



DEPARTEMEN PERHUBUNGAN

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

DIREKTORAT KESELAMATAN TRANSPORTASI DARAT

JL. Medan Merdeka Barat No. 8, Jakarta Pusat

**DEWAN KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN
DAN
UNIT PENELITIAN KECELAKAAN**

MARET 2006

ISU GLOBAL KESELAMATAN JALAN

- Di dunia setiap tahun sekitar 1 juta orang meninggal dan lebih 50 juta orang luka karena kecelakaan lalu lintas jalan;
- 75% diantaranya terjadi di negara-negara berkembang;
- Kerugian ekonomi berkisar US \$ 500 milyar untuk negara-negara berkembang dan transisi;
- Sharing kerugian ekonomi diperkirakan sekitar 2% - 4% dari GDP.
- Pada tahun 2020 diperkirakan akan menjadi penyebab utama kematian setelah kanker dan stroke
- Tema WHO 2004: *“Road Safety is No Accident”*

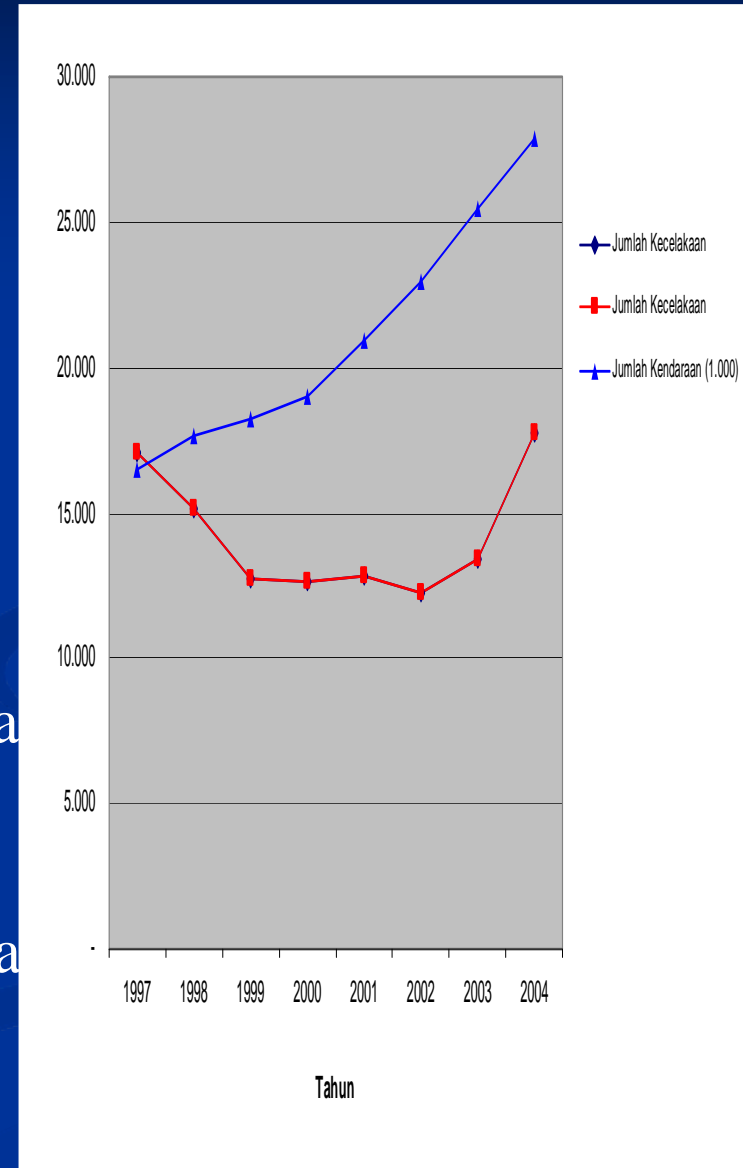
Lalu Bagaimana Kondisi Keselamatan Transportasi kita ?



