MARKAS BESAR
KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
KORPS LALU LINTAS

DAFTAR ISI
VADEMIKUM POLISI LALU LINTAS

PANCASILA i
UUD 1945 iii
LAMBANG TRIBRATA iv
LAMBANG POLISI LALU LINTAS vi
IKRAR POLISI LALU LINTAS viii
KATA PENGANTAR KAKORLANTAS POLRI ix
SAMBUTAN KAKORLANTAS POLRI xi
SKEP KAKORLANTAS POLRI xiii
TIM PENYUSUN xv

BAGIAN PERTAMA SEJARAH DAN ORGANISASI POLISI LALU LINTAS

BAB I SEJARAH POLISI LALU LINTAS 1

1.1. ZAMAN PRA KEMERDEKAAN 1
1.2. ZAMAN KEMERDEKAAN 4
1.3. ZAMAN REFORMASI DAN DIGITAL 17

BAB II ORGANISASI KORPS POLISI LALU LINTAS 30

2.1. ORGANISASI KORLANTAS POLRI …….. 30
2.2. PERKEMBANGAN PERMASALAHAN LALU LINTAS …...…… 35

2.3. REFORMASI POLRI SEBAGAI LANDASAN KORLANTAS …... 41

BAGIAN KEDUA UNSUR PEMBANTU PIMPINAN KORLANTAS POLRI

BAB III MANAJEMEN OPERASIONAL KEPOLISIAN BIDANG LALU LINTAS ……. 44

3.1. MANAJEMEN OPERASIONAL LALU LINTAS …… 44

3.2. MANAJEMEN LALU LINTAS SEBAGAI PELAYANAN PUBLIK ……..……..…… 53

3.3. KERJA SAMA LINTAS SEKTOR DAN FUNGSI 54

3.4. PERENCANAAN OPERASI LALU LINTAS 55

3.5. PENGENDALIAN OPERASI LALU LINTAS 57

3.6. ANALISIS DAN EVALUASI OPERASI LALU LINTAS ……..… 60

BAB IV TEKNOLOGI INFORMASI DAN KOMUNIKASI 61

4.1. SISTEM INFORMASI LALU LINTAS …….. 61

4.2. BAGIAN TIK - KORLANTAS POLRI ……... 64

Subbag Anbangsistek ……..…….. 66

Subbag Jarsistek ……..……... 67

Subbag Harsistek …….. 68

4.3. KONDISI TEKNOLOGI NTMC POLRI SAAT INI ……..… 69

BAB V PERENCANAAN ADMINISTRASI ……..……..……..…….. 79

5.1. PERENCANAAN DAN ADMINISTRASI …….. 79
5.2. SUMBER DAYA MANUSIA …….….. 84
5.3. PELATIHAN POLISI LALU LINTAS …… 128
5.4. LOGISTIK …….… 95

BAGIAN KETIGA UNSUR PELAKSANA UTAMA KORLANTAS POLRI

BAB VI DIREKTORAT KEAMANAN & KESELAMATAN LALU LINTAS ..103

6.1. KEBIJAKAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN ……..... 103
6.2. DIKMAS LANTAS ……...…….. 107
6.3. JEMENOPSREK ……....138
6.4. AUDIT DAN INSPEKSI……..... 236
6.5. STANDARISASI CEGAH DAN TINDAK ……....443

BAB VII DIREKTORAT PENEGAKAN HUKUM LALU LINTAS ……..... 445

7.1. KEBIJAKAN PENEGAKAN HUKUM LALU LINTAS .....…. 445
7.2. PENGAWALAN DAN PATROLI JALAN RAYA ……. 451
A. PENGAWALAN LALU LINTAS ……... 451
B. PATROLI JALAN RAYA …….. 513

7.3. TATA TERTIB HUKUM LALU LINTAS …….. 592
7.4. PENINDAKAN PELANGGARAN LALU LINTAS …….. 628
7.5. LAKA LANTAS ……653

BAB VIII DIREKTORAT REGISTRASI DAN IDENTIFIKASI 679

8.1. KEBIJAKAN REGIDENT LALU LINTAS 679
8.2. SURAT IZIN MENGEMUDI (SIM) 686
8.3. BUKU PEMILIK KENDARAAN BERMOTOR (BPKB) 711
8.4. SURAT TANDA NOMOR KENDARAAN BERMOTOR (STNK) …..... 731
8.5. SURAT TANDA COBA KENDARAAN (STCK) DAN TANDA COBA KENDARAAN BERMOTOR (TCKB) …..... 753
8.6. LAMPIRAN 765

BAGIAN KE EMPAT KAPITA SELEKTA HUKUM LALU LINTAS:

BAB IX HUKUM PIDANA MATERIIL LALU LINTAS 876
BAB X HUKUM PIDANA FORMIL LALU LINTAS …….. 897

BAGIAN KE LIMA: ROAD SAFETY

BAB XI POLISI LALU LINTAS ERA DIGITAL 937

BAGIAN PENUTUP:

BAB XII *ROAD SAFETY IS ZERO ACCIDENT*: IMPLEMENTASI PEMOLISIAN PADA FUNGSI LALU LINTAS …..... 950

BAB I

SEJARAH POLISI LALU LINTAS

1.1 ZAMAN PRAKEMERDEKAAN

A. Era Kolonial Belanda

Sejarah lalu lintas di Indonesia merupakan bagian dari perkembangan teknologi automotif dunia, yang berawal dari penemuan mesin berbahan bakar minyak bumi. Semenjak terjadi revolusi industri di Eropah, terutama pada akhir abad ke-19, kendaraan mobil dan sepeda motor mulai berkembang dan semakin banyak diproduksi. Perkembangan industri otomotif, misalnya, dipelopori oleh Benz yang perusahaannya berkembang sejak tahun 1886.

Pemerintah kolonial Hindia Belanda, yang saat itu menjajah Indonesia, mulai membawa mobil dan sepeda motor masuk ke Indonesia. Inilah awal perkembangan aktivitas lalu lintas kendaraan bermotor di Indonesia. Ketika mobil dan sepeda motor itu semakin meningkat jumlah dan aktivitasnya di jalan raya, maka Pemerintah Hindia Belanda mulai merasa perlu mengatur penggunaannya.

Peraturan pertama perihal lalu lintas pertama kali dikeluarkan pada tanggal 11 Nopember 1899; dan dinyatakan berlaku tepat pada tanggal 1 Januari 1900. Bentuk peraturan ini adalah *Reglement* (Peraturan Pemerintah) yang disebut *Reglement op gebruik van automobilen* (stadblaad 1899 No. 301). Sepuluh tahun kemudian, tepatnya pada tahun 1910, dikeluarkan lagi *Motor Reglement* (stb 1910 No. 73). Dengan demikian, Pemerintah Hindia Belanda telah memperhatikan masalah lalu lintas di jalan dan telah menetapkan tugas polisi di bidang lalu lintas secara represif.

Organ kepolisian Pemerintah Hindia Belanda sudah ada lebih awal, yakni sejak zaman VOC. Namun, susunan organisasi kepolisian dipertegas pada masa pemerintahan Gubernur Jenderal Stamford Raffles, masa pendudukan Inggris. Kantor-kantor polisi sudah ditempatkan di beberapa kota besar, seperti Jayakarta, Semarang, dan Surabaya. Kantor polisi tersebut, pada umumnya, dipimpin oleh Polisi Belanda.

Untuk mengimbangi perkembangan lalu lintas yang terus meningkat, maka Pemerintah Hindia Belanda memandang perlu membentuk wadah polisi tersendiri yang khusus menangani lalu lintas. Beranjak dari pertimbangan itu, pada tanggal 15 Mei 1915, berdasarkan Surat Keputusan Direktur Pemerintah Dalam Negeri No. 64/a, lahirlah satu organ Polisi Lalu Lintas dalam tubuh kepolisian Hindia Belanda. Dengan demikian, kepolisian Hindia Belanda terdiri dari empat bagian, yaitu: Sekretaris, Serse, Pengawas Umum, dan bagian Lalu Lintas.

Pada awalnya, bagian Lalu Lintas disebut *Voer Wesen,* sebagai saduran dari Bahasa Jerman *"Fuhr Wessen"* yang berarti pengawasan lalu lintas. Organ ini terus disempurnakan dan diberi nama asli dalam Bahasa Belanda: *Verkeespolitie* yang artinya Polisi Lalu Lintas.

Selama era penjajahan, Pemerintah Kolonial Hindia Belanda sudah mulai aktif membuat berbagai peraturan mengenai polisi lalu lintas. Pada tanggal 23 Februari 1933, dikeluarkan Undang-Undang Lalu Lintas Jalan dengan nama: *DE Wegverkeers Ordonantie (Stadblaad No. 68).* Undang-Undang ini terus disempurnakan lagi tanggal 1 Agustus 1933 (*Stadblaad* No. 327); tanggal 27 Februari 1936 (*Stadblaad* No. 83), tanggal 25 Nopember 1938 (*Stadblaad* No. 657); dan terakhir tanggal 1 Maret 1940 (*Stadblaad* No. 72).

Kesungguhan Pemerintah Hindia Belanda bukan saja sebatas membuat undang-undang untuk mengendalikan perkembangan lalu lintas dan otomotif. Pemerintah kolonial juga mengembangkan jaringan jalan dalam kota maupun antar kota, serta mengembangkan organisasi dan kader-kader polisi lalu lintas.

B. Era Penjajahan Jepang

Setelah Belanda menyerah kepada Jepang dalam perang Asia Timur Raya, maka pemerintahan Hindia Belanda diambil-alih oleh bala tentara pendudukan Jepang. Selama masa penjajahan Jepang di Indonesia, segala aspek kehidupan ditentukan oleh kekuasaan Militer. Bidang lalu lintas juga diatur dan dikuasasi dengan cara militer.

Dalam organ kepolisian hanya ada organ *Kempetai* (Polisi Militernya Jepang). Demikian juga mengenai pengaturan lalu lintas jalan dilakukan oleh Polisi Militer *Kempetai*. Unsur polisi lalu lintas tidak tampak dan tidak banyak diketahui pada masa itu. Anggota polisi lalu lintas, yang bersedia bekerja sama dengan Jepang dan sudah berpengalaman, mendapat tugas membentuk registrasi kendaraan bermotor, terutama yang ditinggalkan pemiliknya karena pendudukan Jepang.

Semasa pendudukan Jepang, penindasan militerisme Jepang menimbulkan banyak korban jiwa. Namun, pengorbanan tersebut tidak sia-sia, karena membangkitkan semangat patriot di dada rakyat Indonesia. Pemerintah Jepang menyerah kepada sekutu setelah pemboman Kota Hiroshima dan Nagasaki. Situasi genting itu segera dimanfaatkan oleh rakyat Indonesia.

Bangsa Indonesia bergerak dan memproklamirkan kemerdekaan pada tanggal 17 Agustus 1945. Dari segala penjuru tanah air dan dari segala lapisan masyarakat, baik petani, pedagang, pegawai negeri, polisi, prajurit PETA, bahu-membahu bergerak menyambut kemerdekaan yang telah diproklamirkan oleh Soekarno-Hatta tersebut.

Polisi lalu lintas dengan perlengkapan senjata dan kendaraan yang ada, siap mengamankan masyarakat dalam menyambut hari gembira yaitu proklamasi. Dengan kendaraan seadanya, polisi lalu lintas mengamankan dan mengawal para tokoh bangsa yang akan menuju ke Gedung Proklamasi di Jalan Pegangsaan Timur serta ke Lapangan Gambir guna menyambut proklamasi yang bersejarah itu.

1.2 ZAMAN KEMERDEKAAN

A. Periode 1945-1950

Semenjak masa proklamasi, kegiatan polisi lalu lintas semakin terlihat dalam pengaturan jalan raya. Para tokoh polisi pun turut serta dalam menyongsong hari proklamasi bersama dengan tokoh-tokoh lainnya. Beberapa tokoh polisi yang berperan seperti R.S. Soekanto dan R. Sumanto.

Tanggal 19 Agustus 1945, Panitia Persiapan Kemerdekaan Indonesia (PPKI) menetapkan bahwa kepolisian termasuk ke dalam lingkungan Departemen Dalam Negeri. Hal ini berarti Jawatan Kepolisian Negara, secara administrasi mempunyai kedudukan yang sama dengan Dinas Polisi Umum dari era Pemerintah Hindia Belanda.

Ketentuan di atas diperkuat oleh suatu Maklumat Pemerintah tanggal 1 Oktober 1945 yang ditanda tangani oleh Menteri Dalam Negeri, Menteri Kehakiman, dan Jaksa Agung. Maklumat tersebut menyatakan bahwa semua kantor kejaksaan dimasukkan ke dalam lingkungan Departemen Kehakiman. Ada pun semua kantor badan kepolisian dimasukkan ke dalam lingkungan Departemen Dalam Negeri.

Tanggal 29 Desember 1945, Presiden Soekarno mengangkat dan menetapkan R.S. Soekanto sebagai Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia (Kapolri) yang pertama. Pengangkatan ini sekaligus menjadi suatu kehormatan dan juga tantangan, karena pada masa itu Bangsa Indonesia masih menghadapi perang melawan Belanda. Kekurangan, keterbatasan serta kesulitan yang datang silih berganti menjadi tantangan tersendiri bagi kepolisian Indonesia.

Sehari kemudian, tepatnya tanggal 30 September 1945, Belanda dengan dipimpin oleh Van Der Plas membujuk kepolisian Indonesia berunding segitiga dengan Belanda dan Jepang. Setelah ada izin dari Kepala Kepolisian, utusan kepolisian pun bersedia menghadiri perundingan tersebut.

Dalam perundingan itu, Van Der Plas memerintahkan agar pihak polisi tetap bekerja dengan pangkat yang ada. Apabila cakap akan tetap dipertahankan; dan apabila tidak, maka akan diberhentikan. Ada pun perwakilan polisi Indonesia, Sosrodanu Kusumo, memberikan masukan agar Belanda menjaga hubungan dengan pemerintah Indonesia.

Dari peristiwa ini, terlihat jelas bahwa Belanda tetap ingin menguasai kepolisian di Indonesia. Tanggal 29 Desember 1945, secara serentak Kantor Polisi di Jakarta diserbu oleh tentara Sekutu (Inggris). Semua anggota polisi dikumpulkan di Kantor Besar Polisi. Para polisi ditahan dan setelah beberapa hari dilepaskan kembali.

Bulan Januari 1946, dibentuk *Civil Police* dimana polisi Indonesia dan polisi Belanda dipisahkan, dimana Inggris sebagai penengahnya. Hubungan antara kantor Polisi Pusat dengan Polisi Daerah pada bulan pertama praktis tidak ada. Hanya secara insidentil kapolri mengirim kurir-kurir ke daerah untuk menyampaikan instruksi.

Pada periode ini, walaupun anggota polisi cukup banyak yang meninggalkan tugas dan ikut bergerilya di hutan-hutan, tetapi tugas-tugas kepolisian termasuk pengaturan lalu lintas tetap berjalan. Polisi melaksanakan tugasnya dengan peralatan yang sederhana dan sangat terbatas.

Pada awal tahun 1946, Ibukota Jakarta sudah hampir sepenuhnya dikuasai oleh serdadu Sekutu. Ibukota Indonesia akhirnya dipindahkan ke Yogyakarta dan Kementerian Dalam Negeri dipindahkan ke ke Purwokerto. Pada bulan Februari 1946, Jawatan Kepolisian yang tergabung di dalam Departemen Dalam Negeri juga memindahkan kantor pusat serta kedudukannya ke Purwokerto.

Peran dan tugas polisi semakin dibutuhkan dalam situasi bangsa yang genting pada masa itu. Karena kesulitan yang dihadapi oleh Jawatan Kepolisian, maka pada tanggal 1 Juli 1946, berdasarkan Penetapan Pemerintah No. 11/SD tahun 1946, Jawatan Kepolisian Negara dipisahkan dari Departemen Dalam Negeri. Kepolisian menjadi jawatan sendiri di bawah Perdana Menteri. Tanggal 1 Juli 1946 tersebut,

selanjutnya dijadikan sebagai hari kelahiran Kepolisian Republik Indonesia (Polri) dan dijadikan hari Bhayangkara.

Pada periode ini Jawatan Kepolisian Negara, mulai membenahi wadah-wadah organisasi kepolisian. Sekalipun dihadang oleh berbagai kendala, usaha-usaha yang telah dilakukan, antara lain:

1. Menyusun suatu Jawatan Pusat dengan bagian-bagian: Tata Usaha Keuangan, Perlengkapan, Organisasi Pengawasan Aliran Masyarakat, dan Pengusutan Kejahatan.
2. Membuat peraturan-peraturan mengenai pakaian dinas, tanda pangkat, tata tertib dan tata susila, baris berbaris, dan lainnya.
3. Menyusun kembali Polisi Lalu Lintas dengan menambahkan tugas-tugas lain yang dibutuhkan pada waktu mendatang.

Dasar penyusunan kembali polisi lalu lintas tersebut secara resmi tidak diketahui. Namun, penyusunan ini masih mudah karena keadaan lalu lintas masih belum seramai seperti sekarang ini. Jumlah kendaraan di masa pendudukan Jepang hingga tahun-tahun awal kemerdekaan masih sangat sedikit di Indonesia.

Kendaraan dari masa pendudukan Jepang yang ditinggalkan semakin sedikit yang tersisa. karena usia dan suku cadang yang tidak tersedia, atau sulit mencari gantinya. Pada periode ini, penataan manajemen lalu lintas belum mendapat perhatian yang sungguh.

B. Periode 1950-1959

Pada periode ini, lahir Seksi Lalu Lintas dalam wadah Polisi Negara Republik Indonesia. Sebenarnya, berbagai upaya penyusunan kembali organisasi kepolisian Indonesia sudah ada sejak diangkatnya Kepala Jawatan Kepolisian Negara. Namun, upaya itu tertunda karena pada saat telah terjadi perang kemerdekaan kedua (*Clash II*).

Setelah pengakuan kedaulatan Negara Republik Indonesia tanggal 29 Desember 1949, upaya pembenahan kepolisian dapat dilanjutkan kembali. Para pimpinan polisi di daerah-daerah pendudukan yang masih

dipegang oleh kader-kader Belanda, mulai dicopot dan digantikan oleh kader-kader polisi Indonesia. Dalam reorganisasi struktur kepolisian, Jawatan Kepolisian yang dibentuk sejak era Proklamasi, pada tanggal 17 Agustus 1950 berubah namanya menjadi Jawatan Kepolisian Negara.

Guna mengantisipasi kemajuan dan dinamika masyarakat Indonesia yang semakin luas, maka organisasi polisi memerlukan penyesuaian agar dapat mewadahi dan menangani pekerjaan dengan cepat. Petugas kepolisian juga dituntut untuk memiliki spesialisasi, sehingga tanggal 9 Januari 1952, dikeluarkan Order KKN No. 6/IV/ Sek/52. Pada tahun 1952 ini, Polri melakukan pembentukan kesatuan-kesatuan khusus seperti Polisi Perairan, Polisi Udara, serta Polisi Lalu Lintas yang dimasukkan dalam pengurusan bagian organisasi.

Untuk Polisi Lalu Lintas di wilayah Jakarta Raya merupakan bagian tersendiri yang mempunyai rumusan tugas, sebagai berikut:

1. Mengurus lalu lintas,
2. Mengurus kecelakaan lalu lintas,
3. Pendaftaran nomor *bewijs*,
4. Motor Brigade keramaian, dan
5. Komando pos radio dan bengkel.

Dengan kemajuan teknologi dan perkembangan lalu lintas yang semakin pesat, Kepala Jawatan Kepolisian Negara memandang perlu untuk membangun wadah yang konkrit untuk penanganan-penanganan masalah lalu lintas. Oleh karena itu, tanggal 22 September 1955, Kepala Jawatan Kepolisian Negara mengeluarkan Order No. 20/XVI/1955 tentang Pembentukan Seksi Lalu Lintas Jalan. Pada tingkat pusat yang taktis berkedudukan langsung di bawah Kepala Kepolisian Negara.

Semenjak terbit Order 22 September 1955 inilah, mulai dikenal istilah lalu lintas jalan untuk pertama kalinya, yang mempunyai rumusan tugas, sebagai berikut:

1. Mengumpulkan segala bahan yang bersangkutan dengan urusan lalu lintas jalan;

2. Memelihara/mengadakan peraturan, peringatan dan grafik tentang kecelakaan lalu lintas, jumlah pemakai jalan, pelanggaran lalu lintas jalan;
3. Mengadakan pengawasan atas pelaksanaan perundang-undangan lalu lintas jalan dan menyiapkan instruksi guna pelaksanaan di berbagai daerah; dan
4. Melayani sebab-sebab kecelakaan lalu lintas jalan di berbagai tempat di Indonesia, dan menyiapkan instruksi dan petunjuknya guna menurunkan/mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

Tahun 1956, di setiap kantor Polisi Propinsi dibentuk Seksi Lalu Lintas dengan Order Kepala Kepolisian Negara No. 20/XIII/1956 tanggal 27 Juli 1956; dan selanjutnya di kesatuan-kesatuan atau kantor-kantor Polisi Karesidenan. Hingga pada tingkat Kabupaten, juga dibentuk seksi-seksi Lalu lintas dengan berdasar pada Order KKN tersebut.

Kegiatan dan peristiwa penting dalam tugas polisi lalu lintas (polantas) pada periode ini adalah pengamanan Konferensi Asia Afrika (KAA) yang berlangsung di Bandung bulan April 1955. Konferensi dihadiri delegasi dari berbagai negara Asia Afrika. Konferensi mempunyai arti penting baik bagi Indonesia maupun negara-negara Asia Afrika dalam rangka mengubah pandangan dan nasib bangsa-bangsa Asia Afrika.

Polantas berperan aktif memberikan perlindungan, keamanan, keselamatan di jalan raya, dan kelancaran lalu lintas. Polantas mengawal dan mengamankan jalan maupun lokasi yang dilalui para tamu negara, di sekitar areal konferensi, maupun tempat-tempat lain yang dikunjungi.

Tugas pengamanan itu merupakan amanat yang sangat berat bagi kepolisian lalu lintas. Untuk kesuksesan tugas ini, kepolisian lalu lintas mengerahkan sumber daya secara besar-besaran dari seluruh Jawa. Peristiwa ini patut di catat dalam sejarah polisi, dimana tugas mengabdi pada bangsa dan negara ini berhasil dan sukses.

Pada peristiwa Cikini, Presiden Soekarno mendapat serangan granat dari komplotan tidak bertanggung jawab. Presiden saat itu akan

menghadiri ulang tahun Perguruan Cikini. Cukup banyak korban yang gugur dalam peristiwa ini.

Dua anggota polantas yang mengawal rombongan di tempat tersebut, sebelum sempat melapor telah didahului dengan lemparan granat ke arah Presiden. Namun, lemparan itu tidak mengenai sasaran, tetapi mengenai Aipda Muhammad dan Bripda Ahmad. Keduanya gugur dalam melaksanakan tugas mulia pengawalan tersebut.

Atas jasa dan pengorbanan kedua anggota polantas tersebut, pemerintah memberikan penghargaan. Kedua jenazah polantas ini dimakamkan di Taman Makam Pahlawan Kalibata Jakarta. Kedua peristiwa tersebut dan beberapa peristiwa lain patut dicatat bahwa betapa besar tugas kepolisian lalu lintas yang telah dilaksanakan dengan tabah, tekun dan penuh pengabdian.

Pada periode ini, kepolisan telah mengadakan beberapa kegiatan untuk perbaikan lalu lintas, terutama menyangkut rekayasa (*engineering*) jalan raya, misalnya:

1. Diperkenalkan istilah pulau-pulau jalan oleh Komisaris Besar Untung Margono untuk pertama kalinya di Indonesia. Untuk pembuatan pulau-pulau jalan ini bekerja sama dengan Departemen Pekerjaan Umum dengan maksud untuk kelancaran lalu lintas.
2. Penegasan kembali pemasangan rambu-rambu lalu lintas yang tidak layak atau ada tanda-tanda penyimpangan, baik dari segi bentuk, warna, maupun pemasangannya. Untuk itu, pemasangan rambu perlu dasar hukum yang kuat karena Indonesia sudah menjadi anggota *Convention on Road Traffic*.
3. Dimulai pendidikan lalu lintas kepada murid-murid sekolah agar sejak usia dini anak - anak sudah mengenal budaya berlalu lintas. Untuk itu, dibentuklah Badan Keamanan Lalu Lintas (BKLL) untuk pertama kali di Jakarta pada tahun 1953, dengan maksud:

a) Menanamkan rasa tanggung jawab akan keselamatan lalu lintas terhadap orang lain dan terhadap umum;

b) Membantu menjaga keamanan lalu lintas dan mengurangi kecelakaan terutama yang melibatkan anak-anak sekolah;

c) Berusaha mewujudkan cita-cita masyarakat yang mempunyai disiplin lalu lintas yan tinggi, sopan-santun, dan berpengetahuan lalu lintas yang luas.

C. Periode 1959 - 1965

Dekrit Presiden 5 Juli 1959 secara fundamental membawa sistem politik dan ketatanegaraan berubah yaitu kembali ke Undang-Undang Dasar (UUD) 1945 dengan sistim kabinet Presidentil. Jabatan presiden sebagai Kepala Negara juga sekaligus sebagai Kepala Pemerintahan. Presiden juga menjabat sebagai Panglima Tertinggi Angkatan Bersenjata Republik Indonesia (ABRI).

Setelah kembali ke UUD 1945, maka terjadi berbagai perubahan struktural maupun strategis. Istilah kementerian diganti departemen, seperti kementerian pertahanan menjadi Departemen Pertahanan Nasional.

Berdasarkan Keppres No. 15 tahun 1963, Kepala Staf Angkatan berstatus sebagai menteri/Panglima Angkatan yang memegang kekuasaan tertinggi pada angkatannya dan bertanggung jawab langsung kepada Panglima Tertinggi, yakni Presiden Republik Indonesia.

Di dalam organisasi kepolisian juga terjadi perubahan mendasar, yaitu dari Jawatan Kepolisian Negara berubah menjadi Angkatan Kepolisian Republik Indonesia (AKRI). Karena kepolisian tetap konsekuen dan konsisten pada tugasnya, maka pada waktu dicanangkan aksi Trikora, Dwikora, maupun penumpasan gerakan pengacau keamanan, AKRI tetap aktif pada kancah tugas-tugas perjuangan. Para pejuang AKRI dalam hal ini polantas tetap setia dan berbakti kepada Negara.

Tanggal 23 Oktober 1959, dengan peraturan sementara dari Menteri/KKN dikeluarkan peraturan sementara Menteri/KKN No. 2. PRA/MK/1959 tentang Susunan dan Tugas Markas Besar Polisi Negara. Berdasarkan peraturan ini, status Seksi Lalu Lintas Jalan ditingkatkan menjadi Dinas Lalu Lintas dan Polisi Negara Urusan Kereta Api (PNUK). Tugas-tugas lainnya, antara lain:

1. Mengatur pemberian jaminan bantuan kepada instansi-instansi yang membutuhkan bantuan polantas demi kelancaran dan keamanan lalu lintas daratan.
2. Mengatur pelaksanaan, pemeliharaan, kelancaran, dan keamanan lalu lintas di daratan termasuk kereta api.
3. Memberi nasehat dan saran-saran mengenai soal-soal lalu lintas di daratan kepada instansi-instansi yang membutuhkan.

Kepala Dinas Lalu Lintas/PNUK adalah Ajun Komisaris Besar Polisi Untung Margono yang menggantikan Komisaris Besar Polisi H.S Djajoesman.

Kelahiran Undang-Undang Pokok Kepolisian No. 13/1961 tanggal 19 Juni 1961 merupakan sejarah penting Kepolisian Indonesia. Undang-undang ini merupakan perwujudan cita-cita yang selalu menjiwai kehidupan Korps Kepolisian Negara seirama dengan gelora perjuangan rakyat.

Setelah pergantian pimpinan Polisi dari Menteri Muda Kepolisian R.S. Soekanto kepada Sukarno Djoyo Negoro, mantan Kepala Kepolisian Jawa Timur, maka dilanjutkan reorganisasi kepolisian. Reorganisasi terutama tentang susunan dan tugas kepolisian di tingkat departemen.

Dalam reorganisasi tersebut, Dinas Lalu Lintas/PNUK dimasukkan ke dalam Korps Polisi Tugas Umum, termasuk didalamnya Perintis Polisi Wanita dan Polisi Umum. Penggabungan ini tanpa mengurangi tuga - tugas Dinas Lalu Lintas sebelumnya.

1. Perubahan itu tertuang dalam Peraturan Sementara JM Menteri/KSAK tanggal 31 Desember 1961.
2. Tanggal 23 Nopember 1962, dikeluarkan pula peraturan JM Menteri/KSK No. 2. PRT/KK/62 tentang dibentuk kembali Dinas Lalu Lintas, yang terpisah dari Polisi tugas Umum, sedangkan PNUK tetap dimasukkan dalam jajaran Polisi Tugas Umum.
3. Tanggal 14 Februari 1964, dengan Surat Keputusan JM MEN PANGAK No. Pol.: 11/SK/MK/64, Dinas Lalu Lintas diperluas kembali statusnya menjadi Direktorat Lalu Lintas.

Dengan Surat Keputusan Surat Keputusan JM MEN PANGAK No. Pol.: 11/SK/MK/64 itu, maka untuk pertama kali reorganisasi kepolisian bidang lalu lintas menggunakan nama Direktorat Lalu Lintas (Dirlantas) di tingkat pusat. Dalam perkembangan selanjutnya, bekerja sama dengan Departemen Perhubungan Darat dan Direktorat Pendidikan dan Latihan, maka dirintis pendidikan kejuruan kader-kader polantas.

Kelanjutan dari kerja sama ini adalah beberapa perwira polisi dikirim ke Amerika, yaitu ke *Northwestern University of Traffic Institute* (NUTI) dan *California High Way Patrol* di Sacrament, Amerika Serikat. Tujuan tugas belajar ini adalah untuk memperluas pengetahuan polantas di bidang lalu lintas.

Setelah para perwira polisi yang mengikuti tugas belajar di Amerika itu kembali ke tanah air, mulailah dirintis untuk pertama kalinya pendidikan Bintara Patroli Jalan Raya (PJR). Pendidikan ini dilaksanakan di Sukabumi tahun 1962 yang diikuti oleh 40 siswa Polisi Lalu Lintas Komisaris di Pulau Jawa dan Bali.

Kepolisian lalu lintas juga mengembangkan sayapnya guna memenuhi tuntutan zaman. Dirlantas mulai merintis pembentukan kesatuan PJR. Pembentukan kesatuan PJR ini memerlukan perlengkapan yang cukup. Pemerintah Amerika Serikat memberikan bantuan seperti kendaraan bermotor (Jeep dan sedan Falcon dan Chevy), serta alat-alat komunikasi radio (motorola), dan sepeda motor Harley Davidson.

Keberadaan kesatuan PJR didalam tubuh Polri/polantas, merupakan suatu organ baru yang sangat diperlukan. PJR sangat menunjang, baik untuk peningkatan keamanan, penegakan hukum, penyidikan kecelakaan lalu lintas, tugas-tugas tindakan pertama pada kejahatan, maupun bantuan taktis. Karena Perkembangan situasi politik, hubungan diplomatik Indonesia dengan Amerika Serikat mulai renggang. Polri pun lepas hubungan dengan Amerika Serikat, sehingga bantuan terputus.

Bidang pendidikan masyarakat lalu lintas mulai dikembangkan. Polisi Lalu Lintas mulai menerbitkan majalah, mengenalkan cara-cara berlalu lintas pada pramuka, dan membentuk Patroli Keamanan Sekolah (PKS). Peningkatan kecelakaan lalu lintas mulai menjadi masalah, polantas semakin aktif melakukan mengadakan penerangan-penerangan kepada masyarakat tentang tata cara berlalu lintas yang baik dan benar.

Pada periode ini, mulai muncul upaya serius kepolisian untuk menyusun undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan. Undang-undang ini diharapkan menggantikan VWO tahun 1933 yang merupakan peraturan peninggalan Belanda. Tahun 1965, pemerintah bersama Polri berhasil menyusun Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya No. 3 Tahun 1965.

Peran, tugas, dan kegiatan polantas terus dikembangkan. Tugas operasional polantas tidak terbatas hanya berkaitan dengan lalu lintas saja, tetapi juga yang berkaitan dengan fungsi lain seperti ikut membantu penindakan terhadap kejahatan, penculikan, kebakaran, dan lainnya.

Dalam setiap penyelenggaraan kegiatan yang bersifat internasional di Indonesia, polantas senantiasa terlibat dan berperan aktif. Polantas memberi andil cukup penting dalam tugas pengaturan lalu lintas, pengamanan jalan, pengawalan peserta dan tempat. Peran polantas dalam kegiatan olahraga internasional, seperti dalam penyelenggaraan Asean Games IV, Sea Games, dan kegiatan internasional lainnya.

D. Periode 1965 - 1998

Peristiwa Gerakan G-30-S/PKI pada tanggal 30 September 1965 menuntut segenap alat negara untuk bersatu dengan kokoh. Pemerintah Orde Baru di bawah kepemimpinan Presiden Soeharto berupaya menggabungkan Polri ke dalam ABRI. Sekalipun cukup alot, integrasi Polri ke dalam struktur ABRI akhirnya dapat berlangsung.

Keterpaduan ABRI dan Polisi diharapkan menjadi kekuatan Hankam yang tangguh untuk menghalau setiap pemberontakan dan pengacau yang mengancam keamanan negara dan bangsa Indonesia. Integrasi ABRI dengan Polri di kongkritkan dengan Keppres No. 79/1969 yang berisi Pembagian dan Penentuan Fungsi Hankam.

Meskipun berbeda dengan angkatan perang yang terdiri dari AD, AU, dan AL, tetapi Polri menjadi bagian dari Departemen Hankam. Dengan Keppres tersebut, Polri kembali mengadakan berbagai penyesuaian dan perombakan dalam tubuh organisasi, baik di tingkat pusat maupun daerah. Kesatuan Polisi Lalu Lintas pun tidak luput dari perubahan.

Untuk menata organisasi kepolisian, maka dikeluarkan Surat keputusan Men Hankam Pangab No. Kep. A./385A/1111970 tentang Pokok-pokok Organisasi dan Prosedur Kepolisian Negara RI. Sebagai penjabarannya, dikeluarkan Surat Keputusan Kapolri No. Pol. 113/SK/1970 tanggal 17 September 1970 tentang Organisasi Staf Umum dan Staf Khusus dan Badan-badan pelaksana Polri. Implementasi peraturan ini melahirkan organisasi baru di lingkungan Polri dan juga di kepolisian lalu lintas.

Dua tahun sebelum surat keputusan itu, yakni tahun 1968, di tingkat pusat dibentuk Pusat Kesatuan Operasi Lalu Lintas (Pusatop Lantas), dengan komandannya KBP Drs. U.E. Medelu. Dengan keluarnya SK tersebut, Pusatop Lantas berubah kembali menjadi Direktorat Lalu Lintas tahun 1970; yang merupakan salah satu unsur Komando Utama Samapta Polri, sehingga kemudian disebut Direktorat Lalu Lintas Komapta.

Pada periode ini, secara resmi dibentuk Patroli Jalan Raya (PJR) oleh Mabes Polri. Meskipun sebenarnya pembentukan PJR sudah

dilakukan di tingkat kepolisian daerah, tetapi baru tahun 1966 dibentuk secara resmi berdasarkan instruksi Men Pangab No. 31/Instr/MK/1966.

Pembentukan Kesatuan PJR ini memang didasari dengan pertimbangan yang matang. Dalam pelaksanaan tugas, anggota PJR dituntut untuk selalu siaga dan berpedoman kepada motto ramah-tamah, perlindungan, dan pelayanan (*courtesy, protection, and service*). Detasemen PJR ini dipimpin oleh seorang komandan yang ditunjuk oleh Direktur Lalu Lintas dibawah pengawasan Kepala Dinas Pengawasan Direktorat Lalu Lintas.

Perkembangan pembangunan dan mobilitas masyarakat yang meningkat pesat menimbulkan dampak peningkatakan frekuensi pelanggaran lalu lintas. Gejala ini cukup merisaukan terutama bagi kepolisian sebagai aparat penegak hukum ketertiban di jalan raya. Karena dari segi sarana penindakan tampak memang kurang efektifm maka tahun 1969 dibentuk tim untuk merumuskan sistem penindakan pelanggaran lalu lintas yang praktis dan cepat.

