pelaksanaan Monitoring dan Evaluasi penyusunan dokumen Perencanaan Pembangunan Perangkat Daerah bidang Pemerintahan
					5.01.03.1.01.0004 Koordinasi Pelaksanaan Sinergitas dan Harmonisasi Perencanaan Pembangunan Daerah Bidang Pemerintahan
Kebijakan KLLAJ	Penyelenggaraan KLLAJ yang terintegrasi		Penyelenggaraan kelembagaan KLLAJ yang efektif yang didukung oleh sistem informasi yang kuat	1.3 Penyempurnaan kebijakan dan regulasi KLLAJ terkait sistem yang berkeselamatan	5.01.03.1.03 Koordinasi Perencanaan Bidang Infrastruktur dan Kewilayahan
					5.01.03.1.03.0004 Koordinasi dan Pelaksanaan Sinergitas dan Harmonisasi Perencanaan Pembangunan Daerah Bidang Infrastruktur
					5.01.03.1.03.0008 Koordinasi Pelaksanaan Sinergitas dan Harmonisasi Perencanaan Pembangunan Daerah Bidang Kewilayahan
Data penyelenggaraan KLLAJ	Ketersediaan sistem informasi dan publikasi data penyelenggaraan KLLAJ yang terintegrasi		Jaminan ketersediaan data dan sistem Informasi sebagai pemandu dan	1.4.9 Pengembangan sistem data kecederaan korban kecelakaan lalu lintas (<i>Surveillance Injury</i>) di fasilitas pelayanan kesehatan	5.05.02.1.02 Penelitian dan Pengembangan Bidang Sosial dan Kependudukan
					5.05.02.1.02.0006 Penelitian dan Pengembangan Kesehatan

Isu	Target	Arah kebijakan	Strategi	Program Dan Rincian Kegiatan	
				Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024
			pemadu penyelenggaraan KLLAJ		
Kebijakan KLLAJ	Penyelenggaraan KLLAJ yang terintegrasi	Penyelenggaraan KLLAJ berbasis data dan menggunakan pendekatan efisiensi biaya melalui tindakan kuratif dan preventif dalam rangka penanganan korban, pencegahan luka dan pencegahan kecelakaan	Penyelenggaraan kelembagaan KLLAJ yang efektif yang didukung oleh sistem informasi yang kuat	2.1 penyempurnaan regulasi KLLAJ terkait jalan yang berkeselamatan	5.05.02.1.03 Penelitian dan Pengembangan Bidang Ekonomi dan Pembangunan 5.05.02.1.03.0009 Penelitian dan Pengembangan Pekerjaan Umum
Data penyelenggaraan KLLAJ	Ketersediaan sistem informasi dan publikasi data penyelenggaraan KLLAJ yang terintegrasi		Jaminan ketersediaan data dan sistem Informati sebagai pemandu dan pemadu penyelenggaraan KLLAJ	1.4.3 Pengembangan sistem informasi terintegrasi pengujian dan operasional kendaraan bermotor 1.4.5 Diseminasi kondisi KLLAJ tahunan	5.05.02.1.03.0010 Penelitian dan Pengembangan Perhubungan
				1.5 Pengembangan Sistem Manajemen KLLAJ 1.5.2 Pengembangan sistem riset kecelakaan	5.05.02.1.04 Penelitian dan Pengembangan Bidang Teknologi dan Inovasi 5.05.02.1.04.0003 Diseminasi Jenis, Prosedur dan Metode Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah yang bersifat inovatif
Pendanaan KLLAJ	Pendanaan penyelenggaraan KLLAJ yang berkelanjutan		Penyediaan skema pembiayaan yang berkelanjutan untuk dana KLLAJ	1.8 Pendanaan KLLAJ 1.8.1 Identifikasi kebutuhan dan sumber dana KLLAJ 1.8.3 Penyiapan regulasi, sistem, dan lembaga dana KLLAJ	5.01.02.1.01 Penyusunan Perencanaan dan Pendanaan 5.01.02.1.01.0001 Analisis kondisi daerah, permasalahan, dan isu strategis Pembangunan daerah 5.01.02.1.01.0002 Koordinasi penelaahan dokumen perencanaan Pembangunan daerah dengan dokumen kebijakan lainnya 5.01.02.1.01.0004 Koordinasi pelaksanaan forum perangkat daerah/lintas perangkat daerah

Isu	Target	Arah kebijakan	Strategi	Program Dan Rincian Kegiatan	
				Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024
					5.01.02.1.01.0006 Koordinasi penyusunan dan penetapan dokumen perencanaan Pembangunan daerah provinsi
					5.01.02.1.02 Analisis data dan informasi pemerintahan daerah bidang perencanaan pembangunan daerah
					5.01.02.1.02.0003 Pembinaan dan pemanfaatan data dan informasi pemerintahan daerah bidang perencanaan pemnbangunan daerah kabupaten/kota
PILAR 2 - JALAN YANG BERKESELAMATAN					
Kondisi Jalan	Peningkatan panjang jaringan jalan bintang 3 (presentase atau km) Penurunan jumlah daerah rawan kecelakaan (presentase/titik lokasi)	Pendekatan sistem KLLAJ yang mampu mengakomodasi <i>human error</i> dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan kematian dan luka berat	Penyediaan sarana dan prasarana LLAJ yang memenuhi standar kelaikan keselamatan	2.1 penyempurnaan regulasi KLLAJ terkait jalan yang berkeselamatan	1.03.10.1.01 Penyelenggaraan Jalan Provinsi
				2.3 Pengawasan jalan yang berkeselamatan	
				2.5 Perbaikan Badan Jalan	
				2.3.1 Penyelenggaraan laik fungsi menuju jalan yang berkeselamatan	1.03.10.1.01.0028 Pemantauan dan evaluasi penyelenggaraan jalan/jembatan
				2.3.4 Monitoring dan Evaluasi jalan yang berkeselamatan	
				2.5.1 Pelaksanaan perbaikan kerusakan lajur lalu lintas, antara lain: <i>Potholes, Cracking, Rutting, Stripping, Corrugation, Depression, Swell, Bleeding</i>	1.03.10.1.01.0030 Rehabilitasi Jalan
				2.9.3 Penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan	
				2.9.4	

Isu	Target	Arah kebijakan	Strategi	Program Dan Rincian Kegiatan	
				Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024
				Monitoring dan evaluasi penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan	
				2.5.1 Pelaksanaan perbaikan kerusakan lajur lalu lintas, antara lain: <i>Potholes, Cracking, Rutting, Stripping, Corrugation, Depression, Swell, Bleeding</i>	1.03.10.1.01.0031 Rekonstruksi Jalan
				2.5.1 Pelaksanaan perbaikan kerusakan lajur lalu lintas, antara lain: <i>Potholes, Cracking, Rutting, Stripping, Corrugation, Depression, Swell, Bleeding</i>	1.03.10.1.01.0033 Pemeliharaan Rutin Jalan
				2.2.4 Penerapan pemeringkatan di jalan provinsi dan kabupaten/kota	1.03.10.1.01.0035 Pelebaran jalan menambah jalur
				2.2.4 Penerapan pemeringkatan di jalan provinsi dan kabupaten/kota	1.03.10.1.01.0040 Pelebaran jalan menuju standar
Kebijakan KLLAJ	Penyelenggaraan KLLAJ yang terintegrasi		Penyelenggaraan kelembagaan KLLAJ yang efektif yang didukung oleh sistem informasi yang kuat	2.1.1 Penyusunan dan penyempurnaan regulasi jalan yang berkeselamatan 2.1.2 Pengembangan regulasi penilaian jalan sesuai standar pemeringkatan jalan	1.03.10.1.01.0041 Penyusunan Rencana, Kebijakan, dan Strategi dan Teknis Pengembangan Jaringan Jalan serta Perencanaan Teknis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan
Kondisi Jalan	Peningkatan panjang jaringan jalan bintang 3 (presentase atau km)	Pendekatan sistem KLLAJ yang mampu mengakomodasi <i>human error</i> dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan kematian dan luka berat	Penyediaan sarana dan prasarana LLAJ yang memenuhi standar kelaikan keselamatan	2.3.1 Penyelenggaraan laik fungsi menuju jalan yang berkeselamatan 2.6 Memenuhi persyaratan laik fungsi jalan dan perlengkapan jalan	1.03.10.1.01.0043 Survey Kondisi Jalan/Jembatan 1.03.10.1.01.0044 Pengelolaan Leger Jalan

Isu	Target	Arah kebijakan	Strategi	Program Dan Rincian Kegiatan	
				Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024
PILAR 3 - KENDARAAN YANG BERKESELAMATAN					
Kebijakan KLLAJ	Terbitnya Peraturan Gubernur tentang RAK LLAJ Provinsi	Pengurangan paparan risiko untuk menurunkan jumlah kecelakaan, fokus pada pengurangan jumlah dan panjang perjalanan serta penggunaan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor	Penyelenggaraan kelembagaan KLLAJ yang efektif yang didukung oleh sistem informasi yang kuat	1.1 Penyusunan, penetapan dan pemberian bimbingan RAK	2.15.02.1.01 Penetapan Rencana Induk Jaringan LLAJ Provinsi
				1.1.3 Penetapan RAK LLAJ Tingkat Provinsi	2.15.02.1.01.004 Penetapan dan Sosialisasi Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi
				1.4.5 Diseminasi kondisi KLLAJ tahunan	2.15.02.1.01.006 Pelaksanaan Evaluasi (Reviu) Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi
Kondisi Jalan	Penurunan jumlah daerah rawan kecelakaan (presentase/titik lokasi)	Pendekatan sistem KLLAJ yang mampu mengakomodasi <i>human error</i> dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan kematian dan luka berat	Penyediaan sarana dan prasarana LLAJ yang memenuhi standar kelaikan keselamatan	2.4 Pengendalian fungsi, kegiatan dan pengendalian bahaya di ruang jalan	2.15.02.1.02 Penyediaan Perlengkapan jalan di Provinsi
				2.6 Pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan dan perlengkapan jalan	
				2.7 Penyelenggaraan fasilitas bagi pejalan kaki dan pesepeda terutama di jalan perkotaan	
				2.9 Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan	2.15.02.1.02.0001 Pembangunan Prasarana Jalan di Jalan Provinsi
				2.7.1 Penyusunan pedoman teknis fasilitas pejalan kaki dan pesepeda	
				2.7.2 Perencanaan prasarana bagi pejalan kaki dan pesepeda di jalan perkotaan	
				2.7.3 Penyediaan prasarana bagi pejalan kaki dan pesepeda di jalan perkotaan	
				2.6.1	2.15.02.1.02.0002

Isu	Target	Arah kebijakan	Strategi	Program Dan Rincian Kegiatan	
				Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024
				Pelaksanaan pemenuhan persyaratan perlengkapan jalan (pemasangan dan perbaikan) 2.9.3 Penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan 2.9.4 Monitoring dan evaluasi penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan	Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Provinsi 2.15.02.1.02.0003 Rehabilitasi dan Pemeliharaan prasarana jalan 2.15.02.1.02.0004 Rehabilitasi dan Pemeliharaan perlengkapan jalan 2.15.02.1.05 Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Provinsi 2.15.02.1.05.0007 Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan dalam rangka Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
Koordinasi antar <i>stakeholders</i> penyelenggara KLLAJ	Dukungan administratif sekretariat daerah dalam pelaksanaan Forum LLAJ Provinsi	Penyelarasan arah kebijakan dan komitmen penyelenggaraan KLLAJ melalui penerapan prinsip orkestra yang mengkoordinir lima pilar secara inklusif	Penyelenggaraan kelembagaan KLLAJ yang efektif yang didukung oleh sistem informasi yang kuat	1.2.4 Perumusan kebijakan prioritas KLLAJ	2.15.02.1.05 Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Provinsi 2.15.02.1.05.0004 Pengawasan dan Pengendalian Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan untuk Jalan Provinsi
				1.2 Penguatan koordinasi KLLAJ antar pemangku kepentingan	2.15.02.1.05.0005 Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk Jaringan Jalan Provinsi
Pengawasan Kendaraan Bermotor	Meningkatkan jumlah kendaraan yang laik jalan dan memenuhi standar keselamatan	Pengurangan paparan risiko untuk menurunkan jumlah kecelakaan, fokus pada pengurangan jumlah dan panjang perjalanan serta penggunaan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor	Penyediaan sarana dan prasarana LLAJ yang memenuhi standar kelaikan keselamatan	2.12 Penyelenggaraan batas kecepatan kendaraan	2.15.02.1.07 Audit dan Inspeksi Keselamatan LLAJ di Jalan
				3.2 Penyelenggaraan dan perbaikan prosedur uji tipe	2.15.02.1.07.0004 Pelaksanaan Inspeksi, Audit dan pemantauan pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi Pengemudi Kendaraan Bermotor Provinsi
				3.3 penyelenggaraan dan perbaikan prosedur uji berkala	2.15.02.1.07.0005 Pelaksanaan Inspeksi, Audit dan pemantauan Sistem Manajemen