KONDISI SAAT INI

Permasalahan Operasional :

- Tingginya korban mati (30.000 org / th,) luka berat 450.000, luka ringan 2.100.000).
- Faktor penyebab utama manusia (90%),kend (7 %), Jalan (3 %);
- Seiring dengan peningkatan jumlah kendaraan, angka kejadian kecelakaan pada tahun 2004 mengalami peningkatan sebesar 32,4%
- Merupakan peningkatan tertinggi selama 30 tahun terakhir



BERAPA KERUGIAN NASIONAL ?

(PERKIRAAN)

Keparahan	Jumlah Korban	Biaya Total (juta Rp)
Fatal	30.464	9.972.037
Serius	450.000	9.614.672
Ringan	2.100.000	12.772.448
PDO (Property Damage Only)	13.515.000	9.036.899
	TOTAL	41.396.056
	PDB	1.421.000.000
	% PDB	2,91

KONDISI SAAT INI:

■ Permasalahan Teknikal:

- Rendahnya kualitas prasarana jalan dan jembatan;
- Kurangnya fasilitas perlengkapan jalan;
- Kelaikan sarana yang masih sangat kurang.

Akibat :

Meningkatnya resiko terjadinya kecelakaan



KONDISI SAAT INI

■ Permasalahan Sosial :

- Rendahnya kesadaran dan kepedulian dan pengetahuan masyarakat terhadap faktor keselamatan;
- Perilaku egois masyarakat
- Rendahnya kemampuan ekonomi

Akibat :

Rendahnya disiplin dalam berlalu lintas;



KONDISI SAAT INI

■ Permasalahan Institusional :

- Lemahnya peraturan perundang-undangan
- Kurangnya dukungan kelembagaan;
- Kurangnya dukungan pendanaan dalam keselamatan;
- Kurangnya penegakan hukum
- Belum terbangunnya Sistem Informasi Keselamatan
- **Kurangnya Koordinasi antara instansi terkait.**

Akibat :

- Program keselamatan dilaksanakan secara sektoral dan sporadis;
- Program tidak berdampak efektif;
- Pelanggaran lalu lintas menjadi hal yang biasa;
- Data yang ada tidak mewakili keadaan yang sebenarnya;

KEBIJAKAN DAN STRATEGI

Kebijakan Fundamental :

1. Peletakan Dasar Hukum
2. Peningkatan koordinasi antar instansi
3. Penyempurnaan data & informasi
4. Pengembangan SDM
5. Pendanaan yang berkelanjutan

Strategi Fundamental :

1. Evaluasi & penyempurnaan dasar hukum
2. **Dukungan politis pembentukan DKTJ**
3. Komitmen dan peran instansi terlibat
4. Komitmen antar instansi terlibat
5. Peningkatan kualitas dan integritas (capacity building)
6. Mobilisasi potensi sumber pendanaan

TUJUAN/SASARAN

- Turunnya tingkat kecelakaan (accident rate)
- Turunnya tingkat fatalitas kecelakaan (fatality rate)
- Meningkatnya korban selamat pada setiap terjadi kecelakaan (safety live rate)

PROGRAM PRIORITAS

1. Revisi UU 14 dan Penyiapan PP
2. **Pembentukan Dewan Keselamatan Transportasi Jalan (DKTJ) pusat dan daerah**
3. **Penggalian Sumber-sumber Pendanaan**
4. Revisi dan penetapan cetak biru
5. **Pembangunan Sistem Informasi Keselamatan (SIK)**
6. **Pendidikan dan pelatihan, penghargaan dan sanksi**

REVISI UU NO 14 DAN PENYIAPAN PP

■ Pasal 86 a

1. Untuk mewujudkan keselamatan transportasi jalan, pemerintah wajib menyelenggarakan **manajemen keselamatan transportasi jalan;**
2. Penyelenggaraan manajemen transportasi jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan tujuan untuk menegah terjadinya kecelakaan dan mengurangi risiko yang ditimbulkan apabila terjadi kecelakaan

REVISI UU NO 14 DAN PENYIAPAN PP

Pasal 86 b:

1. Untuk menyelenggarakan manajemen keselamatan jalan sebagaimana diatur dalam pasal 86 a ayat (1) dibentuk;
 - a. Dewan Keselamatan Jalan Nasional dengan Peraturan Presiden;
 - b. Dewan Keselamatan Jalan Provinsi dengan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota;
 - c. Dewan Keselamatan Jalan Kabupaten/Kota dengan Peraturan daerah Kabupaten/Kota

MENGAPA PERLU DIBENTUK UNIT PENELITIAN KECELAKAAN /DEWAN KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN (DKTJ) ?