Pada tanggal 11 Januari 1971, lahirlah Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Ketua Mahkamah Agung No. 001/KMA/71, Jaksa Agung No. 002/DA/1971, Kepala Kepolisian RI No. 4/SK/Kapolri/71, dan Menteri Kehakiman No. JS/1/21. SKB ini mensahkan pemberlakukan Sistem Tilang untuk pelanggaran lalu lintas. Dari Pihak Polri, Tim perumus diwakili oleh Jenderal Memet Tanu Miharja, Brigjen Pol. Drs. VE. Madelu, dan Letkol Pol Drs. Basirun. Semenjak tahun 1971, mulailah pelanggaran lalu lintas ditindak dengan sistem tiket yang dikenal dengan bukti pelanggaran atau disingkat tilang.

Tanggal 29 Maret 1969, didirikan Pusat Pendidikan Lalu Lintas (Pusdik Lantas) yang berkedudukan di jalan MT. Haryono Jakarta Selatan, yang masih satu kantor dengan Direktorat Lalu Lintas Polri. Tahun 1985, Pusdik Lantas dipindahkan ke Serpong Tangerang, Jawa Barat, sampai saat ini. Terhitung sejak tahun 1969, pendidikan lalu lintas untuk Perwira dan Bintara Lalu Lintas sudah dapat dilaksanakan secara teratur.

Berdasarkan Surat Keputusan Men Hankam No. Kep/15/IV/1976 tanggal 13 April 1976, Skep Kapolri No. Pol. Skep/507V111/1977, dan Skep Kapolri No. Pol. Skep/53/VII/1977, di tingkat Mabak terdapat dua unsur lalu lintas.

- *Pertama*; Dinas Lalu Lintas Polri yang berkedudukan sebagai Badan Pelaksana Pusat, berada di bawah dan sehari-harinya dikoordinasi oleh Wakil Kapolri. Tugas pokoknya adalah membantu Kapolri untuk menyelenggarakan segala kegiatan dan pekerjaan di bidang pencegahan dan penanggulangan terhadap terjadinya gangguan/ancaman terhadap Kamtibmas di bidang Lantas. dan menindak apabila diperlukan dalam rangka kegiatan atau operasional Kepolisian.
- *Kedua*: pusat sistem senjata Lalu Lintas Polri berkedudukan di bawah Danjen Kobang Diklat Polri. Tugas pokoknya adalah menyelenggarakan segala usaha dan kegiatan mengenai pengembangan taktik, sistem dan teknik senjata, serta pendidikan latihan di bidang fungsi teknis lalu lintas Polri; dalam rangka sistem Kamtibmas, serta tugas lain yang dibebankan padanya. Pusdik Lantas berkedudukan di bawah Pusenlantas sebagai penyelenggara pendidikan yang secara organisatoris terpisah dari Dinas Lalu Lintas.

Berdasarkan Keputusan Pangab No. Kep/11/P/III/1984 tentang Pokok-pokok Organisasi dan Prosedur Kepolisian Negara RI, dan Keputusan Kapolri No. Pol: Kep/09/X/1984 tanggal 30 Oktober 1984; Pusdik Lantas kembali berada di bawah Direktorat Pendidikan Polri.

Pada tahun 1984, dengan Surat keputusan Pangab No. Kep/11/P/II 1/1984 tanggal 31 Maret 1984 tentang Pokok-pokok Organisasi dan Prosedur Kepolisian RI, Dinas Lalu Lintas Polri dirubah dan diperkecil struktur organisasinya menjadi Sub Direktorat Lalu Lintas Polri, di bawah Direktorat Samapta Polri, bersama-sama dengan Subdirektorat Polisi Perairan, Polisi Udara dan Satwa Polri.

Berselang beberapa tahun kemudian, tanggal 21 Nopember 1991, Subdirektorat Lalu Lintas dikembangkan kembali organisasinya menjadi Direktorat Lalu Lintas Polri. Direktorat ini berkedudukan di bawah Kapolri yang sehari-harinya dikoordinasikan oleh Deputi Operasi Kapolri.

1.3 ZAMAN REFORMASI DAN DIGITAL

A. Periode 1998 - 2009

Pada pertengahan tahun 1997, diawali dengan merosotnya nilai tukar rupiah terhadap dollar Amerika Serikat, Indonesia dilanda resesi dan krisis moneter yang berkembang menjadi krisis ekonomi. Masyarakat yang dipelopori oleh mahasiswa melakukan demonstrasi sebagai pemicu ”reformasi” yang menyatakan tidak percaya lagi dengan Pemerintahan Orde Baru di bawah kepemimpinan Presiden Soeharto.

Tanggal 12 Mei 1998, terjadi peristiwa berdarah dengan meninggalnya empat orang mahasiswa pelaku demonstrasi di depan Universitas Trisakti Jakarta. Peristiwa ini memicu gerakan demonstrasi mahasiswa yang lebih besar dan menguasai gedung DPR/MPR RI. Peserta demonstrasi tidak terbatas pada mahasiswa di Ibukota Jakarta, tetapi meluas ke kota-kota besar di Indonesia.

Para mahasiswa menuntut reformasi total, termasuk turunnya Presiden Soeharto dari kursi kepresidenan. Tuntutan tersebut mendapatkan hasil dengan mundurnya presiden Soeharto dan diganti B.J. Habibie, yang sebelumnya menjabat Wakil Presiden. Presiden Habibie membentuk Kabinet Reformasi Pembangunan dan segera mempersiapkan pelaksanaan Pemilu untuk membentuk pemerintahan baru sesuai kehendak rakyat.

Pada waktu terjadi demonstrasi dan kekacauan di Jakarta dan kota-kota lain di Indonesia, polantas tetap aktif mengendalikan arus lalu lintas dalam melaksanakan tugas lainnya dengan penuh semangat, walaupun

gelombang demonstrasi panjang cukup melelahkan Polisi Lalu Lintas tetap mewujudkan Kamtibcar Lantas.

Seiring dengan tuntutan demokratisasi dan penegakan supremasi hukum, maka di tahun 1999, kedudukan Polri dipisahkan dari ABRI. Kepolisian menjadi di bawah Departemen Pertahanan dan Keamanan. Pemisahan ini diperkuat dengan Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR-RI) No.: VI/MPR/2000 tanggal 18 Agustus 2000 tentang Pemisahan Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan No. VII/MPR/2000 tanggal 18 Agustus 2000 tentang Peran Tentara Nasional Republik Indonesia dan Peran Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Kedudukan Polri benar-benar mandiri dan terpisah dari peran pertahanan. Seiring dengan perubahan dan pemisahan organisasi Polri dari organisasi ABRI, maka disusun Undang-Undang Kepolisian sebagai perubahan dari Undang-Undang No. 27 Tahun 1997 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, menjadi Undang-Undang No. 2 Tahun 2002.

Tahun 2004, merupakan salah satu tonggak sejarah yang menunjukkan eksistensi polantas, yaitu dengan terbitnya Peraturan Pemerintah No. 31 Tahun 2004 tentang Penetapan Tarif PNBP yang berlaku di lingkungan Polri. Dari tujuh kewenangan yang diatur dalam PP tersebut, enam kewenangan merupakan tugas polantas.

Dengan terbitnya PP No. 31 Tahun 2004 sebagai pelaksanaan dari Undang-Undang No. 20 Tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak, menghilangkan kesan duplikasi tugas pokok polantas dengan Departemen Perhubungan. Peran polantas berada di dalam tataran Keamanan Dalam Negeri melalui Registrasi dan Identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi yang merupakan ciri khas dari tugas-tugas polisi secara universal selaku aparat penegak hukum. Polisi menggunakan Identifikasi dalam upaya pembuktian bahwa telah terjadi suatu tindak pidana. Ada pun peran Departemen Perhubungan berada dalam tataran Regulator Transportasi Nasional.

Pemberlakuan PP ini merupakan salah satu ciri khas yang dimiliki oleh fungsi teknis polantas, yaitu memberi pemasukan kepada kas negara melalui biaya administrasi yang dipungut atas pelayanan Polri kepada masyarakat berdasarkan tarif yang telah ditentukan oleh Peraturan Pemerintah tersebut.

Pada tingkat dunia, perubahan sosial yang terjadi seiring perkembangan globalisasi telah membawa pengaruh terhadap perubahan paradigma masyarakat. Menyadari dan memahami sepenuhnya keberadaan polantas saat ini, maka diperlukan strategi ke depan yang sesuai dengan perubahan lingkungan strategik yang dihadapi polantas.

Perubahan Paradigma polantas seiring dengan perubahan paradigma Polri yang merupakan refleksi dan tuntutan terhadap peningkatan peran dan tugas polantas yang semakin kompleks di masyarakat. Polantas dituntut untuk semakin profesional dan proporsional yang bercirikan perlindungan, pengayoman, pelayanan kepada masyarakat, penegakan demokrasi dan hak asasi manusia; dalam rangka kepastian hukum dan terwujudnya kamtibcar. Hal ini mendorong reposisi atas kedudukan polantas serta pemulihan fungsi dan peranannya.

Dalam rangka mewujudkan tuntutan tersebut, Direktorat Lalu Lintas telah menyusun Program Pembangunan Polisi Lalu Lintas 5 (Lima) tahun ke depan; dan perubahan struktur organisasi menjadi organisasi yang berada langsung di bawah Kapolri. Ada pun maksud dan tujuannya adalah agar masyarakat pemakai jalan memahami dan yakin kepada polantas sebagai pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat.

Tujuan dan maksud tersebut diwujudkan melalui kegiatan pendidikan masyarakat lalu lintas, penegakan hukum lalu lintas, pengkajian masalah lalu lintas, registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, demi tercapainya keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

B. Periode 2009 - Sekarang

Salah satu indikator keamanan dalam negeri ditunjukkan dengan kondisi keamanan dan ketertiban masyarakat yang stabil dan kondusif.

Dalam rangka memberi dukungan pada situasi kamtibmas, salah satu sektor pembangunan yang harus dilaksanakan adalah pembangunan di sektor transportasi.

Transportasi secara umum memiliki peranan penting dalam mendukung pembangunan nasional. Transportasi merupakan penunjang, penggerak, dan pendorong serta berperan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, politik, sosial budaya dan pertahanan keamanan (Bappenas, 2009).

Sebagai sektor pendukung pembangunan perekonomian, peranan transportasi adalah dalam melayani mobilitas manusia maupun distribusi komoditi perdagangan dan industri dari satu tempat ke tempat lainnya. Transportasi juga berfungsi untuk menjembatani kesenjangan dan mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan antar wilayah, antar perkotaan dan antar perdesaan, serta mempercepat pengembangan wilayah dan mempererat hubungan antar wilayah NKRI.

Aspek transportasi tersebut dapat mempererat keutuhan bangsa dan negara dalam segala aspek sosial, budaya, ekonomi, politik, dan keamanan untuk mewujudkan wawasan nusantara. Sektor transportasi bahkan mampu memicu pembangunan dan perkembangan di wilayah-wilayah terpencil dengan dibukanya jalan melalui wilayah terpencil tersebut.

Salah satu sektor transportrasi adalah pada sektor lalu lintas dan angkutan jalan. Pembangunan di sektor lalu lintas dan angkutan jalan adalah urat nadi kehidupan yang merupakan bagian penting dalam menunjang tumbuh dan berkembangnya kehidupan dan pembangunan bangsa, terutama dari aspek politik, ekonomi, sosial, kebudayaan, dan lingkungan hidup serta keamanan dan keselamatan.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan cermin budaya bangsa karena dari sistem dan tata kelola lalu lintas dan angkutan jalan dapat menunjukkan kemajuan atau ketertinggalan suatu bangsa. Oleh karena itu, aspek keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas akan menjadi salah satu indikator yang penting dalam memberikan

dukungan bagi keamanan dalam negeri. Tugas untuk mewujudkan keamanan dalam negeri sesuai Pasal 4 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian RI merupakan tanggung jawab Polri.

Pembenahan, penataan dan pengelolaan di sektor lalu lintas dan angkutan jalan, merupakan langkah yang harus terus dilakukan dalam rangka meningkatkan daya saing bangsa yang kian kompetitif, produktif, serta bermartabat. Payung hukum yang menjadi acuan atau pedoman dalam pembinaan maupun penyelenggaraan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan serta terhadap tuntutan dan perubahan zaman, yaitu Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tersebut merupakan penyempurnaan dari Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang No. 22 Tahun 2009 ini diharapkan bisa menjadi *guidance* di tingkat kebijakan, strategi, implementasi, dan pengawasan.

Dalam Undang-Undang No. 22 tahun 2009 LLAJ, ditegaskan bahwa pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan oleh instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya yang meliputi:

1. Urusan pemerintahan di bidang jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
2. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
3. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara ang bertanggung jawab di bidang industri;
4. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan

5. Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Polri.

Terkait dengan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas sebagai *outcomes* yang diharapkan dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, Badan Kesehatan Dunia (WHO - *World Health Organization*) telah mengeluarkan siaran resmi, bahwa dari hasil analisisnya, pada tahun 2030, kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kelima dari "sepuluh besar" penyebab kematian manusia.

Penyebab tertinggi adalah penyakit jantung koroner, urutan berikutnya adalah penyakit serebrovaskular, kemudian urutan ketiga adalah penyakit paru obstruktif, dan keempat adalah infeksi saluran pernafasan bagian bawah. Ada pun urutan kelima adalah kecelakaan lalu lintas. Urutan selanjutnya adalah kanker paru-paru, diabetes meilitus, hipertensi, kanker perut, dan HIV/AIDS.

Asumsi WHO tersebut didasarkan pada pijakan data tahun 2004. Pada tahun 2004, data yang dipunyai oleh WHO, peringkat penyebab kematian manusia nomor satu sampai empat sama dengan yang diperkirakan masih akan terjadi sampai tahun 2030. Pada tahun 2004 urutan kelima adalah penyakit diare, keenam HIV/AIDS, ketujuh TBC, kedelapan kanker paru-paru, kesembilan kecelakaan lalu lintas, dan kesepuluh adalah kelahiran prematur dan kekurangan berat badan.

Mengapa kecelakaan lalu lintas --yang saat itu sesuai data pada urutan kesembilan penyebab kematian manusia-- mampu naik ke urutan kelima penyebab kematian manusia? Menurut WHO, karena untuk pengelolaan HIV/AIDS, TBC, dan kanker paru-paru telah dilakukan langkah-langkah sistematis untuk menekan korban kematian akibat penyakit tersebut.

Skema penanganan pencegahan sudah tersusun dengan rapi dan terencana secara sistematis, mulai kampanye, penanganan pada pada

korban, serta produksi obat-obatan pencegah. Kampanye anti rokok, misalnya, sudah mampu menekan angka kematian TBC dan kanker paru-paru.

Pada sisi lain, upaya-upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas dianggap belum serius. Jika tidak dilakukan penanganan secara serius mulai sekarang, dapat diperkirakan kecelakaan lalu lintas akan bertahan menjadi urutan kelima penyebab kematian pada manusia.

Data di Indonesia saja, jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas cenderung meningkat dari tahun ke tahun. Berdasarkan data akhir yang dipunyai oleh Korlantas Polri, pada tahun 2013 jumlah korban meninggal dunia di jalan tercatat 26.416 jiwa. Angka ini naik 1,8 persen dibanding tahun 2012 dengan korban meninggal dunia 25.944 jiwa.

Sejak tahun 2004, Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) juga mendeklarasikan bahwa kecelakaan lalu lintas di jalan merupakan masalah kesehatan masyarakat. Pemerintah perlu melakukan upaya maupun langkah strategis dalam rangka mengurangi angka kecelakaan lalu lintas di jalan.

Langkah yang ditempuh adalah menggemakan deklarasi setingkat menteri pada tahun 2010, dimana pada tanggal 11 Mei 2011 disepakati seluruh negara anggota PBB untuk membuat program *Decade of Action for Road Safety* 2011-2020 (DoA). Target aksi ini untuk mengurangi jumlah korban meninggal dunia pada tahun 2020 turun sebesar 50 persen.

Keinginan masyarakat dunia untuk mengurangi jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas itu senafas dengan semangat pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ. Dalam pasal 203 diamanahkan agar pemerintah membuat Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK). *Decade of Action for Road Safety* (DoA) akan menjadi bagian dari RUNK. Polri sejak awal mempunyai komitmen yang kuat dalam mengupayakan peningkatan keselamatan lalu lintas.

Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang LLAJ juga secara tegas mengamanahkan Polri sebagai salah satu pemangku kepentingan (*stakeholder*) LLAJ. Polri berperan aktif dalam upaya penanggulangan masalah kecelakaan lalu lintas di jalan sesuai dengan kewenangannya, termasuk mengkordinasikan sistem informasi LLAJ dan peran di dalam Forum LLAJ, baik di tingkat Nasional, Provinsi maupun Kabupaten dan Kota.

Upaya tersebut diperkuat oleh Undang-Undang No. 2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia yang mewajibkan polisi untuk melindungi dan mengayomi masyarakat, termasuk di dalam aktivitasnya di jalan. Oleh karena itu, Polri selalu melakukan evaluasi untuk menentukan langkah-langkah efektif dalam rangka menekan angka kecelakaan lalu lintas.

C. Sejarah NTCM

Korps Lalu Lintas Polri menerapkan *National Traffic Management Center* (NTMC). Teknologi ini telah diberlakukan saat Natal dan Tahun Baru tahun 2011. Kemudian Kepala Korps Lalu Lintas (Kakorlantas) Polri Irjen Pol Pudji Hartanto meresmikan gedung NTMC yang terletak di Jalan MT Haryono, Jakarta, hari Jumat, 29 Juni 2012.

Pusat Pengendali Lalu Lintas Nasional Kepolisian Republik Indonesia (lebih dikenal dengan istilah *NTMC Polri*) adalah pusat kendali informasi dan komunikasi yang mengatur lalu lintas di Indonesia. NTMC Polri mengintegrasikan sistem informasi ke lima pemangku kepentingan (*stakeholders*) bidang lalu lintas (Polri, Kementerian Pekerjaan Umum, Perhubungan, Perindustrian, dan Riset Teknologi).

1. Kedudukan NTMC Polri

NTMC Polri sendiri merupakan bagian atau subsistem dari Sistem Manajemen Teknologi Kepolisian (SIMTEKPOL). Seluruh informasi aktual tentang lalu lintas yang merupakan output dari NTMC dikumpulkan, diolah, dan disampaikan kepada pihak yang

berkepentingan dan dikoordinasikan sebagai bahan kendali penanganan masalah.

Sebagaimana ditegaskan pada pasal 247 ayat 3 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, Korps Lalu Lintas Polri adalah Pembina, Pengelola dan Penanggung jawab dari Pusat Kendali Sistem Informasi dan Komunikasi, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara Nasional.

Kehadiran NTMC merupakan salah satu wujud reformasi birokrasi Polri dalam hal pelayanan masyarakat yang memungkinkan personel polantas dapat bekerja secara transparan, cepat dan akurat dalam merespons (*quick response*) setiap permasalah yang ada di lapangan.

NTMC merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari upaya mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran (kamseltibcar) lalu lintas. Untuk lebih mengoptimalkan diseminasi informasi lalu lintas, NTMC Polri bekerja sama dengan beberapa televisi nasional untuk menyiarkan secara langsung kondisi lalu lintas agar menjadi panduan bagi pengguna lalu lintas.

2. Perlengkapan

Untuk mendukung sistem informasi NTMC, telah dipasang kamera CCTV di sejumlah lokasi di Pulau Jawa, Sumatera, dan Bali yang seluruhnya telah terintegrasi oleh NTMC Polri. Kamera pemantau itu tersebar di berbagai titik rawan macet dan gangguan keamanan dan aktif termonitor selama 24 jam.

Untuk kepentingan kendali operasi, NTMC di Korps Lalu Lintas Polri juga dilengkapi dengan teknologi informasi berbasis geografis atau Geographik Information Sistem (GIS) yang mampu menampilkan data secara akurat sesuai kondisi per wilayah. Operasional NTMC didukung dengan teknologi, seperti

CCTV, CIS, GPS, Internet, Database online, SMS, Faximile, Telepon, HT, Layar monitor dan berbagai program komputer.

Semua ini diarahkan agar NTMC dapat melaksanakan kegiatan K3-I secara optimal, yaitu terjadinya *quick response time* (kecepatan pengamanan, pelayanan masyarakat).

3. Tugas Pokok NTMC Polri

Kegiatan NTMC sebagai Pusat Kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan angkutan jalan, menurut pasal 249 (e) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, setidaknya meliputi:

1. Pelayanan kebutuhan data, informasi, dan komunikasi tentang lalu lintas dan angkutan jalan;
2. Dukungan tindakan cepat terhadap pelanggaran, kemacetan dan kecelakaan serta kejadian lain yang berdampak terhadap lalu lintas dan angkutan jalan;
3. Analisis, evaluasi terhadap pelanggaran, kemacetan dan kecelakaan lalu lintas;
4. Dukungan penegakan hukum dengan alat elektronik dan secara langsung;
5. Dukungan pelayanan surat izin mengemudi, surat tanda nomor kendaraan Bermotor, dan buku pemilik kendaraan Bermotor;
6. Pemberian informasi hilang temu kendaraan bermotor;
7. Pemberian informasi kualitas baku mutu udara;
8. Dukungan pengendalian lalu lintas dengan pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patrol;
9. Dukungan pengendalian pergerakan lalu lintas dan angkutan jalan; dan

10. Pemberian informasi tentang kondisi jalan dan pelayanan publik.

4. Tujuan NTMC Polri

1. *Quick Response Time* secara propesional dalam meningkatkan dan mewujudkan dan memelihara kamseltibcarlantas;
2. Pelayanan penegakan hukum;
3. Pusat informasi bagi polri dan komunikasi yang lebih kamseltibcarlantas;
4. Pengendali lalu lintas;
5. Analisa dan evaluasi bidang lalu lintas ;
6. Membantu meningkatkan kualitas keselamatan dan menurunkan tingkat fasiitas korban kecelakaan;
7. penyelenggaraan tugas polisi lalu lintas yang dinamis dan berkembang.

D. Potensi Permasalahan dan Implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ

Dalam rangka implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ oleh Polri, maka potensi permasalahan yang dapat terjadi, sebagai berikut:

1. Otonomi Daerah dan Delegasi Wewenang

Secara norma sebenarnya telah jelas diatur bahwa urusan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, sebagian telah dilimpahkan kepada daerah. Pemerintah daerah, baik propinsi maupun kabupaten/kota, memiliki kewenangan dalam menetapkan sasaran dan arah kebijakan sistem LLAJR: memberikan bimbingan, sertifikasi, dan izin serta melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan LLAJR.

Pemerintah daerah juga memiliki kewenangan merencanakan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan di wilayahnya. Dalam posisi ini, pemerintah pusat berperan menetapkan sasaran dan arah pengembangan yang bersifat nasional, menetapkan norma standar, pedoman, kriteria dan prosedur penyelenggaraan yang berlaku secara nasional.

Demikian pula Polda dan Polres sebagai jajaran dibawah Komando Mabes Polri. Dalam pembangunan postur Polri, Polda merupakan kesatuan induk Polri di daerah. Urusan koordinasi dan implementasi Undang-UNdang LLAJ telah didelegasikan secara penuh kepada Polda dan Polres.

Pada pelaksanaan Undang-Undang LLAJ di wilayah Kesatuan Polri di daerah juga terdapat dinamika pencapaian hasil implementasi. Terdapat wilayah Kesatuan Polri di Polda dan Polres yang berhasil baik dan terdapat yang kurang. Menjadi tugas Korlantas Polri untuk mendorong dan mendinamisir implementasi Undang-Undang LLAJ di daerah..

2. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Masih terdapat daerah provinsi, kabupaten dan kota yang belum membentuk Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun, bila dikalkulasi secara nasional jumlah provinsi yang belum membentuk Forum Lalu Lintas sangat kecil. Dari 33 Provinsi, hanya tinggal enam propinsi yang belum membentuk forum, misalnya, Provinsi Sulawesi Utara, Sulawesi Tenggara, Maluku, dan lainnya. Kabupaten/Kota yang telah membentuk forum tercatat sebanyak 27 Provinsi.

Menindaklanjuti hal tersebut, Kakorlantas Polri telah mengeluarkan petunjuk dan arahan bagi Polda dan Polres yang belum membentuk Forum Lalu Lintas. Paling lambat pada akhir tahun ini, harus sudah melaporkan perkembangannya, dan akan dievaluasi pelaksanaannya.

Pada kesempatan ini kami mengusulkan agar diadakan lomba Tingkat Nasional memperebutkan *Road Safety Award* pada level Kabupaten/Kota dan Propinsi, dimana di antaranya adalah menilai pelaksanaan Aksi *Partnership* di masing-masing daerah Kabupaten/Kota dan Propinsi dalam mengimplementasikan Inpres Nomor 4 Tahun 2013.

3. Pelanggaran Beban Muatan

Pelanggaran yang semakin tinggi ini disebabkan, antara lain, karena belum sinkronnya kebijakan instansi terkait, lemahnya penegakan hukum, serta di beberapa daerah muatan lebih dijadikan sebagai sumber PAD. Temuan ini, menurut pendapat Korlantas Polri, masih parsial dan belum ditemukan secara komprehensif.

Korps Lalu Lintas Polri berpandangan bahwa muatan berlebihan yang menjadi fenomena nasional, seperti sekarang ini, sebenarnya merupakan dampak yang penyebabnya berawal dari dari belum ditatanya sistem logistik secara nasional.

Distribusi logistik saat ini masih bertumpu pada transportasi darat, sehingga berakibat pemerintah belum mampu menyiapkan infrastruktur jalan yang memadai. Pemerintah akan menanggung beban biaya yang sangat tinggi bila pembangunan jaringan jalan dari Sabang sampai Merauke harus dibangun secara baik semuanya. Jika penggunaan transportasi laut dikembangkan, terdapat kemungkinan beban yang diangkut dengan kendaraan angkutan barang akan berkurang.

Oleh karena itu, dalam aspek penegakan hukum konteks pelanggaran muatan berlebih, Polri selalu bekerja sama dan bergabung dengan petugas PPNS Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota dan Propinsi pada jembatan timbang, serta

pada beberapa lokasi menggunakan dukungan peralatan mobile.

Terdapat hambatan dalam melakukan penindakan dengan jembatan timbang, yaitu ketika muatan diketemukan berlebih. Pada jembatan timbang, sebagian belum memiliki fasilitas untuk menurunkan barang yang dimuat secara berlebihan, akibatanya tidak mampu menerapkan sanksi tegas.

BAB II

ORGANISASI KORPS POLISI LALU LINTAS KEPOLISIAN REPUBLIK INDONESIA

2.1. ORGANISASI KORLANTAS POLRI

Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia No. Nomor 52 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kepolisian Negara Republik Indonesia dinyatakan bahwa Korps Lalu Lintas disingkat Korlantas adalah unsur pelaksana tugas pokok Polri.

Korlantas adalah unsur pelaksana tugas pokok bidang keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas yang berada di bawah Kapolri. Korlantas sebagaimana bertugas membina dan menyelenggarakan fungsi lalu lintas yang meliputi pendidikan masyarakat, penegakan hukum, pengkajian masalah lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor serta patroli jalan raya.

Korlantas dipimpin oleh Kepala Korlantas disingkat Kakorlantas yang bertanggung jawab kepada Kapolri. Kakorlantas dibantu oleh Wakil Kakorlantas disingkat Wakakorlantas.

A. Visi Korlantas Polri

Visi Polisi Lalu Lintas (Polantas) Indonesia adalah mewujudkan pelayanan kamseltibcarlantas yang prima dan unggul melalui penegakan hukum yang tegas, adil, dan humanis; dalam rangka meningkatkan kesadaran dan kepatuhan berlalu lintas, serta terjalinnya sinergi polisional yang proaktif, dalam rangka memantapkan situasi keamanan dalam negeri.

B. Misi Korlantas Polri

1. Memelihara dan mewujudkan pelayanan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas yang prima dan unggul secara cepat, tepat, efisien, transparan dan akuntabel.
2. Menjaga keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dalam rangka menangkal dan mencegah potensi gangguan keamanan di jalan, serta menjamin keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas orang dan barang.
3. Melaksanakan penegakan hukum secara profesional, objektif, proposional, dan efektif di bidang lalu lintas; serta memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan secara mudah, transparan, akuntabel, dan tidak diskriminatif, dalam rangka menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan.
4. Mengembangkan sinergitas polisional yang proaktif berbasis pada masyarakat patuh dan sadar hukum.
5. Menjamin keberhasilan penanggulangan permasalahan lalu lintas guna meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi dan stabilitas keamanan dalam negeri.
6. Mengelola secara profesional, transparan, akuntabel, dan modern seluruh sumber daya Polantas guna mendukung tugas Polri.
7. Mewujudkan budaya tertib lalu lintas dengan terus melaksanakan kampanye pelopor keselamatan berlalu lintas.
8. Mengembangkan sarana dan prasarana di bidang lalu lintas sesuai tuntutan dan harapan masyakarat, serta optimalisasi pusat kendali sistem informasi dan komunikasi lalu lintas angkutan jalan dalam rangka menjamin pelayanan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas kepada masyarakat.

C. Tugas Pokok dan Fungsi Korlantas Polri

Perubahan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) telah menimbulkan tuntutan perubahan terhadap lingkungan kepolisian lalu lintas. Tuntutan perubahan itu terakomodasi ke dalam produk hukum, yaitu Peraturan Presiden Republik Indonesia (Perpres) No. 52 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Berkaitan dengan Perpres No. 52 Tahun 2010, telah diterbitkan Peraturan Kapolri No. 21 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Satuan Organisasi pada Tingkat Mabes Polri.

Dalam lampiran "R" Perkap No. 21 Tahun 2010, disebutkan bahwa tugas pokok dari Korlantas Polri adalah membina dan menyelenggarakan fungsi lalu lintas yang meliputi pendidikan masyarakat, penegakan hukum, pengkajian masalah lalu lintas, registrasi dan identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor serta patroli jalan raya.

Mengacu pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), tugas Polri adalah untuk urusan-urusan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas.

Dalam undang-undang tersebut dinyatakan bahwa penyelenggaraan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas yang meliputi:

1. Pengujian dan penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM) kendaraan bermotor;
2. Pelaksanaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;
3. Pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian data lalu lintas dan angkutan jalan;
4. Pengelolaan pusat pengendalian sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan;

5. Pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli Lalu Lintas;
6. Penegakan hukum yang meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan kecelakaan lalu lintas;
7. Pendidikan berlalu lintas;
8. Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas; dan
9. Pelaksanaan manajemen operasional lalu lintas.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, mencantumkan tugas pokok Polri dalam lingkup lalu lintas dan angkutan jalan di bidang operasional sebagai berikut:

1. **Kebijakan**. Penyusunan kebijakan strategis yang berkaitan dengan peran dan fungsi polisi lalu lintas, perumusan dan/atau pengembangan sistem dan metode termasuk petunjuk pelaksanaan fungsi lalu lintas, membangun kemitraan atau kerjasama baik dalam maupun luar negeri, serta menyelenggarakan koordinasi dengan pemangku kepentingan lainnya di bidang lalu lintas.
2. **Pendidikan dan Penyadaran Masyarakat**. Polri menyelenggarakan pendidikan untuk masyarakat dalam berlalu lintas, melalui kegiatan sosialisasi, penanaman nilai-nilai, membangun kesadaran, kepekaan, kepedulian akan tertib lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas secara formal maupun informal.
3. **Penegakan Hukum.** Polri mengembangan sistem dan metode termasuk petunjuk pelaksanaan teknis penegakan hukum lalu lintas di Indonesia yang meliputi: kegiatan penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas, penanganan kecelakaan lalu lintas, penyidikan kecelakaan lalu lintas, serta koordinasi dan pengawasan PPNS.
4. **Penelitian dan Pengembangan Lalu Lintas.** Polri menyelenggarakan pengkajian bidang lalu lintas yang meliputi:

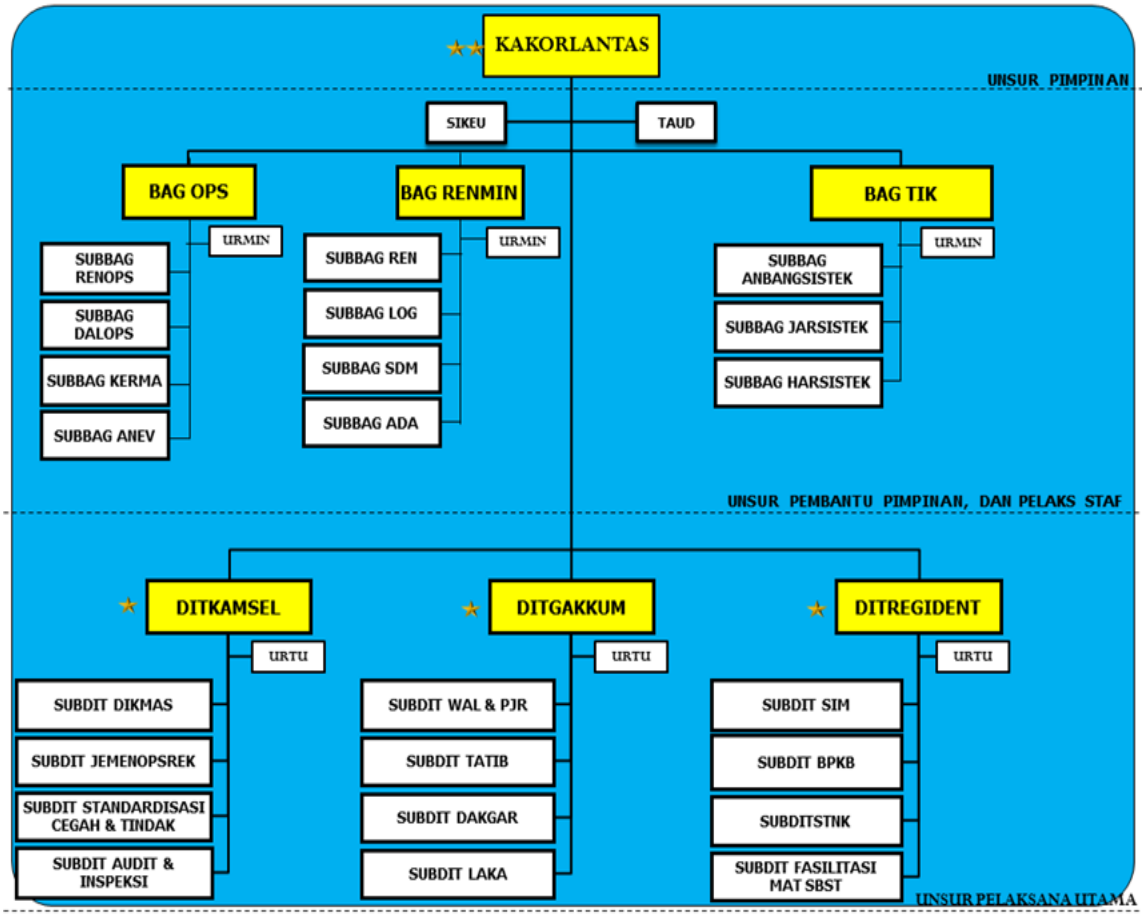
kegiatan keamanan dan keselamatan lalu lintas, pemetaan, inventarisasi, identifikasi wilayah, masalah maupun potensi-potensi yang berkaitan dengan lalu lintas dalam sistem *filling and recording*, baik untuk kepentingan internal maupun eksternal kepolisian, serta perumusan rekomendasi dampak lalu lintas di Indonesia.

5. **Pembinaan Teknis dan Administratif.** Polri menyelenggaraan pembinaan teknis dan administrasi registrasi serta identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor yang meliputi: kegiatan pengecekan administrasi dan fisik kendaraan. Pengujian kompetensi para pengemudi untuk menjamin keabsahan dokumen kendaraan bermotor dan sarana fungsi kontrol guna proses penegakan hukum maupun kepentingan forensik kepolisian.