Isu	Target	Arah kebijakan	Strategi	Program Dan Rincian Kegiatan	
				Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024
					Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum
Pengawasan kendaraan bermotor	Penetapan batas kecepatan	Pengurangan paparan risiko untuk menurunkan jumlah kecelakaan, fokus pada pengurangan jumlah dan panjang perjalanan serta penggunaan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor	Penyediaan sarana dan prasarana LLAJ yang memenuhi standar kelaikan keselamatan	2.12.2	2.15.02.1.07.0006
				Pemberlakuan pembatasan kecepatan kendaraan yang berkeselamatan	Monitoring dan Evaluasi implementasi Batas Kecepatan
				2.12.3	2.15.02.1.07.0007
				Monitoring dan evaluasi pelaksanaan pembatasan kecepatan kendaraan	Pembangunan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)
					2.15.02.1.07.0008
	2.15.02.1.07.0009				
	2.15.02.1.07.0011				
					Monitoring dan Evaluasi Zona Selamat Sekolah (ZoSS)
					Monitoring dan Evaluasi Rute Aman Selamat Sekolah (RASS)
					Pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)
Pengujian kendaraan bermotor	Jumlah Pengawasan Balai Uji Berkala yang dilakukan Uji Petik	Pengurangan paparan risiko untuk menurunkan jumlah kecelakaan, fokus pada pengurangan jumlah dan panjang perjalanan serta penggunaan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor	Penyediaan sarana dan prasarana LLAJ yang memenuhi standar kelaikan keselamatan	3.2.2 Pelaksanaan uji tipe kendaraan bermotor dan penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor (berbahan bakar, Listrik, hibrida) 3.3.5 Pelaksanaan, monitoring dan evaluasi uji berkala	2.15.02.1.07.0015 Pelaksanaan pengawasan Uji Petik terhadap Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor Inspeksi, Audit dan Pemantauan Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor
Pengujian kendaraan bermotor	Jumlah kendaraan bermotor yang melakukan uji berkala	Pengurangan paparan risiko untuk menurunkan jumlah kecelakaan, fokus pada pengurangan jumlah dan panjang perjalanan serta penggunaan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor	Penyediaan sarana dan prasarana LLAJ yang memenuhi standar kelaikan keselamatan	3.4	2.15.02.3.16 Penyediaan Prasarana Transportasi Jalan
				3.4.2	2.15.02.3.16.0001
				Penyelenggaraan sistem informasi pengujian kendaraan bermotor	Penyediaan Prasarana Transportasi terminal, fasilitas pendukung dan integrasi moda
				Pengintegrasian sistem informasi pengujian kendaraan bermotor antar pemangku kepentingan KLLAJ	
PILAR 4 - PENGGUNA JALAN YANG BERKESELAMATAN					
Kesadaran berlalu lintas pengguna jalan	terselenggaranya sosialisasi/kampanye KLLAJ	Pendekatan sistem KLLAJ yang mampu mengakomodasi <i>human error</i> dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan	Pendidikan keselamatan yang terarah dan penegakan	4.2	
				Pengembangan Pendidikan Berlalu Lintas	
				4.2.2	

Isu	Target	Arah kebijakan	Strategi	Program Dan Rincian Kegiatan	
				Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024
	menurunnya pelanggaran lalu lintas	kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan kematian dan luka berat	hukum yang berefek jera	Fasilitasi pembentukan komunitas/kelompok masyarakat peduli keselamatan	
	menurunnya jumlah dan rasio fatalitas kecelakaan			4.2.3 Pengembangan infrastruktur dan instrumen pendidikan berlalu lintas (contoh: taman lalu lintas, pembuatan aplikasi permainan <i>online</i> yang dapat diunduh) Edukasi keselamatan berlalu lintas	
				4.2.4 Pelajar Pelopor Keselamatan	
				4.3 Kampanye dan Sosialisasi KLLAJ	
				4.3.1 Kampanye Umum Keselamatan LLAJ	
				4.3.2 Kampanye KLLAJ di fasilitas Pendidikan (sekolah dan kampus)	
				4.3.3 Kampanye cara berkendara yang berkeselamatan	
				4.3.4 Sosialisasi peningkatan kesadaran masyarakat terhadap KLLAJ	
				4.3.5 Kampanye 7 (tujuh) faktor risiko utama (helm, sabuk keselamatan, speeding, penggunaan ponsel, mengemudi dalam keadaan mabuk, penggunaan truk untuk angkutan manusia dan melawan arah)	

Isu	Target	Arah kebijakan	Strategi	Program Dan Rincian Kegiatan	
				Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024
				4.3.6 Kampanye perilaku hidup sehat di jalan bagi pengemudi kendaraan bermotor, pesepeda, dan pejalan kaki	
Penegakan Hukum untuk pengguna jalan	menurunnya pelanggaran lalu lintas	Pendekatan sistem KLLAJ yang mampu mengakomodasi <i>human error</i> dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan kematian dan luka berat	Pendidikan keselamatan yang terarah dan penegakan hukum yang berefek jera Pemberian hak mengemudi secara ketat	4.4 Integrasi Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan pencatatan data pelanggaran	
				4.4.1 Penyelenggaraan dan penyempurnaan SIM <i>Online</i> dan <i>Smart SIM</i> (SIM elektronik)	
				4.4.2 Penerapan <i>Demerit Point System</i>	
Persyaratan mengemudi	Menjamin pengetahuan, kecapakan, dan Kesehatan pengemudi	Pengurangan paparan risiko untuk menurunkan jumlah kecelakaan, fokus pada pengurangan jumlah dan panjang perjalanan serta penggunaan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor	Pemberian hak mengemudi secara ketat	4.7 Pembinaan teknis pendidikan dan pelatihan mengemudi	
				4.7.1 Pelaksanaan pelatihan SDM diklat mengemudi	
				4.7.2 Pelaksanaan sertifikasi SDM diklat mengemudi	
Kebijakan KLLAJ	Penyelenggaraan KLLAJ yang terintegrasi	Pengurangan paparan risiko untuk menurunkan jumlah kecelakaan, fokus pada pengurangan jumlah dan panjang perjalanan serta penggunaan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor	Pendidikan keselamatan yang terarah dan penegakan hukum yang berefek jera	4.8 Penyediaan dan penggunaan teknologi untuk informasi dan Penegakan hukum	
				4.8.4 Pemenuhan SDM untuk melakukan penegakan hukum secara elektronik	
				4.8.6 Penyelenggaraan penegakan hukum dan pemolisian berbasis elektronik	
				4.8.7 Penyediaan sistem teknologi informasi untuk mendukung keamanan dan keselamatan berlalu lintas secara virtual	

Isu	Target	Arah kebijakan	Strategi	Program Dan Rincian Kegiatan	
				Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024
				4.9 Pengendalian, Pengawasan, dan Penegakan Hukum bagi 7 (tujuh) Faktor Risiko	
				4.9.2 Kepatuhan pengoperasian kendaraan bermotor bagi 7 faktor risiko	
				4.9.3 Kepatuhan pemasangan perlengkapan keselamatan pengemudi dan penumpang kendaraan	
				4.9.4 Kepatuhan terhadap aturan lalu lintas	
Persyaratan mengemudi	Menjamin pengetahuan, kecapakan, dan Kesehatan pengemudi	Pengurangan paparan risiko untuk menurunkan jumlah kecelakaan, fokus pada pengurangan jumlah dan panjang perjalanan serta penggunaan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor	Pemberian hak mengemudi secara ketat	4.10 Pemeriksaan Kondisi Pengemudi	
				4.10.2 Pemeriksaan kesehatan pengemudi	
Proses identifikasi terjadinya laka lantas	Laporan dan dokumentasi hasil identifikasi laka lantas yang lebih akurat	Pendekatan sistem KLLAJ yang mampu mengakomodasi <i>human error</i> dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan kematian dan luka berat	Formalisasi dan standarisasi proses penanganan kecelakaan LLAJ	4.11 Penyidikan Perkara dan Rekonstruksi Kecelakaan Lalu Lintas	
				4.11.2 Peningkatan kemampuan dan keahlian penyidik perkara dan rekonstruksi kecelakaan lalu lintas	
PILAR 5 - PENANGANAN KORBAN KECELAKAAN LALU LINTAS					
Penanganan korban laka lantas	Meningkatnya kualitas penanganan dan waktu tanggap/respon saat terjadinya	Pendekatan sistem KLLAJ yang mampu mengakomodasi <i>human error</i> dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan	Formalisasi dan standarisasi proses penanganan kecelakaan LLAJ	5.2 Penyelenggaraan layanan gawat darurat terpadu	1.02.02.1.01 Penyediaan Fasilitas Pelayanan, Sarana, Prasarana dan Alat Kesehatan untuk UKP Rujukan, UKM dan UKM Rujukan Tingkat Daerah Provinsi

Isu	Target	Arah kebijakan	Strategi	Program Dan Rincian Kegiatan	
				Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024
	laka lantas dan datangnya pertolongan	kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan kematian dan luka berat		5.2.7 Pengembangan <i>Unit Trauma Center</i>	1.02.02.1.01.0004 Pengembangan fasilitas Kesehatan lainnya
Penanganan korban laka lantas	tersedianya PSC 119 pada setiap kabupaten/kota	Pengurangan paparan risiko untuk menurunkan jumlah kecelakaan, fokus pada pengurangan jumlah dan panjang perjalanan serta penggunaan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor	Formalisasi dan standarisasi proses penanganan kecelakaan LLAJ	5.3 Pengembangan sistem informasi komunikasi layanan gawat darurat	1.02.02.1.02 Penyediaan Layanan Kesehatan untuk UKP rujukan, UKM dan UKM rujukan Tingkat daerah provinsi
				5.3.1 Penetapan <i>one Access Code</i> 5.3.2 Pelaksanaan sosialisasi <i>One Access Code</i> sebagai bagian aturan penanganan kecelakaan yang diketahui dan dimanfaatkan oleh masyarakat	1.02.02.1.02.0023 Penyediaan dan pengelolaan Sistem Penanganan Gawat Darurat Terpadu (SPGDT)
Data penyelenggaraan KLLAJ	Ketersediaan sistem informasi dan publikasi data penyelenggaraan KLLAJ yang terintegrasi	Penyelenggaraan KLLAJ berbasis data dan menggunakan pendekatan efisiensi biaya melalui tindakan kuratif dan preventif dalam rangka penanganan korban, pencegahan luka dan pencegahan kecelakaan	Jaminan ketersediaan data dan sistem Informatika sebagai pemandu dan pemadu penyelenggaraan KLLAJ	5.1 Penyempurnaan Regulasi KLLAJ terkait penanganan korban kecelakaan	1.02.02.1.03 Penyelenggaraan Sistem Informasi Kesehatan Secara Terintegrasi
				5.1.1 Pengembangan sistem komunikasi dan layanan gawat darurat terpadu dan rumah sakit rujukan penanganan korban kecelakaan	1.02.02.1.03.0002 Pengelolaan Sistem Informasi Kesehatan
Penanganan korban laka lantas	Meningkatnya kualitas penanganan dan waktu tanggap/respon saat terjadinya laka lantas dan datangnya pertolongan	Pendekatan sistem KLLAJ yang mampu mengakomodasi <i>human error</i> dan kerentanan tubuh manusia untuk memastikan kecelakaan LLAJ tidak mengakibatkan kematian dan luka berat	Formalisasi dan standarisasi proses penanganan kecelakaan LLAJ	5.2 Penyelenggaraan layanan gawat darurat terpadu	1.02.02.4.02 Penyediaan Layanan Kesehatan untuk UKP Rujukan, UKM dan UKM Rujukan Tingkat Daerah Provinsi
				5.2.6 Penyediaan layanan rumah sakit rujukan secara berjenjang (Regional, Nasional, dan Provinsi)	1.02.02.4.02.0031 Pengelolaan Pelayanan Rujukan dan Rujuk Balik melalui Sistem Rujukan Terintegrasi

2.4 Kebutuhan Regulasi dan Tatanan Kelembagaan

2.4.1 Kebutuhan Regulasi

Sesuai dengan amanat UU Nomor 22 tahun 2009 dan PP Nomor 37 Tahun 2017, setelah penerbitan Peraturan Presiden tentang RUNK LLAJ, diperlukan penerbitan RAK LLAJ di tingkat Kementerian/Lembaga, tingkat provinsi, kabupaten, dan kota. Kerangka dasar regulasi tersebut diharapkan menjadi dasar pelaksanaan dan kegiatan paska pelaksanaan. Beberapa Regulasi yang sudah diterbitkan dalam penyelenggaraan KLLAJ antara lain:

1. Peraturan Daerah Kalimantan Timur Nomor 13 Tahun 2012 tentang Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) Provinsi Kalimantan Timur;
2. Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Jalan Umum dan Jalan Khusus Untuk Kegiatan Pengangkutan Batubara dan Kelapa Sawit;
3. Peraturan Gubernur Kalimantan Timur 37 Tahun 2019 tentang Pedoman Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan;
4. Peraturan Gubernur Kalimantan Timur 20 Tahun 2020 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor Dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Sebelum Tahun 2020 Dan Insentif Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Untuk Transportasi Jalan;
5. Peraturan Gubernur Kalimantan Timur Nomor 14 Tahun 2022 tentang Pencabutan Atas Peraturan Gubernur Kalimantan Timur Nomor 45 Tahun 2017 Tentang Tarif Angkutan Penyebrangan Lintas Kariangau-Penajam Untuk Penumpang Kelas Ekonomi, Kendaraan Dan Alat-Alat Berat/Besar; dan
6. Keputusan Gubernur Nomor 551/K. 585/2022 tentang Pembentukan Tim Terpadu Penegakan Hukum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kendaraan Bermotor Umum Di Jalan Dalam Wilayah Provinsi Kalimantan Timur Peraturan Gubernur Kalimantan Timur No. 8 Tahun 2023 tentang Tarif Angkutan Penumpang Antar Kota Dalam Provinsi.

Untuk menindaklanjuti pelaksanaan RAK LLAJ, beberapa regulasi yang diperlukan dalam pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur antara lain:

1. Peraturan Gubernur tentang RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur;
2. Pengarusutamaan dan internalisasi RAK LLAJ dalam dokumen Perencanaan Daerah; dan
3. Aturan lainnya yang mendukung pelaksanaan program dan kegiatan dalam pelaksanaan KLLAJ ditingkat Provinsi.