- Pembentukannya diusulkan dalam Pasal 87 revisi UU No 14 Tahun 1992;
- Sebagai lembaga untuk mengkoordinasikan penanganan keselamatan jalan lintas sektoral;
- Beberapa negara di kawasan Asia-Pasific sudah memiliki **DKJN** seperti Australia, Fiji, Jepang, Republik Korea, New Zealand dan USA;
- Keberadaan **DKJN** pada negara-negara dimaksud telah memperlihatkan koordinasi yang efektif.

Revisi UU No. 14 Tahun 1992

■ Pasal 87:

- (1) Dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan korban meninggal dunia, ditindaklanjuti dengan penelitian kecelakaan lalu lintas **oleh Unit Penelitian Kecelakaan Lalu Lintas**, selambat-lambatnya 3 (tiga) hari setelah kejadian;
- (2) **Unit Penelitian Kecelakaan Lalu lintas** sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya terdiri dari unsur-unsur Kepolisian Negara RI, Instansi yang bertanggung jawab membina lalu lintas dan angkutan jalan, instansi yang bertanggung jawab membina jalan dan pihak asuransi.

PRASYARAT PEMBENTUKAN DKTJ DAN UPK

1. Komitment Politik
2. Perumusan Konsep
3. Dukungan Sarana dan Prasarana
4. Dukungan Sumber Daya Manusia (SDM);
5. Dukungan Pembiayaan
6. Pelaksanaan Proyek Percontohan (Pilot Project)

KOMITMENT POLITIK

- **Pemerintah Pusat:**

Komitmen lintas sektoral antara instansi terkait bidang keselamatan jalan telah ditandatanganinya Kesepakatan bersama oleh 4 Menteri + 1 Kapolri yang disaksikan Menko Kesra pada tanggal 7 April Tahun 2004 bersamaan dengan peringatan Hari Kesehatan Sedunia yang pada tahun tersebut mengambil tema ‘ **Road Safety is No Accident**’

KESEPAKATAN 4 MENTERI DAN KAPOLRI PADA TANGGAL 7 APRIL 2004



KESEPAKATAN BERSAMA

Dalam rangka peringatan Hari Kesehatan Sedunia ke-56 tahun 2004 dengan tema global "*Road Safety Is No Accident*" telah dilakukan suatu "Panel Diskusi" membahas tema nasional "*Keselamatan di jalan bukan suatu kebetulan*".

Dari hasil diskusi telah disepakati untuk dilakukan tindak lanjut kerjasama lintas sektor untuk mengupayakan peningkatan keselamatan di jalan, yang meliputi:

1. Pendidikan masyarakat tentang tata tertib berlalu lintas sejak usia dini.
2. Ketersediaan informasi masyarakat tentang lalu lintas jalan.
3. Peraturan perundang-undangan lalu lintas dan penegakan hukum.
4. Persyaratan prasarana jalan.
5. Persyaratan fasilitas dan perlengkapan jalan.
6. Persyaratan fasilitas kegawatdaruratan jalan.
7. Pendanaan keselamatan di jalan.

Kesepakatan tersebut diwujudkan dalam bentuk menindaklanjuti "*Rencana Aksi Keselamatan Di Jalan*", yang telah disusun.