6. **Manajemen Lalu Lintas Nasional.** Penyelenggaraan operasional suatu *National Traffic Management Centre* (NTMC) yang meliputi: kegiatan pengumpulan, pengolahan dan penyajian data lalu lintas, sebagai pusat kendali, koordinasi, komunikasi, dan informasi, pengembangan sistem dan teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas, serta pelayanan informasi data lalu lintas yang menyangkut pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

7. **Manajemen Operasional Lalu Lintas.** Polri menyelenggarakan manajemen operasional lalu lintas yang meliputi: kegiatan memelihara dan mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas di jalan raya, jalan tol, serta jalan-jalan luar kota sebagai penghubung (*linking ping*) antar kesatuan lalu lintas; melalui kegiatan-kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, pengamanan olah TKP lakalantas, penyidikan dan pemberkasan lakalantas, *Quick Response Time*, dan menjadi jejaring NTMC.

D. Struktur Organisasi Korlantas



2.2. PERKEMBANGAN PERMASALAHAN LALU LINTAS

Perkembangan masyarakat dalam segala aspek kehidupan membutuhkan transportasi seperti jalan sebagai sarana/prasarana guna memfasilitasi aktivitas masyarakat. Kemajuan sarana transportasi sebagai penunjang aktivitas masyarakat saat ini berbanding lurus dengan permasalahan sosial khususnya di bidang lalu lintas.

Faktor tersebut masih ditambah dengan rendahnya tingkat kesadaran masyarakat pengguna jalan dalam berlalu lintas. Hal ini semakin memperparah permasalahan lalu lintas berupa pelanggaran, kemacetan, maupun kecelakaan lalu lintas. Secara umum, bagi kota-kota besar di Indonesia, hal itu sudah menjadi permasalahan yang kompleks, dan memerlukan penanganan secara komprehensif oleh semua pemangku kepentingan.

Perkembangan dan pertumbuhan sarana transportasi juga tidak sebanding dengan pertumbuhan sarana dan prasarana jalan. Data dari Korlantas Polri sampai dengan Desember 2014 memperlihatkan bahwa jumlah kendaraan bermotor yang telah teregistrasi di seluruh Indonesia (kecuali kendaraan bermotor TNI/Polri) sebanyak 9.451.085 kendaraan (*Polantas dalam angka 2014*). Data panjang jalan nasional menurut Subdit Informasi dan Komunikasi Ditjen Bina Marga pada semester I tahun 2013 sepanjang 38.686,82 km (*Buku statistik Pekerjaan umum Tahun 2013*).

Kemacetan lalu lintas telah menimbulkan kerugian yang sangat besar, baik dari efesiensi penggunaan Bahan Bakar Minyak (BBM), tingkat polusi udara dan suara, terbuangnya waktu di jalan, dan tingkat stres masyarakat yang menimbulkan dampak ikutan, serta kerugian lainnya.

Pakar lingkungan Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Dr. Firdaus Ali, M.Sc, mengatakan estimasi total kerugian karena dampak kemacetan di Jakarta mencapai Rp 28,1 triliun. Total kerugian tersebut dapat dibagi menjadi beberapa sektor, seperti kerugian akibat pemborosan penggunaan bahan bakar, kerugian waktu produktif warga, kerugian pemilik angkutan umum, dan kerugian kesehatan baik jangka pendek atau panjang.

Nilai kerugian yang dapat diukur dan terbesar saat ini adalah pada sektor kerugian bahan bakar yang menghabiskan Rp10,7 triliun per tahun. Kerugian bahan bakar dihitung dari banyaknya BBM yang terbuang karena kendaraan terjebak kemacetan. Jumlah kerugian terbesar kedua adalah kerugian waktu produktif warga negara yang diperkirakan mencapai Rp 9,7 triliun per tahun. Pada sisi lain, kerugian yang diderita pemilik angkutan umum dapat mencapai Rp 1,9 triliun per tahun, karena berkurangnya jumlah rit yang bisa ditempuh angkutan umum akibat kemacetan.

Namun, kerugian yang paling dicemaskan adalah di sektor kesehatan, yaitu sebanyak Rp 5,8 triliun per tahun; serta nilai keberlangsungan jiwa manusia hingga kondisi faktor pendukung kehidupan yang tidak terukur dalam angka (“Jakarta macet total”, *Harian Umum Pelita*, 2014). Kerugian kesehatan, antara lain, karena stres atau faktor polutan asap yang keluar saat kemacetan dan terhirup oleh warga Jakarta lainnya yang sedang melintas.

Dapat dibayangkan berapa besar kerugian yang ditimbulkan akibat kemacetan di seluruh Indonesia. Kerugian tersebut belum termasuk kerugian akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan dampak sistemik.

Penegakan hukum dalam berlalu lintas belum menjadi sarana yang efektif dalam membangun budaya tertib berlalu lintas. Banyak kegiatan operasi kepolisian maupun penertiban yang dilakukan instansi terkait dalam rangka menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas (kamseltibcarlantas) hanya berdampak sesaat dan belum dapat menumbuhkan kesadaran berlalu lintas secara permanen.

Fakta tersebut dapat terlihat pada data Pelanggaran lalu lintas yang dikeluarkan oleh Korlantas Polri (*Polantas Dalam Angka 2014*). Angka berupa tilang maupun teguran pada tahun 2014 sebanyak 6.714.657 yang terbagi menjadi 4.402.715 Tilang dan 2.311.942 Teguran.

Sekalipun data penindakan relatif besar, tetapi hal itu masih berupa tampilan permukaan dari jumlah sebenarnya pelanggaran lalu lintas yang terjadi di jalan. Masih diperlukan langkah lebih lanjut untuk meningkatkan kesadaran masyarakat akan arti penting berlalu lintas yang berkeselamatan.

Perilaku berlalu lintas yang negatif membentuk suatu fenomena sosial khususnya di kota-kota besar di Indonesia. Perilaku buruk atau menyimpang dalam berlalu lintas sudah menjadi kebiasaan lumrah yang ditolerir. Perilaku itu dapat kita lihat dalam keseharian ketika psikologi seseorang telah berubah menjadi pribadi massa yang terbawa oleh situasi yang dihadapi di jalan.

Pribadi yang tidak mengikuti kepribadian massa akan terlihat menjadi hal yang salah/tidak lazim. Sebagai contoh, pelanggaran terhadap marka garis berhenti. Para pengendara sepeda motor sudah lazim berhenti melewati garis marka tersebut secara bersama-sama sehingga masyarakat lainnya mengikuti. Pengguna jalan yang melakukan pelanggaran terkadang menegur pengguna jalan yang tetap tertib untuk mengikuti perilaku buruk yang perlu dievaluasi dan ditangani segera.

Menurut *World Health Organization* (WHO), kecelakaan lalu lintas adalah pembunuh terbesar ketiga di bawah penyakit jantung koroner dan

tuberculosis/TBC (2011, dalam *Badan Intelijen Negara*, 2012). Semetara itu, data Korlantas Polri menunjukkan bahwa jumlah Kecelakaan lalu lintas pada tahun 2014 sebanyak 95.906 kejadian dengan korban Meninggal Dunia (MD) 28.297 orang, Luka Berat (LB) 26.840 orang, Luka Ringan (LR) 109.741 orang, dan Kerugian Materiil Rp 250.110.380.000,- (*Polantas dalam angka 2014*). Kejadian ini menimbulkan kerugian yang besar bagi keluarga, masyarakat ataupun negara.

Kecelakaan lalu lintas telah menimbulkan dampak negatif secara sistemik dan berkepanjangan. Kecelakaan berkorelasi erat dengan kemiskinan karena korban kecelakaan lalu lintas lebih didominasi oleh usia muda dan produktif. Hal ini tergambar dari data Korlantas tahun 2014.

Jumlah kecelakaan lalu lintas pada tahun 2014 berdasarkan usia korban kecelakaan di dominasi umur 16 - 30 tahun sebanyak 68.224 orang, kemudian usia 31 - 40 tahun sebanyak 27.375 orang. Data kecelakaan lalu lintas berdasarkan profesi korban didominasi oleh karyawan sebanyak 85.824 orang dan selanjutnya pelajar sebanyak 31.038 orang. Dari data kendaraan bermotor yang terlibat didominasi sepeda motor sebanyak 108.883 kendaraan (*Polantas dalam angka 2014*).

Dampak sosial-ekonomi kecelakaan lalu lintas adalah akan menciptakan pertambahan manusia miskin baru di Indonesia. Hal itu terutama jika terjadi pada keluarga yang ditinggal suami dan/atau orang yang sebelumnya menjadi penopang hidup keluarga. Tragedi kecelakaan ini akan membuat anak-anak atau keluarganya akan kesulitan mencari nafkah dan hidup di dalam kemiskinan.

Pada umumnya, kecelakaan diawali dengan terjadinya pelanggaran tata tertib dan peraturan lalu lintas. Masyarakat sebenarnya sangat memahami risiko apabila melakukan pelanggaran lalu lintas. Namun, pelanggaran lalu lintas telah menjadi sesuatu hal yang dianggap biasa oleh masyarakat. Tingkat kesadaran akan kepatuhan terhadap peraturan berlalu lintas masih tergolong rendah.

Kesadaran dan kepatuhan masyarakat yang masih rendah terhadap peraturan dan tata tertib lalu lintas, sangat dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain:

1. **Tingkat Stres Pengguna Jalan**

   Pada umumnya di kota-kota besar, tingkat persaingan hidup untuk mendapatkan pekerjaan sudah semakin tinggi. Kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya, dan Medan telah menjadi magnet masyarakat untuk berlomba mencari kehidupan. Pada sisi lain, biaya hidup di kota besar yang sangat tinggi tidak diimbangi dengan penghasilan yang memadai. Salah satu permasalahan yang dihadapi adalah jauhnya lokasi tempat tinggal dengan tempat bekerja.

   Kepadatan arus lalu lintas yang dihadapi pengguna jalan untuk beraktivitas dengan jarak tempuh yang jauh telah meningkatkan kondisi stres. Peningkatan stres memicu terjadi kencenderungan agresivitas dan sikap intoleran di jalan sehingga mengabaikan peraturan lalu lintas. Kondisi stres telah merubah pengguna jalan yang tertib, santun, dan beretika menjadi pengguna jalan yang berperilaku buruk, melakukan segala cara termasuk melanggar aturan lalu lintas hanya untuk secepatnya mencapai lokasi tujuan.

2. **Kepatuhan Karena Ketakutan dan Bukan Kesadaran**

   Faktor ini menjadi pemandangan sehari hari yang dapat dijumpai di jalan. Penguna jalan cenderung berlaku tertib pada saat melintasi ruas jalan tertentu yang terawasi atau terjaga dengan baik. Pada saat melintasi persimpangan yang terdapat petugas polisi yang berjaga, terjadi kecenderungan pengguna jalan lebih tertib dan mentaati peraturan dibanding melintasi ruas tertentu yang tidak terawasi. Kesadaran bahwa berperilaku tertib dalam berlalu lintas didasari atas tujuan keamanan dan keselamatan di jalan belum menjadi prioritas dalam budaya berlalu lintas.

3. **Sikap Permisif Masyarakat**

Permisif berarti sikap, pandangan, dan pendirian yang berpendapat bahwa segala cara hidup, perilaku, perbuatan, juga yang melanggar prinsip, norma, dan peraturan etis boleh saja dilakukan. Orang berperilaku baik di jalan, silahkan; berperilaku buruk, biarkan saja. Orang berperilaku etis, silakan, tetapi buruk tidak ditegur. Dengan demikian, di mata orang permisivistis, yang baik dan yang buruk itu sama saja. Prinsip etis untuk hidup baik atau buruk itu tidak diterapkan.

Dalam kehidupan sehari hari, sikap permisif ini banyak dilakukan oleh pada perilaku berlalu lintas. Sebagai contoh, semakin banyak orangtua dengan alasan kepraktisan telah membeli dan mengizinkan anak di bawah umur untuk mengendarai kendaraan bermotor. Padahal secara fisik, mental, maupun pengetahuan, anak tersebut belum memadai untuk dapat berlalu lintas di jalan.

Dengan alasan kegiatan keagamaan yang melakukan konvoi atau arak-arakan di jalan raya, sebagian besar anggota rombongan masyarakat itu ternyata tidak lagi menggunakan helem saat mengendarai sepeda motor untuk menuju lokasi tempat ibadah. Dan masih banyak contoh pelanggaran lainnya karena sikap permisif masyarakat.

4. Kurang Pengetahuan Tata Cara dan Peraturan Berlalu Lintas

Masyarakat pada umumnya dapat mengendarai kendaraan bermotor. Namun, dapat mengendarai tidak disertai dengan pemahaman atau pengetahuan tentang tata cara dan peraturan berlalu lintas, bahkan untuk pengguna kendaraan bermotor yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).

Masyarakat merasa setelah memiliki SIM telah merasa memiliki kemampuan untuk dapat mengendarai kendaraan, tetapi tanpa disadari tidak memiliki pengetahuan yang cukup tentang tata cara berlalu lintas. Kurangnya pengetahuan tentang tata dan peraturan berlalu lintas menjadi salah satu faktor terjadinya pelanggaran lalu

lintas yang tidak disadari oleh pengguna jalan tersebut. Hal ini juga sering menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

5. Sanksi Hukum bagi Pelanggar yang Tidak Membuat Efek Jera dan Menyadarkan

Kegiatan penegakan hukum lalu lintas sudah sangat sering dilakukan, baik kegiatan rutin maupun kegiatan operasi yang khusus dilaksanakan untuk menertibkan pengguna jalan. Namun, seakan kegiatan tersebut tidak memberikan dampak yang cukup untuk merubah perilaku masyarakat dalam berkendara. Salah satu penyebabnya adalah sanksi hukum yang diterapkan bagi pelangggar aturan lalu lintas belum dapat diterapkan secara maksimal untuk menimbulkan efek jera serta menyadarkan masyarakat.

Kegiatan penegakan hukum berupa sanksi tilang, penderekan mobil yang parkir sembarangan, pencabutan KIR/izin trayek belum dapat dilaksanakan secara maksimal karena beberapa faktor, baik ekonomi, sosial budaya maupun sarana dan prasarana penegakan hukum yang memadai.

6. Perilaku Berlalu Lintas yang Tidak Baik Menjadi Contoh bagi Anak

Tanpa disadari, orangtua maupun orang dewasa telah memberi contoh dan menanamkan perilaku tidak tertib berlalu lintas kepada anak. Penggunaan ponsel saat berkendara, tidak memasang sabuk pengaman, maupun helm, dapat dilihat dan menjadi contoh nyata bagi anak.

Semua itu, pada akhirnya, menjadi perilaku yang dianggap benar oleh anak ketika dia sudah mampu berkendaraan. Perilaku ini merupakan gambaran beberapa hal yang menyebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas sehingga menjadi sesuatu yang “biasa” dalam berlalu lintas.

2.3. REFORMASI POLRI SEBAGAI LANDASAN KORLANTAS

Sebagai implikasi *security sector reform* yang tercermin dalam cita-cita reformasi Indonesia, khususnya sektor keamanan dalam negeri yang mengutamakan aspek hukum dan nilai ketertiban, maka organisasi Korlantas Polri dituntut berfungsi sebagai instrumen struktural yang mampu mereformasi kultural Polri.

Reformasi kultural terkait dengan bidang penegakan hukum, perlindungan, pengayoman dan pelayanan masyarakat di bidang lalu lintas jalan. Reformasi kultural mempunyai tantangan yang sangat luas, yang secara spesifik menjadi tugas pokok polantas, yaitu termasuk di dalamnya meliputi kamseltibcar lantas.

Sikap Polri dalam upaya mengembangkan fungsi lalu lintas Kepolisian telah diwujudkan dalam Peraturan Presiden No. 52 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kepolisian Negara Republik Indonesia; serta secara jelas diatur dalam Peraturan Kapolri No. 21 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja pada Tingkat Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Seiring dengan perkembangan masyarakat yang dipacu oleh perkembangan Ilmu pengetahuan, teknologi di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, serta perkembangan lingkungan strategis di berbagai aspek, maka struktur Organisasi Korlantas Polri perlu diperkuat. Struktur Korlantas saat ini (dalam Perkap No. 21 Tahun 2010) perlu ditingkatkan sehingga mampu menghadapi tantangan peran dan tugasnya. Reformasi struktur ini menyangkat aspek susunan personel, sarana prasarana maupun aspek operasional.

Dalam melaksanakan tugasnya sesuai Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, untuk merumuskan kebijakan nasional di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, maka Korlantas Polri berkoordinasi secara langsung dengan:

1. Dirjen Pengendalian Penyakit dan Penyehatan Lingkungan serta Dirjen Penyakit Tidak Menular Kementerian Kesehatan;
2. Kementerian Ristek;
3. Kementerian Perindustrian dan Perdagangan;
4. Kementerian Keuangan/Dirjen Pajak;

5. Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan;
6. Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan;
7. Dirjen Bina Marga, Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat;
8. PT. Jasa Raharja;
9. PT. Jasa Marga (Persero) Tbk.

Kemitraan dan koordinasi Korlantas dengan berbagai lembaga pemerintah, merupakan bagian dari mewujudkan *good governance* di bidang pemerintahan. Sebagai bagian dari lembaga Polri, Korlantas melaksanakan urusan pemerintahan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Implementasi ini membutuhkan jalinan *networking* dengan lembaga pemerintah/instansi terkait lainnya, sehingga timbulnya keselarasan dalam mengantisipasi persoalan yang sangat komplekas di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Pada awalnya, ketika Ditlantas Polri berada di bawah Babinkam Polri, tidak mudah beradaptasi terhadap persoalan-persoalan krusial di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Hambatan ruang gerak organisasi yang mengakibatkan koordinasi *interdep* tingkat teknis (Direktorat Jenderal) menjadi tersendat oleh birokrasi di dalam internal Polri sendiri.

Interprestasi yang menyangkut penetapan hak dan kewenangan Polri di bidang lalu lintas dan angkutan jalan melalui proses penetapan kebijakan nasional tidak dapat di antisipasi sejak dini karena ruang lingkup yang terbatas pada saat itu. Kini semua dapat dikembangkan karena polisi lalu lintas sudah berkedudukan di Kakorlantas Polri.

BAB III

MANAJEMEN OPERASIONAL KEPOLISIAN BIDANG LALU LINTAS

3.1 MANAJEMEN OPERASIONAL LALU LINTAS

Manajemen operasi kepolisian merujuk pada suatu proses penyusunan perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian, dalam rangka melaksanakan operasi kepolisian, untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan secara efektif dan efisien. Ukuran kemajuan sebuah organisasi dalam segala level selalu menyangkut kerapian elemen-elemennya guna mencapai tujuannya. Suatu organisasi yang rapi, misalnya organisasi kejahatan, jika tertata rapi bahkan sering sulit diberantas para penegak kebenaran yang kurang tertata.

Dari pengertian umum tersebut, manajemen mempunyai makna harfiah sebagai "seni melaksanakan dan mengatur", menjadi sangat krusial bagi pelaksanaan tugas dalam organisasi. Seni melaksanakan dan mengatur ini, dalam konteks pelaksanaan tugas organisasi, pada prinsipnya membangun sinergi setiap elemen-elemen kegiatan yang terlibat didalamnya.

Operasi kepolisian akan selalu melibatkan sejumlah elemen, baik elemen organisasi (sub-institusi), maupun elemen yang bersifat tindakan atau proses kegiaan. Operasi kepolisian ini merupakan serangkaian tindakan Polri dalam rangka pencegahan, penanggulangan, penindakan, terhadap gangguan keamanan dan ketertiban masyarakat (kamtibmas), serta penanganan bencana. Operasi kepolisian diselenggarakan dalam kurun waktu, sasaran, cara bertindak (CB), pelibatan kekuatan dan dukungan sumber daya tertentu oleh beberapa fungsi kepolisian dalam bentuk satuan tugas (satgas).

Sasaran utama manajemen kepolisian ini bertujuan mengantisipasi segala bentuk potensi gangguan, ambang gangguan, dan gangguan nyata tertentu, yang ditanggulangi melalui pelaksanaan operasi kepolisian. Ada pun target operasionalnya adalah sasaran yang dipertajam berdasarkan skala prioritas yang dapat diukur untuk ditangani serta mampu dicapai dalam penyelenggaraan operasi kepolisian.

A. Prinsip Manajemen Operasional Kepolisian

Berpijak pada penjelasan di atas, dalam kerangka gerak yang terkordinasi dan bersinergis, dalam proses pelaksanaan tugas manajemen operasional, maka sangat penting untuk merumuskan prinsip-prinsip manajemen operasional. Prinsip-prinsip dalam manajemen operasional kepolisian, sebagai berikut:

- **Pertama:** ***intergatif,*** yaitu kegiatan dan proses pelaksanaan tugas kepolisian senantiasa melibatkan beberapa fungsi kepolisian, dan unsur-unsur di luar Polri, yang dilandasi sikap saling memahami peran dan tugas masing-masing.
- **Kedua:** ***proporsional***, yaitu segala upaya dan tindakan yang dilakukan harus seimbang dengan tugas, sasaran, dan target dari operasi kepolisian.
- **Ketiga:** ***akuntabilitas*****,** yaitu segala upaya dan tindakan yang dilaksanakan harus dapat dipertanggungjawabkan.
- **Keempat:** ***efektif dan efisien,*** yaitu segala upaya dan tindakan yang dilaksanakan dengan mempertimbangkan keseimbangan yang wajar antara hasil yang akan dicapai dengan upaya, sarana prasarana, dan anggaran yang digunakan.
- **Kelima:** ***proaktif,*** yaitu pelaksanaan tugas-tugas operasi kepolisian dilakukan secara lebih aktif untuk menuntaskan target operasional yang telah ditentukan.

- **Keenam:** ***nondiskriminatif,*** yaitu setiap anggota Polri wajib menghormati dan menjunjung tinggi hak asasi manusia dan perlakuan yang sama kepada setiap orang yang dilayani.

B. Operasi Rutin Kepolisian

Operasi rutin adalah pelaksanaan operasi lalu lintas yang dilakukan secara reguler, tidak menimbang kondisi-kondisi tertentu.

1. Operasi Keselamatan Lalu Lintas

Operasi Keselamatan Lalu Lintas adalah operasi kepolisian bidang lalu lintas yang mengedapankan tindakan preemptif, preventif, dan tindakan penegakan hukum terhadap pelanggar lalu lintas; yang berpotensi menyebabkan kemacetan dan kecelakaan ataupun gangguan. Operasi ini dilaksanakan setiap tahun menjelang Hari Bhayangkara Kepolisian Negara RI, dalam rangka meningkatan kesadaran hukum bagi pengguna jalan raya, agar tertib dan disiplin berlalu lintas demi terwujudnya kamseltibcarlantas.

2. Operasi Patuh

Operasi Patuh adalah operasi kepolisian bidang lalu lintas yang mengedapankan tindakan preventif, preemptif, serta tindakan penegakan hukum, terhadap pelanggar lalu lintas; yang berpotensi menyebabkan kemacetan dan kecelakaan. Operasi ini dilaksanakan setiap tahun menjelang bulan puasa Ramadhan guna cipta kondisi dalam rangka pengamanan mudik Hari Raya Idul Fitri.

3. Operasi Zebra

Operasi Zebra adalah Operasi kepolisian Bidang Lalu Lintas yang mengedapankan tindakan hukum terhadap dan tindakan preventive dan preemtive terhadap pelanggar lalu lintas yang berpotensi menyebabkan kemacetan, dan kecelakaan lalu lintas yang di laksanakan setiap tahun menjelang hari raya Natal dan Tahun Baru.

4. **Operasi Ketupat**

Operasi Ketupat adalah operasi kepolisian yang di laksanakan rutin setiap tahun dalam rangka meningkatkan pelayan Polri terhadap masyarakat yang melaksanakan mudik dan balik dalam rangka Hari Raya Idul Fitri.

5. **Operasi Lilin**

Operasi Lilin adalah operasi kepolisian yang dilaksanakan rutin setiap tahun dalam rangka meningkatkan pelayan Polri terhadap masyarakat yang melaksanakan mudik dan balik dalam rangka Hari Natal dan Tahun Baru.

C. Tata Laksana Operasional Kepolisian

Secara manajerial, operasi kepolisian di bidang lalu lintas meliputi tata laksana: operasi terpusat, operasi mandiri kewilayahan, serta operasi kontijensi.

1. **Operasi Kepolisian Terpusat**

Operasi kepolisian terpusat merupakan operasi kepolisian yang manajemen operasinya diselenggarakan oleh Mabes Polri, tanpa melibatkan Satwil. Fungsi manajemen operasi kepolisian terpusat diselenggarakan melalui tahap-tahap berikut:

1). ***Perencanaan***

Perencanaan dalam penyelenggaraan Operasi Kepolisian Terpusat yang dilaksanakan oleh Mabes Polri secara mandiri, dilakukan dengan tahapan kegiatan, sebagai berikut:

a. Menerima Rencana Operasi (Renops) dari SOPS Polri; rapat koordinasi dengan fungsi yang dilibatkan atau instansi terkait;

b. Menetapkan personel yang dilibatkan dalam Operasi Kepolisian Terpusat;

c. Penyusunan Rencana Latihan (Renlat) dan penyelenggaraan Latihan Praoperasi (Latpraops);

d. Penyusunan Petunjuk Operasi (PO);

e. Penyiapan format dan/atau belangko serta dokumen lain yang diperlukan;

f. Penyusunan hubungan dan tata cara kerja (HTCK) operasi kepolisian;

g. Penyiapan tanda pengenal operasi kepolisian;

h. Penyaluran anggaran;

i. Pengecekan akhir dan pembagian dukungan sarana prasarana operasi; dan

j. Penyiapan ruang posko operasi.

2). *Pengorganisasian*

a. Pengorganisasian penyelenggaraan Operasi Kepolisian Terpusat meliputi:

(1). Penanggung Jawab Kebijakan Operasi;

(2). Wakil Penanggung Jawab Kebijakan Operasi;

(3). Kepala Perencanaan dan Pengendalian Operasi (Karendalops);

(4). Kepala Operasi (Kaops);

(5). Wakil Kepala Operasi (Wakaops);

(6). Kepala Sekretariat Operasi (Kasetops);

(7). Kepala Pusat Data Operasi (Kapusdataops);

b. Kepala Satuan Tugas Kamseltibcar Lantas meliputi:

(1). Karendal Ops,

(2). KaPosko,

(3). Kaset Ops,

(4). Pamatwil,

(5). KaAnev,

(6). Kamin Ops,

(7). KaPok A, B Dan C,

(8). KaSubsatgas Pengawalan,

(9). KaSubsatgas Patroli, dan

(10). Kasubsatgas Back Up Wilayah.

c. Pejabat yang mengawaki operasi terpusat yang dilaksanakan oleh Mabes Polri dan/atau melibatkan personel kewilayahan, sebagai berikut:

(1). Penanggung Jawab Kebijakan Operasi dijabat oleh Kapolri,

(2). Wakil Penanggung Jawab Kebijakan Operasi dijabat oleh Wakapolri,

(3). Karendalops dijabat oleh Asops Kapolri,

(4). Kaops dijabat oleh fungsi yang dikedepankan pada tingkat Mabes Polri (Kabaharkam),

(5). Wakaops (Kakorlantas Polri),

(6). Kasatgas Kamseltibcarlantas (Wakakorlantas),

(7). Kasetops dan Kapusdataops dijabat oleh pejabat fungsi yang dikedepankan atau perwira Polri yang ditunjuk, dan

(8). Kepala Pusat Data Operasi (Kapusdataops).

3). *Pelaksanaan*

Pelaksanaan dalam penyelenggaraan operasi kepolisian terpusat dilaksanakan dengan tahapan kegiatan, sebagai berikut:

a. Gelar pasukan untuk operasi kepolisian yang bersifat terbuka;

b. Membuat Rencana Kegiatan (Rengiat);

c. Menggerakkan Satgas operasi kepolisian untuk menangani Target Operasi (TO);

d. Memonitor, memetakan, dan *ploting* rangkaian kegiatan operasi;

e. Menghimpun dan mendata laporan harian hasil operasi kepolisian;

f. Menindak lanjuti perkiraan cepat (Kirpat)apabila terjadi perubahan TO;

g. Membuat analisa dan evaluasi (anev) harian yang menguraikan *trend* perbandingan gangguan Kamseltibcarlantas;

h. Melaporkan pelaksanaan dan hasil operasi secara berjenjang kepada penanggung jawab kebijakan operasi kepolisian melalui Karendalops.

4). *Pengendalian*

Pengendalian dalam penyelenggaraan operasi kepolisian terpusat dilaksanakan dengan tahapan kegiatan sebagai berikut:

a. Pemantauan setiap pentahapanoperasi dan hasil yang dicapai;

b. Pemberian petunjuk dan arahan secara langsung;

c. Supervisi dan/atau asistensi;

d. Konsolidasi sumber daya;

e. Penilaian yang berpedoman pada standar keberhasilan operasi kepolisian; dan

f. Pelaporan hasil akhir operasi kepolisian kepada penanggung jawab operasi.

2. Operasi Kewilayahan

Operasi Kepolisian Kewilayahan merupakan operasi yang manajemen operasinya diselenggarakan oleh Polda dan Polres. Operasi Kepolisian Kewilayahan ini meliputi:

1). *Operasi Simpatik*

Operasi Simpatik mengedepankan tindakan preemtif 40 persen, preventif 40 persen, represif 20 persen. Kegiatan preemtif meliputi kegiatan memberikan pendidikan dan penyuluhan kepada masyarakat teroganisir dan tidak terorganisir. Preventif meliputi kegiatan pengaturan penjagaan, pengawalan, dan patrol. Tindakan represif meliputi kegiatan teguran simpatik dan tindakan dengan tilang, sehingga kesadaran dan kepatuhan hukum masyarakat meningkat dan terwujud kamseltibcarlantas.

2). *Operasi Patuh*

Operasi Patuh mengedepankan tindakan preemtif 25 persen, preventif 25 persen, dan represif 50 persen. Kegiatan preemtif meliputi kegiatan memberikan pendidikan dan penyuluhan kepada masyarakat teroganisir dan tidakterorganisir. Preventif meliputi kegiatan pengaturan penjagaan, pengawalan dan patrol. Tindakan represif meliputi kegiatan teguran simpatik dan tindakan dengan tilang terhadap pelanggar lalu lintas yang potensial mengakibatkan kecelakaan, sehingga kesadaran dan kepatuhan hukum masyarakat meningkat dan mewujudkan kamseltibcarlantas.

3). *Operasi Zebra*

Operasi Zebra mengedepankan tindakan preemtif 10 persen, preventif 10 persen, dan represif 80 persen. Kegiatan preemtif meliputi kegiatan pendidikan dan penyuluhan kepada masyarakat teroganisir dan tidak terorganisir. Preventif meliputi kegiatan pengaturan penjagaan, pengawalan dan patrol. Tindakan represif meliputi kegiatan teguran simpatik dan tindakan dengan tilang terhadap pelanggar lalu lintas yang potensial mengakibatkan kecelakaan, sehingga kesadaran dan kepatuhan hukum masyarakat meningkat dan mewujudkan kamseltibcarlantas.

4). *Operasi Ketupat*

Operasi Ketupat adalah operasi kepolisian secara terpusat yang mengedepankan pada pelayanan dan operasi kemanusiaan. Operasi ini dilaksanakan setiap tahun secara rutin dalam rangka menyambut hari besar keagamaan Idul Fitri. Seputar hari raya ini, terjadi arus mudik dan arus balik sebagai dinamika masyarakat Indonesia yang mempunyai dampak lalu lintas yang memerlukan penanganan dengan pendekatan kultur dan pendekatan kemanusiaan.

5). *Operasi Lilin*

Operasi Lilin adalah operasi Kepolisian secara terpusat dititikberatkan pada pelayanan dan operasi kemanusiaan yang dilaksanakan setiap akhir tahun secara rutin dalam rangka menyambut hari Natal dan pengamanan Tahun Baru.

3. Operasi Khusus Kepolisian

Istilah kontinjensi mengacu pada pengertian suatu kejadian/peristiwa yang muncul secara tiba-tiba atau tidak dapat diprediksikan *(unpredictable*). kejadian/peristiwa tersebut dapat menimbulkan gangguan Kamtibmas yang disebabkan oleh faktor alam, manusia, dan hewan.

Operasi kontinjensi merupakan operasi kepolisian yang dilaksanakan untuk menangani kejadian/peristiwa yang muncul secara mendadak, berkembang secara cepat dan meluas, sehingga mengganggu stabilitas keamanan dalam negeri.

Operasi kontinjensi ini merupakan operasi kepolisian yang bersifat terbuka dan/atau tertutup, diarahkan pada sasaran gangguan nyata, target operasi secara kualitatif dan/atau kuantitatif, dengan cara bertindak preventif, represif, kuratif dan rehabilitatif.

3.2 MANAJEMEN LALU LINTAS SEBAGAI PELAYANAN PUBLIK

Menyadari sejarah perkembangan lalu lintas dewasa ini, tantangan operasional lalu lintas di masa depan akan menghadapi persoalan yang kompleks. Kompleksitas ini merupakan implikasi pergeseran pada konstelasi sosiologis, utamanya pada ciri-ciri masyarakat yang semakin organik dan terdidik.

Pada sisi lain, terjadi perkembangan masyarakat yang bersifat demografis (*density*) yang secara langsung berpengaruh terhadap tata ruang. Perubahan sosial yang paling mendasar adalah pada aspek *intangible*, yaitu masyarakat yang semakin mengerti hukum sebagai ciri-ciri dari masyarakat yang semakin kritis. Pemikian ini mempunyai pengertian tentang semakin kuat tuntutan masyarakat terhadap pelayanan publik yang berkualitas.

Pemerintah merespon pergeseran sosiologis ini, di antaranya, melalui Undang-Undang No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Dalam undang-undang, khususnya Pasal 3 menyatakan: untuk mewujudkan sistem penyelenggaraan pelayana publik yang layak, sesuai dengan azas-azas umum pemerintahan dan korporasi yang baik, dan batasan serta hubungan yang jelas tentang hak, tanggung jawab, kewajiban dan kewenangan seluruh pihak yang terkait dengan penyelenggaan pelayanan publik.

Polri sebagai instrumen negara yang mempunyai otoritas dalam operasional di bidang fungsi lalu lintas, sangat dituntut kemampuannya untuk

mengatasi permasalahan lalu lintas. Polri diharapkan mampu menyediakan pelayanan publik yang dapat berorientasi pada pendekatan kebutuhan/kepuasan masyarakat sesuai dengan tuntutan masyarakat itu. Pada tingkat menengah (*meso*) organsiasi, institusi kepolisian merespon perkembangan itu dengan merombak organisasi melalui keluarnya Perkap No.21/2010 tentang STOK Mabes Polri.

Sejumlah fokus perhatian untuk penguatan organisasional dalam kerangka manajemen pelayanan di bidang operasi lalu lintas adalah melalui kerja sama, perencanaan operasi, pengendalian operasi, dan analisa dan evaluasi.

3.3 KERJA SAMA LINTAS SEKTOR DAN FUNGSI

Tujuan spesifik kerja sama adalah untuk menggalang tim kerja lintas sektor maupun lintas fungsi. Kerja sama lintas sektor ini melibatkan dinas dan instansi lain yang dipandang terkait. Orientasi utama dalam poin kerja sama adalah usaha secara bersama dan bersinergi terhadap faktor-faktor yang secara langsung atau tidak langsung berpengaruh terhadap gangguan keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas. Dalam sosialisasi atau diseminasi regulasi lalu lintas dan gerakan disiplin berlalu lintas, misalnya, penyelenggaraan dan pembinaan partisipasi masyarakat melalui kerja sama lintas sektoral, pendidikan masyarakat, hingga pengkajian masalah di bidang lalu lintas.

Kerja sama mempunya banyak aspek dan dapat menyangkut instansi terkait antar lembaga. Kerja sama juga dapat menyangkut partisipasi dalam mendefinisikan masalah, menentukan prioritas kebutuhan, pengumpulan, dan interpretasi informasi serta mengevaluasi. Secara umum, identifikasi kerja sama dapat dipetakan ke dalam dua kerangka persoalan tematik: menyangkut tata kelola arus kendaraan dan menyangkut sosialisasi serta pendidikan lalu lintas.