2.4.2 Tataan Kelembagaan

Pelaksanaan KLLAJ akan direpresentasikan oleh 5 (lima) pilar keselamatan yang selanjutnya disebut Kelompok Kerja (Pokja) Pilar Keselamatan yaitu Bappeda, Dinas Pekerjaan Umum, Penataan Ruang, dan Perumahan Rakyat, Dinas Perhubungan, Kepolisian Daerah, dan Dinas Kesehatan Provinsi Kalimantan Timur. Hal ini juga melibatkan peran penting pihak pendukung seperti PT. Jasa Raharja, BPJN, BPTD, Dinas Pendidikan dan Kebudayaan, Perguruan Tinggi, Akademisi, Lembaga Swadaya Masyarakat, dan Pemerhati/Masyarakat Transportasi Indonesia hingga melibatkan peran Lembaga/Institusi Agama seperti Gereja, Klenteng/Vihara, Masjid, Pura, dan sebagainya.

Koordinasi dan sinergitas instansi yang terlibat dalam penyelenggaraan KLLAJ sangat diperlukan. Oleh karena itu, pemerintah membentuk Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (FLLAJ) sebagai salah satu kebijakan pemerintah untuk menciptakan sistem transportasi yang terpadu dan lancar yang termuat dalam Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menurut PP No. 37 Tahun 2011, Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (FLLAJ) adalah wahana koordinasi antarinstansi penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan.

Di Provinsi Kalimantan Timur, Forum LLAJ telah dibentuk berdasarkan Keputusan Gubernur Kalimantan Timur Nomor 551.1/K.4/2018 tentang Pembentukan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Kalimantan Timur. Adanya SK Gubernur memperkuat dan mengoptimalkan peran Forum LLAJ dalam menyinergikan tugas pokok dan fungsi dari setiap OPD/Instansi terkait KLLAJ, termasuk melakukan analisis permasalahan dan menentukan solusi, serta monitoring dan evaluasi secara rutin dalam penyelenggaraan KLLAJ serta edukasi dan sosialisasi perilaku masyarakat dalam berlalu lintas di Provinsi Kalimantan Timur.



Gambar 2. 18 Pelaksanaan Forum LLAJ Provinsi Kalimantan Timur

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur, 2024

Strategi yang dituju dalam penyelenggaraan KLLAJ salah satunya adalah meningkatkan koordinasi dan kolaborasi antara semua tingkatan pemerintahan dan stakeholders melalui mekanisme koordinasi yang terstruktur. Penyelenggaraan koordinasi dan kolaborasi kelembagaan KLLAJ yang efektif didukung oleh sistem informasi sebagai alat bantu pengambilan keputusan melalui transfer pengetahuan, pembangunan kapasitas, dan dukungan teknis untuk memperkuat implementasi kebijakan dan program keselamatan lalu lintas secara lokal dan memastikan bahwa kebijakan dan program keselamatan lalu lintas mencerminkan kebutuhan dan prioritas masyarakat. Penerapan prinsip orkestra dalam penyelenggaraan KLLAJ membutuhkan kelembagaan yang efektif untuk menjamin koordinasi di antara para pemangku kepentingan sebagai wujud implementasi kebijakan KLLAJ di daerah.

Bentuk kelembagaan RAK LLAJ di daerah yang akan dibentuk pada dasarnya merupakan replikasi dari sistem kelembagaan penyelenggaraan KLLAJ pada level nasional yaitu RUNK KLLAJ, dengan basis konsep

pendekatan 5 (lima) pilar Keselamatan. Konsep kelembagaan KLLAJ secara umum, dibentuk sebagai rumah koordinasi yang terdiri dari berbagai instansi terkait KLLAJ dimana Forum LLAJ sebagai wadaah koordinasi antar instanssi sehingga seluruh program yang dicanangkan dalam RAK LLAJ Provinsi dapat dilakukan bersama-sama dan berkelanjutan. Fungsi kelembagaan juga diperlukan untuk:

- a. Mengkoordinasikan seluruh kegiatan, memberikan dukungan perencanaan dan pendanaan yang baik untuk program-program dasar terciptanya KLLAJ berkelanjutan, serta program-program prioritas untuk menekan jumlah fatalitas dan trauma akibat kecelakaan LLAJ;
- b. Melakukan monitoring dan evaluasi dengan monetisasi keuntungan sosial dari penyelenggaraan RAK LLAJ serta berfungsi sebagai *repository* data, sehingga mampu merumuskan kegiatan berdasarkan fakta; dan
- c. Merumuskan mekanisme pendanaan KLLAJ yang berkelanjutan, regulasi yang sesuai dengan perkembangan teknologi keselamatan dan pembentukan organisasi yang tetap untuk menjalankan RAK LLAJ di masa mendatang.

Untuk pelaksanaan 5 (lima) pilar keselamatan tersebut, dibentuk Pokja Pilar keselamatan. Koordinasi untuk seluruh pokja pilar dalam perencanaan, pelaksanaan hingga monitoring dan evaluasi akan diselenggarakan dalam Forum LLAJ. Sebagai bentuk replikasi kelembagaan KLLAJ untuk Provinsi berdasar konsep pendekatan 5 (lima) pilar keselamatan, dapat diidentifikasi *Stakeholder* yang terlibat dalam penyelenggaraan Rencana Aksi Keselamatan LLAJ di di daerah yaitu:

Tabel 2. 42 Tabel Peran Kelembagaan RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur

No	Stakeholer	Uraian Tugas
1	Sekretariat Daerah	Pembina dan Pengarah penyelenggaraan RAK KLLAJ
		Menjamin terbitnya Peraturan Gubernur tentang RAK LLAJ Provinsi
		Pelaksanaan koordinasi dalam Forum LLAJ
2	Badan Perencanaan Pembangunan	Kelompok Kerja Pilar Ke-1 : Sistem yang Berkeselamatan
		Mewujudkan KLLAJ menjadi salah satu arus utama pembangunan daerah.
		RAK LLAJ menjadi bagian dari dokumen perencanaan pembangunan di daerah.
		Melaksanakan evaluasi dan pelaporan daerah di bidang perencanaan.

No	Stakeholder	Uraian Tugas
		Integrasi sistem informasi KLLAJ.
		Mengatur koordinasi antar instansi Pemda dalam perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis
3	Dinas Pekerjaan Umum, Penataan Ruang, dan Perumahan Rakyat	Kelompok Kerja Pilar 2: Jalan yang Berkeselamatan
		Menyusun rencana program/kegiatan terkait jalan yang berkeselamatan
		Melaksanakan audit dan inspeksi bidang jalan.
		Melaksanakan program/kegiatan pembangunan, perbaikan, dan pemeliharaan jalan
4	Dinas Perhubungan	Kelompok Kerja Pilar 3: Kendaraan yang Berkeselamatan
		Implementasi kebijakan KLLAJ daerah terkait dengan kelaikan kendaraan
		Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum (Otobus dan Logistik).
		Melaksanakan program/kegiatan MRL
		Melaksanakan audit dan inspeksi bidang KLLAJ
		Melaksanakan program/kegiatan pemenuhan perlengkapan jalan provinsi
		Pengelolaan Sistem data dan informasi KLLAJ
5	Kepolisian Daerah Kalimantan Timur	Kelompok Kerja 4: Pengguna Jalan yang Berkeselamatan
		Melaksanakan program sosialisasi dan edukasi KLLAJ
		Melaksanakan penegakan hukum dan ketertiban lalu lintas
		Penyediaan data dan informasi terkait laka lintas
6	Dinas Kesehatan	Kelompok Kerja Pilar 5: Penanganan Korban Kecelakaan
		Melaksanakan program/kegiatan penanganan kegawatdaruratan laka lintas.
		Pengembangan dan peningkatan sistem rujukan terpadu penanganan korban laka lintas.
		Melaksanakan program/kegiatan rehabilitasi korban kecelakaan.
		Mendorong peningkatan <i>response time</i> sarana fasyankes dalam penanganan korban laka lintas
7	Dinas Pendidikan dan Kebudayaan	Berkoordinasi dengan Kepolisian Daerah, PT. Jasa Raharja, dan Dinas Perhubungan terkait sosialisasi keselamatan lalu lintas bagi pelajar.
8	Akademi/Perguruan Tinggi	Kerja sama penelitian terkait KLLAJ
		Rekomendasi inovasi di bidang KLLAJ
9	PT. Jasa Raharja Kalimantan Timur	Memberikan jaminan sosial bagi korban laka lintas
		Melaksanakan program/kegiatan preventif untuk mengurangi laka lintas
10	Fasilitas Pelayanan Kesehatan	Melaksanakan pelayanan kesehatan berupa penanganan korban laka lintas
11	BPTD	Melaksanakan koordinasi terkait KLLAJ kewenangan pusat dalam pengawasan kendaraan bermotor dan perlengkapan jalan pada jalan nasional terhadap penanganan kewenangan daerah.

No	Stakeholer	Uraian Tugas
12	BPJN	Melaksanakan koordinasi keterkaitan keselamatan LLAJ yaitu terkait kewenangan pusat terhadap penanganan kewenangan daerah

Forum LLAJ di Provinsi Kalimantan Timur yang telah terbentuk menjadi komitmen awal dalam meningkatkan KLLAJ di daerah dengan mengakomodasi 5 (lima) pilar KLLAJ. Dengan terlaksananya kegiatan Forum LLAJ Provinsi Kalimantan Timur juga akan mengawal pelaksanaan dan evaluasi RAK LLAJ. Pelaksanaan kegiatan Forum LLAJ ini sangat ditentukan oleh dukungan kepala daerah baik secara regulasi, pendanaan dan koordinasi antar OPD/Instansi yg terlibat demi terwujudnya KLLAJ di daerah.

BAB III
RENCANA AKSI, INDIKATOR KERJA, TARGET KINERJA,
DAN RENCANA PENDANAAN

3.1 Rencana Aksi, Indikator Kerja, dan Target Kinerja

Rekomendasi program dan kegiatan dalam dokumen ini berdasarkan kewenangan pemerintah provinsi, namun dalam proses penyusunan RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur ditemukan permasalahan laka lantas dalam kurun 5 (lima) tahun terakhir pada jalan dan kewenangan di tingkat pusat dan kabupaten/kota, sehingga tidak terbatas dalam berkoordinasi dengan Pemerintah Pusat dan Kabupaten/Kota. Pada bab ini memuat tentang kegiatan yang mengakomodir aspek perencanaan, infrastruktur jalan, kendaraan, industri kendaraan, pengguna jalan, Pendidikan berlalu lintas, dan penanganan korban. Program dan kegiatan akan dituangkan secara detail dalam bentuk matriks program dan kegiatan. Matriks dalam Dokumen RAK LLAJ memuat:

- a. program, sebagai kegiatan dalam bentuk Upaya yang berisi satu atau lebih kegiatan dengan menggunakan sumber daya yang disediakan untuk mencapai hasil yang terukur sesuai dengan sasaran Pemerintah Daerah Provinsi;
- b. kegiatan adalah bagian dari program pada tahap aktivitas yang dilakukan sebagai bagian dari pencapaian sasaran Pemerintah Daerah Provinsi untuk menunjang program yang telah ditentukan, dan dapat dilaksanakan lebih dari satu instansi atau badan usaha, akademisi, dan masyarakat;
- c. indikator kinerja adalah alat ukur yang mengindikasikan keberhasilan pencapaian keluaran (*Output*) dari suatu kegiatan; dan
- d. target adalah hasil yang direncanakan akan dicapai dari setiap indikator kinerja dalam setiap tahun.

Sebagai tindak lanjut penyelenggaraan RAK LLAJ di Provinsi Kalimantan Timur, dirumuskan program dan kegiatan serta target kinerja berdasarkan pemetaan permasalahan, tantangan dan isu terkait (lihat Tabel 2.40). Selanjutnya, dilakukan proses harmonisasi antara muatan yang tertuang dalam lampiran Perpres Nomor 1 Tahun 2022 tentang RUNK LLAJ dan Kepmendagri 900.1.15.5-3406 Tahun 2024 tentang Hasil Verifikasi, Validasi,

dan Inventarisasi Pemutakhiran Klasifikasi, Kodefikasi dan Nomenklatur Perencanaan Pembangunan dan Keuangan Daerah sebagai acuan pelaksanaan program kegiatan pemerintah daerah (lihat Tabel 2.26). Program dan kegiatan RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2025-2029 dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 3. 1 Matriks Program dan Kegiatan RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2025-2029

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun Ke-					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Indikasi Pendanaan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024										
PILAR I SISTEM YANG BERKESELAMATAN											
1.2 Penguatan Koordinasi KLLAJ antar pemangku kepentingan 1.3 Penyempurnaan kebijakan dan regulasi KLLAJ terkait sistem yang berkeselamatan	5.01.03.1.01 Koordinasi Perencanaan Bidang Pemerintahan dan Pembangunan Manusia										
	5.01.03.1.01.0003 Pelaksanaan Monitoring dan Evaluasi penyusunan dokumen Perencanaan Pembangunan Perangkat Daerah bidang Pemerintahan	Jumlah laporan hasil sinkronisasi Renstra/Renja dengan RKPD/RPJMD pada bidang Pemerintahan	√					Bappeda	Dinas Bimatarung, Dishub, Polda, Dinkes	APBD	
	5.01.03.1.01.0004 Koordinasi Pelaksanaan Sinergitas dan Harmonisasi Perencanaan Pembangunan Daerah Bidang Pemerintahan	Jumlah laporan hasil sinkronisasi Renstra/Renja dengan RKPD	√					Bappeda	Dinas Bimatarung, Dishub, Polda, Dinkes	APBD	
	5.01.03.1.01.0005 Koordinasi penyusunan Dokumen Perencanaan Pembangunan daerah bidang Pembangunan manusia yang dikoordinir penyusunannya (RPJPD, RPJMD, dan RKPD)	Jumlah Dokumen perencanaan Pembangunan daerah bidang Pembangunan manusia yang dikoordinir penyusunannya (RPJPD, RPJMD, dan RKPD)	√					Bappeda	Dinas Bimatarung, Dishub, Polda, Dinkes	APBD	
1.3 Penyempurnaan kebijakan dan regulasi KLLAJ terkait sistem yang berkeselamatan	5.01.03.1.03 Koordinasi Perencanaan Bidang Infrastruktur dan Kewilayahan										
	5.01.03.1.03.0004 Koordinasi dan Pelaksanaan Sinergitas dan Harmonisasi Perencanaan Pembangunan Daerah Bidang Infrastruktur	Jumlah Laporan Hasil Sinkronisasi Renstra/Renja dengan RKPD/RPJMD pada bidang Infrastruktur	√	√	√	√	√	Bappeda	Dinas Bimatarung, Dishub, Polda, Dinkes	APBD	