Jakarta, 7 April 2004

Menteri Kesehatan,

Dr. ACHMAD SUJUDI

Menteri Pendidikan Nasional,

Prof. Drs. A. MALIK FADJAR, MSc

Menteri Perhubungan,

AGUM GUMELAR, MSc

Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah,

DR. Ir. SOENARNO, Dipl HE

Kepala Kepolisian Negara RI,

JENDERAL POLISI Drs. DA'I BACHTIAR, SH

Disaksikan :
Menteri Koordinator Bidang Kesejahteraan Rakyat,

M. JUSUF KALLA

Pemerintah Daerah

- Komitment dari Pemerintah Daerah telah dimulai di beberapa daerah yaitu **Lampung**, **Jawa Tengah** dan **Jawa Timur**, ini sehubungan dengan telah dibentuknya Unit Penelitian Kecelakaan Daerah yang didanai oleh anggaran masing-masing daerah.

BEBERAPA CONTOH DEWAN KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN (DKTJ) DI BEBERAPA NEGARA

■ **Australia (Negara Bagian Victoria)**

- Ditangani dua pejabat setingkat menteri (Transportasi & Polisi) yang merupakan perwakilan dari beberapa menteri yang bertanggung jawab dalam peningkatan keselamatan jalan;
- Telah berhasil menurunkan jumlah kecelakaan lalu lintas secara signifikan di awal tahun 1990-an
- Sumber pendanaan dari Asuransi dan sumber-sumber lainnya.

DEWAN KESELAMATAN JALAN (DKTJ) DI FIJI

- Semua sektor publik dan swasta terwakili dalam DKJN;
- Dana berasal dari wajib pajak atas premi asuransi kend, sponsor komersil, dan hibah pemerintah dengan proporsi, 60 %, 30 % dan 10 %;
- Pelaksanaan tugas sehari-hari dibawah tanggung jawab seorang Direktur Eksekutif

DEWAN KESELAMATAN JALAN NASIONAL (DKJN) DI JEPANG

- Diketuai oleh Perdana Menteri dengan semua menteri kunci sebagai anggota;
- Terdapat dewan yang lebih rendah yang diketuai menteri atau pejabat senior;
- Disamping dewan dan sub komite, di Jepang di bawah koordinator Kantor Perdana Menteri dibentuk Kantor Kebijakan Keselamatan Jalan dengan staf yang berasal dari multi disiplin yang bertugas untuk mengkoordinir, mempromosikan dan mengawasi keselamatan dan program keselamatan jalan.

DEWAN KESELAMATAN JALAN NASIONAL (DKJN) DI THAILAND

- Komite Nasional Keselamatan Jalan didirikan oleh kantor **Perdana Menteri** Thailand yang melakukan evaluasi dan tindakan-tindakan untuk perbaikan:
 1. Kondisi kendaraan dan jalan yang buruk,
 2. Perilaku pengemudi yang tidak aman (kurang trampil atau pengaruh alkohol/obat-obatan).
 3. Mixed traffic: kendaraan besar (truk, bis) dengan proporsi besar bercampur dengan motor dan mobil
 4. Promosi ke publik melalui media massa
 5. Mengoptimalkan pendekatan tiga sektor (swasta-pemerintah-publik);
 6. Menciptakan lingkungan 'kepemilikan' diantara para mitra
 7. Pengembangan program-program TRSP

DEWAN KESELAMATAN JALAN (DKTJ) DI USA

- Dikenal dengan istilah **Integrated Safety Management System (ISMS)**;
- Diketuai oleh seorang Top Management yang disebut dengan **Safety Program Leadership (SPL)**;
- SPL dapat mewakili dari Dep. Transportasi, Dinas Keselamatan Jalan State, Hukum, Kesehatan, Penerbit SIM, Pengujian KB, Pendidikan, Bappeda, Perdagangan dan Perindustrian dll.

DEWAN KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN NASIONAL (DKTJN) di Indonesia

- Bentuk institusi yang menjadi wadah pemangku kepentingan (stake holders) dalam upaya mewujudkan keselamatan transportasi jalan yang lebih efektif;
- DKTJN dipimpin langsung oleh Presiden/Wakil Presiden dengan keanggotaan:

1. Menteri Perhubungan;

2. Kapolri;

3. Menteri PU;

4. Menteri Keuangan;

5. Menteri Kesehatan;

6. Menteri Pendidikan Nasional;

7. Menteri Dalam Negeri;

8. Jaksa Agung;

9. Ketua Mahkamah Agung;

10. Ketua Komisi V

11. Direktur PT. Jasa Raharja

12. Ketua Asosiasi

13. DII

DEWAN KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN NASIONAL (DKTJN)

