

PENGEMBANGAN SISTEM INFORMASI KECELAKAAN MELALUI UPAYA KESELAMATAN JALAN SEBAGAI IMPLEMENTASI EFISIENSI MANAJEMEN LALU LINTAS

Dewa Ayu Nyoman Sriastuti ¹⁾ dan A.A. Rai Asmani K. ¹⁾

1) Jurusan Teknik Sipil, Universitas Warmadewa, Denpasar, Bali

dwayusriastuti@gmail.com

ABSTRACT

Increased welfare will increase community mobility, which in turn will require traffic and transportation services with a high level of safety, security, savings, smoothness and comfort. On the other hand, the increased mobility of the people turned out to have a negative impact because of the unpreparedness of social values and behaviors reflected in the form of traffic discipline, so that technological advances that were too fast, especially motorized vehicle technology, had an impact on the increase in traffic accidents that endanger life safety. The rapid growth of motorized vehicle voters in recent years, combine with the relatively young population and the variety of types of vehicles has resulted in worsening accident problems. Many of these victims get injuries that will result in lifelong disabilities and will financially burden their families and the community. To be effective, the road safety intervention approach needs to be taken in three different stages, namely raising awareness, priority road safety action plans and five-year programs for road safety. Road safety is a multidimensional social problem involving many government agencies so that the state must play a leading role in initiating, organizing, and coordinating nationally in combating road safety problems in his country. In solving road safety and accident problems, traffic management is an important factor. For this reason, it is important to develop a road safety and accident information system as an implementation of the traffic management itself. One of the objectives of traffic management implemented in the development of road safety and accident information systems is how to improve the level of safety, security, order and smoothness of the users that are acceptable to all parties.

Keyword: traffic accidents, road safety, traffic management

ABSTRAK

Peningkatan kesejahteraan akan peningkatan mobilitas masyarakat, ayang pada gilirannya akan menuntut pelayanan lalu lintas dan angkutan dengan tingkat keselamatan, keamanan, kecemasan, kelancaran dan kenyamanan yang tinggi. Di sisi lain peningkatan mobilitas masyarakat tersebut ternyata membawa dampak negatif karena tidak siapnya tata nilai dan perilaku sosial yang dicerminkan dalam wujud disiplin berlalu lintas, sehingga kemajuan teknologi yang terlalu cepat khususnya teknologi kendaraan bermotor, membawa dampak pada meningkatnya kecelakaan lalu lintas yang membahayakan keselamatan jiwa. Pesatnya pertumbuhan pemilikan kendaraan bermotor dalam tahun-tahun terakhir, dikombinasikan pula dengan penduduk dengan usia yang relatif muda dan beragamnya jenis kendaraan telah mengakibatkan masalah kecelakaan yang kian memburuk. Banyak dari para korban ini mendapatkan luka-luka yang akan mengakibatkan cacat seumur hidup dan secara finansial akan membebani keluarga mereka dan masyarakat. Untuk mengefektifkan, pendekatan intervensi keselamatan jalan perlu diambil dalam tiga tahapan yang berbeda yaitu membangkitkan kepedulian, rencana aksi keselamatan jalan prioritas dan program lima tahun untuk keselamatan jalan. Keselamatan jalan merupakan masalah sosial yang multidimensional yang melibatkan banyak instansi pemerintah sehingga negara harus memegang peran utama dalam memprakarsai, mengorganisasi, dan mengkoordinasi secara nasional dalam memerangi masalah keselamatan jalan dinegaranya. Didalam memecahkan masalah keselamatan dan kecelakaan jalan, manajemen lalu lintas menjadi faktor penting. Untuk itu sangatlah penting untuk mengembangkan sistem informasi keselamatan dan kecelakaan jalan sebagai implementasi dari manajemen lalu lintas itu sendiri. Salah satu tujuan manajemen lalu lintas yang diimplementasikan dalam pengembangan sistem informasi keselamatan dan kecelakaan jalan adalah bagaimana meningkatkan tingkat keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran pengguna yang dapat diterima semua pihak.