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun Ke-					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Indikasi Pendanaan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024										
1.4.7 Pengembangan data dan sistem informasi geospasial LLAJ	5.01.03.1.03.0008 Koordinasi Pelaksanaan Sinergitas dan Harmonisasi Perencanaan Pembangunan Daerah Bidang Kewilayahan	Jumlah Laporan Hasil Sinkronisasi Renstra/Renja dengan RKPD/RPJMD pada bidang Kewilayahan	√	√	√	√	√	Bappeda	Dinas PUPR, Dishub, Polda, Dinkes	APBD	
	5.05.02.1.02 Penelitian dan Pengembangan Bidang Sosial dan Kependudukan										
1.4.9 Pengembangan sistem data kecederaan korban kecelakaan lalu lintas (<i>Surveillance Injury</i>) di fasilitas pelayanan kesehatan	5.05.02.1.02.0006 Penelitian dan Pengembangan Kesehatan	Jumlah dokumen hasil penelitian dan pengembangan kesehatan						Bappeda	Dinas Bimatarung, Dishub, Polda, Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja	APBD	
2.1 penyempurnaan regulasi KLLAJ terkait jalan yang berkeselamatan	5.05.02.1.03 Penelitain dan Pengembangan Bidang Ekonomi dan Pembangunan										
	5.05.02.1.03.0009 Penelitian dan Pengembangan Pekerjaan Umum	Jumlah dokumen hasil penelitian dan pengembangan pekerjaan umum						Bappeda	Dinas Bimatarung, Dishub, Polda, Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja	APBD	
1.4.3 Pengembangan sistem informasi terintegrasi pengujian dan operasional kendaraan bermotor 1.4.5 Diseminasi kondisi KLLAJ tahunan	5.05.02.1.03.0010 Penelitian dan Pengembangan Perhubungan	Jumlah dokumen penelitian dan pengembangan perhubungan						Bappeda	Dinas Bimatarung, Dishub, Polda, Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja	APBD	
1.5 Pengembangan Sistem Manajemen KLLAJ	5.05.02.1.04 Penelitian dan Pengembangan Bidang Teknologi dan Inovasi										
1.5.2 Pengembangan sistem riset kecelakaan	5.05.02.1.04.0003 Diseminasi Jenis, Prosedur dan Metode Penyelenggaraan	Jumlah Laporan hasil pelaksanaan diseminasi						Bappeda	Dinas Bimatarung, Dishub, Polda,		

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun Ke-					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Indikasi Pendanaan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024										
	Pemerintahan Daerah yang bersifat inovatif	jenis, prosedur dan metode penyelenggaraan pemerintahan daerah yang bersifat inovatif							Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja		
1.8 Pendanaan KLLAJ	5.01.02.1.01 Penyusunan Perencanaan dan Pendanaan										
1.8.1 Identifikasi kebutuhan dan sumber dana KLLAJ 1.8.3 Penyiapan regulasi, sistem, dan lembaga dana KLLAJ	5.01.02.1.01.0001 Analisis kondisi daerah, permasalahan, dan isu strategis Pembangunan daerah	Jumlah dokumen rancangan awal RPJMD/RKPD (sesuai kebutuhan jika RPJMD maka rancangan teknokratik)	√	√	√	√	√	Bappeda	Dinas Bimatarung, Dishub, Pold, Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja		
	5.01.02.1.01.0002 Koordinasi penelaahan dokumen perencanaan Pembangunan daerah dengan dokumen kebijakan lainnya	Jumlah telaahan dokumen perencanaan Pembangunan daerah	√	√	√	√	√	Bappeda	Dinas Bimatarung, Dishub, Pold, Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja		
	5.01.02.1.01.0004 Koordinasi pelaksanaan forum perangkat daerah/lintas perangkat daerah	Jumlah berita acara forum perangkat daerah/lintas perangkat daerah	√	√	√	√	√	Bappeda	Dinas Bimatarung, Dishub, Pold, Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja		
	5.01.02.1.01.0006 Koordinasi penyusunan dan penetapan dokumen perencanaan Pembangunan daerah provinsi	Jumlah dokumen perencanaan Pembangunan daerah provinsi yang ditetapkan (RPJPD/RPJMD/RKPD)	√	√	√	√	√	Bappeda	Dinas Bimatarung, Dishub, Pold, Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja		
	5.01.02.1.02 Analisis data dan informasi pemerintahan daerah bidang perencanaan pembangunan daerah										
	5.01.02.1.02.0003 Pembinaan dan pemanfaatan data dan informasi pemerintahan daerah bidang	Jumlah sumber daya manusia pemerintah kabupaten/kota yang dibina dalam	√	√	√	√	√	Bappeda	Diskominfo, Dinas Bimatarung, Dishub, Pold,		

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun Ke-					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Indikasi Pendanaan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024										
	perencanaan pemnangunan daerah kabupaten/kota	pemanfaatan data dan informasi pemerintahan daerah bidang perencanaan Pembangunan daerah							Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja		
PILAR 2 JALAN YANG BERKESELAMATAN											
2.1 penyempurnaan regulasi KLLAJ terkait jalan yang berkeselamatan 2.3 Pengawasan jalan yang berkeselamatan 2.5 Perbaikan Badan Jalan	1.03.10.1.01 Penyelenggaraan Jalan Provinsi										
2.3.1 Penyelenggaraan laik fungsi menuju jalan yang berkeselamatan 2.3.4 Monitoring dan Evaluasi jalan yang berkeselamatan	1.03.10.1.01.0028 Pemantauan dan evaluasi penyelenggaraan jalan/jembatan	Panjang Jalan Kewenangan Provinsi yang dipantau dan dievaluasi penyelenggarannya	√	√	√	√	√	Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang	Polda, Dishub	APBD	
2.5.1 Pelaksanaan perbaikan kerusakan lajur lalu lintas, antara lain: <i>Potholes, Cracking, Rutting, Stripping, Corrugation, Depression, Swell, Bleeding</i> 2.9.3 Penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan 2.9.4 Monitoring dan evaluasi penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan	1.03.10.1.01.0030 Rehabilitasi Jalan	Panjang Jalan yang Direhabilitasi	√	√	√	√	√	Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang		APBD	
2.5.1 Pelaksanaan perbaikan kerusakan lajur lalu lintas, antara lain:	1.03.10.1.01.0031 Rekonstruksi Jalan	Panjang jalan yang direkonstruksi						Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang		APBD	

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun Ke-					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Indikasi Pendanaan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024										
Potholes, Cracking, Rutting, Stripping, Corrugation, Depression, Swell, Bleeding											
2.5.1 Pelaksanaan perbaikan kerusakan lajur lalu lintas, antara lain: <i>Potholes, Cracking, Rutting, Stripping, Corrugation, Depression, Swell, Bleeding</i>	1.03.10.1.01.0033 Pemeliharaan Rutin Jalan	Panjang Jalan yang Dilakukan Pemeliharaan Secara Berkala	√	√	√	√	√	Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang		APBD	
2.2.4 Penerapan pemeringkatan di jalan provinsi dan kabupaten/kota	1.03.10.1.01.0035 Pelebaran jalan menambah jalur	Panjang Jalan Kewenangan Provinsi yang dipantau dan dievaluasi penyelenggarannya	√	√	√	√	√	Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang		APBD	
2.2.4 Penerapan pemeringkatan di jalan provinsi dan kabupaten/kota	1.03.10.1.01.0040 Pelebaran jalan menuju standar	Panjang Jalan yang dilebarkan menuju Standar	√	√	√	√	√	Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang		APBD	
2.1.1 Penyusunan dan penyempurnaan regulasi jalan yang berkeselamatan 2.1.2 Pengembangan regulasi penilaian jalan sesuai standar pemeringkatan jalan	1.03.10.1.01.0041 Penyusunan Rencana, Kebijakan, dan Strategi dan Teknis Pengembangan Jaringan Jalan serta Perencanaan Teknis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	Jumlah Dokumen Rencana, Kebijakan, Strategi dan Teknis Pengembangan Jaringan Jalan serta Perencanaan Teknis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan yang disusun						Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang		APBD	
2.3.1 Penyelenggaraan laik fungsi menuju jalan yang berkeselamatan	1.03.10.1.01.0043 Survey Kondisi Jalan/Jembatan	Panjang Jalan/Jembatan yang disurvei kondisinya	√	√	√	√	√	Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang		APBD	
2.6 Pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan dan perlengkapan jalan	1.03.10.1.01.0044 Pengelolaan Leger Jalan	Jumlah dokumen leger jalan yang dikelola						Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang		APBD	
PILAR 3 KENDARAAN YANG BERKESELAMATAN											

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun Ke-					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Indikasi Pendanaan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024										
Penyediaan prasarana bagi pejalan kaki dan pesepeda di jalan perkotaan											
2.6.1 Pelaksanaan pemenuhan persyaratan perlengkapan jalan (pemasangan dan perbaikan)	2.15.02.1.02.0002 Penyediaan Perlengkapan Jalan di Jalan Provinsi	Tersedianya Perlengkapan Jalan di Jalan Provinsi	√	√	√	√	√	Dinas Perhubungan	Dinas PUPR & PERA, BPJN, BPTD	APBD/APBN /CSR	
2.9.3 Penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan	2.15.02.1.02.0003 Rehabilitasi dan Pemeliharaan prasarana jalan	Terlaksananya Rehabilitasi dan Pemeliharaan Prasarana Jalan						Dinas Perhubungan	BPTD	Masuk di sub kegiatan diatas : 2.15.02.1.02.0002	
2.9.4 Monitoring dan evaluasi penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan	2.15.02.1.02.0004 Rehabilitasi dan Pemeliharaan perlengkapan jalan	Terlaksananya Rehabilitasi dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan		√	√	√	√	Dinas Perhubungan	BPTD	Masuk di sub kegiatan diatas : 2.15.02.1.02.0002	
	2.15.02.1.05 Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Provinsi										
	2.15.02.1.05.0007 Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan dalam rangka Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas		√	√	√	√	√	Dinas Perhubungan		APBD/APBN /CSR	
	2.15.02.1.05 Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Provinsi										
1.2.4 Perumusan kebijakan prioritas KLLAJ	2.15.02.1.05.0004 Pengawasan dan Pengendalian Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan untuk Jalan Provinsi	Jumlah Laporan Pengawasan dan Pengendalian Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan untuk Jalan Provinsi	√	√	√	√	√	Dinas Perhubungan	Dinas PUPR & PERA	APBD	
1.2 Penguatan koordinasi KLLAJ antar pemangku kepentingan	2.15.02.1.05.0005 Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk Jaringan Jalan Provinsi	Jumlah Laporan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk Jaringan Jalan Provinsi		√	√	√	√	Dinas Perhubungan	Bappeda, Dinas PUPR & PERA, Kepolisian Daerah, Dinkes,	Masuk di sub kegiatan diatas : 2.15.02.1.05.0004	

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun Ke-					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Indikasi Pendanaan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024										
Pengembangan Pendidikan Berlalu Lintas											
4.2.2 Fasilitasi pembentukan komunitas/kelompok masyarakat peduli keselamatan		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√	Kepolisian Daerah, Dinas Perhubungan	Badan Usaha, Organisasi Angkutan Darat, PT. Jasa Raharja	APBN	
4.2.3 Pengembangan infrastruktur dan instrumen pendidikan berlalu lintas (contoh: taman lalu lintas, pembuatan aplikasi permainan <i>online</i> yang dapat diunduh) Edukasi keselamatan berlalu lintas		Tersedianya infrastruktur dan instrumen pendidikan	√	√	√	√	√	Kepolisian Daerah	Dinas Pendidikan, PT. Jasa Raharja	APBN	
4.2.4 Pelajar Pelopor Keselamatan		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√	Dishub	Pokjar Keselamatan, Dishub Kab/Kota	APBD	
4.3 Kampanye dan Sosialisasi KLLAJ											
4.3.1 Kampanye Umum Keselamatan LLAJ		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√	Pokja Pilar	Badan Usaha, Organisasi Angkutan Darat, Jasa Raharja	APBN	
4.3.2 Kampanye KLLAJ di fasilitas Pendidikan (sekolah dan kampus)		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√	Polda	Dishub, Disdik, Jasa Raharja, Departemen Agama	APBN	
4.3.3 Kampanye cara berkendara yang berkeselamatan		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√	Polda	Dishub, Badan Usaha, Organisasi Angkutan Darat, Jasa Raharja	APBN	
4.3.4		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√	Polda	Dishub, Dinkominfo,	APBN	

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun Ke-					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Indikasi Pendanaan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024										
Sosialisasi peningkatan kesadaran masyarakat terhadap KLLAJ								Badan Usaha, Organisasi Angkutan Darat, Jasa Raharja			
4.3.5 Kampanye 7 (tujuh) faktor risiko utama (helm, sabuk keselamatan, speeding, penggunaan ponsel, mengemudi dalam keadaan mabuk, penggunaan truk untuk angkutan manusia dan melawan arah)		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√	Polda	Dishub, Dinkominfo, Badan Usaha, Organisasi Angkutan Darat, Jasa Raharja	APBN	
4.3.6 Kampanye perilaku hidup sehat di jalan bagi pengemudi kendaraan bermotor, pesepeda, dan pejalan kaki		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√	Dinas Kesehatan	Polda, Dishub, Dinkominfo, Badan Usaha, Organisasi Angkutan Darat, Jasa Raharja	APBN	
4.4 Integrasi Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan pencatatan data pelanggaran											
4.4.1 Penyelenggaraan dan penyempurnaan SIM Online dan Smart SIM (SIM elektronik)		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√	Polda		APBN	
4.4.2 Penerapan <i>Demerit Point System</i>		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√	Polda		APBN	
4.7 Pembinaan teknis pendidikan dan pelatihan mengemudi											
4.7.1 Pelaksanaan pelatihan SDM diklat mengemudi		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√	Polda	Dishub, Badan Usaha, Organisasi	APBN	