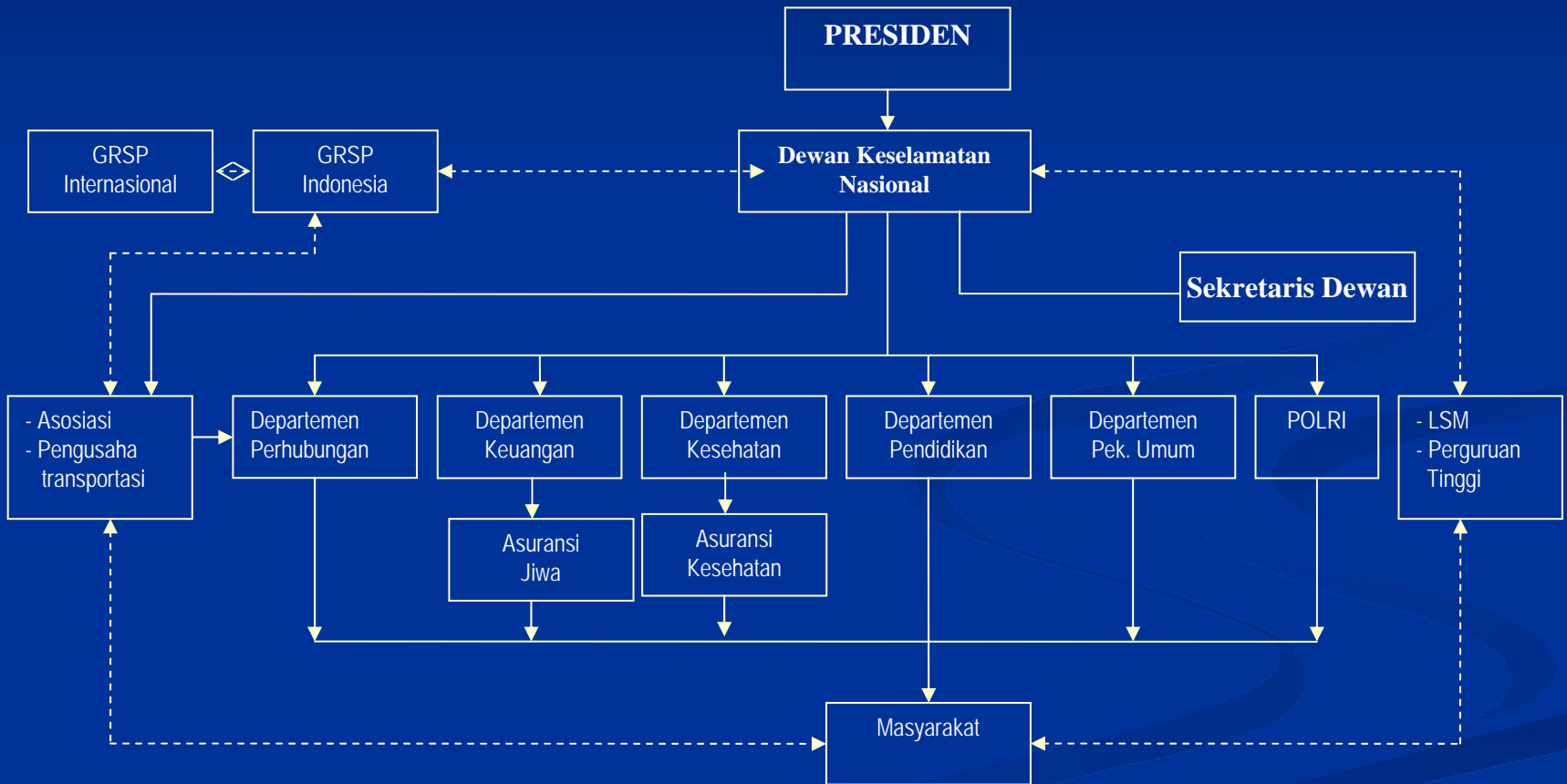
- Sebagai dewan untuk mengkoordinasikan pelaksanaan kegiatan keselamatan jalan pada beberapa instansi terkait sehingga kegiatan-kegiatan yang dilakukan dapat berjalan secara efektif serta dapat memberikan dampak kepada masyarakat.