Kata kunci: kecelakaan lalulintas, keselamatan jalan, manajemen lalulintas

1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Peningkatan kesejahteraan akan peningkatan mobilitas masyarakat,ayang pada gilirannya akan menuntut pelayanan lalu lintas dan angkutan dengan tingkat keselamatan, keamanan, keceamatan, kelancaran dan kenyamanan yang tinggi. Di sisi lain peningkatan mobilitas masyarakat tersebut ternyata membawa dampak negatif karena tidak siapnya tata nilai dan prilaku sosial yang dicerminkan dalam wujud disiplin berlalu lintas, sehingga kemajuan teknologi yang terlalu cepat khususnya teknologi kendaraan bermotor, membawa dampak pada meningkatnya kecelakaan lalu lintas yang membahayakan keselamatan jiwa. Pesatnya pertumbuhan pemilikan kendaraan bermotor dalam tahun-tahun terakhir, dikombinasikan pula dengan penduduk dengan usia yang relatif muda dan beragamnya jenis kendaraan telah mengakibatkan masalah kecelakaan yang kian memburuk. Banyak dari para korban ini mendapatkan luka-luka yang akan mengakibatkan cacat seumur hidup dan secara finansial akan membebani keluarga mereka dan masyarakat. Kecelakaan lalu lintas telah menimbulkan kerugian bagi negara-negara berkembang khususnya di kawasan Asia Pasifik sebesar kira-kira 20

miliar dolar Amerika setiap tahunnya dan ini akan berlangsung terus menerus dari tahun ke tahun. Tingkat pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang pesat akan menyebabkan jumlah kendaraan naik dua kali lipat dalam lima tahun, hal ini akan menimbulkan lebih banyak masalah. Selain itu, menurut kecendrungan pada saat ini, setiap tahun dalam dekade mendatang mungkin akan terjadi 450000 kematian dan 7 sampai 8 juta orang luka-luka atau cacat bila tidak dilakukan tindakan-tindakan yang tepat. Yang lebih mengkhawatirkan adalah bahwa disebagian besar negara yang sedang berkembang banyak kecelakaan lalu lintas yang tidak dilaporkan sehingga angka sebenarnya, dapat lebih tinggi lagi. Tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas di negara-negara sedang berkembang sudah mencapai 20 sampai 70 kali sama tinggi dengan tingkat ekuivalen di negara-negara industri. Lagi pula indeks fatalitas (Prosentase yang meninggal terhadap total korban) tinggi. Hal ini sebagian besar disebabkan oleh tidak akuratnya dan tidak dicantumkan data, tetapi dapat juga disebabkan oleh tidak adanya pengobatan dan perawatan yang memadai bagi mereka yang luka-luka dalam kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas menyebabkan lebih banyak kematian daripada penyakit

yang sering dianggap sebagai masalah utama di negara-negara berkembang. Pengalaman di negara-negara industri dan berkembang memperlihatkan bahwa peningkatan keselamatan jalan hanya dapat dicapai dengan cara menangani semua bidang yang mempengaruhi keselamatan jalan. Hal ini sangat baik bila dilakukan dalam sebuah rencana keselamatan jalan yang komprehensif dan terkoordinasi. Pada setiap negara baik di negara-negara industri maupun di negara-negara yang sedang berkembang berada pada tahapan pengembangan yang berbeda berkenaan dengan tingkat kepedulian dan kegiatan keselamatan jalan. Untuk mengefektifkan, pendekatan intervensi keselamatan jalan perlu diambil dalam tiga tahapan yang berbeda yaitu membangkitkan kepedulian, rencana aksi keselamatan jalan prioritas dan program lima tahun untuk keselamatan jalan. Keselamatan jalan merupakan masalah sosial yang multidimensional yang melibatkan banyak instansi pemerintah sehingga negara harus memegang peran utama dalam memprakarsai, mengorganisasi, dan mengkoordinasi secara nasional dalam memerangi masalah keselamatan jalan dinegaranya. Didalam memecahkan masalah keselamatan dan kecelakaan jalan, manajemen lalu lintas menjadi faktor