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun Ke-					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Indikasi Pendanaan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024										
									Angkutan Darat, BNSP		
4.7.2 Pelaksanaan sertifikasi SDM diklat mengemudi		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√	Polda	Dishub, Badan Usaha, Organisasi Angkutan Darat, BNSP	APBN	
4.8 Penyediaan dan penggunaan teknologi untuk informasi dan Penegakan hukum											
4.8.4 Pemenuhan SDM untuk melakukan penegakan hukum secara elektronik		Tersedianya SDM	√	√	√	√	√	Polda		APBN	
4.8.6 Penyelenggaraan penegakan hukum dan pemolisian berbasis elektronik		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√	Polda	Dishub	APBN	
4.8.7 Penyediaan sistem teknologi informasi untuk mendukung keamanan dan keselamatan berlalu lintas secara virtual	Pengadaan ETLE (<i>Elektronik Traffic Low Enforcement</i>)	Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√	Polda	Dinas Penanggung Jawab Pilar	APBN	
4.9 Pengendalian, Pengawasan, dan Penegakan Hukum bagi 7 (tujuh) Faktor Risiko											
4.9.2 Kepatuhan pengoperasian kendaraan bermotor bagi 7 faktor risiko		Persentase kepatuhan pengguna jalan	√	√	√	√	√	Polda	Dishub	APBN	
4.9.3 Kepatuhan pemasangan perlengkapan keselamatan pengemudi dan penumpang kendaraan		Persentase kepatuhan pengguna jalan	√	√	√	√	√	Polda	Dishub Provinsi, Dishub Kabupaten/Kota	APBN	

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun Ke-					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Indikasi Pendanaan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-3406 Tahun 2024										
Pengembangan sistem informasi komunikasi layanan gawat darurat	rujukan, UKM dan UKM rujukan Tingkat daerah provinsi										
5.3.1 Penetapan <i>one Access Code</i> 5.3.2 Pelaksanaan sosialisasi <i>One Access Code</i> sebagai bagian aturan penanganan kecelakaan yang diketahui dan dimanfaatkan oleh masyarakat	1.02.02.1.02.0023 Penyediaan dan pengelolaan Sistem Penanganan Gawat Darurat Terpadu (SPGDT)	Jumlah <i>Public Safety Center</i> (PSC 119) tersedia, terkelola dan terintegrasi dengan rumah sakit dalam satu Sistem Penanganan Gawat Darurat Terpadu (SPGDT)						Dinkes Provinsi	Dinkes Kabupaten/Kota, Fasyankes, Diskominfo	APBD	
5.1 Penyempurnaan Regulasi KLLAJ terkait penanganan korban kecelakaan	1.02.02.1.03 Penyelenggaraan Sistem Informasi Kesehatan Secara Terintegrasi										
5.1.1 Pengembangan sistem komunikasi dan layanan gawat darurat terpadu dan rumah sakit rujukan penanganan korban kecelakaan	1.02.02.1.03.0002 Pengelolaan Sistem Informasi Kesehatan	Jumlah Dokumen hasil pengelolaan sistem informasi kesehatan						Dinkes Provinsi	Dinkes Kabupaten/Kota, Fasyankes, Diskominfo	APBD	
5.2 Penyelenggaraan layanan gawat darurat terpadu	1.02.02.4.02 Penyediaan Layanan Kesehatan untuk UKP Rujukan, UKM dan UKM Rujukan Tingkat Daerah Provinsi										
5.2.6 Penyediaan layanan rumah sakit rujukan secara berjenjang (Regional, Nasional, dan Provinsi)	1.02.02.4.02.0031 Pengelolaan Pelayanan Rujukan dan Rujuk Balik melalui Sistem Rujukan Terintegrasi	Jumlah fasilitas pelayanan Kesehatan yang telah terdaftar serta aktif menggunakan SISRUITE untuk melakukan Rujukan dan Rujukan Balik						Dinas Kesehatan	Dinkes Kabupaten/Kota, Fasyankes, Diskominfo	APBD	

3.2 Rencana Pendanaan

Strategi yang dituju dalam penyelenggaraan KLLAJ salah satunya adalah 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.

Pelaksanaan program aksi keselamatan transportasi jalan yang komprehensif dan berkelanjutan memerlukan dukungan pendanaan. Dari pengalaman beberapa negara yang telah melaksanakan program aksi keselamatan transportasi jalan secara berkelanjutan, diperoleh bahwa kebutuhan dana guna pembiayaan program dapat berasal dari beberapa sumber, seperti anggaran pemerintah, pungutan pemakai jalan (impor, pembelian kendaraan, bahan bakar, jalan tol, dan lain-lain), pajak retribusi sumber-sumber lalu lintas (pajak kendaraan, pajak pembelian kendaraan, pajak bahan bakar, dan lain-lain), kontribusi pihak swasta (sponsor agen penjualan kendaraan, perusahaan minyak, perusahaan angkutan, dan lain-lain), asuransi kendaraan bermotor, serta denda pelanggaran (RUNK LLAJ, 2022). Beberapa sumber pendanaan bagi Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah yang diatur dalam UU 23 tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah sebagai berikut:

A. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD)

Pendanaan KLLAJ dalam APBD meliputi: Anggaran Pendapatan, Pendapatan Asli Daerah (PAD), Bagian Dana Perimbangan (Dana Bagi Hasil, Dana Alokasi Umum, Dana Alokasi Khusus), dan Pendapatan lain-lain yang sah (seperti Hibah, Dana Darurat, Dana Bagi Hasil Pajak dari Provinsi). Dalam kapasitasnya, pembiayaan dalam APBD untuk program tertentu memiliki keterbatasan, sehingga muncul *Gap* Pembiayaan, untuk memenuhi celah pembiayaan tersebut dapat dilakukan melalui Skema Pembiayaan Inovatif, Penjadwalan, dan berbasis Kelembagaan dan Regulasi melalui sumber pendanaan Non-APBD/N atau melalui KPBU sebagai alternatif pendanaan KLLAJ.

B. Pinjaman Daerah

Mengenai pembiayaan pembangunan daerah, pemerintah daerah dapat melakukan pinjaman daerah dengan mengacu pada UU Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah pasal 300 ayat (1); bahwa daerah dapat melakukan pinjaman yang bersumber dari pemerintah pusat, daerah lain, lembaga keuangan bank, lembaga keuangan bukan bank, dan Masyarakat. Pinjaman Daerah dapat digunakan untuk pembiayaan Pembangunan infrastruktur layanan publik. Selain pinjaman yang bersumber dari Domestik, Pasal 301 ayat (1) Daerah juga dapat melakukan pinjaman yang berasal dari penerusan pinjaman utang luar negeri dari Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang keuangan setelah memperoleh pertimbangan dari Menteri.

C. Obligasi Daerah

Selanjutnya pasal 300 Ayat (2) menyebutkan bahwa Kepala Daerah dengan persetujuan DPRD dapat menerbitkan Obligasi daerah untuk membiayai infrastruktur dan/atau investasi yang menghasilkan penerimaan daerah setelah memperoleh pertimbangan dari Menteri dan persetujuan dari Menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang keuangan. Persetujuan DPRD meliputi pinjaman jangka menengah dan jangka Panjang atau disebut sebagai Obligasi Daerah, yang berasal dari Masyarakat untuk membiayai proyek infrastruktur publik yang menghasilkan penerimaan APBD dan memberikan manfaat bagi Masyarakat.

D. Pembiayaan Investasi Non Anggaran (PINA)

Pembiayaan kreatif lain seperti Pembiayaan Investasi Non Anggaran (PINA) untuk pembiayaan proyek-proyek infrastruktur strategis nasional yang mempunyai nilai komersial. Untuk PINA, pertimbangan penentuan proyek prioritas harus diarahkan untuk mendukung pencapaian target prioritas Pembangunan, memiliki manfaat ekonomi dan sosial, serta memiliki kelayakan komersial dan memenuhi kriteria kesiapan pelaksanaan dan penerapan.

E. Dana Cadangan

Selain skema pendanaan diatas, daerah dapat membentuk dana Cadangan guna mendanai kebutuhan Pembangunan prasarana dan sarana daerah yang tidak dapat dibebankan dalam 1 (satu) tahun anggaran yang pembentukannya ditetapkan dengan Perda, yang bersumber dari penyisihan atas penerimaan daerah kecuali dari DAK, pinjaman daerah, dan penerimaan lain-lain yang penggunaannya dibatasi untuk pengeluaran tertentu.

F. Hibah

Merupakan bantuan berupa uang, barang, dan/atau jasa yang berasal dari pemerintah pusat, daerah yang lain, masyarakat, dan badan usaha dalam negeri atau luar negeri yang bertujuan untuk menunjang peningkatan penyelenggaraan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah.

Selain yang diatur dalam UU 23 tahun 2014, terdapat beberapa sumber pembiayaan alternatif yang dapat dipertimbangkan untuk mendanai penyelenggaraan KLLAJ daerah antara lain: 1) sumber dana dari APBN; 2) sumber dana dari Badan Usaha maupun masyarakat; 4) Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha. Adapun beberapa skema pembiayaan yang dapat dimanfaatkan oleh Pemerintah Daerah, antara lain:

A. Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU)

Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha yang selanjutnya disebut KPBU adalah kerja sama antara pemerintah dan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang Sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya badan usaha dengan memperhatikan pembagian risiko antara para pihak.

Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha *Availability Payment* (KPBU AP) adalah pembayaran secara berkala oleh Menteri/Kepala Lembaga kepada Badan Usaha Pelaksana atas tersedianya layanan infastruktur yang sesuai dengan kualitas dan/atau kriteria sebagaimana ditentukan dalam Perjanjian KPBU. Skema AP biasanya digunakan dalam

hal: Tidak ada pendapatan dari pengguna layanan/tidak ada pengguna akhir yang dapat dikenakan tarif, misalnya penyediaan infrastruktur yang digunakan oleh pemerintah untuk memberikan layanan publik, atau Potensi pendapatan tidak signifikan untuk menutup investasi badan usaha/proyek tidak layak secara finansial, atau Infrastruktur disediakan secara gratis kepada masyarakat, misalnya jalan non-tol.

Dasar Hukum PMK Nomor 260/PMK.08/2016 tentang Tata Cara Pembayaran Ketersediaan Layanan pada Proyek KPBU Permendagri Nomor 96 Tahun 2016 tentang Pembayaran Ketersediaan Layanan dalam rangka Kerja Sama Pemerintah Daerah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur di Daerah. Sebagai bentuk pembiayaan kreatif, KPBU yang merupakan kerja sama untuk Pembangunan infrastruktur ekonomi dan sosial. Beberapa KPBU sebagai bentuk dari dukungan Pemerintah seperti *Project Development Facility* (PDF), *Viability Gap Fund* (VGF), dan penjaminan infrastruktur.

Selain KPBU AP, terdapat KPBU BTO yang merupakan suatu bentuk kerjasama dalam KPBU dimana Badan Usaha membangun fasilitas publik, kemudian mentransfer kepemilikan fasilitas tersebut ke Pemerintah dan kemudian mengoperasikan fasilitas tersebut untuk jangka waktu tertentu. Bentuk kerja sama ini berbeda dengan BOT (*Build, Operate, Transfer*) dimana badan usaha membangun, mengoperasikan dan mentransfer kepemilikan fasilitas publik ke Pemerintah.

B. Pendanaan Swasta

Dalam Pendanaan Swasta dapat berupa; 1) Pensponsoran dalam bentuk MoU dan Perjanjian Kerja Sama; 2) Tanggung Jawab Sosial atau *Corporate Social Responsibility* (CSR), Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL); dan 3) Penerimaan Laba (Pungutan Laba).

C. Dana Pengguna Jalan

Pendanaan RAK LLAJ Provinsi dapat mengakses sumber pendanaan dari Masyarakat seperti: Dana Pengguna Jalan (*Mandatory Insurance* seperti Asuransi Kendaraan Bermotor, Asuransi Kesehatan, Asuransi Jiwa), dan Dana lain dari Pengguna Jalan (pungutan baru seperti Filantropi, Keagamaan (Zakat), E-TLE, Uji Petik dan Uji Kir).

Selain Masyarakat, unsur non-Pemerintah juga dapat dilibatkan dalam pendanaan seperti; Perusahaan Kendaraan, Operator, *Developer*, Perguruan Tinggi, NGO, lembaga masyarakat, perbankan, koperasi, dan lain lain. Pada dasarnya, filosofi pendanaan KLLAJ didasari oleh Prinsip Berkecukupan (terpenuhinya jumlah kebutuhan), Berkeadilan (terdistribusi secara merata sesuai prioritas), dan Berkelanjutan (diupayakan tersedia terus menerus).

BAB IV

PELAKSANAAN, PENGENDALIAN, EVALUASI, DAN PELAPORAN RAK LLAJ

4.1 Mekanisme Pelaksanaan dan Pengendalian

Pada bab sebelumnya telah disusun rencana aksi yang dijabarkan dalam program, kegiatan, indikasi pendanaan, dan sumber pendanaan yang akan dilaksanakan sebagai upaya tercapainya tujuan dan sasaran dalam penyusunan RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2025 – 2029. Dalam proses pelaksanaan dan pengendalian dapat memberikan masukan terhadap program kegiatan yang bersifat inovatif dan kreatif, sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik kondisi sosial ekonomi, budaya berlalu lintas, geografis maupun topografis Provinsi.