Berikut ini disajikan ilustrasi teknis kerja sama tata kelola arus kendaraan. Dalam perihal pengendalian kepadatan kendaraan sepeda motor yang sering menjadi persoalan, maka perlu pengendalian melalui kerja sama. Kerja sama

terutama di bidang pengendalian di infrastruktur maupun kontrol pada sektor hulu.

Pertama, para kepala daerah, terutama di kota-kota besar, agar mendorong adanya penyediaan jalur khusus sepeda motor. Dengan tersedia jalur khusus sepeda motor, maka akan diperoleh dua manfaat langsung.

- Fasilitas jalan bagi pengguna sepeda motor sehingga mereka dapat melaju dengan nyaman karena minim hambatan. Jalur khusus ini juga dapat mengurai simpul-simpul kemacetan yang terjadi di persimpangan jalan.
- Jalur ini dapat menjadi media pendidikan sikap santun di jalan raya. Pada jalur khusus sepeda motor, pengguna adalah sesama pengendara sepeda motor, sehingga diharapkan akan muncul toleransi untuk saling menghargai sesama pengguna atau pemanfaat jalan. Sikap saling menghargai sesama pengguna jalan merupakan awal dari kesadaran untuk melakukan tertib berlalu lintas.

Kedua, perlu pengaturan lebih lanjut tentang sepeda motor. Pengaturan ini mutlak memerlukan kerja sama dengan pemerintah. Kerja sama itu, sebagai contoh, menerapkan pelarangan sepeda motor melewati jalur-jalur tertentu, seperti jalan protokol. Konsekuensinya, karena dilakukan pembatasan kesempatan untuk pengguna sepeda motor, maka angkutan massal (*public transport*) perlu dibenahi.

Jika angkutan massal sudah memadai dan masyarakat mendapat manfaat atas kehadirannya, maka sudah pasti mereka akan beralih ke angkutan massal. Prinsip angkutan massal harus murah, namun mempiunyai akses yang luas, dan ada kenyamanan yang dirasakan oleh masyarakat ketika menggunakan angkutan massal tersebut.

3.4 PERENCANAAN OPERASI LALU LINTAS

Proses perencanaan operasi lalu lintas diorientasikan untuk mencakup semua kemungkinan perkembangan keadaan lalu lintas. Pada dasarnya,

perencanaan adalah skenario untuk menghadapi berbagai variabel kemungkinan. Istilah “perkembangan keadaan“ ini meliputi kondisi yang sering cepat berubah, baik melalui momen-momen jangka pendek yang bersifat insidental maupun tidak, jangka menengah, dan jangka panjang.

Proses perencanaan termasuk di dalamnya melibatkan dimensi koordinasi dengan sejumlah pihak terkait. Produk perencanaan ini memasukan unsur urgensi kordinasi. Poin utamanya adalah penyelenggaraan lalu lintas dilakukan secara terkordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah lalu lintas dan angkutan jalan.

Perencanaan lalu lintas perlu berkesinambungan sehingga rencana tersebut dapat diperbaharui apabila terdapat perubahan dalam kondisi-kondisinya. Perencanaan ini meliputi sejumlah isu, di antaranya:

- Penetapan rencana umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- Manajemen dan rekayasa lalu lintas;
- Persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor;
- Perizinan angkutan umum;
- Pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
- Pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; dan
- Penyidikan terhadap pelanggaran perizinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelaikan jalan kendaraan bermotor yang memerlukan keahlian dan/atau peralatan khusus yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan undang-undang.

Desain perencanaan yang beresinambunangan membutuhkan pengkajian, penetapan langkah-langkah maupun tahapan, termasuk dalam teknis penyusunannya. Secara garis besar terdapat tiga tahap dimensi untuk mendukung perencanaan operasi, yaitu:

1. Pendataan kondisi; meliputi profil kependudukan, profil kendaraan, kegiatan ekonomi, momen-momen keramaian, dan kegiatan politik. Termasuk dalam pendataan kondisi ini adalah perkiraan perkembangan wilayah kota, meliputi taksiran demografi atau kependudukan, kegiatan ekonomi, dan pemilihan kendaraan.
2. Kebijaksanaan pemerintah; yang meliputi kebijakan pemerintah daerah maupun pusat atas perkembangan ekonomi, sosial, politik, budaya, dan keamanan.
3. Perkiraan lalu-lintas di masa yang akan datang; perkiraan ini hanya dapat dilakukan setelah dua poin di atas. Pokok yang utama adalah pada pembebanan dari pergerakan antar zone ke dalam jaringan lalu lintas.

3.5 PENGENDALIAN OPERASI LALU LINTAS

Pengendalian merupakan upaya mensinergikan semua unsur lalu lintas yang diorientasikan untuk keselamatan, kelancaran lalu lintas, serta mengantisipasi segala bentuk peluang pelanggaran hukum. Secara manajerial, pengendalian operasi kepolisian bidang lalu lintas ini meliputi tata laksana pelaksanaan operasi terpusat dan operasi mandiri kewilayahan, serta operasi kontijensi, sebagaimana sudah dijelaskan di bagian awal.

Pengendalian dalam penyelenggaraan operasi kepolisian terpusat dilaksanakan dengan tahapan kegiatan sebagai berikut:

1. Pemantauan setiap pentahapan operasi dan hasil yang dicapai;
2. Pemberian petunjuk dan arahan secara langsung;
3. Supervisi dan/atau asistensi;
4. Konsolidasi sumber daya;
5. Penilaian yang berpedoman pada standar keberhasilan operasi kepolisian; dan
6. pelaporan hasil akhir operasi kepolisian kepada penanggung jawab operasi.

Operasi Kepolisian Kewilayahan merupakan operasi yang menejemen operasinya diselenggarakan oleh Polda dan Polres. Ada pun Operasi Kontijensi mengacu pada pengertian suatu kejadian yang muncul secara mendadak atau sulit diprediksikan *(unpredictable*). Kejadian tersebut sudah menimbulkan gangguan kamtibmas yang signifikan.

Peristiwa atau kejadian yang tidak terdua tersebut dapat disebabkan oleh berbagai faktor alam, hewan, manusia. Berdasarkan peristiwa itu, operasi kontinjensi merupakan operasi kepolisian yang dilaksanakan untuk menangani kejadian/peristiwa yang muncul secara mendadak, berkembang secara cepat dan meluas, sehingga mengganggu stabilitas keamanan dalam negeri

Sistem pengendalian operasi lalu lintas pada dasarnya adalah seperangkat aturan atau prosedur yang dikenakan pada kendaraan dan lalu lintas untuk menjamin operasi lalu lintas yang aman dan efisien. Pengendalian operasi juga menghindarkan terjadinya konflik dalam lalu lintas dan mengantisipasi terhadap segala bentuk pelanggara hukum.

Terdapat dua dimensi konflik yang mungkin terjadi: konflik fisik dan konflik kepentingan. Konflik fisik terjadi manakala berada pada satu ruang pada waktu yang bersamaan. Pada sisi lain, konflik kepentingan mengacu pada realitas benturan kepentingan, yaitu usaha meningkatkan kecepatan bertentangan dengan usaha menurunkan angka kecelakaan.

Tujuan pengendalian lalu lintas adalah agar pergerakan yang terjadi dapat senantiasa dikontrol dan berjalan secara terpola, sehingga pergerakan lalu lintas kendaraan berjalan dengan efisien. Dalam kerangka semacam ini kegiatan pengendalian lalu lintas meliputi tiga level yang saling terkait, yaitu:

1. *Pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas.* Tindakan yang dilakukan berupa penetapan atau pemberian pedoman dan tata cara untuk keperluan pelaksanaan manajemen lalu lintas. Maksud penetapan adalah agar diperoleh keseragaman dalam pelaksanaan, serta dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya, untuk menjamin tercapainya tingkat pelayanan yang telah ditetapkan.

Penetapan kebijaksanaan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu, termasuk penetapan dalam ketentuan ini adalah penataan sirkulasi lalu lintas, penentuan kecepatan maksimum dan/atau minimum, larangan penggunaan jalan, larangan dan/atau perintah bagi pemakai jalan.

2. *Bimbingan dan penyuluhan masyarakat.* Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas.
3. *Pengendalian pada level operasional.* Pengendalian yang difokuskan dalam hal ini adalah pengendalian pada teknis pengendalian operasional.

Pada prinsipnya pengendalian operasi secara teknis sepenuhnya bertujuan untuk menghindari berbagai konflik, yaitu konflik fisik dan konflik kepentingan dalam pergerakan kendaraan atau lalu lintas. Berikut ini suatu ilustrasi prinsip pengendalian operasi dalam kasus persimpangan dengan sistem prioritas, sebagai berikut:

- *Pertama*, arus kendaraan dari jalan dengan kelas fungsi yang lebih tinggi (jalan major) akan mendapat prioritas untuk melintas lebih dahulu.
- *Kedua*, prioritas harus terbagi dengan baik, sehingga setiap kenderaan mempunyai kesempatan yang sarna untuk melintas.
- *Ketiga*, Aturan-aturan yang berkaitan dengan prioritas harus dapat dipahami dengan jelas oleh semua pengemudi.
- *Keempat,* Pemberian prioritas harus terorganisir dengan baik sehingga jumlah titik-titik konflik dapat diusahakan seminimal mungkin.
- *Kelima*, Keputusan-keputusan yang harus diambil oleh pengemudi harus sesederhana mungkin.
- *Keenam*, Jumlah hambatan total terhadap lalu lintas harus diupayakan sekecil mungkin.

Penggunaan lampu lalu lintas pada simpang jalan, biasanya lebih ekonomis dalam hal pemakaian ruang yang dibutuhkan, dibandingkan dengan penggunaan bundaran untuk suatu kapasitas simpang tertentu. Sistim prioritas mengakibatkan tundaan rata-rata dari seluruh pergerakan yang lebih besar dibandingkan pengendalian simpang dengan sistem lampu lalu lintas untuk suatu volume kenderaan tertentu yang cukup besar. Kelemahan-kelemahan yang dimiliki oleh sistim pengendalian simpang dengan lampu lalu lintas ini adalah meningkatnya tundaan dan biaya operasi kenderaan pada suatu kondisi jalan tidak macet.

3.6 ANALISIS DAN EVALUASI OPERASI LALU LINTAS

Analisis dan evaluasi (Anev) operasi lalu lintas adalah proses untuk mengetahui informasi yang ditelah dikumpulkan berkenaan dengan pelaksanaan operasi lalu lintas pada masa tertentu. Anev ini berfungsi secara simultan sebagai basis data menyusun rencana operasi lalu lintas untuk masa selanjutnya atau di masa depan.

Pada prinsipnya, tujuan dari analisis ialah membuat singkatan dari data dan menyimpulkan pesan-pesan yang ada di dalamnya sebagai informasi yang dapat dipakai sebagai dasar yang tentatif untuk mengambil suatu keputusan. Anev operasi lalu lintas dilakukaan pada tiga orientasi, yaitu:

- *Pertama*, diorientasikan sebagai informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai strategi, kinerja operasional, dan efektivitas kebijakan lalu lintas pada skala masa/waktu tertentu. Tujuannya adalah untuk mengukur seberapa jauh instrumen dan kebijakan lalu lintas dapat mencapai tujuan dasar operasi lalu lintas.
- *Kedua,* evaluasi memberi sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari pemilihan tujuan, strategi, dan target. Nilai melalui evaluasi ini dapat dikritisi dengan menanyakan secara sistematis kepantasan tujuan dan target dalam hubungan dengan masalah yang dituju.

- *Ketiga*, evaluasi memberi sumbangan pada aplikasi metode dan strategi penanggulangan permasalahan operasi lalu lintas. Analisis operasi lalu lintas dalam jangka waktu tertentu tentang tidak memadainya kinerja dan kebijakan, dapat memberi sumbangan pada perumusan ulang kebijakan.

BAB IV

TEKNOLOGI INFORMASI DAN KOMUNIKASI

4.1. SISTEM INFORMASI LALU LINTAS

Dalam rangka mengoptimalkan pelaksanaan tugas Polri, khususnya yang diemban oleh fungsi Korlantas Polri, maka dipandang perlu memberikan akselerasi atau percepatan profesionalisme tugas pokok dan fungsi dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi (TIK). Akselerasi ini bertujuan untuk mendukung kecepatan melayani masyarakat (*quick response*), menciptakan keamanan dan kenyamanan pelayanan lalu lintas, serta meningkatkan profesionalitas ingkungan kerja. Pemanfaatan TIK membuat pelayanan informasi lalu lintas menjadi terintegrasi serta tersentralisasi, sehingga Kendali, Komando, Komunikasi dan Informasi (K3I) secara cepat dan akurat dapat diterima dilapangan.

Dalam pengembangan sistem informasi lalu lintas yang terintegrasi dan modern, Kakorlantas membutuhkan sarana dan prasarana pendukung untuk melaksanakan tugas dan fungsi Polri di bidang pelayanan lalu lintas. Peran dan tugas Kakorlantas ini sebagai bagian dari program strategis Polri dalam mewujudkan kamtibmas dan kamseltibcarlantas.

Dari sisi kebijakan, pelayanan terhadap kebutuhan masyarakat di bidang lalu lintas bertujuan untuk mewujudkan terintegrasinya sistem informasi dan komunikasi di lingkungan Korlantas Polri dan semua *stakeholder* yang terkait sesuai dengan tuntunan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).

Informasi dan data yang didapatkan dari sistem pelayanan yang terintegrasi tersebut dapat digunakan untuk mendukung analisa dan proses pengambilan keputusan, baik oleh Polri maupun *stakeholder* lainnya.

Dalam pengembangan sistem informasi lalu lintas yang terintegrasi tersebut, terutama dengan dukungan sarana/prasarana TIK, maka secara umum ditempuh empat tahapan yang dijelaskan di bawah ini.

A. Pengembangan Sistem TIK

- Pengkajian kebutuhan sistem TIK.
- Pengembangan sistem TIK untuk pelayanan lalu lintas.
- Penetapan sasaran dan arah pengembangan TIK lalu lintas
- Penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem TIK lalu lintas.
- Penetapan kompetensi kepada personel yang melaksanakan fungsi sistem TIK lalu lintas
- Pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, izin, dan bantuan teknis kepada personel Korlantas Polri dan Polantas Wilayah di bidang TIK lalu lintas
- Perencanaan desain utama sistem TIK lalu lintas berdasarkan *grand design National Traffic Management Center* (NTMC)
- Pelaksanakan kajian TIK secara berkelanjutan yang diikuti oleh bagian TIK dari instansi terkait guna mengembangkan sistem TIK, penetapan rancangan standar minimal sistem TIK, yang disesuaikan dengan tupoksi bidang lalu lintas berdasarkan penilaian kebutuhan dan kemampuan.

B. Jaringan Sistem TIK

- Pembangunan jaringan sistem TIK lalu lintas.
- Penyusunan infrakstruktur pengamanan jaringan, program, aplikasi, serta sistem pengamanan informasi dan komunikasi. Upaya ini untuk mendukung integrasi data dan pelayanan yang berkaitan dengan bidang lalu lintas dan angkutan jalan; dari tingkat pusat hingga daerah; dalam lingkungan internal maupun eksternal; sehingga tercipta sinergritas.

- Penetapan spesifikasi minimal sistem jaringan TIK yang digunakan, penetapan standar dan prosedur pelaksanaan sistem jaringan, baik di tingkat pusat dan daerah

C. Pemeliharaan Sistem TIK

- Menyusun infrastruktur kebutuhan piranti keras dan perawatan sistem TIK, maupun pengamanannya; guna menjamin terselenggaranya sistem yang diusulkan oleh internal Polantas, masyarakat, dan pemangku kepentingan lainnya
- Penetapan standar piranti keras dan penilaian hasil pekerjaan.
- Pelaksanaan pemeliharaan dan perawatan sistem TIK lalu lintas.
- Pengumpulan data, analisis, evaluasi terhadap hasil harwat untuk menjadi bahan analisa dan pengembangan sistem TIK lalu lintas.
- Memelihara sarana/prasarana TIK yang dimiliki Korlantas Polri maupun jajaran Ditlantas Polda.
- Melaksanakan pendataan administrasi perangkat, inventarisasi perangkat Korlantas Polri dan Jajaran Ditlantas Polda

D. Analisis Teknologi Informasi

- Menganalisa dan mengevaluasi sistem TIK lalu lintas
- Melaksanakan pemantauan dan supervisi terkait penggunaan TIK di Korlantas Polri maupun Jajaran Ditlantas Polda
- Membuat laporan kegiatan, menganalisis, serta mengevaluasi pelaksanaan program TIK dalam waktu bulanan, 3 bulanan, 6 bulanan dan 12 bulan.
- Pengawasan pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem TIK lalu lintas
- pembuatan laporan tindak lanjut hasil analisa dan evaluasi dari setiap sistem yang telah dilakukan harwat.

- Melengkapi, menganalisa, dan mengembangkan sistem TIK sesuai analisis perkembangan ilmu pengetahuan transportasi dan sistem teknologi informasi di dunia, guna mendukung penyelenggaraan tugas polisi lalu lintas yang dinamis dan berkembang.

4.2. BAGIAN TIK - KORLANTAS POLRI

Sebagai wujud dari pelayanan TIK lalu lintas, maka Polri melalui Korlantas telah mengembangkan suatu sistem manajemen terpadu pelayanan lalu lintas. Sistem informasi dan komunikasi lalu lintas yang berskala nasional ini dinamai *National Traffic Management Center* (NTMC). Keberadaan NTMC sudah cukup terkenal di kalangan masyarakat karena melalui berbagai media secara rutin dan strategis memberitahukan perkembangan situasi lalu lintas.

NTMC merupakan ekstensi dan sekaligus institusi yang menjalankan peran sebagai Pusat Kendali Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Pusdal Sisinfokom LLAJ) di tingkat Nasional. Sesuai Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, terutama pada pasal 247, disebutkan tentang Pusdal Sisinfokom LLAJ, yang selanjutnya diekstensi menjadi NTMC, dikelola oleh Polri.

Pengelolaan NTMC dimaksudkan untuk mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu. Tujuan dari keberadaan NTMC adalah untuk menghasilkan data dan informasi yang *terintegrasi* untuk mendukung *koordinasi* pengendalian, pengelolaan dan pelayanan LLAJ yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu sesuai dengan amanat undang-undang No. 22 Tahun 2009.

Pengertian dari uraian di atas adalah bahwa dalam proses *pengelolaan NTMC untuk mendapatkan hasil yang maksimal, maka harus diiringi dengan suatu sistem yang sudah terintegrasi (infrastruktur atau jaringan, sistem aplikasi, dan database), yang tujuannya adalah agar proses pengerjaan ataupun pelaksanaannya menjadi lebih dinamis dan mutakhir.*

Dalam mewujudkan pengelolaan NTMC Polri, baik dari segi perawatan, jaringan dan pengembangan sistem dan teknologi, dilaksanakan oleh oleh Bagian Teknologi Informasi dan Komunikasi (Bag TIK) Korlantas Polri. Bag TIK merupakan unsur pembantu pimpinan dan pelaksana utama dalam kegiatan pengembangan dan pelaksanaan sistem teknologi informasi dan komunikasi yang berada di bawah Kakorlantas Polri.

A. Tugas dan Fungsi Bag TIK

1. Bag TIK bertugas:
   a. Mengembangkan sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;
   b. Membangun jaringan sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;
   c. Melaksanakan pemeliharaan dan perawatan sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas; dan
   d. Menganalisa dan mengevaluasi sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas.
2. Dalam melaksanakan tugas, Bag TIK menyelenggarakan fungsi:
   a. Penetapan sasaran dan arah pengembangan sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;
   b. Penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;
   c. Penetapan kompetensi kepada personel yang melaksanakan fungsi 5t pelaksanaan norma, standard, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas.

B. Subbag: Anbangsistek, Jarsistek, dan Harsistek

Dalam melaksanakan tugas, Kabag TIK dibantu oleh tiga subbag yang tugas-tugasnya dijelaskan, sebagai berikut ini.

1. **Subbag Anbangsistek**

Subbag ini bertugas mengkaji, menganalisa dan mengevaluasi perkembangan sistem serta mengembangkan sistem teknologi informasi dan komunikasi sesuai analisa perkembangan ilmu pengetahuan transportasi dan sistem teknologi informasi di dunia guna mendukung penyelenggaraan tugas polisi lalu lintas yang dinamis dan berkembang, yang meliputi:

i. Perencanaan desain utama (*grand design*) sistem teknologi dan komunikasi lalu lintas;

ii. Pembangunan dan pengembangan sistem teknologi informasi dan komunikasi (pusat data, perangkat keras, perangkat lunak, website) berdasarkan *grand design*;

iii. Pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi dan izin pengembangan dan pengoperasian sistem teknologi informasi dan komunikasi di tingkat propinsi dan kabupaten/kota;

iv. Melaksanakan kajian IT secara berkelanjutan yang diikuti oleh bagian IT dari instansi terkait guna pengembangan sistem teknologi informasi dan komunikasi;

v. Penetapan rancangan standar minimal sistem teknologi informasi dan komunikasi yang disesuaikan dengan tupoksi bidang lalu lintas berdasarkan kajian;

vi. Penetapan sasaran dan arah pengembangan teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

vii. Penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

viii. Penetapan kompetensi kepada personel yang melaksanakan fungsi sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

ix. Menganalisa dan mengevaluasi sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

x. Melaksanakan pemantauan dan supervisi terkait penggunaan TIK di Korlantas Polri maupun Jajaran Ditlantas Polda;

xi. Membuat laporan kegiatan dan menganalisis serta mengevaluasi pelaksanaan program TIK dalam waktu bulanan, 3 bulanan, 6 bulanan dan 12 bulan;

xii. Pembuatan laporan tindaklanjut hasil analisis dan evaluasi dari setiap sistem yang telah dilakukan harwat;

xiii. Pengawasan pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas.

2. Subbag Jarsistek

Subbag ini bertugas membangun jaringan sistem informasi dan komunikasi guna mendukung integrasi data dan pelayanan yang berkaitan dengan bidang lalu lintas dan angkutan jalan dari tingkat pusat hingga daerah pada internal (Polri) maupun eksternal (instansi terkait) guna tercipta sinegritas, yang meliputi:

i. Penetapan spesifikasi minimal sistem jaringan yang digunakan;

ii. Pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi dan izin operator jaringan kepada personel di tingkat pusat dan daerah;

iii. Membangun jaringan sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

iv. Menyusun infrakstruktur pengamanan jaringan, program, aplikasi serta sistem pengamanan informasi dan komunikasi guna mendukung integrasi data dan pelayanan yang berkaitan dengan bidang lalu lintas dan

angkutan jalan; dari tingkat pusat hingga daerah, pada kelembagaan internal maupun eksternal guna tercipta sinergritas;

v. Penetapan spesifikasi minimal sistem jaringan yang digunakan penetapan standar dan prosedur pelaksanaan sistem jaringan di tingkat pusat dan daerah.

3. Subbag Harsistek

Subbag ini bertugas melaksanakan pemeliharaan dan perawatan sistem teknologi dan komunikasi lalu lintas (pusat data, perangkat keras, perangkat lunak, website) yang terbangun dan beroperasional guna menjamin terselenggaranya sistem yang dibutuhkan oleh internal polantas, masyarakat pengguna, dan pemangku kepentingan lainnya, yang meliputi:

i. Penetapan standar operasional prosedur dan penilaian hasil pekerjaan pelaksanaan harwat;

ii. Pengawasan terhadap pelaksanaan harwat di tingkat pusat dan daerah;

iii. Mengumpulkan, menganalisa dan mengevaluasi hasil harwat untuk menjadi bahan analisa dan pengembangan sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

iv. Menyusun infrastruktur kebutuhan piranti keras sistem teknologi dan komunikasi, serta perawatan sistem teknologi dan komunikasi, dan sistem pengamanan piranti lunak dan *updating*, guna menjamin terselenggaranya sistem yang diusulkan oleh internal Polantas, masyarakat dan pemangku kepentingan lainnya;

v. Penetapan standar-standar piranti keras dan penilaian hasil pekerjaan;

vi. Pemeliharaan dan perawatan sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

vii. Memelihara Sarana Prasarana TIK ;yang ada pada Korlantas Polri maupun Jajaran Ditlantas Polda

viii. Melaksanakan pendataan administrasi perangkat, inventarisasi perangkat Korlantas Polri dan Jajaran Ditlantas Polda

4.3. KONDISI TEKNOLOGI NTMC POLRI SAAT INI

National Traffic Management Center (NTMC) memiliki sistem pendukung atau *software* aplikasi yang kompleks. Pembangunan aplikasi yang canggih membutuhkan *standard operational procedures* (SOP) yang memerlukan tahapan-tahapan dan strategi yang khusus. Tahapan dan strategi ini dibutuhkan agar pembangunan aplikasi dapat terealisasikan dan menciptakan pelayanan informasi yang optimal kepada masyarakat.

Di dalam rancangan pembangunan sistem aplikasi terdapat banyak tahapan-tahapan yang perlu diperhatikan terutama pada pembangunan *software*, karena tidak ada *software* yang langsung dapat berfungsi secara optimal. Oleh karena itu, pembangunan *software* memerlukan adanya tahapan revisi, pengembangan yang berkelanjutan, dan melakukan pembangunan ulang.

Korlantas Polri berperan sebagai pelaksana pembangunan sistem aplikasi yang digunakan di seluruh Polda, dan Polres. Oleh karena itu, sistem aplikasi tersebut harus dapat digunakan di tingkat kewilayahan, dan akan bergantung pada kompleksitas pada aplikasi tersebut. Pelaksanaan pembangunan *software* sesuai prosedur dan metode tahapan pembangunan membuat sistem aplikasi tersebut dapat menciptakan sistem aplikasi yang effisien, dan dapat dirasakan manfaatnya oleh masyarakat.

Mempertimbangkan pengguna (user) yang sangat besar terhadap sistem aplikasi NTMC, maka diperlukan pembangunan secara bertahap. Hal pokok adalah mendahulukan pembangunan *software* sebelum menuju tahap

pembangunan *hardware* secara meluas di seluruh jajaran dan kewilayahan. Pembangunan *software* terlebih dahulu diujicoba sebelum masuk pada tahap pembangunan *hardware* sehingga sistem tersebut berjalan secara efektif, dan pengembangan sistem *hardware* dapat berjalan dengan lancar.

Karena sangat banyak sistem aplikasi yang akan dibangun, maka pembangunan sistem aplikasi harus dilakukan secara bertahap. Perlu diprioritaskan software mana yang akan terlebih dahulu dibangun dan berfokus pada 1 (satu) wilayah/tempat. Pembangunan perlu disertai dengan perencanaan pembangunan *software, hardware* dan *brainware* yang sinergi, dan menghasilkan penerapan sistem IT yang dapat terlaksana ke dalam Lalu Lintas Polri.

Prosedur dan tahapan yang efektif dalam pembangunan sistem aplikasi NTMC), akan mengoptimalkan dan menciptakan pembangunan yang profesional yang dimanfaatkan oleh Polri maupun masyarakat secara luas. Tujuannya adalah agar dapat memberikan manfaat yang optimal dari segala kegiatan dalam penyelenggaraan pelayanan dan penegakan hukum.

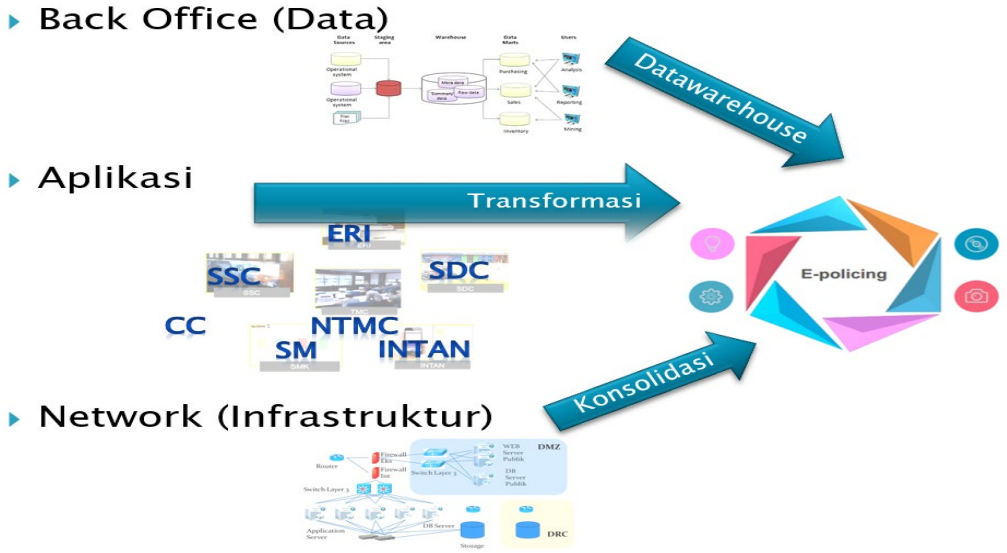
Pembangunan *software* dan pengadaan *hardware* NTMC sampai saat ini masih cenderung dilaksanakan secara parsial, tidak mendasari pada tahapan yang ada dalam Grand Design NTMC. Pada sisi lain, terdapat banyak *software* yang umumnya cukup kompleks strukturnya, dan harus terkoneksi satu sama lain, yang memerlukan pengkajian secara komprehensif sebelum pelaksanaan pembangunnya.

Pengadaan aplikasi dan pengadaan *hardware* dilakukan secara bersamaan tanpa melalui tahapan pilot proyek yang mengakibatkan ketidaksanggupan adaptasi migrasi data, kesiapan SDM, dan ketersediaan koneksi jaringan. Selain itu, pembangunan *software* dan *hardware* yang dilakukan secara bersamaan akan mengakibatkan pembangunan yang tidak terfokus pada penahapan pembangunan aplikasi, dan sistem aplikasi tersebut kurang efektif dan tidak maksimal sesuai kebutuhan.

Tahapan-tahapan pembangunan aplikasi dilakukan secara acak atau tidak sesuai urutan kebutuhan dan prioritas. Terdapat kesalahan *requirement* pada pembangunan sistem aplikasi yang diimplementasikan di Polda-Polda,

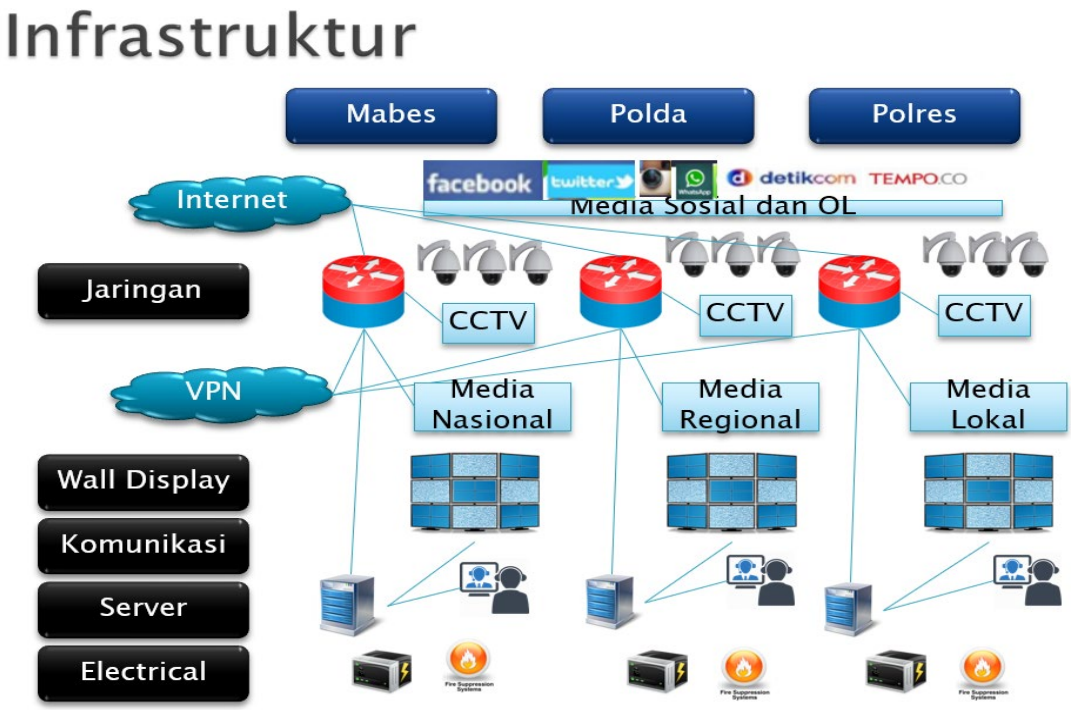
dan mengakibatkan sistem tidak dapat integrasi satu sama yang lain. Kebutuhan analisa aplikasi kurang meluas dan harus memperhatikan koneksi antar *software* sebelum aplikasi tersebut dibangun.

Pembangunan NTMC Polri sebagai Pusat K3I mulai dilakukan sejak tahun 2010. Teknologi Informasi yang diimplementasikan disesuaikan dengan *Grand Strategy* NTMC Korlantas Polri tahun 2010 - 2020. Sesuai dengan *Grand*

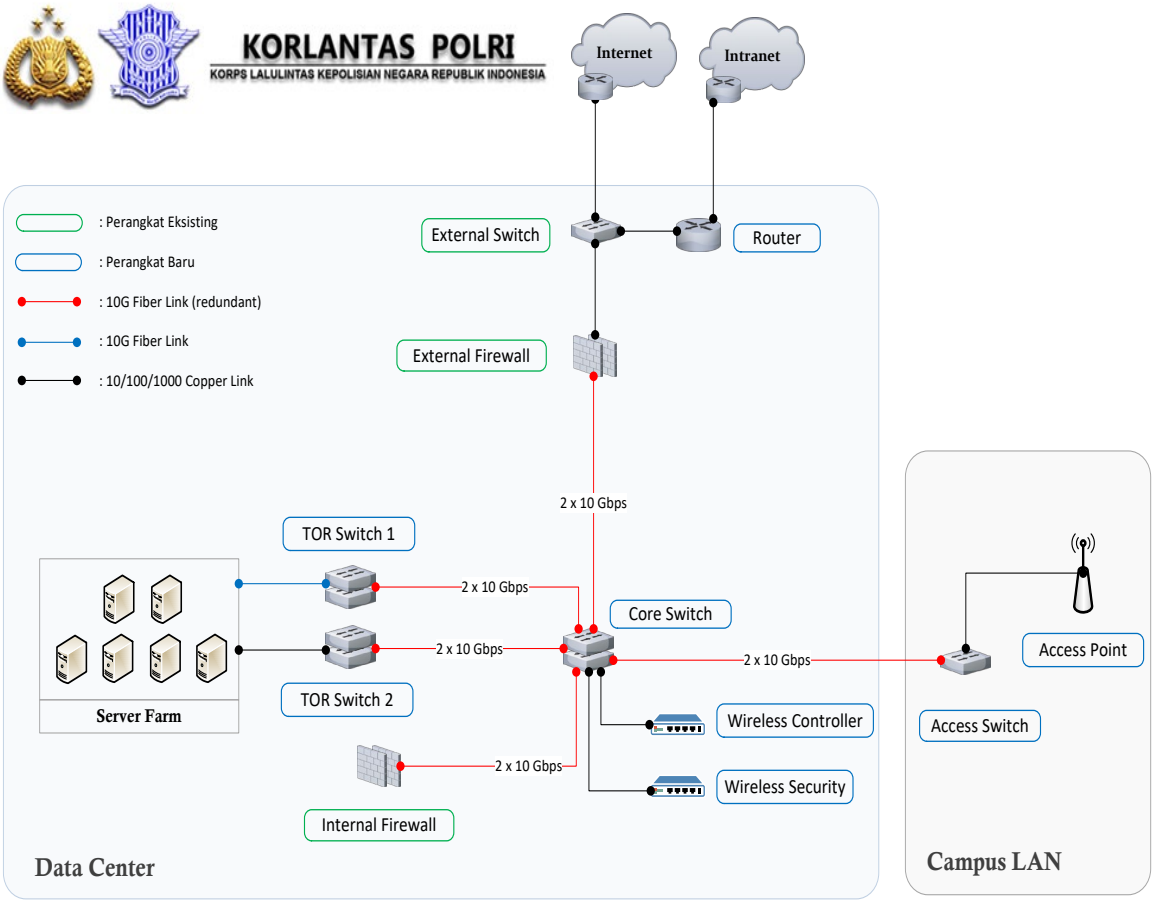


Strategy, setiap tahun direncanakan dilakukan pembangunan maupun pengembangan. Tujuan yang hendak dicapai adalah terbangunnya suatu sistem electronic policing (*e-policing*) yang secara teratur dimutakhirkan.