penting. Untuk itu sangatlah penting untuk mengembangkan sistem informasi keselamatan dan kecelakaan jalan sebagai implementasi dari manajemen lalu lintas itu sendiri. Salah satu tujuan manajemen lalu lintas yang diimplementasikan dalam pengembangan sistem informasi keselamatan dan kecelakaan jalan adalah bagaimana meningkatkan tingkat keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran pengguna yang dapat diterima semua pihak.

1.2 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengembangan sistem informasi kecelakaan melalui upaya-upaya keselamatan sebagai implementasi dari efisiensi manajemen lalu lintas.

1.3 Manfaat Penulisan

Dari hasil penulisan ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara umum dan khusus sebagai berikut :

1. Manfaat secara khusus:
Penulisan ini sebagai dasar masukan dalam penyusunan pedoman pengembangan sistem informasi keselamatan dan kecelakaan jalan sebagai implementasi dari efisiensi manajemen lalu lintas.

2. Manfaat secara umum adalah memberikan suatu usulan dan masukan sebagai dasar dalam rancangan jalan yang aman di dalam upaya mengurangi biaya perbaikan jalan secara menyeluruh dan sebagai input bagi pengambil kebijakan dalam mengambil keputusan terhadap rencana tata bangunan dan lingkungan.

2 KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kecelakaan Lalu Lintas

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 tentang sarana dan prasarana lalu lintas jalan, Pada Bab XI, Pasal 93 ayat (1), menyatakan bahwa kecelakaan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, yang mengakibatkan korban manusia atau harta benda. Pada ayat (2) dinyatakan bahwa korban kecelakaan lalu lintas sebagai mana dinyatakan pada ayat (1) dapat berupa: korban mati, korban luka berat, dan korban luka ringan. Pada ayat (3) korban mati sebagaimana dimaksud pada ayat (2) adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut.

Hobbs, F.D (1997), menyatakan terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas, tidak selalu ditimbulkan oleh suatu sebab, tetapi dikombinasikan oleh berbagai efek dari sejumlah kelemahan atau gangguan yang berkaitan dengan pengemudi, kendaraan dan tata letak jalan termasuk pula kondisi lingkungan. Ada 5 faktor utama penyebab kecelakaan, yaitu:

1. Prasarana jalan (*road*), merupakan faktor yang pertama karena kejadian kecelakaan adalah di jalan raya.
2. Sarana kendaraan (*vehicle*), merupakan penyebab kecelakaan yang utama, oleh sebab itu, untuk kendaraan pribadi dan umum, harus dilakukan pengujian kelayakan kendaraan beroperasi.
3. Manusia pengendara dan pejalan kaki (*man*), faktor manusia juga sangat menentukan, misalnya dalam keadaan mabuk, kelelahan setelah lebih dari empat jam mengemudi, cacat fisik, rabun malam pada waktu berkendara malam, minum obat influenza hingga menyebabkan kantuk, tidak memiliki SIM, menyeberang jalan tidak pada tempatnya.

4. Faktor sekeliling atau cuaca (*physical environment and weather*), berkendara di jalan raya dipengaruhi faktor sekelilingnya, antara lain adalah kondisi sekeliling dan faktor cuaca, misalnya pohon yang rindang atau panas tanpa ada pohon, musim hujan yang menyebabkan jalan menjadi basah dan licin.
5. Rambu dan peraturan (*sign-marking and regulation*), diupayakan agar rambu-rambu dipasang untuk dapat memperingati pengendara agar hati-hati, misalnya jalan menikung tajam, pandangan terhalang, jangan mendahului pada tikungan tajam, semua ini, rambu dan marka jalan, dapat membantu para pengendara agar hati-hati.