DEWAN KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN NASIONAL (DKTJN)

- Dalam melaksanakan tugasnya DKTJN dibantu oleh sebuah sekretariat dewan yang bertugas untuk:
 - Menyiapkan dan mengkoordinasikan penyusunan cetak biru yang dibahas dalam sidang dewan;
 - Menyusun agenda dan program kerja dewan;
 - Memantau dan mengevaluasi pelaksanaan program keselamatan baik yang dilakukan oleh masing-masing instansi atau oleh dewan sendiri.

(DRAFT)

SKEMA KELEMBAGAAN DKTJN



———— FUNGSI KOMANDO
- - - - - FUNGSI KOORDINASI

KELEMBAGAAN SEKRETARIAT DEWAN



Dukungan Pembiayaan

- Sumber-Sumber pendanaan untuk membiayai kegiatan dalam UPK berasal dari;
 - a. APBN;
 - b. APBD;
 - c. Loan/Grant;
 - d. Sebagian dana dari SWDKLLJ
 - e. Sponsorship;
 - f. DII

SUMBER – SUMBER PENDANAAN

- **Sumber – Sumber Pendanaan Keselamatan Jalan di Luar Negeri:**
 - Peningkatan pendanaan dari anggaran pemerintah (pembangunan dan rutin);
 - Pemanfaatan dana dari sektor swasta melalui kerjasama dalam rangka peningkatan keselamatan jalan (Kemitraan dan Partnership)
 - Pemanfaatan dana dari Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ), Mis: Fiji Dewan Keselamatan Jalan didanai 80 % dari dana Asuransi,

PENANGANAN
LOKASI BANYAK
KECELAKAN

SASARAN

Upaya penanggulangan kecelakaan melalui pendekatan ini dilakukan dengan sasaran agar peluang terjadinya kecelakaan dapat dikurangi dengan biaya minimum, yang dilakukan dengan tindakan manajemen dan rekayasa lalu lintas pada daerah-daerah yang rawan/banyak terjadi kecelakaan.

PENDEKATAN

Penanggulangan kecelakaan lalu lintas melalui perbaikan sistem, sesuai ketentuan-ketentuan tersebut, pada akhirnya bertumpu pada manajemen dan rekayasa lalu lintas. Namun demikian didalam penerapannya perlu didukung dengan upaya penyuluhan atau penyebar luasan informasi, dan penegakan hukum.

TAHAPAN I PENANGANAN LOKASI BANYAK KECELAKAAN

- *Identifikasi*, adalah untuk menentukan lokasi-lokasi yang dianggap rawan terhadap kecelakaan untuk dilakukan penelitian lebih mendalam.

LANGKAH-LANGKAH TAHAP I

- **Langkah 1** laporan kecelakaan lalu lintas dibuat oleh POLRI, termasuk laporan pelengkap dibuat oleh petugas pembina LLAJ dan pembina jalan, kemudian dilakukan inventarisasi tempat-tempat yang dianggap rawan kecelakaan dan ditampilkan secara geografis.
- **Langkah 2** adalah melakukan seleksi awal terhadap tempat-tempat kecelakaan yang telah inventarisir, dengan maksud agar dapat dipilih lokasi-lokasi rawan kecelakaan yang perlu diteliti lebih lanjut;

LANGKAH-LANGKAH TAHAP I

- **Langkah 3** pilihan lokasi awal yang dihasilkan pada Langkah 2, kemudian dilakukan penelitian awal terhadap lokasi dimaksud;
- **Langkah 4** kemudian disusun daftar urutan rawan kecelakaan, untuk diusulkan agar dilakukan penelitian lebih mendalam;

TAHAP II PENANGANAN LOKASI BANYAK KECELAKAAN

- *Diagnosa*, adalah untuk mengetahui lebih mendalam faktor-faktor penyebab kecelakaan serta hubungan dan interaksi berbagai faktor penyebabnya.