Modernisasi NTMC-RTMC-TMC



Bagan ini adalah desain revitalisasi infrastruktur jaringan yang rencana tergelar di Korlantas Polri pada tahun 2018.



A. Pembangunan RTMC dan TMC sebagai Perluasan K3I

NTMC Polri yang dibangun sejak tahun 2009 hingga sekarang (tahun 2018) sudah terdapat 9 (sembilan) Polda yang memiliki RTMC, dan 3 (tiga) TMC Polres yang tergelar. Untuk melayani masyarakat secara luas, masih diperlukan untuk pengembangan dan pembangunan baik RTMC di Polda dan TMC di Polres.

Pengembangan operasional *Regional Traffic Management Center* (RTMC) dan *Traffic Management Center* (TMC) merupakan kelanjutan dari pengembangan operasional *National Traffic Management Centre* (NTMC).

Peran RTMC adalah sebagai pusat pengendalian pelaksanaan kegiatan operasional fungsi lalu lintas di wilayah di dalam memberikan pelayanan Informasi, sehingga dapat terjalin suatu komunikasi, koordinasi dan kendali, terhadap informasi dan data yang di terima, diolah dan disalurkan kepada instansi maupun masyarakat yang memerlukan.

TMC yang sudah tergelar terdapat di tiga wilayah:

1. TMC Deli Serdang, Sumatera Utara
2. TMC Surakarta, Jawa Tengah
3. TMC Parepare, Sulawesi Selatan

RTMC yang sudah tergelar terdapat di 9 Polda:

1. Polda Sumut
2. Polda Sumsel
3. Polda Metro Jaya
4. Polda Jawa Barat
5. Polda Jawa Tengah
6. Polda Jawa Timur
7. Polda DIY
8. Polda Bali
9. Polda Sulsel

Untuk tahun 2018 direncanakan pembangunan RTMC 6 (enam) Polda yang baru, untuk memperluas pelayanan informasi kepada masyarakat luas.

Gambar pada saat Perencanaan Pembangunan RTMC Polda Sulsel

Denah-Rencana

Gambar Rencana

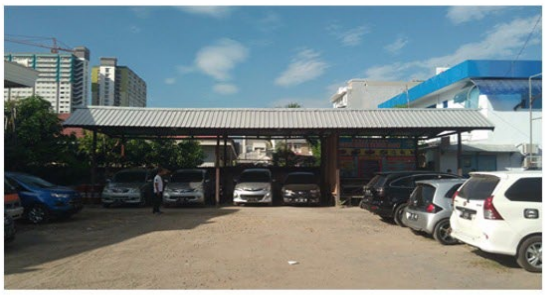
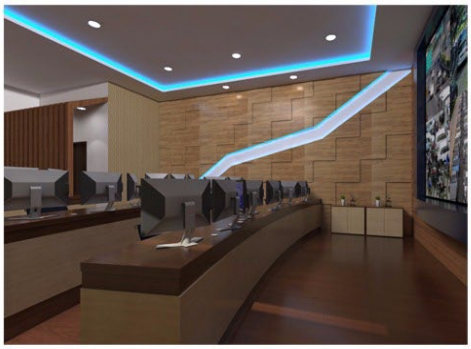
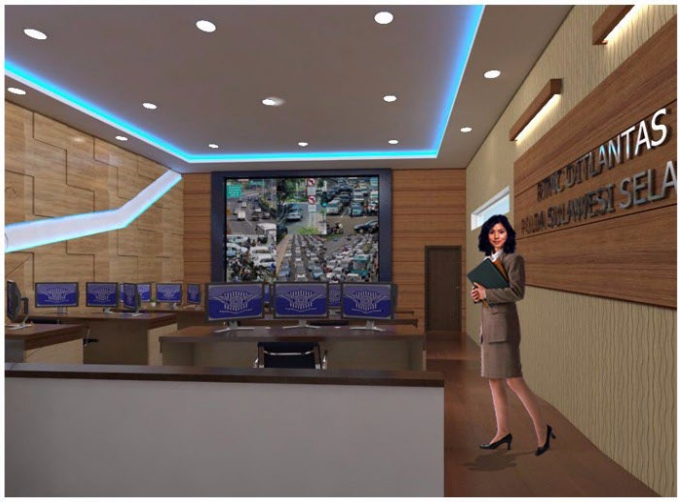


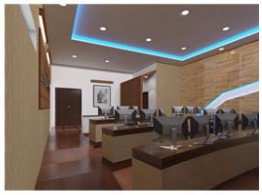
Foto Eksisting-1

Gambar Eksisting

Foto Eksisting-2







View 3d Perspektif

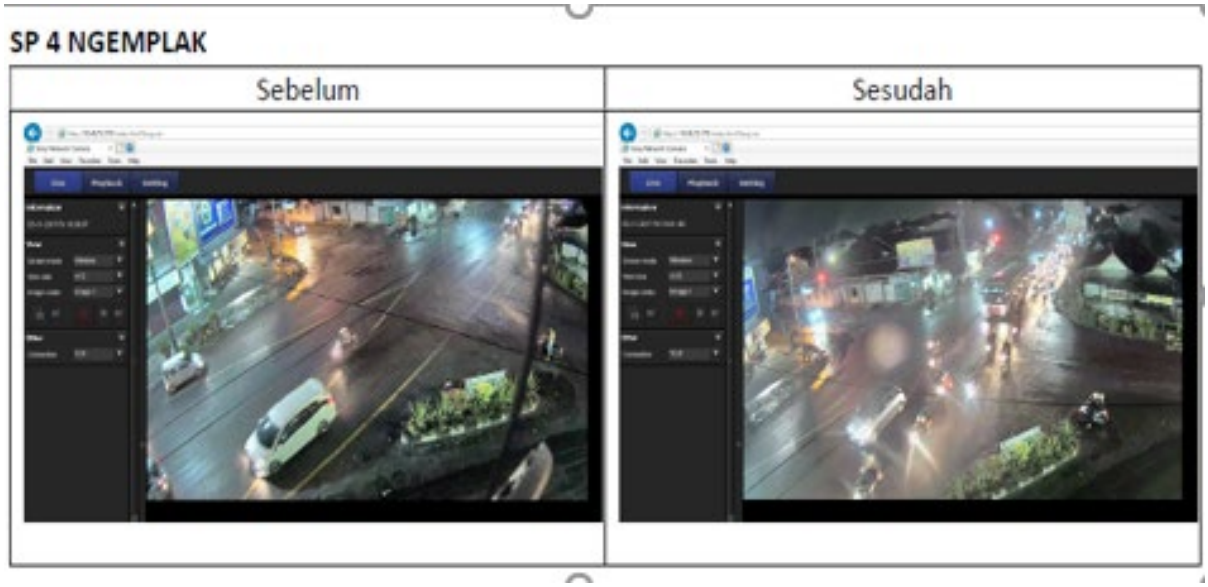
Perencanaan ini menyiapkan bangunan baru yaitu bangunan RTMC, namun tidak mengubah alih fungsi yang ada sebelumnya dilokasi, yaitu adanya ruang untuk parkir, fungsi dibagian bawah tetap sebagai ruang parkir kemudian bangian atas dinfungsikan sebagai ruang RTMC dimensi 12x7,75m.

Gambar pada saat perencanaan Pembangunan TMC Polres Deli Serdang

Gambar Bangunan TMC Polresta Surakarta

Gambar Bangunan TMC Polresta Surakarta

Gambar Contoh View Tampilan CCTV Di TMC Surakarta



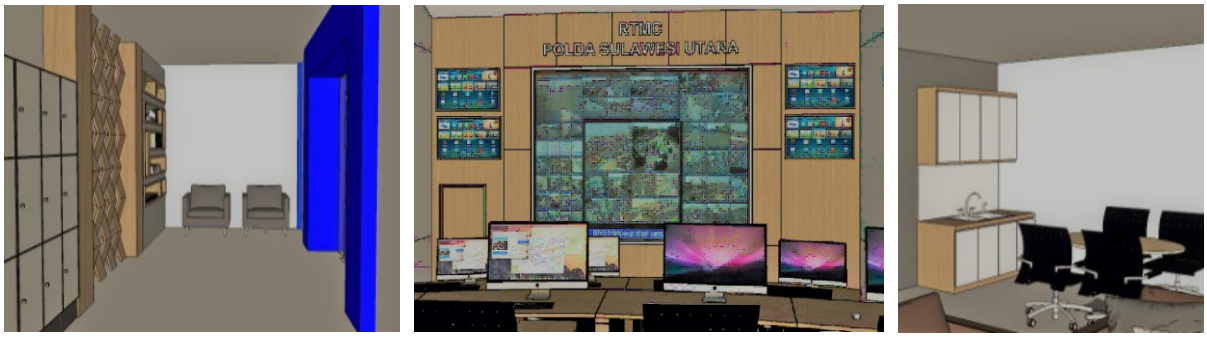
Gambar Tampilan Wall Display di TMC Surakarta

Rencana pembangunan RTMC tahun 2018:

Polda Babel, Riau, Banten, Kaltim, Sulut dan Malut

Gambar Rencana Pembangunan RTMC Polda Riau

Gambar Rencana Pembangunan RTMC Polda Sulut



CCTV Tergelar dan Terintegrasi dengan Instansi Lain

NO	WILAYAH	JUMLAH CCTV
A	**CCTV NTMC**	
1	Metro 1	25
2	Metro 2	17
3	Metro 3	29
4	Jawa Barat	65
5	Jawa Tengah	38
6	D.I. Yogyakarta	16
7	Jawa Timur	26
8	Bali	20
9	Sumatera Selatan	23
10	Entikong, Kalimantan Barat	6
11	Solo, Jawa Tengah	66
12	Sumatera Utara	50
13	Sulawesi Selatan	50
	Jumlah CCTV NTMC	**431**
B	**CCTV ATMS & ATMC**	
14	ATMC	63
15	ATMS	27
	Jumlah CCTV ATMS & ATMC	**90**
	Jumlah CCTV A + B	**521**
C	**CCTV INTEGRASI**	
16	CCTV Jakarta - Cikampek	92
17	CCTV Jagorawi	56
18	CCTV Kalimantan Selatan	71
19	CCTV Pemerintah Provinsi	106
20	CCTV BPTJ	24
21	CCTV Perhubungan	90
	JUMLAH CCTV INTEGRASI	439
	JUMLAH TOTAL CCTV NTMC KORLANTAS POLRI	**960**

BAB V

PERENCANAAN ADMINISTRASI

5.1. PERENCANAAN DAN ADMINISTRASI

Bagrenmin Korlantas merupakan unsur pembantu pimpinan dan pelaksana staf yang berada di bawah Kakorlantas Polri. Bagrenmin bertugas menyusun perencanaan strategis, pengelolaan administrasi, menyelenggarakan manajemen logistik, personalia, dan pelaporan pencapaian hasil kinerja serta mengendalikan pelaksanaan RBP bidang lalu lintas, serta sebagai pembina fungsi lalu lintas.

Dalam melaksanakan tugas, Bagrenmin Korlantas menyelenggarakan fungsi-fungsi, sebagai berikut:

1. Penyusunan dokumen perencanaan dan anggaran antara lain Renstra, Renja, RKA-KL, DIPA, Perjanjian Kinerja , LKIP, LRA, SMAP, IKU dan IKK, evaluasi kinerja, pelaksanaan RBP dan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) Satker serta mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan dan anggaran;
2. Pelaksanaan pemeliharaan, perawatan, serta administrasi personel;
3. Pengelolaan logistik dan penyusunan laporan SIMAK-BMN;
4. Pelaksanaan dan penyusunan pengadaan barang/jasa untuk kebutuhan fungsi lalu lintas yang ada di lingkungan Korlantas Polri dan kewilayahan.

A. Program dan Anggaran

1. Pokok-pokok Penyusunan Rencana Kerja

1. Rencana kerja (Renja) sebagai penjabaran Restra.
2. Renja mengacu pada:

a) Kebijakan Strategi Pimpinan,

b) Pagu indikatif.

3. Muatan kerja:

a) Kebijakan,

b) Program, dan

c) Kegiatan.

4. Pendekatan Program:

a) Berbasis kinerja,

b) Kerangka keluaran jangka menengah, dan

c) Anggaran Terpadu.

2. Sistimatika Rencana Kerja

Sistimatika Rencana kerja sesuai STR Kapolri No. Pol.: STR/1331/XII/2004, sebagai berikut:

1) Bab I: Pendahuluan

2) Bab II: Visi Misi Polri/Polda Satker.

3) Bab III: Program, Tujuan, Sasaran.

4) Bab IV: Anggaran

5) Bab V: Penutup.

3. Ciri baru Proses Rencana Kerja

1) Cakupan isi proses (Gabungan)

a) *Top-down*:

(1) Prioritas Program/Kegiatan,

(2) Pagu Indikatif.

b) *Bottom-up*: Satker diberi keleluasan dalam Rancang Program/Giat

c) Serasikan Bijak *Top-down* dan Rancangan *Bottom-up*.

2) Bijak *Top-down* menjadi perhatian utama kegiatan pusat terdistribusi secara proporsional sinergi kegiatan pusat dan daerah.

   Untuk hal ini yang melaksanakan: Musrenbang.

3) Proses penyatuan persepsi program/giat dan konsekuensi gar.

4. Program dan Sasaran

1) Program meliputi:
   a) 7 Program Polri,
   b) 23 kegiatan, dan
   c) Program memuat sasaran dan Tujuan.
2) Sasaran meliputi:
   a) Hasil yang akan dicapai secara nyata spesifik dan terukur.
   b) Dalam sasaran dirancang indikatornya.

5. Tujuan dan Strategi Renja

1) Tujuan:
   a) Sesuatu yang akan dicapai 1 s/d 5 tahun.
   b) Ditetapkan mengacu pada Misi dan Visi.
   c) Tujuan mengarah padarumusan sasaran, kebijakan, Program, kegiatan.
2) Satrategi:
   a) Dijabarkan kedalam bijak dan program.
   b) Bijak/ ketentuan yang ditetapkan sebagai pedoman pelaksanaan program & kegiatan.

6. Program dan Anggaran

1) Tujuh (7) Program meliputi:

a) Pengembangan SDM Kepolisian,

b) Pengembangan sarana dan prasarana Kepolisian,

c) Kerjasama keamanan dan ketentraman,

d) Pengembangan strategi keamanan dan ketertiban,

e) Keberdayaan Potensi keamanan,

f) Pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat,

g) Penyelidikan dan penyidikan tindakpidana.

2) Anggaran meliputi:

a) Disusun melalui Dokumen RKA - KL.

b) Disusun berdasarkan Pagu sementara.

c) Disusun berbasis kinerja:

(1) Keterangan dana dengan *Output* dan *Outcome*.

(2) Perlu indikator kinerja.

(3) Jelas standar biaya dan RAB.

(4) Penerapan Anggaran berlapis kinerja dievaluasi.

(5) Melalui Lakip.

3) Penetapan kinerja

a) Proses Lanjutan Renja RKA/KL (DIPA) penetapan kinerja janji tingkat pencapaian kinerja tahunan antara penerima tanggung jawab dan pemberi tanggung jawab/amanah antara Kasatker dengan atasannya (Struktur Organisasi).

a. Isi komitmen/janji:

(1) Pernyataan penetapan kinerja.

(2) Lampiran pernyataan.

B. Contoh Isian Renja

Contoh isian Renja

Lampiran ……

NO	PROGRAM UTAMA	SASARAN	*OUTPUT*		*OUTCOME*		ANGGARAN
			URAI-AN	TAR-GET	URAI-AN	TAR-GET	
1	2	3	4	5	6	7	8

MENGETAHUI:

ATASAN KASATKER

KASTKER

TANDA TANGAN

TANDA TANGAN

5.2. SUMBER DAYA MANUSIA (SDM)

A. Umum

1. Pembinaan personel sebagai salah satu sub dari sistem pembinaan kekuatan dan merupakan salah satu bagian yang paling menentukan dalam keseluruhan pembinaan Polri. Faktor manusia ini adalah unsur yang paling penting dalam pembinaan setiap organisasi.
2. Dalam rangkaian kegiatan dengan tugas pokok dan fungsi serta peranan Polri, maka kehadiran Polri di masyarakat tidak dapat digantikan dengan peralatan secanggih apa pun. Oleh karena itu, wujud akhir dalam pembinaan personel adalah berupa perpaduan keadaan personel Polri secara kuantitatif dan kualitatif yang sangat menentukan keberhasilan Polri dalam melaksanakan tugas-tugas pokoknya.

B. Maksud dan Tujuan Pembinaan Personel Polri

Pembinaan personel Polantas secara khusus adalah diwujudkan dalam rangka menyiapkan personel yang sanggup dan mampu secara optimal mengemban setiap tugas yang dibebankan kepadanya, terutama sebagai alat Negara penegak hukum, pengayom, pelindung, dan pelayan masyarakat; serta inti pembina sebagai kamtibmas secara umum dan kamseltibcarlantas pada khususnya, untuk memiliki kemampuan profesional dan proporsional yang mantap serta semangat yang tinggi dengan melaksanakan tugas-tugasnya, sebagai berikut:

1. Menghimpun dan mengolah data personel pengemban fungsi Lalu lintas.
2. Menyelenggarakan pembinaan karir personel yang meliputi Pembinaan mental, pembinaan moril, pembinaan disiplin dan tata tertib hukum, pembinaan jasmani, pembinaan

kesejahteraan dan pelaksanaan perawatan keluarga (pendidikan/pelatihan, UKP, UKG, mutasi, dan lainnya).

3. Melaksanakan kegiatan pembinaan personel dalam rangka meningkatkan kesamaptaan jasmani dan rohani serta jiwa korsa.
4. Menyelenggarakan rencana kebutuhan penambahan personel, dan matfasjas Ditlantas Polri.
5. Melaksanakan pelayanan pimpinan dan personel yang berkenaan dengan kepentingan dinas; serta melaksanakan dinas urusan dalam lainnya yang meliputi kebersihan dan keindahan serta pemeliharaan disiplin, tata tertib, dan kesadaran hukum.
6. Mengajukan usul pemberian penghargaan kepada personel yang berprestasi serta mengajukan usul memberikan sanksi pada personel yang melanggar disiplin dan melanggar hukum.
7. Mengajukan usul pemberian izin dan cuti kepada personel dalam rangka pemenuhan hak dan kepentingan bagi personel dengan Juknis dan sesuai ketentuan buku petunjuk administrasi tentang perawatan personel Polri.
8. Dalam pemeliharaan disiplin dan tata tertib Kesadaran hukum serta pengaturan penempatan rumah dinas di Ditlantas Polri.
9. Kasubbag Renmin dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh 3 (tiga) Kaur, dan 3 (tiga) Pamin dan 9 (sembilan) orang bantuan umum (Banum).

C. Sasaran Pembinaan Personel Polri

1. Terwujudnya kemantapan mental, disiplin, dan kepribadian yang utuh sebagai personel yang tangguh berlandaskan Tri Brata dan Catur Prasetya serta Kode Etik Profesi Polri.

2. Terwujudnya ketertiban dan keseimbangan organisasi.
3. Tercapainya proporsional dan profesionalisme Polri.

D. Ruang Lingkup Pembinaan Personel Polri

Cakupan pembinaan personel Polri terkait dengan penyusunan *Vademikum* ini dibatasi pada hal-hal penting (di bidang pembinaan personel) yang perlu diketahui oleh personel lalu lintas Polri, yaitu terbatas pada pembinaan:

1. Penggunaan personel,
2. Perawatan personel,
3. Pemisahan personel, dan
4. ASABRI dan TWP.

E. Penggunaan personel

Pendidikan personel guna memelihara, meningkatkan, dan mempersiapkan kemampuan personel di bidang Lalu Lintas diperlukan penyelenggaraan pendidikan dalam rangka pemenuhan kebutuhan SDM. Pendidikan senantiasa disesuaikan dengan kebutuhan organisasi dan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Polri menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan sebagai berikut:

1. Pendidikan Kejuruan Dasar (Dikjur Das)

a. Dikjur Das Bintara Lalu Lintas.
b. Dikjur Das Perwira Lalu Lintas.
c. Diksus Perwira Menengah Lalu Lintas.

2. Pendidikan Kejuruan Lanjutan

a. Pendidikan Kejuruan Lanjutan (Dikjur Lan) Bintara Lalu Lintas.
   (1). Dikjur Lan Ba Regident Pengemudi,
   (2). Dikjur Lan Ba Unit PJR,
   (3). Dikjur Lan Ba Idik Laka Lantas,
   (4). Dikjur Lan Ba Regident Ranmor,

(5). Dikjur Lan Ba Regident Pengemudi,
(6). Dikjur Lan Ba Penguji SIM,
(7). Dikjur Lan Ba Gakkum,
(8). Dikjur Lan Ba Patwal,
(9). Dikjur Lan Ba Pengemudi VVIP,
(10). Dikjur Lan Ba Dikmas Lantas,
(11). Dikjur Lan Ba Infolantas Polri,
(12). Sus Klipeng PNS Golongan II, dan
(13). Diksar Golongan TA. Pengemudi.

b. Pendidikan Kejuruan Lanjutan (Dikjur Lan) Perwira Lalu Lintas):
(1). Dikjur Lan Pa Idik Laka Lantas,
(2). Dikjur Lan Pa Gakkum,
(3). Dikjur Lan Pa Rekayasa /Jemen Lantas,
(4). Dikjur Lan Pa PJR,
(5). Dikjur Lan Pa Patwal,
(6). Dikjur Lan Pa Dikmas Lantas,
(7). Dikjur Lan Pa Regident Pengemudi, dan
(8). Dikjur Lan Pa Regident Ranmor.

c. Pendidikan Khusus (Diksus) Perwira Menengah Lalu Lintas:
(1). Diksus Manajemen Dasar lantas,
(2). Diksus Manajemen Senior Lantas, dan
(3). Diksus Manajemen Madya Lantas.

3. Pendidikan Non Kejuruan

Pendidikan ini dilaksanakan di luar program resmi (*crash program*) dan dilaksanakan dalam waktu singkat untuk meningkatkan keterampilan dan pengetahuan.

4. Pendidikan Non Kejuruan

Pendidikan Kejuruan di luar Negeri (Belanda, Inggris, Swedia, Jepang, Australia) dalam rangka kerja sama antar negara di bidang pendidikan.

F. Pembinaan Karir

1. Pengertian karir

Karir adalah perkembangan dan kemajuan yang terbuka bagi personel dalam mendapatkan:

a. Jabatan-jabatan yang sesuai kualifikasi kemampuan personel.
b. Kenaikan Pangkat regular dan luar biasa.
c. Kesempatan masuk pendidikan pengembangan.
d. Pemindahan dan giliran penugasan.

2. Pembinaan Karir Perwira

Pola dasar pembinaan karir Perwira disusun atas kerangka waktu 30 tahun pengabdian yang dibagi menjadi 4 periode. Setiap periode mempunyai ciri-ciri penonjolan kegiatan tersendiri.

a. *Periode pengembangan dasar Kepolisian (IPDAPOL/AKP/0-11 tahun).*
   (1). Dalam periode ini seorang Perwira akan di tempatkan untuk menguasai taktik, tehnik dan praktik kepemimpinan serta pemanfaatan dan pengalokasian sumber daya.
   (2). Dalam periode ini lebih banyak dikehendaki penerapan kepemimpinan, tatap muka, sikap mental dan kesadaran akan tanggung jawab terhadap tugas yang diemban.
   (3). Periode ini merupakan periode pembentukan yang menjadi landasan pekembangan lebih lanjut, oleh karenanya periode kritis bagi pertumbuhan seorang perwira.
b. *Periode pengembang propesional (Kompol/AKBP 12-19 tahun).*

Dalam periode ini berat kemampuan dan manajerial ditekankan pada beberapa hal, sebagai berikut:

(1). Pengembangan kecakapan teknik dan taktik Kepolisian.

(2). Kemampuan memadukan pengetahuan dan pengalaman lapangan (*knowledge and skill*)

(3). Kemampuan Manajerial yang baik sesuai level penugasan dalam kepangkatan Kompol/AKBP.

Periode ini merupakan periode Evaluasi Pembentukan arah dan persiapan untuk langkah berikutnya dalam pengembangan karir.

c. *Periode Bakti dan pengembangan lanjutan (Kombes 20 - 25 tahun).*

Satu periode pengembangan tahap lanjut, dimana sudah mulai menempatkan para perwira pada kedudukan profesi yang cukup tinggi. Periode ini ditandai dengan bertambahnya profesi penugasan yang bersifat strategis, yang memerlukan kecakapan dalam bidang fungsi staf umum/pimpinan dan fungsional dimana dia ditugaskan.

Dalam periode ini mulai diutamakan kemampuan si perwira untuk memandang lingkup kepolisian sebagai keseluruhan dan peranan polisi dalam kehidupan bangsa dan negara, baik di tingkat nasional, regional, maupun linternasiomal.

d. *Periode Darma Bhakti (Pati/25-30 tahun)*

Fase terakhir dari karir perwira adalah periode darma bakti, dengan dititikberatkan pada penekanan beralih dari proses pengembangan kepemanfaatan maksimum. Dalam periode inilah seorang perwira akan memberikan darma baktinya secara maksimal dengan menerapkan bakat dan kemampuan yang telah dikembangkan selama karirnya.

3. **Pembinaan karir Bintara dan Tamtama**

a. Pada dasarnya pembinaan karir bintara dan tamtama dituangkan dalam suatu rancangan yang menggambarkan pola hubungan antara unsur-unsur bidang pembinaan yang mencakup tingkat keterampilan, penugasan, pendidikan dan kepangkatan.

b. Pembinaan karir bintara dan tamtama didasarkan pada pemikiran bahwa semakin lama bertugas dalam bidangnya akan semakin berpengalaman dan semakin tinggi tingkat keterampilannya.

c. Tingkat kejuruan bintara dan tamtama dibagi menjadi 2 tingkat yaitu:

(1) Kejuruan dasar merupakan kelompok kedudukan jabatan ditingkat pelaksanaan, pelaksanaan pemula.

(2) Kejuruan lanjutan merupakan pengelompokkan kedudukan jabatan ditingkat pelaksana, pelaksana lanjutan dan pengawas.

d. Tingkat keterampilan bintara/tamtama dapat dibagi dalam 7 (tujuh) kelompok besar:

(1). Pelaksana pemula	:	Bharada
(2). Pembantu pelaksana	:	Bharatu/Aharaka
(3). Pelaksana	:	Abripda
(4). Pelaksanaan lanjutan	:	Abriptu/Abrip
(5). Pelaksana kepala	:	Bripda/Briptu
(6). Pembantu pengawas	:	Brigadir/Bripka
(7). Pengawas	:	Aipda/Aiptu

G. Kepangkatan dan Kenaikan Pangkat

Macam pangkat. Pangkat efektif diberikan kepada personel selama yang bersangkutan menjalani dinas dan membawa akibat dan administrasi penuh. Kenaikan pangkat adalah hak seorang

anggota berdasarkan prestasi, kemampuan dan penilaian pimpinan. Kenaikan pangkat dibagi dalam dua jenis:

1. **Kenaikan Pangkat Regular**

   Kenaikan pangkat regular adalah kenaikan pangkat yang diberikan berdasarkan waktu kepada personel yang telah memenuhi persyaratan dan masa peninjauan; dan

2. **Kenaikan Pangkat Khusus**

   a. *Kenaikan Pangkat Medan Tempur (KPMT)*: anugerah kenaikan pangkat yang diberikan kepada personel yang dalam pertempuran berjasa melampaui panggilan tugas. KPMT dapat dianugerahkan secara anumerta (KPMTA).

   b. *Kenaikan Pangkat Luar Biasa (KPLB)*: anugerah kenaikan pangkat yang diberikan personel pengembangan penugasan khusus dengan pertaruhan jiwa raga secara langsung dan berjasa melampaui panggilan tugas. KPLB dapat dianugerahkan secara anumerta (KPLBA).

   c. *Kenaikan pangkat penghargaan (KPHar)*: kenaikan pangkat penghargaan diberikan menjelang akhir dinas kepada personel yang telah melaksanakan pengapdiannya secara sempurna dan tanpa terputus dengan dedikasi dan prestasi kerja yang tinggi.

3. **Kala waktu kenaikan pangkat**

   a. Kenaikan pangkat reguler ke Kombes Pol dan lebih rendah diatur dalam 2 kala waktu, yaitu tanggal 1 Januari dan 1 Juli. Untuk kenaikan pangkat ke/dalam golongan pati tidak terikat kala waktu tersebut.

   b. KPMT dan KPMTA ditetapkan pada saat personel menunjukkan tindakan yang melampaui panggilan tugas di medan tempur berdasarkan hasil penilaian komisi/tim penilai yang dibentuk oleh panglima operasi.

c. KPLB dan KPLBA ditetapkan pada saat personel menunjukkan tindakan yang melampaui panggilan tugasnya dalam rangka melaksanakan tugas khusus berdasarkan hasil penelitian komisi/tim yang dibentuk Kapolri atau pejabat yang telah ditunjuk.

d. KPHar ditetapkan 3 (tiga) bulan sebelum TMT pensiun pada batas usia maksimum dinas yang ditetapkan (setinggi-tingginya 58 tahun) bagi seorang bintara/tamtama dan perwira.

4. Kenaikan Pangkat Reguler

a. *Kenaikan pangkat golongan perwira dari IPDA-AKBP ditentukan sebagai berikut:*

(1). *Syarat umum UKP*:

a) Kondite dan prestasi kerja baik yang dinyatakan dalam daftar penilaian (dapen) minimal 75 (tujuh puluh lima);

b) Telah menduduki jabatan penuh pada jabatan struktural/fungsional/kekaryaan sesuai dengan DSP/TOP/eselon jabatan berdasarkan surat keputusan dari pejabat yang berwenang.

c) Masa peninjauan UKP dalam jabatan struktural 6 bulan fungsional 1 tahun, kekaryaan 1-3 tahun sesuai dengan Dik Bang yang dimiliki dihitung dari tanggal dikeluarkan Sprinlak Jabatan.

d) Selama peninjauan sejak menjalani jabatan yang tidak melakukan hal-hal yang dapat menyebabkan penundaan kenaikan pangkat.

e) Memenuhi masa dinas pada perwira MDDP minimal yang ditetapkan pada masing-masing kepangkatan dan memiliki masa dinas dalam

pangkat dan memiliki masa dinas dalam pangkat terakhir 2 tahun (kecuali golongan pati).

(2). *Persyaratan Administrasi*:

Berkas UKP dari satker pengusul kepada pejabat yang berwenang: apabila UKP lebih dari 1 orang, dibuat secara kolektif munurut kelompok masing-masing jenis kepangkatan. Usul kenaikan pangkat harus dilampirkan:

a) Riwayat Hidup singkat
b) Salinan/fotokopi Skep Pengangkatan Pertama sebagai PA
c) Salinan/fotokopi Skep Pangkat terakhir
d) Salinan/fotokopi penenpatan gaji terakhir
e) Salinan/fotokopi jabatan terakhir sesuai DSP
f) Salinan/fotokopi Sprinlak Jabatan
g) Dapen Perwira
h) Surat Keterangan SC (Securitiy Clearance) / Litsus
i) Salinan/fotokopi Ijasah Dik Tuk dan Dik Bang (kalau ada)
j) Salinan/fotokopi Skep Ikatan Dinas Lanjutan (IDL) bagi yang talah waktunya IDL.

(3). Surat usulan KNP dikirimkan dengan surat pengantar yang ditandatangani Kasatker (tidak atas nama Kasatker).

(4). UKP periode 1 Juli berkas harus sudah diterima oleh Pejabat Mabes Polri paling lambat 31 Maret (tahun yang sama). Penerimaan berkas lewat tahun tersebut akan diproses pada periode Januari. Khusus pilihan ke Kombes berkas harus sampai ke Mabes Polri selambat-lambatnya tanggal 15 Mei.

(5). UKP periode 1 Januari, berkas harus sudah diterima oleh pejabat yang berwenang di Mabes Polri paling lambat tanggal 30 September (tahun sebelumnya). Penerimaan berkas lewat tanggal tersebut akan diproses pada periode 1 Juli tahun yang sama. Khusus UKP pilihan ke Kombes, berkas harus sudah sampai di Mabes Polri tanggal 15 Nopember.

(6). Memenuhi syarat-syarat lain yang dianggap perlu oleh Ka Satker karmil, Kesehatan dan Kesempatan, Ujian kenaikan Pangkat).

(7). UKP yang telah 3 (tiga) periode belum juga berhasil harus diperbaharui oleh Ka Satkernya.

(8). MKPA Sarjana S1, masa kerja fiktif diperhitungkan sesuai ketentuan.

b. *Kenaikan Pangkat golongan Bintara dari Briptu s/d Aiptu ditentukan, sebagai berikut*:

(1). *Syarat Umum UKP*:

a) Kondite dan prestasi kerja baik yang dinyatakan dalam Dapen minimal 70 (tujuh puluh).

b) Berpangkat Bintara efektif sesuai ketentuan yang berlaku.

c) Diusulkan oleh Ka Satkernya.

d) Selama di-UKP-kan tidak melakukan hal-hal yang dapat menyebabkan penundaan KNP.

e) Kewenangan penandatanganan Skep ada pada Kapolri dan didelegasikan kepada Kapolda setelah terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Kapolri (A.n. Kapolri).

(2). *Syarat Administrasi:*

Apabila UKP lebih dari 1 orang, dibuat secara kolektif, menurut kelompok masing-masing jenis kepangkatannya. Usulan KNP tersebut harus dilampirkan:

a) Riwayat hidup singkat
b) Salinan/fotokopi Skep sebagai Ba
c) Salinan/fotokopi Skep pangkat terakhir
d) Salinan/fotokopi Skep Gaji terakhir
e) Dapen Bintara
f) Surat Keterangan SC/Litsus
g) Salinan/fotokopi Ijasah Dik Umum
h) Salinan/fotokopi Skep IDL bagi yang telah waktunya
i) Surat usulan KNP harus ditandatangani Ka Satker dan tidak boleh atas nama.
j) UKP periode 1 Juli, berkas harus sudah sampai pada pejabat yang sudah memproses UKP tersebut paling lambat 31 Maret tahun yang sama, dan bagi berkas yang diterima lewat tanggal tersebut akan di proses pada periode 1 Januari (tahun berikutnya).
k) UKP periode 1 Januari, berkas harus sampai pada pejabat yang berwenang memproses UKP paling lambat 30 September (tahun sebelumnya), penerimaan lewat tanggal tersebut akan diproses periode 1 April tahun yang sama.
l) Memenuhi syarat yang dianggap perlu oleh Ka Satker berdasarkan Surat Keputusan.
m) UKP uang telah 3 periode tidak berhasil harus diperbaharui oleh Ka Satkernya.

c. *Kenaikan Pangkat golongan Tamtama dari pangkat Bharada sampai dengan Abrip ditentukan, sebagai berikut:*

(1). *Syarat Umum UKP*:

a) Kondite dan prestasi kerja yang baik yang dinyatakan dalan Dapen Tamtama minimal 65 (enam puluh lima).

b) Selama peninjauan UKP tidak melakukan hal-hal yang dapat menyebabkan penundaan KNP.

c) Diusulkan oleh Ka Satkernya.

d) Mempunyai masa dinas dalam pangkat Tamtama sesuai ketentuan.

e) Kewenangan penandatanganan Skep ada pada Kapolri dan didelegasikan kepada Kapolda setelah terlebih dahulu mendapat restu dari Kapolri.

(2). *Syarat Administrasi:*

Apabila UKP lebih dari 1 orang, dibuat secara kolektif menurut kelompok masing-masing pangkat. UKP harus dilampiri:

a) Riwayat Hidup Singkat

b) Salinan/fotokopi Skep sebagai Tamtama

c) Salinan/fotokopi Skep Pangkat terakhir

d) Salinan/fotokopi Skep Gaji terakhir

e) Dapen Tamtama

f) Surat Keterangan SC Litsus

g) Surat Keputusan (FC) IDL bagi yang sudah waktunya.

h) Surat UKP ditandatangani Kasatker dan tidak boleh atas nama.

i) UKP Periode 1 Juli berkas harus sudah sampai pada pejabat yang berwenang memproses UKP paling lambat 31 Maret tahun sebelumnya.