Pelaksanaan dan pengendalian program kegiatan dapat dilakukan secara terkoordinasi oleh pokja pilar yang dapat dibahas melalui Forum LLAJ Provinsi dengan menggunakan Manajemen KLLAJ. Forum LLAJ provinsi sebagai wahana untuk mensinergikan tugas pokok dan fungsi dari setiap OPD/instansi terkait KLLAJ dalam rangka menganalisis permasalahan dan solusi, serta meningkatkan kualitas pelayanan, dan bukan sebagai aparat penegak hukum.

Berdasarkan Perpres Nomor 1 Tahun 2022 tentang RUNK LLAJ, manajemen KLLAJ merupakan seluruh usaha pemangku kepentingan yang terorganisir dan terintegrasi untuk mewujudkan KLLAJ yang ditetapkan dalam RAK LLAJ Provinsi serta RAK LLAJ Kabupaten/Kota. Manajemen KLLAJ meliputi:

- a. pencapaian sasaran atau hasil yang diinginkan;
- b. pelaksanaan tindakan langsung secara sinergi; dan
- c. pemberian dukungan fungsi.

Pelaksanaan program dan kegiatan yang telah ditetapkan dalam RAK LLAJ Provinsi Kalimantan Timur yang dilakukan oleh pokja pilar dan pihak pendukung juga dapat melibatkan partisipasi badan usaha dan masyarakat. Pelaksanaan dan pengendalian bertujuan untuk mewujudkan konsistensi antara program dan kegiatan KLLAJ yang tertuang dalam RUNK LLAJ dengan penyelenggaraan RAK LLAJ Provinsi yang mengacu pada UU Nomor 23 tahun

2014 tentang Pemerintahan Daerah, serta kesesuaian antara capaian dengan indikator kinerja RAK LLAJ yang telah ditetapkan.

Tingkat keberhasilan dan efektivitas pada proses pelaksanaan dan pengendalian program kegiatan RAK LLAJ selama periode 5 (lima) tahun memerlukan dukungan administratif dari Sekretariat Daerah untuk kelancaran tugas Forum LLAJ Provinsi.

Proses pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ Provinsi meliputi pengendalian terhadap efektivitas kegiatan, serta capaian sasaran dan target. Sesuai dengan amanat Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2017, hal-hal yang perlu difokuskan dalam pelaksanaan dan pengendalian RAK LLAJ antara lain:

1. pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan provinsi paling sedikit dilakukan dengan cara:
 - a. melaksanakan pembangunan jalan
 - b. melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan;
 - c. melakukan uji laik fungsi jalan;
 - d. melaksanakan pemantauan dan penilaian kondisi jalan;
 - e. melakukan inspeksi jalan; dan
 - f. melakukan audit jalan
2. pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor provinsi paling sedikit melalui:
 - a. pengawasan pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor;
 - b. penerbitan kartu uji kendaraan bermotor;
 - c. penerbitan tanda uji kendaraan bermotor; dan
 - d. pelaksanaan akreditasi unit pengujian kendaraan bermotor.
3. pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi pengemudi kendaraan bermotor provinsi paling sedikit melalui pelaksanaan:
 - a. pengujian surat izin mengemudi;
 - b. pelaksanaan penerbitan surat izin mengemudi;
 - c. pelaksanaan pencabutan dan pemblokiran surat izin mengemudi; dan
 - d. pelaksanaan inspeksi, audit, dan pemantauan.
4. Penyediaan perlengkapan jalan di jalan provinsi

5. penegakan hukum ketentuan persyaratan keselamatan berlalu lintas provinsi paling sedikit dilakukan terhadap pelanggaran:
 - a. persyaratan keselamatan jalan;
 - b. tata cara berlalu lintas;
 - c. persyaratan mengemudi;
 - d. persyaratan teknis dan laik jalan;
 - e. tata cara muat; dan
 - f. pelaksanaan uji kendaraan bermotor
6. penanganan korban kecelakaan provinsi paling sedikit memuat:
 - a. pemberian pertolongan pertama pada korban kecelakaan di lokasi kejadian;
 - b. evakuasi korban dari lokasi kejadian ke pusat kesehatan masyarakat atau rumah sakit terdekat;
 - c. pengobatan korban;
 - d. perawatan korban;
 - e. rehabilitasi korban; dan
 - f. penjaminan biaya penanganan korban.

Dalam pelaksanaan dan pengendalian, tugas Tim Koordinasi di tingkat daerah dibantu oleh Pokja Pilar KLLAJ, susunan ketua dan anggota Pokja Pilar dapat disesuaikan dengan kebutuhan dan kondisi wilayah kewenangan masing-masing. Tim Koordinasi RAK LLAJ Provinsi terdiri atas:

- a. Ketua : Sekretaris Daerah Provinsi;
- b. Sekretaris : Kepala Dinas/Badan yang menyelenggarakan urusan pemerintah di bidang perencanaan dan pembangunan daerah; dan
- c. Anggota : Kepala OPD terkait Keselamatan LLAJ dan dapat melibatkan pelaku usaha, swasta, serta akademisi.

Pokja Pilar KLLAJ Provinsi terdiri atas:

- a. Pokja Pilar 1 Sistem yang Berkeselamatan
 - Ketua : Kepala OPD Bidang Perencanaan Pembangunan daerah Provinsi
 - Anggota : OPD terkait sistem yang berkeselamatan

b. Pokja Pilar 2 Jalan yang Berkeselamatan

- Ketua : Kepala OPD Bidang Jalan Daerah Provinsi
- Anggota : OPD terkait Jalan yang Berkeselamatan

c. Pokja Pilar 3 Kendaraan yang Berkeselamatan

- Ketua : Kepala OPD bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Provinsi
- Anggota : OPD terkait kendaraan yang berkeselamatan

d. Pokja Pilar 4 Pengguna Jalan yang Berkeselamatan

- Ketua : Direktur lalu Lintas Kepolisian Daerah
- Anggota : OPD terkait Pengguna Jalan yang Berkeselamatan

e. Pokja Pilar 5 Penanganan Korban Kecelakaan

- Ketua : Kepala OPD bidang Kesehatan Daerah Provinsi
- Anggota : OPD terkait Penanganan Korban Kecelakaan

Tim Koordinasi RAK LLAJ Provinsi bertugas:

1. Melaksanakan penyusunan Peraturan Gubernur tentang RAK LLAJ Provinsi untuk ditetapkan sebagai landasan hukum bagi penyelenggaraan RAK LLAJ Provinsi;
2. Mengintegrasikan rancangan RAK LLAJ Provinsi dari setiap Pokja Pilar;
3. Mengoordinasikan pelaksanaan dan pengendalian, serta evaluasi dan pelaporan RAK LLAJ Provinsi;
4. Melaksanakan koordinasi dan konsultasi dengan Penanggung Jawab Pilar dan Kementerian Dalam Negeri dalam penyusunan RAK LLAJ Provinsi;
5. Melaksanakan koordinasi dengan seluruh OPD terkait dan pihak pendukung dalam rangka pelaksanaan dan pengendalian kegiatan KLLAJ;
6. Sebagai pemrakarsa pada Forum LLAJ Provinsi dalam pelaksanaan dan pengendalian, serta evaluasi dan pelaporan RAK LLAJ Provinsi;
7. Menyampaikan laporan pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi kepada Penanggung Jawab Pilar;
8. Menyampaikan Peraturan Gubernur tentang RAK LLAJ Provinsi kepada Penanggung Jawab Pilar;

9. Memberikan masukan kepada Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota mengenai substansi penyusunan RAK LLAJ Kabupaten/Kota; dan
10. Melakukan sosialisasi RAK LLAJ Provinsi kepada seluruh pemangku kepentingan.

Tim Pokja Pilar KLLAJ bertugas:

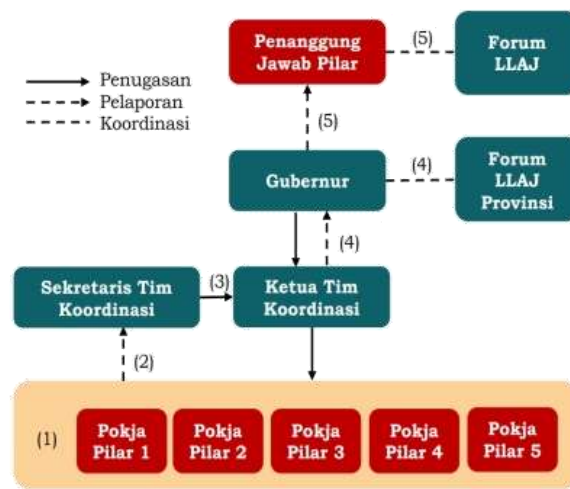
1. Bertanggung jawab terhadap kegiatan penyusunan RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota sesuai dengan bidang tugasnya;
2. Membuat jadwal dan rencana kerja kegiatan Pokja Pilar sesuai dengan bidang tugasnya;
3. Mengadakan rapat teknis sesuai dengan jadwal dan keperluan selama penyusunan RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota;
4. Mengidentifikasi perkembangan lingkungan strategis terkait KLLAJ dan upaya-upaya KLLAJ yang telah dilakukan dalam rangka penyusunan RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota;
5. Merumuskan ruang lingkup dan sasaran RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota sesuai dengan bidang tugasnya;
6. Menganalisis data dan informasi yang telah dikumpulkan untuk penyusunan RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota sesuai dengan bidang tugasnya;
7. Menyampaikan hasil analisis kondisi, sasaran Pokja Pilar serta program dan kegiatan kepada Tim Koordinasi RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota untuk integrasikan dengan hasil Pokja Pilar lainnya; dan
8. Melakukan sosialisasi RAK LLAJ Provinsi/Kabupaten/Kota dengan Tim Koordinasi kepada seluruh pemangku kepentingan.

4.2 Mekanisme Evaluasi & Pelaporan

Evaluasi adalah rangkaian kegiatan membandingkan realisasi masukan (*input*), keluaran (*output*), dan hasil (*outcome*) terhadap rencana dan standar untuk mengetahui tingkat keberhasilan yang meliputi kekurangan maupun kendala, menjadi masukan dalam perencanaan kebijakan, program dan kegiatan dalam pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi (*Permen PPN/Bappenas No.6 Tahun 2023*). Evaluasi dilakukan untuk memastikan sasaran pada

kegiatan-kegiatan yang telah direncanakan dapat berjalan secara efektif dan optimal.

Penyelenggaraan RAK LLAJ Provinsi dievaluasi oleh Pokja Pilar KLLAJ melalui Forum LLAJ Provinsi. Hasil evaluasi tersebut dilaporkan oleh ketua tim koordinasi ke gubernur, untuk selanjutnya dilaporkan kepada penanggung jawab pilar (dalam hal ini Kementerian PPN/Bappenas) dan akan dibahas dalam Forum LLAJ Nasional, dengan tembusan kepada kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan dalam negeri.



Gambar 4. 1 Alur Informasi Evaluasi dan Pelaporan untuk RAK LLAJ Provinsi

Sumber: Permen PPN/Bappenas No.6 Tahun 2023

Berdasarkan Gambar 4.1, alur informasi evaluasi dan pelaporan untuk RAK LLAJ Provinsi dijelaskan sebagai berikut:

1. Pokja Pilar melakukan evaluasi pelaksanaan dalam 3 (tiga) bulan sekali secara internal, yang kemudian akan dikolaborasi menjadi laporan tahunan pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi.
2. Pokja Pilar menyampaikan laporan pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi tahunan kepada Sekretaris Tim Koordinasi.
3. Sekretaris Tim Koordinasi selanjutnya akan mengolah dan menyampaikan hasilnya laporan pelaksanaan program RAK LLAJ Provinsi kepada Ketua Tim Koordinasi.
4. Hasil laporan yang telah diolah oleh Tim Koordinasi, untuk disampaikan kepada Gubernur dan dibahas dengan Pemerintah Daerah Provinsi dan Forum LLAJ Provinsi dalam rangka meminta masukan. Dalam

pelaksanaan Forum LLAJ Provinsi, Pemrakarsa dapat mengikutsertakan Badan Usaha, dan/atau Masyarakat.

5. Ketua Tim Koordinasi melalui Gubernur melaporkan hasil pembahasan evaluasi RAK LLAJ Provinsi dalam Forum LLAJ Provinsi kepada Penanggung Jawab Pilar dan akan dibahas dalam Forum LLAJ Nasional.
6. Penanggung Jawab Pilar dapat mempertimbangkan laporan tahunan evaluasi pelaksanaan RAK LLAJ Provinsi untuk menjadi masukan dalam menyusun laporan tahunan evaluasi pelaksanaan RUNK LLAJ.