LANGKAH-LANGKAH TAHAP II

- **Langkah 5** Berdasarkan yang dilakukan dari langkah 4, kemudian dilakukan pengumpulan dan fakta lokasi-lokasi dimaksud unuk melengkapi data laporan kecelakaan lalu lintas.
- **Langkah 6** langkah berikutnya adalah analisis, untuk menghasilkan informasi mengenai pola kecelakaan lalu lintas, faktor-faktor penyebab, serta dampak yang ditimbulkan.

LANGKAH-LANGKAH TAHAP II

- **Langkah 7** Informasi yang dihasilkan dari analisis pada langkah 6, masih dianggap tidak cukup , karena masih diperlukan informasi lebih lanjut mengenai bagaimana kecenderungan perilaku dan reaksi pemakai jalan pada lokasi-lokasi dimaksud sesuai dengan keadaan medannya masing-masing.

TAHAP III PENANGANAN LOKASI BANYAK KECELAKAAN

- *Seleksi* Upaya Penanggulangan, adalah memilih berbagai upaya yang dianggap tepat untuk mengatasi pada setiap lokasi serta menyusun daftar urut prioritas lokasi-lokasi serta melakukan upaya penanganan segera.

LANGKAH-LANGKAH TAHAP III

- **Langkah 8** Mengumpulkan paket-paket penanggulangan kecelakaan yang pernah dilakukan pada lokasi lain, menciptakan apabila belum pernah dilakukan, dan terakhir melakukan pilihan terhadap paket-paket yang cocok untuk diterapkan pada lokasi-lokasi dimaksud.
- **Langkah 9** Selanjutnya setelah pilihan-pilihan upaya pengurangan pada setiap lokasi telah dilakukan, seleksi terhadap lokasi-lokasi yang perlu mendapat penanganan segera atau prioritas lain berdasarkan kendala-kendala yang dihadapi.

TAHAP IV PENANGANAN LOKASI BANYAK KECELAKAAN

- *Implementasi*, adalah melakukan implementasi penanggulangan kecelakaan pada lokasi-lokasi sesuai dengan prioritasnya.

TAHAP V PENANGANAN LOKASI BANYAK KECELAKAAN

- *Evaluasi* dilakukan agar diketahui seberapa jauh upaya penanggulangan kecelakaan dapat memenuhi harapan yang diinginkan dan apabila tidak sesuai dengan harapan dapat pula diketahui apa sebabnya. Dengan mengetahui hal-hal tersebut diatas maka dapat dilakukan penyempurnaan terhadap upaya dimaksud baik untuk lokasi yang bersangkutan maupun lokasi lain yang serupa

LANGKAH-LANGKAH TAHAP V

- **Langkah 10** Melakukan pemantauan terhadap pemakai jalan terhadap perbaikan sistem yang pada lokasi-lokasi yang dipilih;
- **Langkah 11** Dari hasil pemantauan dari langkah 10, kemudian dilakukan evaluasi bagaimana pengaruh perbaikan sistem dan interaksinya dengan perilaku pemakai jalan hubungannya dengan kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada lokasi dimaksud.
- **Langkah 12** Langkah selanjutnya adalah melakukan analisis biaya dan manfaat terhadap paket upaya penanggulangan secara keseluruhan sebagai dasar pertimbangan dalam pengambilan keputusan yang akan datang.

Pelaksanaan Pilot Proje Pembentukan UPK

- Dalam rangka pembentukan UPK di daerah dilaksanakan melalui proyek percontohan yang didanai oleh World Bank (Sumbagut, Aceh, Sumut, Sumbar dan Riau) dan ADB (Sumbagsel: Jambi, Sumsel, Bengkulu dan Lampung);
- Ruang lingkup proyek percontohan ini yaitu pembentukan dan pengadaan sarana dan prasarana;
- Bagi daerah-daerah yang secara finansial memerlukan bantuan, akan dibantu melalui proyek perintis pembentukan Unit Penelitian Kecelakaan.