Penerimaan lewat tanggal itu akan diproses periode 1 Januari (tahun berikutnya).

j) UKP periode 1 Januari, berkas harus sudah sampai pada pejabat yang berwenang memproses UKP paling lambat 30 September tahun sebelumnya. Penerimaan lewat tanggal tersebut akan diproses periode 1 Juli tahun yang sama.

k) Memenuhi syarat lain yang ditetapkan Ka Satker dengan surat keputusan.

l) UKP yang sudah 3 periode tidak terealisir harus diusulkan kembali oleh Ka Satkernya.

d. *Kenaikan Pangkat Luar Biasa (KPLB/KPLBA) ditentukan, sebagai berikut:*

(1). *Syarat Umum KPLB/KPLBA*:

a) Dianugerahkan terutama kepada Personel Bintara dan Tamtama Polri.

b) Diberikan atas dasar penilaian tim penilai yang ditentukan oleh Kapolri baik untuk Kenaikan Pangkat Luar Biasa (KPLB) atau Kenaikan Pangkat Luar Biasa Anumerta (KPLBA).

c) Dianugerahkan kepada Personel yang melaksanakan tugas Khusus sebagai berikut:

1) Dengan mempertaruhkan jira raganya.

2) Secara langsung berjasa, melampaui panggilan tugas.

3) Dalam melaksanaan tugasnya tanpa mempedulikan keselamatan jiwanya.

4) Melakukan tindakan perlawanan dan berhasil walaupun jika tindakan-tindakan itu tidak dilakukan ia tidak dipersalahkan.

d) KPLB/KPLBA dapat dianugerahkan setingkat lebih tinggi dari pangkat semula.

e) KPLB/KPLBA dinyatakan secara jelas dan dirinci pelakunya dengan menentukan identitas Personel dengan jelas, Nama, Pangkat, Nrp, Jabatan, Kesatuan, Agama, Suku Bangsa, Tanggal Lahir, lama pengabdian di lingkungan Polri.

f) Apa yang dilakukan harus mengandung unsur:
   1) Apa peristiwa yang terjadi.
   2) Kapan peristiwa terjadi, tempat dan waktunya.
   3) Dengan siapa.
   4) Bagaimana terjadinya peristiwa itu.
   5) Adapun dan hasil positif yang telah didapatkan (hasil positip yang didapatkan merupakan laporan dari hasil penilaian tim komisi yang dibentuk Kapolri).

g) Hasil penilaian tim komisi dibuat dalam bentuk rincian yang dinyatakan dalam bentuk dalam riwayat kepahlawanan personel.

h) Piagam dibacakan pada saat penganugerahan KPLBA.

i) KPLB/KPLBA mempunyai akibat administrasi penuh, termasuk untuk menghitung MDDP dan MDP untuk kenaikan pangkat selanjutnya.

j) Bintara yang dapat anugerah KPLB/KPLBA menjadi Perwira dan Tamtama yang mendapat anugerah KPLB/KPLBA menjadi Bintara, Surat Keputusannya ditandatangani oleh:

1) Kapolri bagi KPLB/KPLBA menjadi Perwira Pertama dan dalam batasan Pama.
2) Desumdaman Kapolri bagi KPLB/KPLBA Bintara dan dalam batasan Bintara.
3) Direktur Perawatan Personel Polri a.n. Kapolri bagi KPLB/KPLBA dalam batasan golongan Tamtama.

(2). *Persyaratan Administrasi*:

a) Diusulkan Kasatker.
b) Tidak terikat kala waktu Januari, Juli.
c) Dilampirkan syarat administrasi:
   1) Riwayat Hidup Singkat.
   2) Salinan/fotokopi Skep pengangkatan pertama sebagai Personel Polri.
   3) Salinan/fotokopi Skep Pangkat terakhir.
   4) Salinan/fotokopi Skep penempatan gaji terakhir.
   5) Surat Perintah Tugas.
   6) Sketsa kejadian/fotokopi yang mendukung bagi yang berakibat luka/cacat/meninggal dunia dibuatkan VR/atau keterangan kematian.
   7) Berita acara lengkap proses terjadinya peristiwa dengan hasil yang dicapai atas kejadiannya/peristiwa tersebut yang dibuat oleh Ka dan boleh diketahui oleh Ka Satker.
   8) Proses lanjutan melalui tim komisi.

e. *Kenaikan Pangkat Penghargaan (KHP) ditentukan, sebagai berikut:*

(1). *Syarat Umum*:

a) Diberikan secara selektif kepada Personel Karir (PK) yang memenuhi MDDP minimal yang dipersyaratkan bagi KNP regular.

b) KPH ke Ipda harus memenui MDDP Aiptu minimal 5 tahun.

c) KPH ke Bripda harus memenui MDDP Abrip minilal 5 tahun.

d) Personel Polri tersebut melaksanakan tugasnya secara:

1) Sempurna tidak cacat.
2) Tanpa terputus (terus menerus).
3) Dengan dedikasi dan prestasi kerja yang tinggi.
4) Yang bersangkutan mencapai usia maksimum dinas, dan akan diberhentikan dengan hormat dari dinas.
5) Dapat dijadikan teladan bagi personel Polri lainnya.
6) Memiliki Bintang Kombes bagi Kombes dan Pati.
7) Berlakunya KPH terikat kala waktu Januari/Juli.
8) KPH diberikan maksimal selama tiga bulan sebelum yang bersangkutan pensiun dan mempunyai akibat administrasi penuh.
9) KPH merupakan pangkat efektif terakhir yang berlaku Pati sampai bintang dua.
10) AKBP yang mendapat KPH Kombes tetap dipensiunkan menurut usia maksimum dinas (58 tahun) sedangkan Aiptu yang mendapat KPH Ipda tetap dipensiunkan dinas 58 tahun.

(2). *Syarat-Syarat Administrasi*:

a) Diusulkan oleh Ka Satker dan tidak dapat disatukan dengan UKP reguler biasa

b) Diberikan alasan-alasan yang urgen untuk mendukung KPH disamping syarat umum terpenuhi

c) Berkas dilampirkan:

1) Skep Keputusan Bintang Polri bagi Kombes dan Pati.
2) Riwayat Hidup Lengkap.
3) Fotokopi Pengangkatan Pertama.
4) Fotokopi Skep Pangkat terakhir.
5) Dapen yang bersangkutan minimal 75 (tujuh puluh lima) hari.
6) Diusulkan selambat-lambatnya 6 bulan sebelumnya; 6 bulan sebelum bulan yang bersangkutan pensiun.

(3). *Usul tersebut harus merupakan sidang DPK dan disetujui dalam Badan Pengendalian Karir (BPK).*

H. Perawatan Personel

1. Pembinaan mental

Hakekat pembinaan mental adalah pembinaan kepribadian personel dengan tujuan:

a. Meningkatkan keimanan dan ketaqwaan terhadap Tuhan yang Maha Esa.
b. Membentuk dan mengisi jiwa kejuangan sebagai insan Pancasila yang tangguh, ulet dan peka.
c. Mewujudkan jiwa persatuan dan kesatuan, melalui kegiatan-kegiatan.

2. Pembinaan rohani

a. Agama Islam

(1). Meresapkan tentang iman, Islam dan iklas.
(2). Pembinaan perwujudan amar makruh nahimungkar.

b. Agama Khatolik

(1). Meresapkan pengertian kepercayaan pada Tuhan yang Maha Esa, Nabi-Nabi dan Rasul-Rasul.

(2). Pembinaan manusia kearah perbuatan yang baik dan meninggalkan perbuatan yang jahat berdasarkan moral Katolik.

c. Agama Protestan

Meresapkan pengertian keimanan terhadap Tuhan yang Maha Esa melalui pernyataan dan hakekat manusia dalam menjalankan hukum Allah dengan menghindarkan serta mencegah perbuatan terlarang (dosa).

d. Agama Hindu/Budha

Pembinaan keyakinan dan pengabdian terhadap Tuhan dan Utusan-Nya, serta terwujud perbuatan baik dan menghidarkan perbuatan dosa.

3. Pemantapan idiologi yaitu segala usaha menanamkan kesadaran bangsa dan bernegara serta jiwa pengabdian yang tinggi, melalui pendidikan, penghayatan dan pengamalan Pancasila, Undang-Undang Dasar 1945, dan GBHN.

4. Pemupukan tradisi kejuangan dan sejarah.

(1). Membina tradisi dan nilai-nilai sejarah perjuangan bangsa secara terus menerus pada saat/waktu tertentu yang tidak bertentangan dengan jiwa Pancasila. Maksudnya adalah untuk membangkitkan semangat perjuangan, pengorbanan, dan nilai kepahlawanan. Tradisi-tradisi, nilai-nilai sejarah dan kejuangan yang dimaksud adalah yang terdapat di kalangan bangsa atau masyarakat Indonesia pada umumnya, di lingkungan Polri khususnya.

(2). Menanamkan jiwa pengabdian yang tinggi.

(3). Menumbuhkan rasa kebangsaan atas tugas yang diberikan negara.

5. Pembinaan moril

Pembinaan moril adalah kegiatan rawatan kedinasan dalam usaha pemenuhan kebutuhan rohani personel Polri dan keluarganya, sebagai wujud sikap positif dari personel Polri, baik secara perorangan maupun dalam hubungan kesatuan, untuk menghadapi tugas yang diembannya. Kegiatan pembinaan moril dilaksanakan melalui:

(1). Penganugerahan Tanda Jasa.

(2). Pemberian Cuti.

6. Pembinaan Disiplin, Tata Tertib, dan Hukum

Disiplin, tata tertib dan hukum merupakan syarat utama dalam kehidupan personel Polri yang tercermin dalam sikap lahir, perilaku, tindakan dan pengabdian. Oleh karena itu perlu dibina dengan arah yang jelas secara mantap dan berlanjut.

(1). Pembinaan disiplin dan tata tertib: melalui pembinaan permildasan, disiplin, tata tertib, seragam Polri dan Tanda Pangkat.

(2). Pembinaan Hukum

a) *Peningkatan disiplin kesadaran hukum*. Peningkatan kesadaran hukum meliputi segala usaha dan kegiatan untuk mencapai suatu kondisi agar setiap personalia memahami, menghayati, dan mengamalkan segala ketentuan hukum yang berlaku sebagai suatu pra kondisi untuk terciptanya tata tertib hukum dan menunjang pelaksanaan tugas.

b) *Penegakan hukum*. Segala usaha dan kegiatan untuk dipatuhinya hukum yang berlaku dengan memberikan sanksi serta penyelesaian sesuai dengan tertentu hukum yang berlaku.

c) *Penyelenggaraan Hukum.* Penyelenggaraan bantuan hukum berupa pemberian saran-saran, konsultasi dan nasehat serta pembelaan baik didalam sidang maupun diluar sidang.

d) Penyusunan produk hukum/perundang-undangan.

7. Pembinaan Jasmani

Pembinaan Jasmani merupakan satu unsur utama dari Tri Pola dasar (pembinaan mental, kecerdasan/pengetahuan, dan jasmani) yang digunakan dalam pembinaan manusia seutuhnya.

a) Pembentukan Jasmani dan pendidikan dasar keprajuritan dan pendidikan pembentukan.

b) Peningkatan; Pembinaan Jasmani dan pengetahuan dalam upaya meningkatan kemampuan Personel Polri secara berdiri sendiri maupun gabungan serta dalam lembaga pendidikan.

c) Pemeliharaan; Pemeliharaan Jasmani dalam rangka pemeliharaan kesamaptaan jasmani personel Polri dapat dilakukan secara perorangan atau kesatuan.

8. Pembinaan Kesejahteraan

Pembinaan kesejahteraan merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia, sekaligus pendorong dalam meningkatkan prestasi kerja. Dengan demikian, pembinaan kesejahteraan yang baik dapat memacu setiap prajurit untuk lebih giat dalam bersemangat dalam bekerja, serta memberikan ketenangan hidup bersama keluarga. Pembinaan Kesejahteraan, antara lain:

a) Penghasilan Personel (gaji dan tunjangan)

b) Rawatan Personel dan rawatan keluarga

(1). Ranxum dan kelengkapan perorangan

(2). Pelayanan dan perawatan kesehatan

(3). Fasilitas penunjang kesehatan (Perumahan, Koperasi, Yayasan Asabri, dan lainnya).

I. Pemisahan Personel

1. Masa Persiapan Pensiun

Kesempatan masa pensiun (MPP) dapat diberikan kepada personel karir bertujuan untuk penyelesaian administrasi pensiun dalam kehidupan diluar Polri. MPP diberikan kepada personel.Karir yang diberhentikan dengan hormat dengan hak pensiun selama-lamanya 1 tahun dan selama menjalankan MPP.

a) Berstatus sebagai personel
b) Diperhitungkan penuh sebagai masa dinas
c) Dapat bekerja diluar lingkungan Polri.

2. Pensiun

Pensiun adalah jaminan sosial pemerintahan yang diberikan sebagai penghargaan kepada personel Polri, setelah diberhentikan dengan hormat dan memenuhi syarat-syarat untuk selama hidup.

Pensiun dapat diterima kepada Istri/suami dan anaknya berupa pensiun Warakawuri/Duda dan tunjangan anak yatim piatu/atau tunjangan anak yatim piatu apabila anggota yang bersangkutan meninggal dunia.

Yang berhak menerima pensiun adalah

a) Personel karir yang telah menjalani dinas sekurang-kurangnya/sama dengan 20 tahun.
b) Personel karir, PSDP yang menyandang :
   (1). Cacat sedang akibat tindakan langsung lawan atau
   (2). Cacat berat / sedang didalam dan atau oleh karena dinas bukan akibat tindakan langsung lawan.

3. Tunjangan Bersifat Pensiun

a) Tunjangan yang bersifat (TBP) adalan jaminan sosial pemerintah yang diberikan sebagai penghargaan personel Polri setelah diberhentikan dengan hormat dan memenuhi syarat untuk menerima tunjangan bersifat pensiun.

b) TBP diberikan selama hidup dan dapat diterima pada istri/suami dan anaknya berupa pensiun Warakawuri / duda, tunjangan anak yatim piatu atau tunjangan anak yatim piatu apabila yang bersangkutan meninggal dunia.

c) Yang berhak menerima TBP adalah :

(1). Personel Karir yang telah menjalani dinas 15 tahun hingga kurang dari 20 tahun tanpa persyaratan usia.

(2). Personel Karir yang mempunyai usia sekurang-kurangnya usia 45 tahun bagi Pama, dan 35 tahun Ba / Ta dan telah menjalani dinas sekurang-kurangnya 10 tahun hingga kurang dari 15 tahun.

(3). Personel karir, PSDP, penyandang cacat berat, sedang tidak dalam dan atau karena dinas.

4. Tunjangan

Tunjangan adalah jaminan sosial pemerintah yang diberikan sebagai penghargaan kepada personel Polri yang berlaku selama jumlah tahun masa dinas setelah diberhentikan dengan hormat dari dinas dengan hormat dari dinas Polri.

a) Bagi PK yang telah menjalani masa dinas sekurang-kurangnya 5 tahun hingga kurang dari 15 tahun dan belum mencapai 45 tahun bagi Perwira dan 38 tahun bagi Ba / Ta.

b) PSDP yang telah menjalani masa dinas sekurang-kurangnya 15 tahun

c) PK, PSDP penyandang cacat sedang tidal dalam dan karena dinas.

5. Pesangon

Pesangon adalah jaminan sosial pemerintah dan diberikan sekaligus kepada personel yang diberhentikan dengan hormat. Yang berhak menerima pesangon adalah PK atau PSDP yang telah menjalani masa dinas kurang dari 5 tahun.

6. Persyaratan Administrasi

Hak pensiun/tunjangan bersifat pensiun/tunjangan, pesangon diusulkan oleh pejabat yang berhak mengusulkan menurut saluran hirarki kepada Kapolri atau pejabat yang menerima delegasi wewenang untuk menerbitkan Surat Keputusan dengan kelengkapan administrasi, sebagai berikut:

a) Daftar Riwayat Hidup.

b) Daftar Susunan Keluarga.

c) Salinan Skep pengangkatan sebagai anggota Polri.

d) Salinan Skep/Piagam tanda kehormatan yang berupa bintang dan Veteran Republik Indonesia.

e) Salinan Skep pemberhentian dengan hormat dari dinas Polri.

f) Salinan Karti Tanda Peserta ASABRI.

g) Surat Pernyataan tentang alamat penerima pensiun.

h) Kartu Penunjukan Istri (KPI).

i) Kartu Penunjukan Suami (KARSU).

j) Pas Foto ukuran 4x6 sebanyak 10 lembar yang bersangkutan dan 6 lembar foto istri atau suami.

J. Asuransi Sosial ABRI (ASABRI)

1. **ASABRI** bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan personel ABRI (TNI dan Polri) dan keluarganya sehingga di hari tua memperoleh ketentraman dan ketenangan lahir batin.

2. **Anggota/peserta** ASABRI adalah seluruh personel Polri yang keanggotaannya diwajibkan sebagai peserta ASABRI.

3. **Kewajiban** anggota/peserta :

   a) Membayar premi dipotong dari gaji setiap bulan
   b) Memiliki Kartu ASABRI
   c) Melaporkan kepada Satmikal atau Satker jika sesuatu hal yang berkaitan dengan ASABRI / perubahan status peserta.

4. **Jaminan** yang diterima peserta :

   a) Santunan ASABRI diberikan kepada anggota yang diberhentikan dengan hormat dengan hak pensiun.

   b) Nilai tunai asuransi diberikan kepada peserta yang diberhentikan tanpa hak pensiun/tunjangan bersifat pensiun atau meninggal dunia dalam status dinas.

   c) Asuransi risiko kematian diberikan kepada ahli waris peserta yang berhenti karena meninggal dunia dalam status dinas aktif, permohonan harus dlengkapi dengan surat ahli waris serta surat keputusan dari yang berwenang tentang pemberhentian pembayaran gaji sebagai Polri/PNS karena meninggal dunia.

   d) Asuransi biaya penguburan, diberikan kepada ahli waris peserta yang meninggal dunia setelah purna dinas.

   e) Pengajuan permohonan harus dilampiri surat kematian dari Camat dan persyaratan lain yang ditentukan.

   f) Pengembalian premi diberikan kepada peserta yang pengangkatan pertama yang menjadi Perwira melampaui batas usia pensiun maksimal golongan Bintara (mantan Capa kilat).

   g) Pemilikan rumah dengan cara kredit atau KPR, bantuan uang muka dari ASABRI berupa pinjaman tanpa bunga bagi personel Polri atau sumbangan subsidi untuk mantas personel Polri/Warakawuri/Wredatama/janda/duda.

   h) Persyaratan untuk mendapat KPR:

1) Persyaratan Umum :
   (a) Tidak memiliki rumah sehat
   (b) Benar-benar tidak mampu
   (c) Belum memiliki rumah sendiri

2) Persyaratan Khusus :
   (1) Peserta ASABRI/Personel Polri
      - Berhasrat diberikan uang muka ASABRI
   (2) Masa dinas (MDK)
      - Pa / PNS minimal 15 tahun,
      - Ba minimal 12 tahun
      - Ta minimal 9 tahun
   (3) Mantan personnel Polri / Warakawuri / Wredatama / janda / duda :
      - Tidak sedang terikat hutang kepada Bank/badan keuangan lainnya.
      - Tidak terkena opstib.
      - Bukan golongan non NRP.
      - Bukan golongan menerima tunjangan veteran/perintis kemerdekaan.

K. Tabungan Wajib Perumahan (TWP)

1. **TWP** berlaku sejak tanggal 1 Juli 1989, berdasarkan Keputusan Kapolri No. Pol.: Kep/06/VI/1989 tanggal 27 Juli 1989 tentang: Pokok-pokok kebijaksanaan TWP.

2. **Besaran** indeks tabungan:

a)	Ta/PNS Golongan I	Rp 2.000,-
b)	Ba/PNS Golongan II	Rp 3.000,-
c)	Pama/PNS Golongan III	Rp 4.000,-
d)	Pamen/PNS Golongan VI.a dan c	Rp 6.000,-
e)	Pati/PNS Golongan IV.d dan e	Rp 10.000,-

3. **Kewajiban** Peserta TWP

a) Menabung sesuai indek setiap bulan.

b) Menyesuaikan indek TWP tiap terjadinya perubahan golongan/pangkat.

c) Mengurus KPR melalui ASABRI hingga terjadi akad kredit.

d) Mentaati ketentuan/peraturan yang berlaku.

e) Yang akan pensiun jika memperoleh KPR tiga bulan sebelumnya mengajukan permohonan Ka AGB.

f) Yang pensiun dan telah mendapat subsidi angsuran KPR namun belum cukup masa penyertaan selama masa akad KPR tetang wajib menabung yang diperhitungkan dari subsidi angsuran KPR yang diterima setiap bulan.

4. **Hak Peserta**

a) Berhenti dari dinas menerima kembali TWP dan nilai tambahnya kecuali yang mendapatkan subsidi angsuran KPR.

b) Memperoleh subsidi angsuran KPR sesuai lokasi (sementara ini sebesar Rp 20.000,- per bulan).

c) Peserta pensiun yang melaksanakan akad KPR melalui ASABRI dapat diberi subsidi angsuran KPR dan tetap memenuhi kewajiban sebagai peserta.

d) Menerima kembali selisih TWP dan nilai tambah.

e) Peserta pensiun yang ingin memperoleh subsidi angsuran KPR tidak menabung 6 kali berturut-turut, hak memperoleh subsidi gugur, sedangkan TWP dan nilai tambahnya diterima kembali.

5. **Kartu Penunjukan Istri atau Suami (KPI/KPS)**

a) Bahwa untuk mewujudkan tercapainya tertib administrasi personil Polri, terutama dalam penertiban pemberian hak pensiun Warakauri/duda, dan tunjangan anak personel Polri, perlu

diadakan penunjangan istri atau suami bagi mereka yang sudah kawin.

b) Kartu penunjukan istri/suami tersebut merupakan identitas resmi bagi istri/suami personil Polri dimana kegunaannya untuk menerima hak pensiun warakauri/duda dan tunjangan anak.

c) Ada pun yang berhak yang mengeluarkan dan mengesahkan kartu petunjuk istri atau suami tersebut adalah Kasatker yang bersangkutan.

L. Pembinaan Moril

1. **Pembinaan moril** adalah kegiatan rawatan kedinasan dalam usaha pemenuhan kebutuhan rohaniah personel Polri dan keluarganya sebagai wujud sikap positif dari personel Polri baik secara perorangan maupun dalam hubungan kesatuan untuk menghadapi tugas yang diembangnya.

   a) Pembinaan Moril Anggota meliputi kegiatan:

      (1). Menumbuhkan keyakinan terhadap pentingnya tujuan bersama (tujuan pelaksanaan tugas).

      (2). Menumbuhkan kepercayaan dari setiap Anggota Polri terhadap atasan / pimpinan.

   b) Pembianaan Moril bertujuan menjadikan setiap Anggota banggakan profesi dan darma bhaktinya serta selalu siap menjalankan tugas kewajiban dengan penuh kesadaran dan tanggung jawab.

2. **Kegiatan Pembinaan moril** dilaksanakan meliputi:

   a) Penganugrahan tanda jasa kehormatan

      Ketentuan penganugrahan tanda jasa kehormatan:

      (1) Diberikan kepada warga Negara Republik Indonesia yang telah memenuhi persyaratan umum penganugrahan tanda

jasa kehormatan sebagaimana telah diatur dalam undang-undang.

(2) Memenuhi persyaratan khusus penganugrahan tanda jasa kehormatan jenis Bintang sebagaimana diatur dalam undang-undang mengenai Bintang bersangkutan.

(3) Tanda Jasa Kehormatan dapat diberikan kepada Warga Negara Asing yang berjasa terhadap Negara Republik Indonesia.

(4) Tanda Jasa Kehormatan dapat diberikan secara anumerta.

(5) Masing-masing kesatuan pada Polri yang telah berjasa terhadap negara dapat diberikan Sam Karya Nugraha.

b) Macam Tanda Jasa Kehormatan: Jenis Bintang

(1) Bintang kenegaraan terdiri dari:

- Bintang Republik Indonesia
- Bintang Maha Putera

(2) Bintang Bhayangkara (Utama, Pratam dan Nararya).

c) Jenis Satya Lencana :

(1). Satya Lencana kesetiaan (8, 16, dan 24 Tahun).
(2). Satya Lencana Bhakti
(3). Satya Lencana teladan
(4). Satya Lencana GOM. VII/Aceh
(5). Satya Lencana GOM. D/Raksaka Dharma.
(6). Satya Lencana Seroja.
(7). Satya Lencana Dwidya Sistha
(8). Satya Lencana Karya Satya (Khusus PNS).

3. Penganugerahan Tanda Jasa Kehormatan Berupa Bintang

a) Bintang Sakti dianugrahkan kepada Anggota Angkatan Perang / bukan Anggota Angkatan Perang yang menunjukkan keberanian

dan kekebalan tekad melampaui dan melebihi panggilan kewajiban dalam melaksanakan tugas pokok.

b) Bintang Dharma dianugrahkan kepada Anggota Angkatan Perang yang menyumbang jasa Bakti dengan melebihi dan melampaui panggilan kewajiban dalam pelaksanaan tugas.

c) Bintang Bhayangkara melampaui:

(1). Bintang Bhayangkara Utama, secara fungsional dianugrahkan kepada Kapolri.

(2). Bintang Bhayangkara Pratama, dianugrahkan kepada Deputi Kapolri atau Jabatan-jabatan Struktural yang mempersyaratkan pangkat Irjen Pol. Minimal setelah satu tahun.

(3). Bintang Bhayangkatra Nararya, dianugrahkan atas dasar:

- Karena prestasi atau jasa luar biasa melebihi panggilan kewajiban tanpa merugikan tugas pokok.
- Masa Bhakti dalam Dinas Kepolisian selama 24 tahun terus menerus tanpa cacat dan Anggota yang bersangkutan harus telah memiliki sattya lencana kesetiaan 24 tahun.

(4). Bintang Bhayangkara dapat dianugrahkan pula kepada WNI/WNA yang telah berjasa luar biasa yang disumbangkan khusus untuk kemajuan dan pembangunan Kepolisian Republik Indonesia. Bintang Bhayangkara dapat dianugrahkan secara menyilang antar Kas Angkatan/Polri.

4. Hak dan Perlakuan Terhadap Pemilik Bintang

a) Diberi hadiah yang diatur oleh ketentuan yang berlaku dan pemberian hadiah tersebut dapat dijuwudkan dalam bentuk piagam perhargaan, pelakat atau materi/uang sesuai bobot jasa

bhakti dan prestasi yang telah disumbangkan untuk nusa dan bangsa

b) Diberi hormat terlebih dahuli oleh sesama pangkatnya yang tidak menerima bintang atau yang menerima bintang kelasnya lebih rendah.

c) Dalam hal meninggal dunia:

(1). Dimakamkan di TMP dengan upacara militer sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

(2). Kepada ahli warisnya (wara kauri, anak yatim / piatu atau anak yatim piatu) diberikan penghasilan penuh selama 12 bulan

5. Pencabutan atas Hak Pemilik Bintang

a) Dengan putusan pengadilan yang tidak bisa diubah, dikenakan hukuman berupa dikeluarkan dari dinas Polri dengan atau tidak dengan pencabutan hak untuk dinas Polri.

b) Dengan putusan pengadilan yang tidak bisa diubah lagi dikenakan hukuman karena sesuatu kejahatan keamanan negara atau disersi.

c) Dengan putusan pengadilan yang tidak bisa diubah lagi dikenakan hukuman penjara yang lamanya lebih dari satu tahun, atau dikenakan macam hukuman lebih berat.

d) Diberhentikan dengan tidak hormat dari dinas Kepolisian.

6. Penganugrahan Tanda Jasa Kehormatan Satya Lencana

a) *Satya Lencana Bhakti* dianugrahkan kepada prajurit Polri yang mendapat luka-luka sebagai akibat langsung kegiatan musuh dan diluar kesalahannya, sehingga memerlukan perawatan kedokteran.

b) *Satya Lencana Teladan* dianugrakan kepada Anggota Polri yang dalam waktu perang atau dalam operasi selama satu tahun

berturut-turut, atau dalam waktu diluar keadaan seperti tersebut diatas sedikit-dikitnya tiga tahun berturut-turut menjalankan tugasnya dengan kelakuan baik, setia, sungguh-sungguh sehingga dapat menjadi teladan dalam memelihara sifat-sifat keprajuritan bagi yang lain.

c) *Satya Lencana Kesetiaan* dianugrahkan kepada Anggota Polri yang telah melakukan kewajiaban dinas di Kepolisian Negara Republik Indonesia selama 8 tahun, 16 tahun, dan 24 tahun penuh tidak terputus-putus dan bekerja dengan penuh sungguh-sungguh.

d) *Satya Lencana Dwidya Sistha* dianugrahkan kepada Anggota Polri yang karana jabatannya selaku Guru/Instruktur pada Lembaga-lembaga pendidikan Polri, telah menunjukkan kesetiaan, prestasi kerja serta berkelakuan baik selama 2 tahun terus menerus atau berjumlah 3 tahun terputus-putus.

e) *Satya Lencana karya Satya* dianugrahkan kepada PNS RI yang telah bekerja setidaknya 25 tahun atau lebih terus menerus dan setia terhadap Negara, cakap dan rajin dalam melakukan tugasnya sehingga dapat dijadikan teladan bagi pegawai yang lainnya yang dibekukan.

f) Penganugrahan tanda jasa kehormatan berupa satya lencana bersifat khusus untuk Polri yang dibekukan:

(1). Satya Lencana Dasawarsa.
(2). Satya Lencana Yana Utama.
(3). Satya Lencana Kesatria Tantama.
(4). Satya Lencana Karya Bhakti.
(5). Satya Lencana Panca Warsa.

7. Sam Karya Nugraha

a) *Sam Karya Nugraha* dianugrahkan kepada kesatuan-kesatuan Polri yang telah berjasa terhadap Negara dan Bangsa Indonesia

dalam suatu gerakan operasi militer dan pembangunan negara dan bangsa.

b) Diberikan oleh Presiden atas usul Kapolri setelah mendapat pertimbangan dari dewan tanda-tanda kehormatan RI.

c) Kepada kesatuan-kesatuan Polri yang telah menerima Sam Karya Nugraha dapat diberi Sam Karya Nugraha ulangan dengan ketentuan bahwa operasi dilaksanakan tidak ada hubungan sangkut-pautnya atau sebagai kelanjutan operasi terdahulu.

8. Tata Urut dan Pemakaian Tanda Jasa Kehormatan

Pemakaian tanda-tanda jasa kehormatan:

a) Dipakai dalam bentuk asli (medali besar) dengan patranya secara lengkap pada Pakaian Dinas Upacara I (PDU I) pada Upacara peringatan hari-hari besar Nasional dan menghormati peristiwa penting.

b) Dipakai dalam bentuk miniatur (medali kecil) dengan patranya pada:

(1). Pakaian Dinas Upacara I (PDU I) dalam Upacara apel kehormatan dan renungan suci (AKRS) di TMP.

(2). Pakaian Dinas Upacara II (PDU II) pada acara resmi malam.

c) Penempatan patra, sebagai berikut:
Ditempatkan pada saku baju di dada sebelah kiri dibawah kacing dengan ketentuan:

- 1 patra ditengah-tengah saku.
- 2 patra ditengah-tengah saku dari atas kebawah menurut derajatnya.
- 3 patra ditengah-tengah saku yang tertinggi dibawah sebelah kanan yang lebih rendah dan yang terrendah disebelah kiri.
- 4 patra merupakan silang 4 dari 3 patra.

d) Susunan bentuk pita harian di tempatkan pada dada kiri 1 cm diatas saku dan disusun sejajar dari kanan kekiri dalam deretan:

(1). Disusun tiap deretan 3 buah, dan deretan teratas dapat kurang dari 3 buah pita.

(2). 16 buah pita atau lebih disusun setiap deretan 4 buah pita.

9. Pemakaman

Pemakaman Anggota Polri/mantan Anggota Polri terdiri dari: Pemakaman di TMP bagi Anggota Polri bila meninggal dunia :

a. Yang diangkat sebagai pahlawan berdasarkan perundang-undangan yang berlaku.

b. Yang gugur didaerah operasi atau sebagai akibat langsung melaksanakan tugas tempur didaerah operasi melawan musuh Negara RI.

c. Yang memiliki tanda jasa kehormatan

(1) Bintang RI

(2) Bintang Maha Putera

(3) Bintang Sakti

(4) Bintang Dharma

(5) Bintang Bhayangkara Naraya Prestasi.

M. Pembinaan Cuti

Cuti diberikan dengan maksud memberikan kesempatan istirahat kepada anggota Polantas setelah melaksanakan tugas dalam waktu yang cukup lama atau setelah melaksanakan tugas khusus yang lain dari pekerjaan sehari-hari dalam waktu tertentu secara terus menerus.

Atau, karena sakit atau karena hamil (bagi perempuan yang sudah menikah), sehingga diharapkan kesegaran jasmani dan rohani dapat dipulihkan untuk mempertinggi moril serta kerja yang bersangkutan ketika kembali bertugas.

1. Jenis/Macam Cuti dan Pelaksanaannya

a) *Cuti Tahunan*

(1) Diberikan setiap tahun sekali selama 12 hari kerja dan dapat di bagi manjadi 2 bagian.

(2) Untuk pertama kali diberikan kepada personel dalam masa kerja 1 tahun terhitung mulai tanggal pengangkatannya menjadi Polri.

(3) Jangka waktu pemberian cuti tahunan berikutnya dihitung berdasarkan almanak (1 januari sampai dengan 31 desember).

(4) Apabila dilaksanakan ditempat terpisah oleh lautan dari tempat kedudukan atau bekerja, dapat ditambah waktu pulang pergi yang tidak boleh lebih dari 7 hari.

(5) Pemberiaan cuti tahunan bagi personel Polri yang bertugas dilembaga pendidikan waktunya disesuaikan dengan masa liburan yang berlaku dilembaga pendidikan yang bersangkutan.

(6) Bagi Anggota Polri yang ditugaskan diluar Kepolisian (diperbantukan) berlaku ketentuan cuti ditempat dimana anggota Polri bertugas.

b) *Cuti Sakit*

(1) Personel yang sakit 2 hari diperlukan surat keterangan dokter Polri atau umum yang ditunjuk oleh dinas kesehatan Polri.

(2) Apabila lebih dari 30 hari dibuatkan skep. dari pejabat yang berwenang berdasarkan keterangan dokter.

(3) Dapat diberikan untuk masa selama lamanya 6 bulan dan jika perlu diperpanjang paling lama 6 bulan berikutnya.

(4) Apabila setelah 1 tahun pertama dinyatakan belum sembuh dari sakitnya, maka cuti sakit (termasuk sakit TBC, Kusta atau lepra, sakit jiwa) dapat diperpanjang dalam jangka waktu 2 tahun. Pelaksanaan perpanjangan cuti sakit setiap

tahun selama 1 tahun sampai mencapai selama lamanya 3 tahun.

(5) Apa bila setelah 3 tahun belum dinyatakan sembuh dari sakit, maka anggota Polri tersebut diusulkan untuk diberhentikan dengan hormat dari dinas Kepolisian.

c) *Cuti Dinas Lama*

(1) Diberikan kepada anggota Polri yang telah bekerja 3 tahun terus menerus, dan tidak pernah mengambil cuti tahunan.

(2) Cuti dinas lama diberikan sebanyak-banyaknya 30 hari termasuk hari minggu dan hari besar.

d) *Cuti Kawin*

(1) Apabila pernikahan dilaksanakan ditempat kedudukan atau bekerja personil Polri yang bersangkutan, untuk pria 3 hari dan untuk personil Polri/ PNS wanita 6 hari.

(2) Apabila dilaksanakan diluar kedudukan atau bekerja yang dipisahkan oleh lautan ditambah waktu perjalanan pulang pergi tidak boleh lebih dari 7 hari.

e) *Cuti Luar Biasa*

(1) Cuti luar biasa diberikan dalam hal:

a) Memenuhi kewajiban hukum untuk menghadap sebagai terdakwa atau saksi dalam suatu perkara yang tidak dapat dilaksanakan diluar dinas.

b) Suami atau istri, anak, ibu atau bapak kandung, tiri, mertua sakit keras atau meninggal dunia.

c) Anggota keluarga lainnya meninggal dunia dan penguburannya harus diatur oleh Anggota yang bersangkutan.