Secara teknis, laporan tahunan evaluasi pelaksanaan RAK LLAJ provinsi disampaikan paling lambat pada akhir September tahun berikutnya. Laporan hasil evaluasi mencakup substansi dari penyelenggaraan KLLAJ yang meliputi sasaran, target dan realisasi kegiatan tahunan RAK LLAJ provinsi, yang berdampak pada penurunan fatalitas akibat laka lantas. Pelaporan hasil pelaksanaan RAK LLAJ berupa matriks yang dapat digunakan dalam mendokumentasikan hasil evaluasi pelaksanaan RAK LLAJ setiap tahun. Berikut matriks dalam proses evaluasi dan pelaksanaan program dan kegiatan KLLAJ:

Tabel 4. 1 Matriks Evaluasi dan Pelaksanaan dan Pencapaian RAK LLAJ

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun					Realisasi Tahun					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Ringkasan Kemajuan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-1317 Tahun 2023															
PILAR 1 - SISTEM YANG BERKESELAMATAN																
1.2 Penguatan Koordinasi KLLAJ antar pemangku kepentingan 1.3 Penyempurnaan kebijakan dan regulasi KLLAJ terkait sistem yang berkeselamatan	5.01.03.1.01 Koordinasi Perencanaan Bidang Pemerintahan dan Pembangunan Manusia															
	5.01.03.1.01.0003 Pelaksanaan Monitoring dan Evaluasi penyusunan dokumen Perencanaan Pembangunan Perangkat Daerah bidang Pemerintahan	Jumlah laporan hasil sinkronisasi Renstra/Renja dengan RKPD/RPJMD pada bidang Pemerintahan	√										Bappeda	Dinas PUPR & PERA, Dishub, Polda, Dinkes		APBD
	5.01.03.1.01.0004 Koordinasi Pelaksanaan Sinergitas dan Harmonisasi Perencanaan Pembangunan Daerah Bidang Pemerintahan	Jumlah laporan hasil sinkronisasi Renstra/Renja dengan RKPD	√										Bappeda	Dinas PUPR & PERA, Dishub, Polda, Dinkes		APBD
	5.01.03.1.01.0005 Koordinasi penyusunan Dokumen Perencanaan Pembangunan daerah bidang Pembangunan manusia (RPJPD, RPJMD, dan RKPD)	Jumlah Dokumen perencanaan Pembangunan daerah bidang Pembangunan manusia yang dikoordinir penyusunannya (RPJPD, RPJMD, dan RKPD)	√										Bappeda	Dinas PUPR & PERA, Dishub, Polda, Dinkes		APBD

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun					Realisasi Tahun					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Ringkasan Kemajuan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-1317 Tahun 2023															
1.3 Penyempurnaan kebijakan dan regulasi KLLAJ terkait sistem yang berkeselamatan	5.01.03.1.03 Koordinasi Perencanaan Bidang Infrastruktur dan Kewilayahan															
	5.01.03.1.03.0004 Koordinasi dan Pelaksanaan Sinergitas dan Harmonisasi Perencanaan Pembangunan Daerah Bidang Infrastruktur	Jumlah Laporan Hasil Sinkronisasi Renstra/Renja dengan RKPD/RPJMD pada bidang Infrastruktur	√	√	√	√	√						Bappeda	Dinas PUPR & PERA, Dishub, Polda, Dinkes		APBD
1.4.7 Pengembangan data dan sistem informasi geospasial LLAJ	5.01.03.1.03.0008 Koordinasi Pelaksanaan Sinergitas dan Harmonisasi Perencanaan Pembangunan Daerah Bidang Kewilayahan	Jumlah Laporan Hasil Sinkronisasi Renstra/Renja dengan RKPD/RPJMD pada bidang Kewilayahan	√	√	√	√	√						Bappeda	Dinas PUPR, Dishub, Polda, Dinkes		APBD
	5.05.02.1.02 Penelitian dan Pengembangan Bidang Sosial dan Kependudukan															
1.4.9 Pengembangan sistem data kecederaan korban kecelakaan lalu lintas (<i>Surveillance Injury</i>) di fasilitas pelayanan kesehatan	5.05.02.1.02.0006 Penelitian dan Pengembangan Kesehatan	Jumlah dokumen hasil penelitian dan pengembangan kesehatan											Bappeda	Dinas PUPR & PERA, Dishub, Polda, Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja		APBD
	5.05.02.1.03 Penelitain dan Pengembangan Bidang Ekonomi dan Pembangunan															
2.1 penyempurnaan regulasi KLLAJ terkait jalan yang berkeselamatan	5.05.02.1.03.0009 Penelitian dan Pengembangan Pekerjaan Umum	Jumlah dokumen hasil penelitian dan pengembangan pekerjaan umum											Bappeda	Dinas PUPR & PERA, Dishub, Polda, Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja		APBD

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun					Realisasi Tahun					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Ringkasan Kemajuan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-1317 Tahun 2023															
1.4.3 Pengembangan sistem informasi terintegrasi pengujian dan operasional kendaraan bermotor 1.4.5 Diseminasi kondisi KLLAJ tahunan	5.05.02.1.03.0010 Penelitian dan Pengembangan Perhubungan	Jumlah dokumen penelitian dan pengembangan perhubungan											Bappeda	Dinas PUPR & PERA, Dishub, Polda, Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja		APBD
1.5 Pengembangan Sistem Manajemen KLLAJ	5.05.02.1.04 Penelitian dan Pengembangan Bidang Teknologi dan Inovasi															
1.5.2 Pengembangan sistem riset kecelakaan	5.05.02.1.04.0003 Diseminasi Jenis, Prosedur dan Metode Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah yang bersifat inovatif	Jumlah Laporan hasil pelaksanaan diseminasi jenis, prosedur dan metode penyelenggaraan pemerintahan daerah yang bersifat inovatif											Bappeda	Dinas PUPR & PERA, Dishub, Polda, Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja		
1.8 Pendanaan KLLAJ	5.01.02.1.01 Penyusunan Perencanaan dan Pendanaan															
1.8.1 Identifikasi kebutuhan dan sumber dana KLLAJ	5.01.02.1.01.0001 Analisis kondisi daerah, permasalahan, dan isu strategis Pembangunan daerah	Jumlah dokumen rancangan awal RPJMD/RKPD (sesuai kebutuhan jika RPJMD maka rancangan teknokratik)	√	√	√	√	√						Bappeda	Dinas PUPR & PERA, Dishub, Polda, Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja		
	5.01.02.1.01.0002 Koordinasi penelaahan dokumen perencanaan Pembangunan daerah dengan dokumen kebijakan lainnya	Jumlah telaahan dokumen perencanaan Pembangunan daerah	√	√	√	√	√						Bappeda	Dinas PUPR & PERA, Dishub, Polda, Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja		
	5.01.02.1.01.0004 Koordinasi pelaksanaan forum perangkat	Jumlah berita acara forum perangkat	√	√	√	√	√						Bappeda	Dinas PUPR & PERA, Dishub, Polda, Dinkes,		

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun					Realisasi Tahun					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Ringkasan Kemajuan	Sumber Pendanaan	
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5					
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-1317 Tahun 2023																
	daerah/lintas perangkat daerah	daerah/lintas perangkat daerah													BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja		
1.8.3 Penyiapan regulasi, sistem, dan lembaga dana KLLAJ	5.01.02.1.01.0006 Koordinasi penyusunan dan penetapan dokumen perencanaan Pembangunan daerah provinsi	Jumlah dokumen perencanaan Pembangunan daerah provinsi yang ditetapkan (RPJPD/RPJMD/RK PD)	√	√	√	√	√							Bappeda	Dinas PUPR & PERA, Dishub, Polda, Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja		
	5.01.02.1.02 Analisis data dan informasi pemerintahan daerah bidang perencanaan pembangunan daerah																
	5.01.02.1.02.0003 Pembinaan dan pemanfaatan data dan informasi pemerintahan daerah bidang perencanaan pemnbangunan daerah kabupaten/kota	Jumlah sumber daya manusia pemerintah kabupaten/kota yang dibina dalam pemanfaatan data dan informasi pemerintahan daerah bidang perencanaan Pembangunan daerah	√	√	√	√	√							Bappeda	Diskominfo, Dinas PUPR & PERA, Dishub, Polda, Dinkes, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja		
PILAR 2- JALAN YANG BERKESELAMATAN																	
2.1 penyempurnaan regulasi KLLAJ terkait jalan yang berkeselamatan 2.3 Pengawasan jalan yang berkeselamatan 2.5 Perbaikan Badan Jalan	1.03.10.1.01 Penyelenggaraan Jalan Provinsi													Dinas PUPR & PERA	Polda, Dishub		

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun					Realisasi Tahun					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Ringkasan Kemajuan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-1317 Tahun 2023															
2.3.1 Penyelenggaraan laik fungsi menuju jalan yang berkeselamatan 2.3.4 Monitoring dan Evaluasi jalan yang berkeselamatan	1.03.10.1.01.0028 Pemantauan dan evaluasi penyelenggaraan jalan/jembatan	Panjang Jalan Kewenangan Provinsi yang dipantau dan dievaluasi penyelenggarannya	√	√	√	√	√							Dinas PUPR & PERA		APBD
2.5.1 Pelaksanaan perbaikan kerusakan lajur lalu lintas, antara lain: <i>Potholes, Cracking, Rutting, Stripping, Corrugation, Depression, Swell, Bleeding</i> 2.9.3 Penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan 2.9.4 Monitoring dan evaluasi penanganan lokasi dan daerah rawan kecelakaan	1.03.10.1.01.0030 Rehabilitasi Jalan	Panjang Jalan yang Direhabilitasi	√	√	√	√	√							Dinas PUPR & PERA		APBD
	1.03.10.1.01.0031 Rekonstruksi Jalan	Panjang jalan yang direkonstruksi												Dinas PUPR & PERA		APBD
2.5.1 Pelaksanaan perbaikan kerusakan lajur lalu lintas, antara lain: <i>Potholes, Cracking, Rutting, Stripping, Corrugation, Depression, Swell, Bleeding</i>	1.03.10.1.01.0033 Pemeliharaan Rutin Jalan	Panjang Jalan yang Dilakukan Pemeliharaan Secara Berkala	√	√	√	√	√							Dinas PUPR & PERA		APBD

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun					Realisasi Tahun					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Ringkasan Kemajuan	Sumber Pendanaan	
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5					
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-1317 Tahun 2023																
2.2.4 Penerapan pemeringkatan di jalan provinsi dan kabupaten/kota	1.03.10.1.01.0035 Pelebaran jalan menambah jalur	Panjang Jalan Kewenangan Provinsi yang dipantau dan dievaluasi penyelenggarannya	√	√	√	√	√							Dinas PUPR & PERA			APBD
2.2.4 Penerapan pemeringkatan di jalan provinsi dan kabupaten/kota	1.03.10.1.01.0040 Pelebaran jalan menuju standar	Panjang Jalan yang dilebarkan menuju Standar	√	√	√	√	√							Dinas PUPR & PERA			APBD
2.1.1 Penyusunan dan penyempurnaan regulasi jalan yang berkeselamatan 2.1.2 Pengembangan regulasi penilaian jalan sesuai standar pemeringkatan jalan	1.03.10.1.01.0041 Penyusunan Rencana, Kebijakan, dan Strategi dan Teknis Pengembangan Jaringan Jalan serta Perencanaan Teknis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan	Jumlah Dokumen Rencana, Kebijakan, Strategi dan Teknis Pengembangan Jaringan Jalan serta Perencanaan Teknis Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan yang disusun												Dinas PUPR & PERA			APBD
2.3.1 Penyelenggaraan laik fungsi menuju jalan yang berkeselamatan 2.6 Pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan dan perlengkapan jalan	1.03.10.1.01.0043 Survey Kondisi Jalan/Jembatan	Panjang Jalan/Jembatan yang disurvey kondisinya	√	√	√	√	√							Dinas PUPR & PERA			APBD
	1.03.10.1.01.0044 Pengelolaan Leger Jalan	Jumlah dokumen leger jalan yang dikelola												Dinas PUPR & PERA	Polda, Dishub		APBD
PILAR 3 - KENDARAAN YANG BERKESELAMATAN																	
1.1 Penyusunan, penetapan dan	2.15.02.1.01 Penetapan Rencana Induk Jaringan LLAJ Provinsi													-			

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun					Realisasi Tahun					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Ringkasan Kemajuan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-1317 Tahun 2023															
	Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Provinsi															
	2.15.02.1.05.0007 Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan dalam rangka Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas		√	√	√	√	√						Dinas Perhubungan			APBD/APBN /CSR
	2.15.02.1.05 Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Provinsi															
1.2.4 Perumusan kebijakan prioritas KLLAJ	2.15.02.1.05.0004 Pengawasan dan Pengendalian Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan untuk Jalan Provinsi	Jumlah Laporan Pengawasan dan Pengendalian Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan untuk Jalan Provinsi	√	√	√	√	√						Dinas Perhubungan	Dinas PUPR & PERA		APBD
1.2 Penguatan koordinasi KLLAJ antar pemangku kepentingan	2.15.02.1.05.0005 Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk Jaringan Jalan Provinsi	Jumlah Laporan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk Jaringan Jalan Provinsi		√	√	√	√						Dinas Perhubungan	Bappeda, Dinas PUPR & PERA, Kepolisian Daerah, Dinkes, Disdikbud, BPTD, BPJN, PT. Jasa Raharja, Asosiasi Angkutan Perguruan Tinggi, Akademisi, Komunitas, LSM, dan Institusi Agama		Masuk di sub kegiatan diatas : 2.15.02.1.05.0004

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun					Realisasi Tahun					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Ringkasan Kemajuan	Sumber Pendanaan	
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5					
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-1317 Tahun 2023																
	2.15.02.1.05.0007 Pengadaan dan Pemasangan Perlengkapan Jalan dalam rangka Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	Jumlah Perlengkapan Jalan dalam rangka Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas yang Dilaksanakan Pengadaan dan Pemasangan	√	√	√	√	√							Dinas Perhubungan	Kepolisian Daerah		APBD
2.12 Penyelenggaraan batas kecepatan kendaraan 3.2 Penyelenggaraan dan perbaikan prosedur uji tipe 3.3 penyelenggaraan dan perbaikan prosedur uji berkala	2.15.02.1.07 Audit dan Inspeksi Keselamatan LLAJ di Jalan																
	2.15.02.1.07.0004 Pelaksanaan Inspeksi, Audit dan pemantauan pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi Pengemudi Kendaraan Bermotor Provinsi	Jumlah Laporan Inspeksi, Audit dan pemantauan pemenuhan persyaratan penyelenggaraan	√	√	√	√	√							Dinas Perhubungan	Dishub Kabupaten/Kota		APBD
	2.15.02.1.07.0005 Pelaksanaan Inspeksi, Audit dan pemantauan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum	Jumlah laporan Inspeksi, Audit dan pemantauan sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum	√	√	√	√	√							Dinas Perhubungan	Dishub Kabupaten/Kota		APBD
2.12.2 Pemberlakuan pembatasan kecepatan kendaraan yang berkeselamatan 2.12.3	2.15.02.1.07.0006 Monitoring dan Evaluasi implementasi Batas Kecepatan	Jumlah Ruas jalan yang diidentifikasi dan dilakukan pengawasan terhadap implementasi batas kecepatan					√							Dinas Perhubungan	BPJN, Dishub Kabupaten/Kota		APBD