2.2 Penanganan Kecelakaan

Sistem yang dapat dipakai dalam melakukan penanganan kecelakaan adalah Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 pasal 94, bahwa setiap kejadian kecelakaan lalu lintas jalan, dicatat oleh petugas polisi dalam formulir kecelakaan lalu lintas. Instansi yang diberi wewenang membuat laporan kecelakaan serta

menyelenggarakan sistem informasi diatur dengan Keputusan Menteri Perhubungan yang berkoordinasi dengan KAPOLRI dan Menteri Pekerjaan Umum. Itu berarti langkah pertama dalam pencegahan kecelakaan lalu lintas adalah memiliki informasi mendetail dan akurat tentang situasi, dimana kecelakaan sebelumnya terjadi.

1. Perbaiki rambu dan marka jalan, dengan melengkapi rambu peringatan kecepatan, dan rambu larangan parkir di sekitar lokasi persimpangan.
2. Pemberlakuan legalisasi dan hukum (pelatihan dan ijin mengemudi), dengan pemberian hak oleh negara (SIM) kepada seseorang yang telah memenuhi kecakapan tertentu, terutama mengemudi dengan safe (selamat) untuk lalu lintas di jalan umum.
3. Perbaiki jalan, dengan peningkatan secara teknis jalan (secara *overlay* dan *patching* pada jalan yang rusak).
4. Pendidikan lalu lintas di sekolah, dengan menyebarkan brosur-brosur dan mengadakan seminar tentang keselamatan

lalu lintas serta penanggulangan kecelakaan lalu lintas.

5. Perawatan darurat korban kecelakaan, dengan memberikan pelayanan medis dan perawatan sesuai kondisi orang yang mengalami kecelakaan.
6. Pembenahan transportasi umum yang lebih dititikberatkan pada kepentingan bisnis, tanpa memperhatikan aspek-aspek lain, termasuk kepentingan dan keselamatan masyarakat selaku konsumen. Masalah semakin bertambah dengan kurang disiplinnya pengemudi kendaraan umum, hal ini dapat kita lihat dari semakin tingginya angka kecelakaan yang melibatkan transportasi umum yang berawal dari pelanggaran yang dilakukan oleh supir. Pelanggaran yang dilakukan mulai dari gaya menegemudi yang ugal-ugalan, ketidaklengkapan surat-surat, jumlah muatan yang melebihi batas, pelanggaran markah jalan, maupun perlengkapan dan kondisi kendaraan yang sudah tidak layak pakai. Sistem kebijakan pemberian SIM untuk

pengemudi angkutan umum juga harus diperbaiki. Oleh karena itu pemerintah dan pihak swasta perlu bekerjasama untuk memikirkan dan menghadirkan sistem transportasi umum yang lebih baik.

2.3 Alternatif penanganan kecelakaan

Alternatif penanganan kecelakaan terdiri atas penangan sebelum kejadian dengan mensosialisasikan upaya-upaya keselamatan lalu lintas, melakukan audit keselamatan jalan, Meningkatkan kesadaran hukum dan sopan santun berlalu lintas kepada masyarakat, Memberikan pengetahuan tentang rambu dan marka serta sangsi jika melanggar, Melakukan pengaturan pada kendaraan seperti uji operasioal kendaraan dan Saat kejadian dengan Meningkatkan kesigapan dari pihak-pihak yang berkompeten seperti apara kepolisian, petugas kesehatan (paramedis) untuk melakukan penanganan secara cepat dan tepat terhadap korban kecelakaan, Memasang baliho yang berisi petunjuk tentang penanganan kecelakaan dan pihak-pihak yang harus dihubungi dengan telepon dan alamatnya pada daerah-daerah rawan kecelakaan dan Mendirikan pos-pos penanganan kecelakaan pada ruas-ruas jalan yang rawan kecelakaan.