(2) Diberikan sebanyak banyaknya 8 hari dalam satu tahun sesuai keperluan, apabila lebih maka cuti tahunan yang akan

datang dipotong sebanyak kelebihan hari tersebut. Dapat diperpanjang 1 bulan untuk pengurusan hak warisan yang tidak dapat sekali selesai.

f) *Cuti Istimewa*

(1). Cuti istimewa diberikan dalam hal:

(a) Setelah menjalankan tugas operasi.

(b) Setelah menjalankan tugas keluar Negeri.

(c) Setelah menjalankan tugas pendidikan pembentukan dan pengembangan.

(d) Hal hal lain yang tentukan oleh Kapolri.

(2). Diberikan sebanyak banyaknya 12 hari kerja.

(3). Apabila cuti istimewa tersebut dijalankan diluar tempat kedudukan bekerja, maka biaya pengangkutan ketempat yang dituju dan kembali ketempat kedudukan baru ditanggung oleh negara.

g) *Cuti Ibadah Haji atau Ibadah Lainnya*

(1). Masa kerja minimal 5 tahun

(2). Belum pernah menjalankan ibadah haji

(3). Dinas mengizinkan dan memenuhi syarat umum sebagai calon jemaah.

(4). Jangka waktu 45 hari.

(5). Segala biaya ditanggung oleh yang bersangkutan.

h) *Cuti Hamil*

(1) Diberikan pada personel Polri/PNS wanita, sebanyak banyaknya 3 bulan yaitu 1 ½ bulan sebelum melahirkan dan 1 ½ bulan setelah melahirkan.

(2) Apabila ketentuan waktu tersebut diatas tidak dilaksanakan sebagai mana mestinya, maka hak cuti yang seharusnya

diambil sebelum melahirkan selanjutnya dinyatakan gugur atau hilang.

(3) Dalam hal keguguran atau lahir meninggal, diberikan beristirahat 12 bulan.

(4) Berdasarkan surat keterangan dokter.

(5) Berdasarkan surat keterangan dokter dapat diperpanjang apa bila keadaan belum memungkinkan.

i) *Cuti ke Luar Negeri*

(1). Dapat diberikan apabila tidak merugikan jabatan dinas.

(2). Biaya ditanggung oleh yang bersangkutan.

2. Akibat Menjalankan Cuti

a) Cuti hamil, menerima gaji dan tunjangan penuh kecuali tunjangan jabatan.

b) Cuti sakit.

(1). Untuk 1 tahun pertama diberikan penghasilan penuh kecuali tunjangan jabatan.

(2). Untuk tahun berikutnya diberikan penghasilan 75 persen.

(3). Cuti sakit akibat menjalankan tugas dinas tetap menerima panghasilan penuh.

3. Penangguhan Cuti

Penangguhan dari penarikan hak atas cuti untuk kepentingan dinas:

a) Menunda tanggal berlakunya sampai kepentingan dinas mengizinkan.

b) Menarik kembali atau membatalkan cuti tahunan atau dinas lama dengan penggantian cuti periode berikutnya.

4. Wewenang Pemberian Cuti

a) Cuti, izin berobat dan izin kepentingan pribadi yang dilaksanakan diluar Negeri atas biaya sendiri bagi semua golongan kepangkatan PA/BA/TA/PNS beserta keluarganya diberikan oleh Kapolri harus ada rekomendasi atau persetujuan dari Dis Dokkes Polri.

b) bagi PAMEN/PAMA/BA/TA tingkat Mabes Polri, Lemdiklat diberikan oleh DEPUTI/ IRJEN/ Asisten/ KA/ Gubernur Lemdiklat/Dir/Karo/Kadis/Kaden/Kasat/Kapus, kecuali untuk izin cuti dinas lama, cuti hamil dan cuti sakit diberikan oleh Karo Binjah atas nama Kapolri.

c) KAPOLDA/KAPOLWIL berwenang memberikan izin cuti untuk jajaran Polda, kecuali atau izin keluar Negeri, Ibadah haji atau ibadah lainnya atas biaya sendiri.

d) cuti ibadah haji atau ibadah lainnya dan cuti keluar Negeri diberikan oleh Kapolri.

N. Pemberian perizinan

1. Izin Kawin, Cerai dan rujuk

a) *Izin kawin*

(1). Untuk memperoleh izin kawin yang bersangkutan harus mengajukan permohonan pada pejabat berwenang secara hirarki.

(2). Calon suami istri sebelumnya wajib menghadap terlebih dahulu kepejabat agama didampingi orang tua atau wali masing masing untuk menerima petunjuk atau bimbingan dan nasehat perkawinan.

(3). Pejabat agama akan memberikan pandapat dan pernyataan tertulis setelah meneliti berkas permohonannya.

(4). Khusus personel Polisi wanita disertai surat rekomendasi dari pembina Polwan.

b) *Izin Cerai*

(1) Yang bersangkutan mengajukan permohonan kepada pejabat yang berwenang dengan melampirkan pendapat tertulis dari pejabat/ Kasatker.

(2) Melampirkan berita acara pemeriksaan dari kedua suami istri yang akan bercerai.

(3) Surat keterangan persetujuan dari suami istri yang akan bercerai.

c) *Rujuk*

Untuk memperoleh izin rujuk, yang bersangkutan harus mengajukan permohonan secara tertulis pada pejabat yang berwenang sesuai ketentuan yang berlaku untuk selanjutnya mendapatkan pengarahan dan rekomendasi dari pejabat agama.

d) *Sangsi dan Akibat Pelanggaran* terhadap ketentuan dalam perkawinan, Perceraian dan Rujuk berupa**:**

(1). Hukuman disiplin, antara lain: hukuman disiplin yang terberat sesuai dengan PP No. 1, 2 dan 3 bagi Perwira, berupa penahanan berat maksimal 14 hari.

(2). Hukuman Administratif:

(a) Penundaan kenaikan pangkat
(b) Pemindahaan jabatan
(c) Pengakhiran ikatan dinas.
(d) Pemberhentian dari dinas Polri.
(e) Pemindahan defisioner.

(3). Bagi personel Polisi Wanita yang menurut perhitungan medis sebelum saatnya melahirkan, ternyata telah melahirkan akan diambil tindakan oleh Ankumnya.

(4). Untuk PNS, Pelanggaran terhadap ketentuan PP No. 10 Tahun 1983 pasal 3 ayat 1, pasal 4 ayat 1,2 dan 3 serta pasal 15 ayat

1 dapat dijatuhi hukuman disiplin berupa pemberhentian dengan hormat.

e) *Wewenang Pemberian Izin Kawin, Cerai, dan Rujuk*

(1) Presiden RI memberikan izin kepada:

(a) Kapolri

(b) Pati yang menduduki jabatan: Menteri, Ketua/Wakil ketua lembaga tinggi/Tertinggi Negara/sederajat.

(2) Kapolri memberikan izin kepada:

(a) Deputi Kapolri, Kaba/ Irjen Polri, Derenbang Kapolri.

(b) Para Kapolda.

(c) Pati Polri yang menduduki jabatan organik pada Mabes Polri dan di tugas Karyakan.

(3) Kapolri memberikan izin kepada:

(a) Pati Polri, kecuali yang menjadi kewenangan Presiden.

(b) Kombes Pol dan para Kapolda yang mempersyaratkan pangkat Kombes Pol.

(c) PNS Polri golongan IV C keatas, dilingkungan Polri.

(4) De SDM Kapolri memberikan izin kepada:

(a) AKBP dan Kompol dilingkungan Polri.

(b) PNS gol IV A dan IV B dilingkungan Polri.

(5). Kaba/Irjen Polri/Derenbang Kapolri/ Dir/Karo/ Kadis/ Kaset/ Kaden/Kapus/Spri Kapolri; memberikan izin kepada:

(a) Pama, BA, TA.

(b) PNS gol III D, dilingkungan kesatuannya.

(6). Kalemdiklat memberikan izin kepada :

(a) Pama, BA, TA.

(b) PNS gol III D kebawah dilingkungan kesatuannya.

(7). Dir/Karo memberikan izin kepada:

(a) BA, TA

(b) PNS gol II D ke bawah di lingkungan kesatuannya.

(8). Kapolda memberikan izin kepada:

(a) Pama,

(b) PNS gol III dilingkungan Polda

(9). Karo Pers memberikan izin kepada

(a) BA,TA

(b) PNS gol II D kebawah dilingkungan Mapolda

(10). Kapolwil/Kapolwiltabes/Kapoltabes/Kapolres/Kapolresta memberikan izin kepada :

(a) BA, TA

(b) PNS gol II D kebawah dilingkungan kesatuannya

2. Izin Perjalanan Dinas ke Luar Negri

a) Ketentuan umum pemberian izin perjalanan dinas ke luar negeri dalam rangka penghematan keuangan negara, penugasan ke luar negeri untuk memenuhi undangan dalam rangka menghadiri simposium, seminar atau kongres, yang tidak ada urgensinya bagi pelaksanaan tugas Polri, tidak dibenarkan.

b) Penugasan keluar negeri agar lebih selektif dengan memperhatikan urgensi dan kepentingan bagi pelaksanaan tugas, serta memperhatikan imbangan anatar kegunaan dan biaya.

c) Izin Berobat ke luar negeri, pengiriman personil Polri dan keluarganya untuk berobat ke luar negeri dengan biaya Negara, harus memenuhi persyaratan, sebagai berikut:

(1). Apabila keahlian atau fasilitas yang ada di Indonesia tidak memungkinkan untuk penyembuhan penderita dari penyakitnya dari yang diharapkan.

(2). Pejabat yang memangku jabatan Perwira tinggi sesuai struktur organisasi yang berlaku di lingkungan Polri, termasuk anggota keluarganya.

(3). Untuk Pamen/PNS berpangkat Kombes sederajat yang diusulkan oleh dokter ahli dan harus memperhatikan azas Prioritas serta tersedianya dana.

d) Macam Dinas/penugasan keluar negeri

(1). Penempatan dalam jabatan diluar negeri.

(2). Pengiriman misi atau Delegasi untuk:

a) suatu tugas tertentu,

b) mengikuti konfrensi Internasional,

c) Mengikuti seminar Nasional.

(3). Tugas khusus:

a) Satuan atau perorangan dalam rangka tugas internasional di bawah PBB.

b) Satuan atau perorangan dalam rangka mengikuti latihan bersama dengan negara lain.

c) Tugas belajar keluar negri.

d) Wewenang pemberiaan izin/Dinas/Penugasan ke luar negeri:

- Pemberian izin/dinas/penugasan keluar negeri atas seizin Kapolri dengan surat keputusan.
- Surat izin perjalanan dinas/ penugasan keluar negeri diberikan dan ditandatangani oleh Kapolri.

O. Susunan Sebutan dan Keselarasan Pangkat Anggota Polri

Surat Keputusan Kapolri tentang Susunan Sebutan dan Keselarasan Pangkat Anggota Polri

Dasar Kep Kapolri No. Pol.: Kep/9/III/2002 Tanggal 6 Maret 2002

NO	GOLONGAN	SUSUNAN DAN SEBUTAN PANGKAT	SINGKATAN
1.	PATI	A. Jenderal Polisi B. Komisaris Jenderal Polisi C. Inspektur Jenderal Polisi	A. JENDERAL POL B. KOMJEN POL C. IRJEN POL

		D. Brigadir Jenderal Polisi	D. BRIGJEN POL
2.	PAMEN	A. Komisaris Besar Polisi B. Ajun Komisaris Besar Polisi C. Komisaris Polisi	A. KOMBES POL B. AKBP C. KOMPOL
3.	PAMA	A. Ajun Komisaris Polisi B. Inspektur Polisi I C. Inspektur Polisi II	A. AKP B. IPTU C. IPDA
4.	BINTARA TINGGI	A. Ajun Inspektur Polisi I B. Ajun Inspektur Polisi II	A. AIPTU B. AIPDA
5.	BINTARA	A. Brigadir Polisi Kepala B. Brigadir Polisi C. Brigadir Polisi Satu D. Brigadir Polisi Dua	A. BRIPKA B. BRIGADIR C. BRIPTU D. BRIPDA
6.	TAMTAMA	A. Ajun Brigadir Polisi B. Ajun Brigadir Polisi I C. Ajun Brigadir Polisi Ii D. Bhayangkara E. Bhayangkara I F. Bhayangkara II	A. Abrip B. Abriptu C. Abripda D. Bhara E. Bharatu F. Bharada

Ditetapka di : Jakarta

Pada Tanggal : Maret 2002

KEPALA KEPOLISIAN REPUBLIK INDONESIA

Drs. DA'I BACHTIAR

JENDERAL POLISI

Keselarasan Pangkat Anggota Polri dan PNS

Dasar Keputusan Kapolri No Pol.: Kep/9/III/2002

Tanggal 6 Maret 2002

NO	ANGGOTA POLRI	PNS	GOL / RUANG
1.	Jenderal Polisi	-	-
2.	Komisaris Jenderal Polisi	-	-
3.	Inspektur Jenderal Polisi	Pembina Utama	IV E
4.	Brigadir Jenderal Polisi	Pembina Utama Utama	IV D
5.	Komisaris Besar Polisi	Pembina Utama Muda	IV C

6.	Ajun Komisaris Besar Polisi	Pembina Tk.I	IV B
7.	Komisaris Polisi	Pembina	IV A
8.	Ajun Komisaris Polisi	Penata Tk.I	III D
9.	Inspektur Polisi I	Penata	III C
10.	Inspektus Polisi II	Penata Muda Tk.I	III B
11.	Ajun Inspektur Polisi I	Penata Muda	III A
12.	Ajun Inspektur Polisi II	Pengatur Tk.I	II D
13.	Brigadir Polisi Kepala	Pengatur	II D
14.	Brigadir Polisi	Pengatur Muda Tk.I	II C
15.	Brigadir Polisi Satu	Pengatur Muda Tk.I	II C
16.	Brigadir Polisi Dua	Pengatur Muda	II B
17.	Ajun Brigadir Polisi	Juru Tk.I	II A
18.	Ajun Brigadir Polisi I	Juru Tk. I	I D
19.	Ajun Brigadir Polisi Ii	Juru	I D
20.	Bhayangkara	Juru Muda Tk.I	I C
21.	Bhayangkara I	Juru Muda Tk.I	I B
22.	Bhayangkara	Juru Muda	I A

Ditetapkan di : Jakarta

Pada Tanggal : Maret 2002

KEPALA KEPOLISIAN REPUBLIK INDONESIA

Drs. DA'I BACHTIAR

JENDERAL POLISI

5.3. PELATIHAN POLISI LALU LINTAS

A. Pendahuluan

1. Umum

Polantas sebagai kekuatan inti binkamtibmas di bidang lalu lintas, selaku aparat negara penegak hukum, memelihara serta meningkatkan tertib hukum bersama-sama dengan instansi pemerintah lainnya yang berkaitan dengan keamanan. Mampu membina ketentraman masyarakat dalam wilayah negara guna mewujudkan keamanan dan ketertiban masyarakat di bidang lalu

lintas. Dengan demikian, dipandang perlu untuk selalu mengembangkan kemampuannya sesuai dengan perkembangan sosial, ekonomi, dan budaya.

Pada saat ini perkembangan segala aspek kehidupan berjalan dengan cepat dan transparan, maka Polantas harus dapat mengidentifikasi serta mengantisipasi segala dampak yang timbul oleh perubahan tersebut. Polantas dituntut untuk meningkatkan pengetahuan dan keterampilan agar senantiasa dapat menyesuaikan diri terhadap perkembangan tersebut.

Pengetahuan dan keterampilan anggota Polantas tidak mungkin terpelihara dengan baik, apabila tidak dibina secara professional yang akan menurunkan kualitas SDM Polantas secara cepat. Polri yang berfungsi sebagai alat negara penegak hukum, pengayom, pelindung dan pelayan masyarakat apabila tidak mendapatkan pembinaan baik berupa pendidikan dan latihan secara terencana dan terorganisasikan maupun atas kesadaran pribadi dalam jangka panjang akan membuat dirinya tidak mampu mengemban tugas dan tanggung jawabnya.

Semua bentuk kesatuan dan bagaimanapun susunannya senantiasa harus siap dalam menghadapi tugas,personel Polri harus mahir dan trampil menjalankan prosedur penugasan dan prosedur penggunaan peralatan.

Hal tersebut ditentukan oleh terlatih tidaknya kekuatan personel tersebut menurut kepentingan latihan dan penerapan metode latihan untuk mencapai tujuan dan sasaran latihan yang direncanakan sebelumnya.

2. Maksud dan Tujuan

a. Maksud

Naskah ini dimaksudkan agar dapat dijadikan tuntutan bagi para perwira dalam menyelenggarakan latihan, baik dalam rangka pemeliharaan/peningkatan kemampuan perorangan/satuan lalu lintas maupun dalam rangka kesiapan operasional satuan lalu lintas.

b. Tujuan

Agar penyelenggaraan latihan yang dilaksanakan oleh fungsi lalu lintas, baik merupakan latihan internal fungsi maupun latihan yang melibatkan unsur/fungsi/instansi lainnya, dapat dilaksanakan dengan baik sesuai tujuan dan sasaran latihan yang telah ditetapkan.

B. Ketentuan Umum

1. Tuntutan Tugas Polisi Lalu Lintas

a. Setiap anggota atau satuan lalu lintas, dalam melaksanakan tugas pokoknya dituntut untuk mampu mendeteksi, menganalisa dan mengantisipasi setiap gejala sosial serta perkembangan yang ada, dan mampu menjadi solusi terhadap setiap perubahan/perkembangan keadaan yang berkaitan dengan lingkup tugasnya.

b. Kemampuan tersebut akan diperoleh melalui pendidikan dan latihan yang terencana, sistematis, berlanjut, dan berkesinambungan. Dengan demikian, akan didapatkan individu dan satuan Polantas yang memiliki pengetahuan dan keterampilan dalam melaksanakan tugasnya, dan senantiasa terpelihara sesuai perkembangan lingkungan, baik yang sedang dihadapi maupun yang diperkirakan akan terjadi.

c. Tuntutan tugas Polantas diuraikan melalui berbagai pendekatan:

a) *Pendekatan situasi*

(1) Masa damai:

- Keadaan aman,
- Keadaan rawan,
- Keadaan gawat,
- Keadaan krisis,
- Keadaan bahaya.

(2) Masa perang.

b) *Pendekatan gangguan Kamtibmas*

(1) Menurut sifatnya*:*

- Secara eskalatif,
- Secara fluktuatif,
- Secara eksplosif.

(2) Menurut bentuk*:*

- Pelanggaran lalu lintas,
- Kejahatan lalu lintas,
- Kecelakaan lalu lintas,
- Bencana alam.

c) *Pendekatan pengerahan kekuatan:*

(1) Preemtif,

(2) Preventif,

(3) Represif,

(4) Rehabilitasi.

d) *Pendekatan hukum*

(1) Peraturan daerah,

(2) Hukum nasional,

(3) Hukum internasional.

e) *Pendekatan sifat operasi Kepolisian*

(1) Operasi rutin Kepolisian,

(2) Operasi khusus Kepolisian.

2. Tujuan Latihan

Penyelenggaraan latihan Polantas, disarankan untuk memelihara kemampuan, meningkatkan kemampuan guna kesiapan operasional perorangan dan kelompok untuk menghadapi tugas operasi Kepolisian, sesuai demikian tingkat kemampuan yang dirumuskan sebelumnya.

3. Sasaran Latihan

Sasaran latihan terdiri dari sejumlah tingkat kemampuan yang ingin dicapai dalam rangka mencapai tujuan latihan.

1) Memelihara dan meningkatkan kemampuan perorangan atau satuan dalam rangka kegiatan rutin Polantas.
2) Menerapkan suatu petunjuk/doktrin baik operatif taktis/teknis maupun administratif.
3) Memelihara dan meningkatkan kerja sama antar fungsi Kepolisian maupun kerjasama dengan instansi/lembaga di luar Kepolisian dalam rangka penerapan prosedur.
4) Mewujudkan kesiapan operasional satuan dalam rangka penyiapan penyelenggaraan operasi khusus kepolisian.
5) Menguji suatu organisasi, piranti lunak maupun piranti keras.

4. Struktur Latihan

Struktur Latihan Polantas disusun berdasarkan tingkat, macam, metode dan sifat latihan sebagai berikut:

1) Tingkat latihan

a) *Latihan bertingkat dan berlanjut*

Merupakan latihan bagi perorangan dan satuan yang diselenggarakan secara bertingkat, berlanjut, dan latihan dasar yang bersifat teknis dan taktis antar satuan.

b) *Latihan berlanjut tidak bertingkat*

Merupakan latihan dalam rangka memelihara dan meningkatkan latihan perorangan atau satuan untuk memperoleh kemampuan tertentu yang bersifat spesifik.

c) *Latihan bertingkat tidak berlanjut*

Merupakan latihan perorangan atau satuan untuk meningkatkan kemampuan tertentu yang diperlukan dalam melaksanakan tugas tertentu.

d) *Latihan tidak bertingkat dan tidak berlanjut*

Merupakan latihan perorangan atau satuan yang diselenggarakan sesuai kebutuhan, untuk mendapatkan suatu kemampuan dan keterampilan tertentu yang diperlukan untuk melakukan tugas/kegiatan.

e) *Dalam penerapannya*, tingkat latihan tersebut dapat berbentuk satu tingkat, dua tingkat dan seterusnya.

2) Macam Latihan

Latihan pada tingkat kesatuan Polri dapat digolongkan dengan memperhatikan pendekatan, sebagai berikut:

a) *Ditinjau dari segi tujuan*

(1) Edukatif: memberikan dasar teori sebagai acuan pelaksanaan kegiatan.

(2) Analisis: menganalisa kemampuan, menerapkan prosedur, taktik, tehnik dan sistem operasi sehingga di dapat umpan balik bagi pimpinan.

(3) Integratif: untuk menciptakan saling pengertian diantara berbagai unsur pelaku dan penyelenggara latihan.

b) *Ditinjau dari segi kemampuan yang ingin dicapai*

(1) Kemampuan operatif: dalam latihan ini kemampuan yang ingin dicapai adalah kemampuan operasional yang bersifat teknis, taktis dan strategis.

(2) Kemampuan administratif: diutamakan kemampuan yang ingin dicapai ialah kemampuan bidang administrasi dan logistik untuk mendukung tugas operasional

c) *Ditinjau dari segi pelibatan satuan*

(1) Latihan taktis tanpa pasukan
Merupakan metode latihan yang diikuti oleh staf untuk pengambilan keputusan seorang pimpinan.

(2) Latihan taktis dengan pasukan

Merupakan metode latihan yang diikuti oleh pasukan dalam rangka pelaksanaan operasi Kepolisian.

d) *Ditinjau dari sarana yang digunakan*

(1) Riil: dalam latihan menggunakan perlengkapan organik perorangan/satuan

(2) Simulasi: dalam latihan menggunakan sarana tiruan (yang menyerupai medan dan perlengkapan sebenarnya).

3) Metode Latihan

a) Metode Tutorial
b) Metode Driil
c) Metode Simulasi
d) Metode Ceramah
e) Metode Diskusi
f) Metode Demonstrasi
g) Metode Aplikasi
h) Metode Latihan Model
i) Metode Partisipatori
j) dan lain-lain sesuai kebutuhan organisasi

Penerapan metode latihan tersebut, dapat berupa:

a) Latihan Posko
b) Latihan Mako
c) Latihan Lapangan
d) Latihan Peta
e) Latihan Model
f) dan lainnya.

4) Sifat Latihan

a) Satu pihak dikendalikan.
b) Dua pihak dikendalikan.
c) Satu pihak tidak dikendalikan.
d) Dua pihak tidak dikendalikan.

5) Jenis Latihan

a) *Latihan Perorangan*

Bertujuan untuk membentuk, memelihara serta meningkatkan kemampuan dan keterampilan perorangan.

(1) Latihan Perorangan Dasar

Ditujukan untuk membentuk kemampuan dan keterampilan dasar yang harus dikuasai oleh setiap anggota Polantas.

(2) Latihan Perorangan Lanjutan

Ditujukan untuk memelihara dan meningkatkan serta mengembangkan kemampuan dan keterampilan dasar perorangan yang dimilikinya, sehingga ia mampu mengerjakan dalam keterkaitan unit atau satuan fungsinya.

b) *Latihan Satuan*

(1) Latihan Satuan Dasar

Adalah Latihan antar pameran fungsi yang ada dalam daftar susunan personil dan perlengkapan guna mendapatkan keharmonisan bekerja sesuai prosedur dan mekanisme yang berlaku pada satuan tersebut.

(2) Latihan Satuan Lanjutan

Adalah latihan bagi satuan lalu lintas secara utuh dalam mekanisme kegiatan dengan satuan atau fungsi lain.

5. Prinsip Latihan

Prinsip latihan yang harus dipedomani dalam latihan polisi lalu lintas adalah:

1) Berorientasi pada tujuan dan sasaran latihan.

2) Latihan harus direncanakan, diorganisir, dilaksanakan dan dikendalikan dengan baik.

3) Realistik dalam arti mendekati keadaan yang sebenarnya.

4) Aplikasi merupakan metode latihan yang baik bagi latihan dalam bentuk driil latihan Polantas.

5) Penyelenggaraan dan pelaksanaan latihan merupakan tanggung jawab setiap kepala satuan lalu lintas baik pada tingkat Polres, Polwil, Polda maupun Direktorat.

6) Pada Tahap perencanaan kiranya menyertakan atau telah mendapatkan saran dari penanggung jawab pelaku kegiatan.

7) Cara memperoleh keterampilan adalah dengan cara melalui pekerjaan praktik yang terbimbing.

6. Komponen Latihan

Komponen latihan meliputi:

1) Piranti lunak, adalah ketentuan, petunjuk yang dipedomani dalam penyelenggaraan latihan, sebagai perangkat kendali latihan.

2) Penyelenggaraan, adalah personil yang bertanggung jawab dalam perencanaan pelaksanaan dan pengendalian latihan agar tujuan dan sasaran latihan dapat dicapai dengan sebaik-baiknya.

3) Pelaku, adalah personil yang menjadi objek latihan.

4) Sarana dan prasarana, adalah alat instruksi dan fasilitas latihan yang mendukung penyelenggaraan latihan.

5) Anggaran, adalah biaya latihan yang diprogramkan Polri dalam rangka pembinaan kekuatan maupun untuk penggunaan kekuatan.

7. Perangkat Kendali Latihan

Adalah format-format tertentu berupa naskah tertulis yang dibuatkan serta harus dipedomani dalam penyelenggaraan latihan. Perangkat kendali latihan dibedakan menurut jenis operasi yang dilaksanakan :

1) Perangkat kendali latihan operasi rutin
   a) Program latihan,
   b) Daftar materi latihan dan tujuan instruksional,
   c) Kalender latihan,
   d) Jadwal latihan.

2) Perangkat kendali latihan dalam rangka operasi khusus
   a) Surat Perintah Kapolri/Kapolda,
   b) Direktif Kapolri/Kapolda,
   c) Rencana garis besar latihan, dan
   d) Buku-I, berisi:
      - Rencana latihan,
      - Skenario latihan,
      - Rencana informasi latihan (untuk lat posko),
      - Ramalan operasi latihan (untuk lat lapangan),
      - Petunjuk wasit dan pengendali,
      - Daftar distribusi.
   e) Buku- II A, berisi:
      - Lembar pendahuluan,
      - Keadaan umum,
      - Keadaan khusus,
      - Ihtisar intelijen,
      - ADO,
      - Data Logistik,
      - Daftar Distribusi.
   f) Buku - II B, berisi:
      - Petunjuk penyelenggaraan,
      - Organisasi dan prosedur,
      - Jadwal kegiatan,
      - Petunjuk logistik,
      - Petunjuk personel,
      - Petunjuk kesehatan,

- Petunjuk tata tertib,
- Petunjuk pengamanan,
- Daftar personel peserta latihan,
- Daftar distribusi.

g) Penilaian

h) Sistem Pelaporan dan pencatatan

C. Perencanaan Latihan

1. **Tujuan Perencanaan Latihan**: adalah untuk menentukan semua sasaran yang ingin dicapai, agar dapat disusun dalam program latihan, sehingga penggunaan sumber daya yang tersedia serta waktu yang diperlukan dapat domanfaatkan secara efisien.

2. **Daftar Perencanaan Latihan**: Semua latihan merupakan sarana untuk membentuk kekuatan, kemampuan dan keterampilan yang efektif, dengan demikian perencanaan latihan didasarkan kepada:

   1) Rencana strategis
      a) Pengembangan kekuatan
      b) Pengerahan kekuatan

   2) Rencana penugasan

   3) Tingkat kesiapan yang ingin dicapai.

   4) Kebijaksanaan pembina latihan (Kalemdiklat Polri atas persetujuan dan arahan Kapolri).

3. **Pemilihan Macam Latihan**

   Pemilihan macam latihan oleh kepala satuan lalu lintas tingkat Polres s/d Mabes Polri, harus memperhatikan:

   1) Latihan apa yang telah diberikan pada waktu yang lalu (baik latihan perorangan maupun satuan).

   2) Kebutuhan penguasaan kemampuan yang ingin dicapai sesuai tuntutan tugas.

3) Cek kemampuan staf dalam pelaksanaan tugas rutin maupun kemampuan staf dalam proses perencanaan baik dalam tugas rutin maupun untuk menghadapi operasi khusus.

4) Adakan evaluasi tentang pelaksanaan tugas anggota dalam tugas operasi rutin maupun operasi khusus, apakah sudah mencapai standar tugas ataukah belum.

5) Dari hasil evaluasi butir 1) s/d 4) tersebut di atas, seorang Kasat/Kabag/Dirlantas akan mendapatkan gambaran tentang macam latihan yang akan dilaksanakan.

6) Setelah macam latihan ditemukan maka dapat disusun suatu program latihan yang meliputi:

   a) Unit/bagian/satuan yang akan dilatih,

   b) Metode latihan yang diterapkan,

   c) Tujuan latihan,

   d) Sasaran latihan yang ingin dicapai,

   e) Materi latihan yang dipilih,

   f) Waktu latihan yang cukup,

   g) Peralatan yang harus disiapkan,

   h) Penyelenggara latihan.

4. Perencanaan Latihan Rutin bagi Polantas

Latihan rutin bagi Polantas (latihan perorangan atau satuan) dapat dilaksanakan berdasarkan program latihan yang dibuat oleh kesatuan.

1) Mabes Polri mencantumkan/memuat program latihan untuk seluruh satuan, baik untuk tingkat Mabes Polri maupun Kotama (Kotama fungsional, Kotama Pembinaan, Kotama operasional/pembinaan) di dalam proja Polri setiap tahun anggaran.

2) Langkah berikutnya adalah:

a) Direktorat Lalu Lintas Polri menentukan/mencantumkan program latihan untuk Direktorat Lalu Lintas di dalam program kerja Ditlantas Polri kemudian memasukkan kegiatan latihan rutin di dalam progiat dan rengiat.

b) Polda menentukan/mencantumkan program latihan untuk seluruh kesatuan/fungsi dijajaran Polda termasuk untuk fungsi lantas.

Hal ini dikoordinasikan oleh Dirlantas Diklat Polda. Dengan demikian Dirlantas Polda harus selalu berhubungan dengan Dirlantas Diklat dalam merencanakan penyelenggaraan latihan rutin anggota lalu lintas (termasuk anggaran yang diperuntukkan bagi fungsi lalu lintas) untuk seluruh Polantas pada jajaran Polda (Polda/Polwiltabes/Poltabes/Polresta/ Polres).

c) Dirlantas, Kabaglantas, Kasatlantas, memasukkan kegiatan latihan bagi satuannya di dalam progiat (triwulan) maupun progiat bulanan/ mingguan pada kesatuannya masing-masing.

d) Untuk pelaksanaan kegiatan latihan runtin ini Dirlantas/Kabaglantas/Kasatlantas mengkoordinasikan kegiatannya dengan Dirlantas Diklat (untuk Polda); Kabag Renmin (untuk Polwil/ Polwiltabes/Polres/Polresta), sedangkan materi latihan diinventarisir/disusun oleh fungsi lalu lintas.

5. Produk Perencanaan Latihan Rutin

1) Pengarah umum serta kebijaksanaan Kapolri dalam penyelenggaraan latihan: dibuat setiap tahun anggaran.

2) Program latihan: dibuat setiap tahun oleh Kalemdiklat Polri

3) Daftar materi latihan dan tujuan instruksional: dibuat setiap tahun oleh Kalemdiklat Polri (berkoordinasi dengan Ditlantas Polri). (*Contoh: terlampir*)

4) Perangkat kendali latihan rutin (*contoh: terlampir*)

   a) Kalender latihan

   b) Jadwal latihan

      Kalender latihan dan jadwal latihan dibuat oleh Direktur Lalu Lintas Polri/Dirlantas Daerah/Kabaglantas/ Kasatlantas diperuntukan bagi tiap-tiap kesatuannya.

6. Perencanaan Latihan Pra Operasi Khusus

1) Umum

Pada dasarnya prosedur penyelenggaraan kegiatan latihan (termasuk perlakuan klasifikasi naskah produk latihan) sama dengan prosedur penyelenggaraan operasi, oleh karenanya segala pekerjaan yang terdapat dalam penyelenggaraan latihan tidak terlepas dari satuan yang menyelenggarakan opsus.

Latihan pra operasi khusus Kepolisian dilaksanakan sebelum dimulainya operasi khusus kepolisian, dimaksud agar personel dan peralatan yang akan dilibatkan dalam operasi khusus tersebut harus sudah mempunyai kemampuan dan keterampilan sesuai dengan tujuan dan sasaran operasi yang harus dicapai serta harus mampu melaksanakan tugas pokok yang disebutkan dalam rencana operasi.

2) Langkah-langkah dalam perencanaan Latpraops

   a) Penerbitan Surat Perintah Latihan dan Direktif latihan.

      (1) Untuk operasi direncanakan/diorganisasikan/ dilaksanakan dan dikendalikan oleh Mabes Polri, Surat Perintah lantihan ditanda tangani Ka/Waka Polri dan Direktif latihan ditanda tangani oleh Asops Kapolri, dan ditujukan kepada penyelenggaraan latihan/penanggung

jawab latihan (Kalemdiklat Polri/Dirlantas Polri mengkoordinasikan materi latihan dan teknis cara bertindak pelaku dengan Kalemdiklat Polri/Kolat).

(2) Untuk operasi yang direncanakan oleh Kapolri diorganisasikan oleh Kapolda dilaksanakan oleh Kewilayahan tanpa atau dengan bantuan operasi Mabes Polri serta dikendalikan oleh Polda, Surat Perintah latihan dibuat oleh Kapori/Waka Polri dan Dirktif latihan dibuat oleh Asops Kapolri, ditujukan kepada Kapolda sebagai penanggung jawab latihan.

Selanjutnya Dirlantas membuat surat perintah pelaksanaan latihan dan Direktif latihan kepada penyelenggaraan latihan (Dirlantas/Diklat Polda/Kolat). Dirlantas sebagai fungsi yang dikedepankan mengkoordinasikan pelaksanaan latihan pra opsus ini dengan Diklat Polda.

b) Kolat mempelajari Sprin/Direktif (contoh: terlampir).

c) Membuat rencana Garis Besar Latihan dan pelajari referensi (contoh: terlampir).

d) Peninjauan medan latihan.

e) Paparan Rencana Garis Besar (RGB) oleh Danlat/Dirlat kepada Kalemdiklat/Kapolda/penanggung jawab latihan.

(1) Apabila ada revisi naskah Rencana Garis Besar (RGB), maka harus segera diperbaiki, setelah itu paparkan/ laporkan kepada Kalemdiklat/Kapolda/ penanggung jawab latihan.

(2) Pembuatan Buku I, II, Petunjuk Penilaian.

f) Penataran pelaku dan wasdal.

g) Distribusi naskah latihan.

7. Pengorganisasian Latpra Opsus

1) Umum

Organisasi adalah wadah pekerjaan untuk mencapai tujuan dan merupakan tahap penting dalam kegiatan manajemen.