UPK SEBAGAI EMBRIO (CIKAL BAKAL) DEWAN KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN

- UPK yang telah terbentuk di daerah nantinya diharapkan sebagai Embrio Dewan Keselamatan Jalan (DKTJ) yang akan dibentuk baik di tingkat pusat maupun daerah;
- Pembentukan DKTJ sebagai tindak lanjut dari pelaksanaan UU No 14 yang sedang direvisi;
- DKTJ sebagai wadah untuk mengkoordinasikan pelaksanaan kegiatan keselamatan jalan oleh seluruh instansi terkait.

Dukungan Sumber Daya Manusia (SDM)

- Personil dalam UPK berasal dari Dinas Perhubungan, Kepolisian, Dinas PU, Bappeda (Sekda) dan Asuransi;
- Diharapkan para personil nantinya sudah memiliki pengetahuan yang baik tentang manajemen dan rekayasa lalu lintas, keselamatan jalan, analisis data kecelakaan pengetahuan tentang Sistem Informasi Kecelakaan Lalu Lintas

UNIT PENELITIAN KECELAKAAN (UPK)

- Sudah terbentuk di beberapa daerah yaitu :
 - **Pusat** (SK. 267/HK.601/DRJD/2002 tanggal 4 April 2002)
 - **Jawa Tengah** (SK Gubernur Jateng No. 370.05/48/2005 tanggal 22 Oktober 2005);
 - **Jawa Timur** (SK Gubernur Jatim No. 188/207/KPTS/013/2005 tanggal 4 Agustus 2005
 - **Lampung** (Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Lampung No. 800.05 808 III.01.2002 tanggal 21 Juni 2002)
 - Keanggotaan terdiri dari Dishub Provinsi, Dinas PU Provinsi, Polda, Sekretariat Daerah (Sekda), Jasa Raharja dan instansi terkait lainnya;
 - Pelaksanaannya didanai oleh APBN dan APBD.

UNIT PENELITIAN KECELAKAAN (UPK)

- Terdiri dari Unit Investigasi Kecelakaan (UIK) dan Unit Analisis Kecelakaan (UAK);
- Unit Investigasi Kecelakaan (UIK) bertugas untuk mengadakan penelitian terhadap faktor-faktor terjadinya kecelakaan;
- Unit Analisis Kecelakaan bertugas untuk mengadakan analisis terhadap data kecelakaan yang dihasilkan oleh UIK

Beberapa Fungsi Unit Investigasi Kecelakaan (UIK)

- Melakukan penelitian kecelakaan fatal atau kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat;
- Membuat laporan hasil penelitian dan usulan rekomendasi untuk mencegah terjadinya kecelakaan yang sama;
- Merekomendasikan kriteria untuk kualifikasi sebagai lokasi rawan kecelakaan dan lokasi banyak kecelakaan
- Memonitor lokasi rawan/banyak kecelakaan dalam jangka tertentu untuk memonitor tindakan yang telah dilakukan
- Dll

Beberapa Fungsi Unit Analisis Kecelakaan (UAK)

- Membentuk dan memelihara database kecelakaan lalu lintas tingkat provinsi;
- Menganalisis data dalam database;
- Membuat desain pendahuluan, perkiraan biaya dan manfaat yang diharapkan dari tindakan penanganan ;
- Menerbitkan gambaran umum statistik data kecelakaan provinsi setiap tahun;
- Dll

PERALATAN DAN PERLENGKAPAN YANG DIBUTUHKAN UPK

1. Peralatan Survey;
 - a. Automatic Traffic Counter;
 - b. Hand Tallyboards;
 - c. Radar Pengukur Kecepatan;
 - d. Video Kamera
2. Peralatan Survey Lokasi;
 - a. Roda Pengukur Jarak;
 - b. Kompas Lapangan;
 - c. Alat Pengukur Friksi
3. Peralatan Lainnya;
 - a. Kendaraan;
 - b. Komputer;
 - c. Kamera Digital
 - d. Dll



Terima kasih, mohon masukan