2.4 Keselamatan Jalan

Tiga unsur dasar yang menentukan keamanan jalan raya yaitu: kendaraan, pengemudi dan fisik jalannya sendiri dan untuk mengatur ketiga unsur tersebut diperlukan peraturan perundang-undangan, standar-standar yang mengatur syarat keamanan jalan minimum yang harus dipenuhi (Anonim, 1987).

2.4.1 Audit keselamatan jalan

Metode pendekatan yang digunakan dalam analisis audit keselamatan jalan adalah penerapan audit formulir pemeriksaan (*checklist*). Dari hasil pemeriksaan akan teridentifikasi persoalan-persoalan yang ada di lapangan dan persoalan yang paling berpotensi sebagai penyebab kecelakaan. Setelah ditemukan persoalan di lokasi, dibuatkan

matrik untuk mengelompokkan permasalahan dalam bentuk skor 1 (satu) bila ada masalah dan 0 (nol) bila tidak ada masalah. Hasil skor dijumlahkan untuk diperoleh ranking/skor terbanyak sehingga persoalan memiliki peringkat.

2.4.2 Rambu lalu lintas

Rambu berlaku sesuai arah lalu lintas yang bersangkutan, oleh karena itu lokasi penempatan rambu harus mempertimbangkan kondisi jalan dan lingkungan, kondisi lalu lintas dan aspek keselamatan. Untuk menjamin keefektifan rambu, ada 4 pertimbangan yang merupakan bagian dari dasar desain rambu: ukuran yang disesuaikan dengan standar dan keputusan menteri perhubungan, bentuk, warna dan kemudahan membaca rambu.

Tabel 1. Fungsi, Bentuk, dan Warna Rambu

Rambu	Fungsi	Bentuk	Penempatan	Warna	
				Dasar	Tulisan
Rambu peringatan	Memberikan peringatan kemungkinan adanya bahaya	Bujur sangkar dan empat persegi panjang	50 m sebelum bahaya	Kuning	hitam
Rambu larangan	Menyatakan perbuatan yang dilarang pengemudi	Segi 8 sama sisi, segi 3 sama sisi, larangan silang yang runcing dan lingkaran	Sedekat mungkin dengan titik larangan.	Putih	Hitam/ merah
Rambu perintah	Menyatakan perintah dengan larangan	Lingkaran	Sedekat mungkin dengan titik kewajiban dimulai	Biru	Putih serta merah
Rambu petunjuk	Menyatakan petunjuk mengenai jurusan, jalan, situasi, kota, tempat, pengaturan	Bujur sangkar dan empat persegi panjang	Sedekat mungkin dengan titik kewajiban dimulai.	Hijau, coklat (objek Wisata)	Putih

2.4.3 Marka jalan

Marka jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Marka terdiri dari: Marka garis membujur, marka garis melintang, marka garis serong, marka lambang. Ukuran marka: Untuk garis melintang, membujur dan serong dengan garis utuh dan putus-putus serta marka lainnya menggunakan standar yang ditetapkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan KM 61 Tahun 1993 tentang marka jalan. Warna cat: Putih dan tambahan manik kaca (*glass beads*).

Tabel 2. Fungsi dan Peranan Marka

Marka	Jenis	Fungsi dan Peranan
Marka membujur	Garis utuh	Larangan bagi kendaraan yang melintasi garis tersebut Mengarahkan lalu lintas menginginkan pengendara akan ada garis utuh di depan Lalu lintas yang berada pada garis putus-putus dapat melintasi garis ganda tersebut dan lalu lintas pada garis utuh dilarang melintasi garis ganda
Marka melintang	Garis utuh	Batas berhenti kendaraan yang diwajibkan oleh alat pemberi isyarat lalu lintas atau rambu larangan
	Garis ganda putus-putus	Menyatakan batas henti kendaraan sewaktu mendahului kendaraan lain
Marka serong	Garis utuh	Daerah yang tidak boleh dimasuki kendaraan sebagai pemberitahuan awal atau akhir pemisah jalan
Marka lambang	Berupa panah, segitiga atau tulisan	Sebagai pemisah arus lalu lintas sebelum mendekati persimpangan tanda lambangnya berbentuk panah