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun					Realisasi Tahun					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Ringkasan Kemajuan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-1317 Tahun 2023															
Monitoring dan evaluasi pelaksanaan pembatasan kecepatan kendaraan																
	2.15.02.1.07.0007 Pembangunan Rute Aman Sekolah (RASS)	Jumlah Kawasan pembangunan Rute Aman Sekolah yang terbangun			√	√	√						Dinas Perhubungan	Dishub Kabupaten/Kota		APBD
	2.15.02.1.07.0008 Monitoring dan Evaluasi Zona Selamat Sekolah (ZoSS)	Jumlah lokasi Zona Selamat Sekolah (ZoSS) yang diidentifikasi dan diawasi	√	√	√	√	√						Dinas Perhubungan	Dishub Kabupaten/Kota		APBD
	2.15.02.1.07.0009 Monitoring dan Evaluasi Rute Aman Sekolah (RASS)	Jumlah lokasi Rute Aman Sekolah (RASS) yang diidentifikasi dan diawasi					√						Dinas Perhubungan	Dishub Kabupaten/Kota		APBD
	2.15.02.1.07.0011 Pembangunan Zona Selamat Sekolah (ZoSS)	Jumlah terbangunnya Zona Selamat Sekolah (ZoSS)	√	√	√	√	√						Dinas Perhubungan	Dishub Kabupaten/Kota		APBD
3.2.2 Pelaksanaan uji tipe kendaraan bermotor dan penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor (berbahan bakar, Listrik, hibrida) 3.3.5 Pelaksanaan, monitoring dan evaluasi uji berkala	2.15.02.1.07.0015 Pelaksanaan pengawasan Uji Petik terhadap Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor Inspeksi, Audit dan Pemantauan Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor	Jumlah laporan uji petik terhadap Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor	√	√	√	√	√						Dinas Perhubungan	Dishub Kabupaten/Kota		APBD

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun					Realisasi Tahun					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Ringkasan Kemajuan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-1317 Tahun 2023															
3.4 Penyelenggaraan sistem informasi pengujian kendaraan bermotor	2.15.02.3.16 Penyediaan Prasarana Transportasi Jalan												Dinas Perhubungan			
3.4.2 Pengintegrasian sistem informasi pengujian kendaraan bermotor antar pemangku kepentingan KLLAJ	2.15.02.3.16.0001 Penyediaan Prasarana Transportasi terminal, fasilitas pendukung dan integrasi moda	Jumlah Prasarana Transportasi Terminal, Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda yang tersedia	√	√	√	√	√						Dinas Perhubungan	Dishub Kab/Kota		APBD
PILAR 4 - PENGGUNA JALAN YANG BERKESELAMATAN																
4.2 Pengembangan Pendidikan Berlalu Lintas																
4.2.2 Fasilitasi pembentukan komunitas/kelompok masyarakat peduli keselamatan		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√						Kepolisian Daerah, Dinas Perhubungan	Badan Usaha, Organisasi Angkutan Darat. PT. Jasa Raharja		APBN
4.2.3 Pengembangan infrastruktur dan instrumen pendidikan berlalu lintas (contoh: taman lalu lintas, pembuatan aplikasi permainan <i>online</i> yang dapat diunduh) Edukasi keselamatan berlalu lintas		Tersedianya infrastruktur dan instrumen pendidikan	√	√	√	√	√						Kepolisian Daerah	Dinas Pendidikan, PT. Jasa Raharja		APBN
4.2.4 Pelajar Pelopor Keselamatan		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√						Dishub	Pokjar Keselamatan, Dishub Kab/Kota		APBD

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun					Realisasi Tahun					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Ringkasan Kemajuan	Sumber Pendanaan	
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5					
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-1317 Tahun 2023																
4.3 Kampanye dan Sosialisasi KLLAJ																	
4.3.1 Kampanye Umum Keselamatan LLAJ		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√							Pokja Pilar	Badan Usaha, Organisasi Angkutan Darat, Jasa Raharja		APBN
4.3.2 Kampanye KLLAJ di fasilitas Pendidikan (sekolah dan kampus)		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√							Polda	Dishub, Disdik, Jasa Raharja, Departemen Agama		APBN
4.3.3 Kampanye cara berkendara yang berkeselamatan		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√							Polda	Dishub, Badan Usaha, Organisasi Angkutan Darat, Jasa Raharja		APBN
4.3.4 Sosialisasi peningkatan kesadaran masyarakat terhadap KLLAJ		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√							Polda	Dishub, Dinkominfo, Badan Usaha, Organisasi Angkutan Darat, Jasa Raharja		APBN
4.3.5 Kampanye 7 (tujuh) faktor risiko utama (helm, sabuk keselamatan, speeding, penggunaan ponsel, mengemudi dalam keadaan mabuk, penggunaan truk untuk angkutan manusia dan melawan arah)		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√							Polda	Dishub, Dinkominfo, Badan Usaha, Organisasi Angkutan Darat, Jasa Raharja		APBN
4.3.6 Kampanye perilaku hidup sehat di jalan		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√							Dinas Kesehatan	Polda, Dishub, Dinkominfo, Badan Usaha,		APBN

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun					Realisasi Tahun					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Ringkasan Kemajuan	Sumber Pendanaan	
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5					
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-1317 Tahun 2023																
bagi pengemudi kendaraan bermotor, pesepeda, dan pejalan kaki														Organisasi Angkutan Darat, Jasa Raharja			
4.4 Integrasi Surat Izin Mengemudi (SIM) dengan pencatatan data pelanggaran																	
4.4.1 Penyelenggaraan dan penyempurnaan SIM <i>Online</i> dan Smart SIM (SIM elektronik)		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√							Polda			APBN
4.4.2 Penerapan <i>Demerit Point System</i>		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√							Polda			APBN
4.7 Pembinaan teknis pendidikan dan pelatihan mengemudi																	
4.7.1 Pelaksanaan pelatihan SDM diklat mengemudi		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√							Polda	Dishub, Badan Usaha, Organisasi Angkutan Darat, BNSP		APBN
4.7.2 Pelaksanaan sertifikasi SDM diklat mengemudi		Terselenggaranya kegiatan	√	√	√	√	√							Polda	Dishub, Badan Usaha, Organisasi Angkutan Darat, BNSP		APBN
4.8 Penyediaan dan penggunaan teknologi untuk informasi dan Penegakan hukum																	
4.8.4 Pemenuhan SDM untuk melakukan		Tersedianya SDM	√	√	√	√	√							Polda			APBN

Program Dan Rincian Kegiatan		Indikator	Target Tahun					Realisasi Tahun					OPD Penanggung Jawab	OPD/Pihak Pendukung	Ringkasan Kemajuan	Sumber Pendanaan
			1	2	3	4	5	1	2	3	4	5				
Perpres 1 tahun 2022 tentang RUNK LLAJ	Kepmendagri Nomor 900.1.15.5-1317 Tahun 2023															
	rujukan Tingkat daerah provinsi															
5.3.1 Penetapan <i>one Access Code</i> 5.3.2 Pelaksanaan sosialisasi <i>One Access Code</i> sebagai bagian aturan penanganan kecelakaan yang diketahui dan dimanfaatkan oleh masyarakat	1.02.02.1.02.0023 Penyediaan dan pengelolaan Sistem Penanganan Gawat Darurat Terpadu (SPGDT)	Jumlah <i>Public Safety Center</i> (PSC 119) tersedia, terkelola dan terintegrasi dengan rumah sakit dalam satu Sistem Penanganan Gawat Darurat Terpadu (SPGDT)											Dinkes Provinsi	Dinkes Kabupaten/Kota, Fasyankes, Diskominfo		APBD
5.1 Penyempurnaan Regulasi KLLAJ terkait penanganan korban kecelakaan	1.02.02.1.03 Penyelenggaraan Sistem Informasi Kesehatan Secara Terintegrasi															
5.1.1 Pengembangan sistem komunikasi dan layanan gawat darurat terpadu dan rumah sakit rujukan penanganan korban kecelakaan	1.02.02.1.03.0002 Pengelolaan Sistem Informasi Kesehatan	Jumlah Dokumen hasil pengelolaan sistem informasi kesehatan											Dinkes Provinsi	Dinkes Kabupaten/Kota, Fasyankes, Diskominfo		APBD
5.2 Penyelenggaraan layanan gawat darurat terpadu	1.02.02.4.02 Penyediaan Layanan Kesehatan untuk UKP Rujukan, UKM dan UKM Rujukan Tingkat Daerah Provinsi															
5.2.6 Penyediaan layanan rumah sakit rujukan secara berjenjang (Regional, Nasional, dan Provinsi)	1.02.02.4.02.0031 Pengelolaan Pelayanan Rujukan dan Rujuk Balik melalui Sistem Rujukan Terintegrasi	Jumlah fasilitas pelayanan Kesehatan yang telah terdaftar serta aktif menggunakan SISRUTE untuk											Dinas Kesehatan	Dinkes Kabupaten/Kota, Fasyankes, Diskominfo		APBD

BAB V

PENUTUP

Keberhasilan penyelenggaraan KLLAJ merupakan upaya seluruh stakeholders terkait, baik di tingkat pusat maupun di daerah. Dalam rangka meningkatkan KLLAJ sekaligus menurunkan angka fatalitas kecelakaan di Indonesia dibutuhkan koordinasi multisektor dan tidak hanya menjadi tanggung jawab salah satu instansi. Oleh karena itu keberadaan RAK LLAJ menjadi strategis sebagai pedoman dalam penyelenggaraan KLLAJ.

Dokumen Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RAK LLAJ) Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2025-2029 ini disusun sebagai pedoman dalam penyelenggaraan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan (KLLAJ) di Provinsi Kalimantan Timur. Berdasarkan analisis yang dilakukan dalam dokumen ini, terdapat beberapa hal penting yang perlu menjadi perhatian, yaitu sebagai berikut:

1. Penguatan Koordinasi Antar Instansi

Koordinasi antara Bappeda, Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang, Dinas Perhubungan, Kepolisian, Dinas Kesehatan, serta instansi terkait lainnya sangat penting dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas. Koordinasi yang kuat akan mempercepat penanganan lokasi rawan kecelakaan dan pelaksanaan program keselamatan. Forum LLAJ perlu terus diintensifkan untuk memastikan bahwa semua pemangku kepentingan berperan aktif dalam pelaksanaan RAK LLAJ.

2. Peningkatan Infrastruktur dan Pemeliharaan Jalan

Kualitas infrastruktur jalan di Provinsi Kalimantan Timur perlu ditingkatkan, terutama pada ruas jalan yang masih belum memenuhi standar lebar jalan minimal dan kondisi jalan yang rusak. Selain itu, pemeliharaan rutin sangat diperlukan untuk menjaga kemantapan jalan, terutama di daerah rawan kecelakaan (*black spot*) dan hambatan lalu lintas (*trouble spot*).

3. Penambahan dan Pemeliharaan Perlengkapan Jalan

Perlengkapan jalan untuk mendukung keselamatan harus dipasang dengan jumlah yang mencukupi, terutama di lokasi rawan kecelakaan.

Pemeliharaan berkala juga diperlukan untuk memastikan perlengkapan jalan berfungsi dengan baik.

4. Penindakan dan Pengendalian Kendaraan ODOL

Penindakan terhadap kendaraan *Over Dimension Over Loading* (ODOL) harus terus diperkuat melalui penambahan fasilitas jembatan timbang di beberapa wilayah yang belum tersedia jembatan timbang. Kendaraan bermuatan lebih memberikan dampak besar terhadap kerusakan infrastruktur dan meningkatnya angka kecelakaan.

5. Kampanye Keselamatan dan Edukasi Masyarakat

Edukasi dan kampanye mengenai keselamatan berlalu lintas perlu terus ditingkatkan terutama pada daerah-daerah yang memiliki tingkat kecelakaan tinggi. Masyarakat sebagai pengguna jalan, perlu diberikan pemahaman yang lebih baik tentang pentingnya tertib berlalu lintas guna mengurangi angka kecelakaan. Kerja sama antara pemerintah, sekolah, dan masyarakat dalam penyelenggaraan program edukasi akan membantu menciptakan kesadaran akan keselamatan di jalan.

6. Pembentukan, Pembinaan, dan Pengawasan Unit PSC 119 pada Kabupaten/Kota

Pemerintah Provinsi Kalimantan Utara hendaknya diharapkan mendorong pembentukan Unit PSC 119 di seluruh kabupaten/kota. Adanya unit PSC 119 pada masing-masing kabupaten/kota untuk merespon situasi kegawatdaruratan, salah satunya laka lintas, dimana korban yang terlibat laka lintas dan mengalami cedera, fraktur, dan perlukaan akibat benturan laka lintas dapat ditangani dengan personal dan peralatan medik yang memadai.

Pentingnya monitoring dan evaluasi berkala juga menjadi salah satu fokus utama dalam RAK LLAJ ini. Pelaksanaan RAK LLAJ akan dievaluasi secara rutin untuk memastikan bahwa setiap langkah yang diambil sesuai dengan target yang telah ditetapkan dan dapat disesuaikan dengan kondisi terbaru. Pelaksanaan RAK LLAJ memerlukan komitmen kuat dari seluruh pemangku kepentingan, serta dukungan pembiayaan yang berkesinambungan.

Dokumen ini menjadi dasar dalam penyelenggaraan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Provinsi Kalimantan Timur. Implementasi yang