2.4.4 Penerangan jalan

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1999) mengenai lampu penerangan jalan dijelaskan sebagai berikut:

1. Bentuk atau dimensi dan strktur lampu penerangan jalan
2. Lampu penerangan jalan berdasarkan bentuk tiang meliputi tiang lampu dengan lengan tunggal dimana tiang lampu ini pada umumnya diletakkan pada sisi kiri atau kanan jalan yang mana cahaya tidak terhalang oleh pohon dan tiang lampu dengan lengan ganda dimana tiang lampu ini khusus diletakkan dibagian tengah atau median jalan
3. Penempatan lampu penerangan, meliputi lampu penerangan ditempatkan dengan jarak 0.70 meter dari bahu jalan dan Jarak antara tiap lampu = + 30 m antara tiang satu dengan yang lainnya.
4. Penempatan lampu pada jalan, meliputi satu arah: dikiri/kanan jalan, dikiri dan kanan berselang-seling, dikiri/kanan berhadapan, dibagian tengah jalan, dua arah dikiri/kanan

jalan, dikiri dan kanan berselang-seling, dikiri dan kanan berhadapan, ditengah median jalan, kombinasi serta katenasi.

2.4.5 Kampanye Keselamatan Jalan Raya

Akhir-akhir ini pihak Ditjen Perhubungan Darat melalui proyek peningkatan keselamatan perhubungan darat telah melakukan kampanye keselamatan jalan raya misalnya membagikan stiker dan selebaran serta pemasangan baligo di tempat-tempat yang strategis tentang cara pemakaian helm yang benar, dimana dijelaskan bentuk helm standar yang aman dalam melindungi kepala kita dan pemakaian helm yang benar, serta santun berkendara sepeda motor. Kampanye ini disiarkan melalui media TV dan radio khususnya bagi para pengendara sepeda motor. Dalam perkembangan selanjutnya diharapkan agar Kampanye ini diperluas untuk para pejalan kaki, khusus bagi anak-anak muda usia perlu dijelaskan berjalan yang santun guna menghindari kecelakaan, misalnya para anak didik di sekolah taman anak-anak dijelaskan dan dibagikan video kepada sekolah untuk memberi penjelasan tentang berjalan di jalan raya yang aman dan santun agar terhindar dari berbagai

kecelakaan yang sewaktu-waktu dapat terjadi pada mereka. Berikut ini adalah kampanye keselamatan jalan raya yang sering dipakai adalah kampanye keselamatan jalan raya selalu mengikuti konteks strategis: pemasangan iklan kampanye harus dilakukan dengan koordinasi program keselamatan jalan raya, Analisa keadaan keselamatan jalan raya yang ada sekarang: keputusan bagaimana iklan menghasilkan yang tepat berdasarkan analisa ilmiah atas keadaan lalu-lintas dan transport jalan yang dapat diperoleh sekarang, misalnya: statistik kecelakaan, surve pengamatan, riset terhadap kelakuan berlalu-lintas, sumber riset tentang keselamatan jalan raya, Identifikasi peranan iklan media massa: peranan media massa secara strategis harus diidentifikasi, kemungkinan peranan informasi seperti hukum yang baru atau penindakan kepolisian melalui kegiatan engineering/IT, agenda pelaksanaan, perubahan kelakuan masyarakat, menunjang kampanye penindakan kepolisian: pemasangan iklan yang telah dievaluasi dan memperlihatkan perubahan berlalu-lintas dari masyarakat dalam mendukung penindakan kepolisian, dasar peneiltian: pengembangan materi iklan harus berdasarkan penelitian ilmiah, termasuk terhadap kelompok target dari

pada pemikiran yang baik, Mempromosikan kelakuan khusus: Promosi yang baik adalah antara lain pada kecepatan yang tepat, pemakaian sabuk pengaman, pemakaian helm yang benar. Informasi kecelakaan jalan raya. Peningkatan keselamatan kendaraan, teknologi kendaraan bermotor senantiasa ditingkatkan oleh industri kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan para anpenggunanya seperti: teknologi keselamatan aktif (sistem rem anti-macet (ABS), sistem kontrol traksi (TCS), sistem kontrol rem elektronik (EBD), sistem pembantu penglihatan malam hari (*night vision*), Sistem peringatan jarak antar kendaraan, teknologi keselamatan pasif, peningkatan jalan, seperti geometrik jalan, radius tikung, kelandaian, median, guard rail dan black spot, lalu lintas, seperti zebra cross, penanganan korban, seperti ambulance beserta paramedik dan penanganan korban di rumah sakit dan asuransi seperti santunan kepada korban dan pertanggungan kerugian material ("http://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan_lalu_lintas").

3 HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Alternatif Penyelesaian Masalah Jangka Pendek

Dua langkah pokok yang perlu dilakukan dalam tahap ini adalah

melakukan peninjauan secara independen terhadap kegiatan-kegiatan keselamatan jalan dan secara khusus mengukur skala, sifat dasar serta karakteristik permasalahan untuk mengidentifikasi kekurangan dan kelemahan di semua sektor dan organisasi-organisasi terkait dan menyelenggarakan seminar keselamatan jalan nasional yang melibatkan semua pejabat tinggi baik di pemerintahan maupun instansi-instansi di luar pemerintahan yang bertanggung jawab atau menaruh perhatian terhadap lkeselamatan jalan.

3.2 Alternatif Penyelesaian Masalah Jangka Menengah

Analisis untuk blacksports, lokasi dan karakterstik dari kelompok beresiko tinggi terhadap kecelakaan lalu lintas telah dilakukan dan dipantau secara berkala. Ahli teknik jalan dan badan otorita jalan harus dibekali dasar-dasar pekerjaan perbaikan balcksport dan menangani program-program perbaikan blacksport di jalan –jalan nasional dan jalan propinsi. Tujuan utama dari tahap ini berupa konsolidasi kegiatan yang diprakarsai selama rencana aksi prioritas dan mengembangkan kegiatan baru serta tindakan-tindakan yang dapat menurunkan angka kematian akibat kecelakaan dijalan setiap tahunnya.

4 SIMPULAN DAN SARAN

4.1 Simpulan

Dari hasil kajian pustaka yang dilakukan dapat diambil kesimpulan bahwa khususnya di Indonesia belum begitu getolnya pengembangan sistem informasi kecelakaan melalui upaya-upaya keselamatan jalan sehingga angka kecelakaan terus meningkat dari tahun ketahun. Dari sini dapat kita lihat bahwa penerapan manajemen lalu lintas sebagai salah satu cara yang bisa digunakan belum banyak diterapkan.

4.2 Saran

Melihat hasil kajian dan kesimpulan diatas dapat disarankan bahwa perlu di tingkatkan dan galakkan pengembangan sistem informasi kecelakaan melalui upaya-upaya keselamatan jalan dengan menerapkan manajemen lalu lintas menyangkut semua aspek keselamatan dan kecelakaan lalu.

5 DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. (1987). *Produk Standar Untuk Jalan Perkotaan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga Departemen pekerjaan Umum.
- Anonim. (1993). *Keputusan Menteri Perhubungan KM 61 Tahun 1993 tentang Marka Jalan*. Jakarta: Departemen Perhubungan.

Anonim. (1993). *Peraturan Pemerintah No 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Jakarta: Sekretariat Negara Republik Indonesia.

Anonim. (1999). *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Lalu Lintas di Wilayah Perkotaan*. Jakarta: Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

F.D Hobss, (1997). *Traffic Planing And Enginering, Indonesian Edition, Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas edisi ke dua*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.

"http://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan_lalu_lintas