Susunan organisasi dalam Latpra Opsus, harus menggambarkan lingkup tugas yang akan dikelola sesuai dengan tugas pokok yang dinyatakan dalam Renops, maka pengorganisasian harus menggambarkan meliputi komponen yang dilibatkan pada tahap perencanaan, persiapan, pelaksanaan dan pengakhiran.

2) Pembentukan Organisasi Kolat

Pembentukan Organisasi Kolat, berdasarkan atas surat perintah dan direktif yang telah dikeluarkan oleh Kapolri/Kapolda. Organisasi Kolat terdiri dari unsur-unsur yang terlibat di dalam penyelenggara dan pelaku latihan, hal ini dimaksudkan agar tercapai suatu kesamaan persepsi untuk menghadapi operasi khusus yang akan datang.

3) Dirlat/Danlat mempertanggung jawabkan pelaksanaan Latpra Ops kepada Kapolri/Kapolda, sebagai pertanggung jawaban terhadap kesiapan opsnal personel dan peralatan untuk menghadapi operasi yang sesungguhnya sehingga Kapolri/ Kapoda akan mengetahui tentang persiapan operasional satuannya secara sistematis.

4) Struktur dan organisasi Kolat, dibuat sesuai kebutuhan latihan/manajemen latihan, dengan demikian maka struktur Kolat dapat difungsikan untuk penanganan/penyelenggara kegiatan, menurut pentahapannya yaitu:
   - Tahap perencanaan
   - Tahap persiapan
   - Tahap pelaksanaan

- Tahap pengakhiran

Organisasi Kolat secara garis besar terdiri atas:

a) Dirlat/Danlat
b) Penasehat latihan
c) Staf latihan (operasi, administrasi logistik. Litbang/ anev)
d) Wasdal (wasit dan pengendali)
e) Denmalat
f) Hublat
g) Setlat
h) Pelaku

Catatan: *Organisasi pelaku agar disusun, sesuai dengan organisasi Opsusu yang akan datang*.

5) Tugas dan tanggung jawab personel penyelenggara latihan:

a) Dirlat/Danlat:

Dijabat oleh pimpinan kesatuan yang dilatih atau pejabat lain atas perintah Kapolri/Kapolda. Dirlat/Danlat menentukan tujuan latihan, ruang lingkup dan setting latihan serta mengerahkan jalannya latihan dengan menggunakan wasit dan pengendali.

Hal ini penting agar tujuan, sasaran, pelajaran yang dikembangkan dapat dilatihkan serta dapat melihat seberapa jauh pelaku/penyelenggara/peralatan/fasilitas dapat mendukung latihan untuk menghadapi operasi sebenarnya.

b) Penasehat latihan

Terdiri atas pejabat yang mempunyai relevan terhadap jalannya latihan atau materi latihan.

c) Staf latihan

Staf latihan adalah Kolat yang bertugas merenanakan, mempersiapkan, melaksanakan serta mengakhiri latihan. Staf latihan bertanggung jawab kepada Dir/Danlat, terdiri dari :

(1) Staf bidang operasi, yang bertugas sebagai perencana dan penentu dalam bidang operasional latihan dan setting strategi. Staf bidang operasi ini dapat juga dipecah menjadi bidang Intel dan Ops.

(2) Staf latihan bidang Minlog, bertugas merencanakan/ menentukan personel, materiil/ logistik latihan.

(3) Staf latihan bidang Litbang/Anev, bertugas merencanakan/menentukan.

d) Wasit dan Pengendali

Dalam organisasi yang sederhana Wasdal diperankan oleh pelatih sedangkan dalam organisasi latihan yang besar Wasdal dikelompokan tersendiri yang dipimpin oleh Kawasdal yang dibantu oleh Wakawasdal, Staf Wasdal dan Setwasdal.

Masalah yang menjadi tugas wasdal adalah bidang operasi latihan, Minlog, Intel, Komlek, Doktrin, serta Prosedur, dengan demikian maka pejabat Kawasdal biasanya dijabat oleh pimpinan staf lat bidang operasi latihan.

Fungsi wasit adalah mengusahakan agar latihan berlangsung dengan realistis dengan cara mewasiti tindakan pelaku dengan menciptakan latihan seperti keadaan sebenarnya.

Wasit memberikan laporan kepada Kawasdal tentang segala sesuatu yang dilakukan oleh pelaku.Wasit didalam Lapposko disebut Wasru dan Wasit dalam latihan lapangan disebut Waslap.

Pengendali dapat bertindak sebagai pengendali atas/samping dan pengendali bawah dari kesatuan yang

sedang dilatih. Pengendali tidak mempunyai kewenangan yang menentukan tetapi ia harus melaporkan kepada Kawasdal.

e) Denma latihan adalah unsur pelayanan dan pelaksana bantuan administrasi Makolat.

f) Perhubungan latihan merupakan unsur pelayanan dan pelaksana kegiatan perhubungan Makolat yang non operasional.

g) Setlat merupakan unsur pelayanan Mako yang bertugas memberikan pelayanan bidang administrasi umun yang berhubungan dengan latihan termasuk urusan dokumentasi.

h) Pelaku adalah terdiri dari kesatuan/markas komando yang dilatih.

8. Persiapan Latihan Pra Opsus

Kegiatan persiapan merupakan lanjutan tindakan dari langkah perencanaan, dimaksudkan agar segala langkah perencanaan benar-benar telah siap untuk dilaksanakan dengan baik. Langkah-langkah dalam tahap persiapan, sebagai berikut:

1) Melaksanakan brifing umum oleh Dirlat/Danlat kepada staf Kolat/Wasdal/pelaku. (catatan: apabila lokasi pelaku tersebar dan dalam jumlah yang terlalu banyak maka perlu perserta brifing dapat dibatasi sesuai efektivitas brifing)

2) Melaksanakan tinjauan medan oleh Kolat dan pimpinan pelaku (misal: mulai Kanit ke atas).

3) Penyiapan medan/tempat latihan

4) Pemindahan/pergeseran personel Kolat dan pelaku

5) Pemeriksaan terakhir terhadap kesiapan personel/peralatan/ fasilitas pendukung latihan.

9. Pelaksanaan Latpra Opsus

Kegiatan pelaksanaan merupakan aplikasi dari seluruh rencana yang telah dibuat, dengan langkah kegiatan:

1) Pembukuan latihan oleh pimpinan yang memerintahkan penyelenggaraan latihan.
2) Pelaksanaan latihan.
3) Penutupan latihan oleh pimpinan yang memerintahkan penyelenggaraan latihan.

10. Penilaian

Penilaian dan pengamatan oleh team penilaian/anev untuk pencatatan penilaian serta Litbang, dimaksud untuk mengetahui dan mengukur hasil pelaksanaan latihan (apa yang dicapai dalam latihan) dikaitkan dengan rencana latihan.

1) Macam penilaian terdiri dari:
   a) Penilaian untuk mengukur hasil
   b) Penilaian untuk mengukur kelancaran proses
   c) Penilaian untuk mengukur efektifitas dan efisiensi metode yang diterapkan dalam latihan.
   d) Penilaian untuk mengukur kesiapan tehnis satuan dan keterampilan tehnis perorangan.
2) Bentuk penilaian terdiri dari:
   a) Pengujian dipergunakan untuk mengukur :
      (1) Kualitas kemampuan dan keterampilan perorangan.
      (2) Kesiapan/ kesiagaan operasional satuan.
      (3) Kemampuan tehnis satuan.
   b) Observasi, inspeksi, kunjungan staf dan kaji ulang dipergunakan untuk mengukur:
      (1) Kelancaran proses

(2) Efektifitas dan efisiensi metode

11. Pencatatan

1) Macam pencatatan:

a) Pencatatan status latihan

b) Pencatatan hambatan dan kemajuan yang dihadapi dalam latihan untuk dapat menggambarkan kecenderungan pelaksanaan latihan.

2) Syarat pencatatan:

a) Pencatatan harus benar, obyektif dan jelas

b) Pencatatan harus relevan

c) Penvcatatan harus berlanjut dan diikuti secara terus menerus

3) Pencatatan dilakukan oleh:

a) Pelaksanaan latihan.

b) Satuan atasan dari pembuat laporan (pelaksanaan latihan).

12. Inspeksi dan Supervisi

Selama latihan berlangsung, dapat dilakukan inspeksi dan atau supervisi dari kesatuan atas.

1) Tujuan dari inspeksi/supervisi adalah:

a) Mengumpulkan data, mengetahui secara langsung serta menghayati pelaksanaan latihan, guna mengambil segala tindakan yang diperlukan.

b) Memberikan pengaruh kejiwaan terhadap pelaksanaan latihan.

2) Macam Inspeksi

a) Inspeksi kesatuan, dilakukan oleh pimpinan kesatuan terhadap satuan bawahannya untuk memberikan dorongan terhadap pelaksanaan latihan.

b) Inspeksi tehnis, dilakukan oleh team tehnis dari suatu kesatuan terhadap satuan bawahannya dengan tujuan mengetahui berbagai data sehubungan dengan fungsi tehnis staf yang bersangkutan.

3) Wewenang mengambil tindakan dalam latihan

a) Tindakan yang dapat diambil dalam latihan ialah

(1) Tindakan preventif, berupa Asistensi konsultasi

(2) Tindakan represif, berupa:

- Kritik
- Koreksi
- Menghentikan latihan
- Mengulangi latihan

b) Perwira yang ditunjuk untuk memimpin latihan dapat melakukan semua tindakan sebagai berikut:

(1) Tindakan preventif
(2) Asistensi
(3) Konsultasi
(4) Tindakan represif, sesuai dengan wewenang yang diterima dari kesatuan atas.

13. Tahap Pengakhiran

1) Pengakhiran latihan dimulai setelah upacara penutupan sampai dengan berakhirnya seluruh kegiatan yang berkaitan dengan latihan.

2) Pengorganisasian pengakhiran latihan dilakukan dengan menggunakan organisasi latihan sesuai tingkat dan macam latihan.

Secara garis besar kegiatan tahap pengakhiran latihan, yakni:

a) Konsolidasi, meliputi kegiatan:

   (1) Menghimpun naskah latihan, catatan dan tanggapan;

   (2) Pengkajian ulang kegiatan;

   (3) Pengembalian semua peserta latihan dan peralatan yang digunakan untuk latihan, termasuk masyarakat yang dilibatkan dalam latihan.

b) Rehabilitasi termasuk ganti rugi segala hal yang diakibatkan oleh latihan.

c) Penyelesaian administrasi dan pertanggung jawaban dukungan anggaran.

d) Pembuatan dan pengiriman laporan pelaksanaan latihan (Buku III dengan sampul berwarna kuning), merupakan formulasi dari pencatatan yang telah dilakukan selama latihan.

   (1) Tujuan pelaporan ialah untuk dapat menyediakan data dan fakta bagi pimpinan guna kepentingan pengendalian dan atau pembinaan latihan serta sebagai data awal pengembalian keputusan/kebijaksanaan lanjutan.

   (2) Dasar penyusunan pelaporan adalah

      (a) Data dan fakta yang diperlukan bagi pembina dan pembuatan keputusan adalah data yang bersifat kualitatif dan kuantitatif

      (b) Pelaporan menganut prisip dua arah

   3) Macam laporan

      a) Laporan administrasi, digunakan untuk memberikan data dan fakta tentang pelaksanaan dukungan administrasi/logistik latihan.

b) Laporan pembinaan, untuk memberikan data dan fakta untuk kepentingan pembinaan bagi pembina fungsi dan dibuat oleh tim pelaksana inspeksi.

c) Pelaporan operasional, digunakan untuk memberikan data fakta tentang jalannya pelaksanaan latihan. Dibuat oleh semua eselon pelaksana.

d) Laporan perkembangan, digunakan untuk memberikan data dan fakta kepada pembina latihan tentang hasil yang dicapai dari latihan yang sedang berjalan, dan dibuat oleh eselon tingkat pembina latihan.

e) Laporan berkala, digunakan untuk melaporkan data dan fakta kumulatif yang terjadi dalam proses pelaksana latihan dan dibat oleh tingkat pelaksana latihan pada waktu yang telah ditetapkan (bulan, triwulan, tahunan).

f) Laporan statistik, digunakan untuk memberikan data statistik kepada pembina administratif dan dibuat oleh pembina latihan dan Kapolda.

g) Laporan khusus, digunakan untuk memberikan data dan fakta tentang berbagai hal yang khusus, dan perlu segera diketahui eselon atasan, dibuat oleh semua pelaksana latihan.

4) Pelaporan harus memenuhi syarat sebagai berikut :

a) Laporan harus benar, obyektif, lengkap dan terperinci.

b) Laporan harus tepat pada waktunya.

c) Laporan harus berisi semua data dan fakta yang benar-benar diperlukan bagi yang dilapori.

5) Pembubaran Kolat.

D. Penutup

Naskah latihan Polantas ini tidak tertutup kemungkinan untuk diperbaiki atau disempurnakan sesuai kebutuhan tugas Polantas dan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi maupun perkembangan organisasi Polantas.

E. Pengertian-Pengertian

1. **Latihan**: *suatu usaha, pekerjaan dan kegiatan untuk memperoleh, memelihara serta meningkatkan kemampuan, keterampilan dengan menggunakan metode tertentu yang lebih mengutamakan praktik dari pada teori*.
2. **Pelaku**: *setiap individu, unsur atau satuan yang dilatih, sebagai obyek utama pembinaan latihan*.
3. **Piranti Lunak**: *produk tertulis baik berupa ketentuan, peraturan, petunjuk, naskah yang bersifat memberikan arahan yang dijadikan pedoman dalam penyelenggaraan latihan sebagai perangkat kendali latihan*.
4. **Sarana Dan Prasarana Latihan**: *alins dan alongins serta fasilitas yang mendukung terlaksananya latihan*.
5. **Penyelenggara Latihan**: *personil yang terlibat secara langsung dalam pelaksanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, serta pengendalian latihan yang sangat menetukan tercapainya tujuan dan sasaran latihan.*
6. **Badan Pelaksana Latihan**: *lembaga struktural Polri yang bertanggung jawab terhadap pelaksanaan latihan yang meliputi*:
   a. Mabes Polri: Direktorat/Dinas/Pus
   b. Kotama Fungsional: Direktorat Latihan Lemdiklat Polri/Pusdik dan Sekolah pada Lemdiklat Polri.
   c. Kotama Bin: Korps Brimob/Korps Reserse.
   d. Kotama Ops/Bin: Polda (satuan operasional dan pembinaan)

e. Satuan Kewilayahan pada jajaran Polda (Polwiltabes/ Polwil/Poltabes/Polresta/Polres).

7. **Alat Instruksi** (Alins):
   a. Dapat dibagi dalam 3 (tiga) golongan:
      1) Menurut sifatnya,
      2) Menurut ruang lingkup penggunaan,
      3) Menurut fungsinya.
   b. Penggolongan menurut sifat:
      1) Alat penolong instruksi (alongins): *alat yang digunakan oleh guru atau pelatih untuk memperjelas instruksi atau pengajar. Alat instruksi ini dinamakan "alat peragaan" dan dapat bersifat visual maupun audotif*.
      2) Perlengkapan instruksi (Kapins): *semua sarana dana fasilitas yang diperlukan untuk melaksanakan instruksi*.
   c. Penggolongan menurut ruang lingkup penggunaan:
      1) Alins murni, *yaitu semua jenis Alins yang khusus dibuat, dibentuk diciptakan untuk langsung dipergunakan bagi keperluan instruksi*.
      2) Alins tidak murni, *yaitu Alins yang tidak khusus dibuat, dan diciptakan untuk keperluan instruksi, tetapi karena sifatnya, dipergunakan untuk itu*.

8. **Metoda**: *tata cara melakukan sesuatu dalam suatu urutan tertentu secara teratur*.

9. **Bertahap, Berlanjut, Bertingkat**:
   a. Bertahap: *pembinaan dilaksanakan mulai dari latihan dasar sampai latihan lanjutan*.
   b. Berlanjut: *pembinaan tidak akan dihentikan sebelum tujuan akhir tercapai.*
   c. Bertingkat: *meliputi obyek (personil), subyek pengguna semua sarana yang diperlukan untuk pembinaan dan metode (pengguna sistem, dalam pelaksanaan pembinaan).*

10. **Siap Operasional**: *suatu keadaan dari unsure/pasukan yang telah melewati serangkaian kegiatan latihan yang persyaratan dalam rangka menghadapi tugas-tugas operasi yang akan ditentukan kemudian dan siap melaksanakan serangkaian kegiatan yang direncanakan/operasi yang akan datang*.

11. **Pendekatan Eskalatif**: *pendekatan pada situasi kamtibmas yang dapat diartikan sebagai tingkatan atau proses gangguan kamtibmas dimulai dari FKK, PH, AF*.

12. **Simulasi**: *menirukan suatu keadaan, perlengkapan dan kegiatan untuk kepentingan latihan oleh karena keadaan, perlengkapan atau kegiatan sesungguhnya tidak dapat atau tidak mungkin diadakan, Contoh : Simulasi medan berarti menirukan keadaan dan kondisi yang akan dialami dimedan meskipun latihan dilaksanakan di dalam ruangan.*

13. **Skenario Latihan**: *cerita dari jalannya operasi latihan secara garis besar dengan fungsi memberi iktisar akan peristiwa yang dilewati dan membangun gambaran keadaan serta kondisi yang actual sebagai dasar untuk menentukan langkah latihan. Skenario biasanya memuat keterangan tentang medan dan kekuatan, hasil operasi, garis besar rencana operasi dan lain lain. Skenario latihan disusun berdasarkan Renlat*.

14. **Driil**: *metoda latihan untuk membiasakan melakukan sesuatu jenis kegiatan menurut yang telah ditetapkan secara baku. Maksudnya untuk membentuk dan membiasakan gerakan dasar taktis/teknis rutin bagi perorangan/satuan dalam rangka menghadapi keadaan yang sebenarnya*.

15. **Bawah Perintah**: *penugasan dari suatu atau personil kedalam suatu organisasi dimana penempatan tersebut relatif bersifat sementara. Pimpinan kesatuan yang menerima BP bertanggung jawab tentang pengendalian taktis, logistik dan administrasi dalam hal ini diperlukan sama seperti unsure organiknya.*

16. **Bawah Kendali Operasi**: *status suatu satuan yang telah mempunyai tugas pokok tertentu, mempunyai hubungan operasional dengan atasan yang bukan satuan atasan organiknya. Satuan yang menerima bawah kendali mempunyai wewenang kendali operasional terhadap satuan yang berstatus Bawah Kendali.*

17. **Bawah Komando Operasi**: *status suatu Satuan yang mempunyai hubungan operasional dengan Atasan yang bukan Satuan organiknya. Satuan yang menerima Bawah Komando mempunyai wewenang Komando operasional terhadap satuan yang berstatus Bawah Komando.*

18. **Paralel, Seri**:
    a. *Paralel* berarti bahwa satuan-satuan yang dimainkan, daerah-daerah gerakan/operasi yang diperumpamakan dan persoalan yang dilempar adalah sama.
    b. *Seri* berarti bahwa satuan-satuan, daerah gerakan/operasi yang persoalannya tidak sama.

Lampiran: Contoh - 1

MARKAS BESAR
KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
LEMBAGA PENDIDIKAN DAN LATIHAN POLRI

DAFTAR MATERI LATIHAN DAN TUJUAN INSTRUKSIONAL

NO	JENIS LATIHAN	POKOK GIAT LATIHAN	JML JP	TUJUAN INSTRUKSIONAL	METODE
1	2	3	4	5	6
I.	Latihan Perorangan Dasar 1. Observasi 2. Dst…	- Tujuan Opsnal - Pengamatan - Mendengarkan - Mencium/ Membaui - Merasakan - Menggam-barkan	…..	Agar Anggota secara perorangan dapat mengerjakan dan observasi dengan benar dan efektif serta dapat menceritakan kembali pengalamnanya dengan baik ……	Drill
II.	Latihan Perorangan Lanjutan 1. Observasi	- Tujuan Opsnal - Pengamatan - Mendengarkan - Mencium/ Membaui - Merasakan - Menggam-barkan	…..		- Latihan lapangan - Latihan Model - Diskusi

	2. Dst…				
III.	Latihan Kesatuan Dasar 1. Pembuntutan	-Tujuan Opsnal -Pengamatan -Pencatatan -Pelaporan -Penyamaran -Mengemudi dengan cara / metode Polisi	…..	Agar Anggota PJR mampu melaks Pembututan serta mencatat segala kejadian yang dialaminya tanpa dirasakan oleh obyek yang dibuntuti serta melaksanakan komunikasi dengan unsur lain pada satuan fungsinya.	- Driil - Tutorial
IV.	Latihan Kesatuan Lanjutan 1.SAR dijalanTol 2. dst	- Tujuan Opsnal - Pengamanan - P 2 GD - Koordinatior Linsek - Penyidikan ……		Agar Induk/Unit PJR dapat menaggulangi kecelakaan Lalu Lintas dengan Korban massal di jalan Tol secara koordinatif dengan satuan lain. ……	…….

Jakarta,…….

KALEMDIKLAT POLRI

……

……

Lampiran: Contoh - 2

KEPOLISIAN WILAYAH BOGOR
KEPOLISIAN RESORT SUKABUMI

KALENDER LATIHAN RUTIN POLANTAS
T.A. 2005

NO	KEGIATAN	WAKTU (TW.KE)				JML HARI	KETERANGAN
		I	II	III	IV		
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	LATIHAN PENGATURAN						
2.	LATIHAN PENJAGAAN						
3.	LATIHAN PENGAWALAN						
4.	LATIHAN PATROLI						
5.	LATIHAN OLAH TKP						
6.	LATIHAN MENEMBAK						
7.	LATIHAN BELADIRI						
8.	LATIHAN PBB						
9.	…… dst.						

Sukabumi,……..

KAPOLRES

……..

……

Lampiran: Contoh - 3

KEPOLISIAN WILAYAH BOGOR
KEPOLISIAN RESORT SUKABUMI

JADWAL LATIHAN RUTIN SATLANTAS
BULAN :…… TH. 2005

NO	WAKTU	MATERI LATIHAN	NAMA/PKT INSTRUKTUR	METODA LATIHAN	FASILITAS LATIHAN	ALAT INSTRUKSI	KET
1.	SENIN						
	4-1-2005	Analisa Laka	Lettu Pol.Rrizal	Ceramah	Ruang…..	Miniatur	
	11-1-2005	Pengetahuan Tikungan	Sda	Peninjauan	Jln……..	-Meteran - Tali	
	18-1-2005	Olah TKP	Letda Pol.Nana	Tutorial	Ruang	Miniatur	
	25-1-2005	Pengawalan	LetdaPol.Lili	Driil	Jln……	Spd Motor	
2.	KAMIS						
	7-1-2005	Bela Diri	LetdaPol.Hanafi	Driil	Lapangan	Tongkat	
	14-1-2005	Menembak	Sda	Driil	Lapangan	Pistol	
	21-1-2005	UU NO.14/92	Lettu Pol.Rizal	Diskusi	Ruang	-Traffic cone - Police Line - Rambu portable	

Sukabumi,……2005

KAPOLRES

……..

……

Kopstuk Mabes Polri / Polda

Lampiran : 'Contoh – 4'

DIREKTIF

Tentang

Latihan Pra Ops Zebra …..

PENDAHULUAN

1. Umum

   a. ……

   b. ……

2. Dasar

   a. ……..

   b. …….

3. Maksud dan Tujuan

   (Penjelasan tentang maksud dan tujuan Direktif latihan)

PEDOMAN UMUM PENYELENGGARAAN LATIHAN

4. Tema Latihan

   (Pernyataan dalam suatu kalimat tentang satuan apa, melaksanakan opersi apa, dimana dan dalam rangka apa (SI - A - DI – ME)

5. Tujuan Latihan

   (Dirumuskan dalam satu kalimat, tentang tingkat kemampuan apa yang ingin dicapai dalam latihan tersebut. Tujuan latihan dapat dicapai dalam sejumlah sasaran –sasaran latihan).

6. Sasaran Latihan.

   (Terdiri dari sejumlah tingkat kemampuan yang ingin dicapai dalam rangka mencapai tujuan latihan ,meliputi peningkatan kemampuan tertentu, menentukan pola tindakan, menemtukan metode, melatih mekanisme dsb).

7. Macam, Metoda, Tingkat dan sifat Latihan.
   a. Macam Latihan :……
   b. Metoda Latihan : ……..
   c. Tingkat Latihan : ……..
   d. Sifat Latihan : ……..

8. Materi Latihan

   (Memuat materi yang akan dilatihkan)

9. Tempat Laithan

   (Cukup Jelas)

10. Waktu Laithan

    (Cukup jelas)

11. Peserta Latihan

    (Memuat Peserta latihan dari tingkat perencanaan s/d pelaku)

12. Dukungan Latihan

    (Memuat secara garis besar tentang besarnya jumlah anggaran dan bekal latihan mulai tahap perencanaan s/d pengakiran)

INSTRUKSI DAN KOORDINASI

(Memeuat penekanan – penekanan khusus yang berkaitan dengan Latihan).

13. ……

14. …….. dst.

PENUTUP

15. ……..

ASOPS KAPOLRI / KAPOLDA

……..
_____
……..

Kopstuk Mabes Polri / Polda

Lampiran :" Contoh –5 "

RENCANA GARIS BESAR

LATIHAN ……

I. PENDAHULUAN

1. Umum
2 Maksud dan tujuan
   a. Maksud
   b. Tujuan
3. Ruang lingkup dan Tata urut, Rencana Garis Besar ini memuat pokok-pokok kegiatan perencanaan sampai dengan pengakiran dengan tata urut sebagai berikut :
   a. Pendahuluan
   b. Landasan Penyelenggaraan Latihan.
   c. Pokok-Pokok Penyelenggaraan Latihan.
   d. Ringkasan Cerita Latihan.
   e. Penutup.
4. Dasar

II LANDASAN PENYELENGGARAAN LATIHAN

5. Latar Belakang Latihan
   (Gambaran tentang situasi kamtibmas atau berbagai kontijensi/ancaman kamtibmas sesuai tema RGB Latihan yang mengharuskan adanya upaya penggulangan secara konsepsional. Gambaran tersebut sebagai uraian kepada

komando atas tentang hal-hal yang melatar belakangi perlunya suatu latihan).

6. Urgensi Latihan

   (Uraian tentang kaitan langsung antara pentingnya latihan dalam rangka mengurangi/mengatasi keterbatasan yang ada, mengembangkan konsepsi dengan tujuan dan sasaran latihan).

7. Tema Latihan .

   (SI-A-DI-ME)

8. Pokok-pokok hasil Latihan yang Lalu.

   (Hal ini untuk memenuhi prinsip latihan bertahap, berlanjut, maka diperlukan kesinambungan dengan latihan sebelumnya. Salah satu diantaranya adalah dengan memperhatikan hasil latihan yang lalu).

III POKOK-POKOK PENYELENGGARAAN LATIHAN.

9. Tujuan Latihan

   (Merumuskan suatu kualifikasi/tingkat kemampuan yang ingin dicapai.Tujuan latihan dicapai dalam sejumlah sasaran-sasaran latihan)

10. Sasaran Latihan

    Terdiri dari sejumlah tingkat kemampuan yang ingin dicapai dalam mencapai tujuan latihan, Sasaran Latihan dicapai dalam pelajaran yang akan dikembangkan.

11. Pelajaran yang akan dikembangkan.

    (terdiri dari keterampilan/kemampuan taktis/teknis/administrasi yang tidak termasuk dalam sasaran latihan tetapi dimainkan kedalam latihan tersebut yang apabila dikembangkan sangat berguna bagi operasi. Pelajaran yang akan dikembangkan

dapat merupakan aspek pengkajian, Pengujian dan penilaian untuk dikembangkan sehingga didapat suatu pelajaran untuk diterapkan dalam pelaksanaan operasi).

12. Macam, Metode, Sifat, dan Tingkat Latihan.
    a. Macam Latihan : Salah satu atau kedua-duanya dari :
        1) Latihan taktis tanpa pasukan.
        2) Latihan taktis dengan pasukan.
    b. Metode latihan :
        (Pilih metode latihan yang akan digunakan dalam latihan tersebut).
    c. Sifat Latihan: dapat terdiri satu pihak dikendalikan, dua pihak dikendalikan, satu pihak tidak dikendalikan atau dua pihak tidak dikendalikan.
13. Referensi : dicantumkan naskah yang berhubungan dengan penyelenggaraan latihan antara lain:
    a. Bujuklap.
    b. Bujukops
    c. Renops yang akan dilatihkan
    d. Dan lain-lain.
14. Penyelenggaraan latihan.
    a. Organisai dan peserta latihan
        1) Pimpinan utama
        2) Penasihat
        3) Direktur Utama
        4) Wakil Direktur Latihan
        5) Staf Latihan
        6) Pendukung Latihan
        7) Pelaku Litihan
        8) Unsur-unsur lain yang terlibat
        9) Struktur organisasi pada lampiran.

b. Konsep umum Operasi Latihan.
(Diuraikan tentang pembabakan atau tentang pertahapan latihan, pelaksanaan latihan dan pengakiran).

15. Tempat dan waktu pelaksanaan Latihan.
    a. Tempat Latihan :…….
    b. Waktu Latihan :……..

16. Dukungan Administrasi .
    a Administrasi (meliputi penggunaan logistik dari tahap perencanaa sampai dengan tahap pengakiran).
    b. Logistik (meliputi penggunaan logistik dari tahap perencanaan sampai dengan tahap pengakiran).

17. Komando dan Perhubungan
    a. Komando (sebutkan letak pos komando tahap perencanaan sampai dengan tahap pengakiran).
    b. Perhubungan (cantumkan jaring komunikasi yang digelar, kebutuhan alkom serta skema jaring kamunikasi pada lampiran).

IV. RINGKASAN CERITA LATIHAN.

18. Daerah Latihan.
    a. Penunjukan
        1) Peta-peta.
        2) Bagan-bagan.
    b. Daerah waktu (bila diperlukan).

19. Skenario Latihan

(Diangkat dari Kir Intel apabila latihan merupakan uji coba renops, Apabila penyelenggaraan latihan untuk meningkatkan kemampuan tertentu untuk menguji konsep, maka ancaman/lawan dapat diangkat dari Kir strategik jangka panjang atau jangka sedang dengan tidak menyebut secara jelas lawan potensial yang dimaksud.

20. Gerakan kedua belah pihak.
    a. Pemeran latihan
       (Jelaskan siapa pelaku/pemeran sebagai lawan, pasukan sendiri, komando atas samping dan bawah pengendali).
    b. Gerakan musuh.
    c. Gerakan pasukan sendiri.

V. PENUTUP

21. XXXXXX

……,……

…….

SELAKU

DIREKTUR LATIHAN

NAMA

PANGKAT/NRP

Lampiran :

- Struktur Organisasi Latihan
- Bagan Daerah Latihan
- Jadwal Kegiatan Latihan
- Rencana Dukungan Administrasi dan Logistik
- Jaring Komunikasi

Kopstuk Kolat Klasifikasi Lampiran: ”Contoh-6”

RENCANA LATIHAN

……

……

Penujukan : - Lembaran Pendahuluan
- Peta :…….
- Kedar :……..
- Tahun :…….

1. Ringkasan cerita Latihan
   a. Tema Latihan :……..
   b. Daerah Latihan :……..……
   c. Waktu perumpamaan Latihan :…….
   d. Susunan kekuatan :…….
      1) Lawan :……
         (Jelaskan tentang jumlah Personel lawan, tempat kedudkan, perlengkapan/ peralatan/ persenjataan, cara bergerak dan kemungkinan mendapat dukungan pihak lain).
      2) Kekuatan sendiri:…….
         (Jelaskan tentang jumlah satuan/personel, perlengkapan/peralatan/persenjataan)
      3) Kekuatan: ……..
         (Jelaskan tentang jumlah personil/satuan dari masing-masing kekuatan yang diperbantukan baik satuan

atas/samping/bawah termasuk perlengkapan/ peralatan/persenjataan maupun kemampuan serta status bantuan perkuatan tersebut apakah dengan status bawah perintah / bawah komando Operasi atau Bawah Kendali Operasi).

d. Gerakan kedua belah pihak.

1) Lawan:

a) Kemungkinan CB-1:

……..

b) Kemungkinan CB-II :

……

c) dst :……

Klasifikasi

Klasifikasi

2) Kekuatan Sendiri.

a) Alternatif CB-I :

……..

……

(1) Keuntungan :

……

……

(2) Kerugian:

……..

……

b) Alternatif CB-II :

……

……

(1) Keuntungan:

……

……

(2) Kerugian:

…….

……

3) Bantuan perkuatan :

a) Alternatif CB-I :

……

……..…….

(1) Keuntungan :

……..…….

…….……..

(2) Kerugian :

……..…….

……..…….

b) Alternatif CB – II :

……..…….

……

(1) Keuntungan :

…….……..

……..

(2) Kerugian

……..…….

……..…….

<u>Klasifikasi</u>

<u>Klasifikasi</u>

2. Skenario Latihan (Terlampir)

- Gambarkan mengenai situasi, kekuatan / perkuatan, tempat kedudukan, gerakan, perlengkapan dan kelengkapan,

pengaruh terhadap lingkungan, kemampuan keadaan moril dan fisik dari kedua belah pihak.

- Gambaran tersebut dapat dibuat menurut pentahapan waktu/episode atau fase sejak awal sampai akhir.
- Skenario latihan sebaiknya dilampirkan juga skenario bergambar.

3. Persoalan yang ditanyakan :

   a ……

   b. ……

   c. Dst.

   (Gambaran cara bertindak dari setiap gerakan perorangan atau unit/satuan pada setiap tahap, sesuai dengan kerangka atau teori perkembangan situasi/keadaan cuaca, keadaan geografi maupun perkembangan gerakan lawan).

4. Intruksi dan Koordinasi

   a. ……

   b. ……..

   c. dst.

   (Berisi hal-hal yang merupakan petunjuk khusus bagi pelaku dan pelatih selama dalam melaksanakan latihan).

……..

DIRLAT/DANLAT (Pimpinan Latihan)

……..

_____

……..

<u>Lampiran :</u>

1. ADO (dari daerah latihan)
2. SkenarioLatihan (Lengkap)
3. Jadwal Kegiatan
4. <u>Catatan pengarahan/jawaban pelatihan</u>.

5.4. LOGISTIK

A. Iventaris Kekayaan Negara (IKN)

1. Umum

Salah satu fungsi pendukung terpenting dalam pembinaan materiil/peralatan adalah penyelenggaraan inventaris dan penataan usaha materiil/barang-barang yang telah dimliki sehingga setiap saat diperlukan dapat disajikan data materiil yang ada khususnya dilingkungan Direktorat Lalu Lintas Polri.

Sehubungan dengan hal tersebut diatas maka dipandang perlu diselenggarakan kegiatan inventarisasi dan penataan usaha barang-barang milik negara dilingkungan Direktoirat Lalu Lintas Polri secara rutin dan berlanjut.

2. Dasar

a. Juklak Dirjen Matfasjasa Dephankam No.: Juklak/07/IX/1991, tanggal 16 Oktober 1991 tentang Petunjuk pelaksanaan Inventarisasi barang tak bergerak dilingkungan Depertemen Pertahanan dan Keamanan Angkatan Bersenjata Republik Indonesia.

b. Keputusan Menteri Pertahanan Keamanan Nomor. Kep/004/III/1989 tanggal 11 Maret 1989 tentang: Pokok-pokok penyelenggaraan inventarisasi dan penataan usaha barang milik negara/kekayaan milik negara di lingkungan Dephankam dan ABRI.

3. Pengertian

a. Inventaris barang milik negara/kekayaan negara adalah Kegiatan yang meliputi pencatatan dan pendaftaran barang milik negara/kekayaan negara pada saat tertentu.

b. Barang milik negara/kekayaan milik negara adalah semua barang milik negara yang berasal/dibeli dengan dana yang bersumber untuk seluruhnya atau sebagaian dari APBN atau dana diluar APBN termasuj barang-barang sitaan, rampasan dan hibah yang dikuasai/dibawah pengawasan Departemen-departemen, lembaga-lembaga negara, lembaga pemerintah non departemen serta unit-unit organisasi pemerintah didalam lingkungannya yang berada baik didalam maupun diluar negeri.

c. Daftar Inventaris Ruangan (DIR) adalah daftara yang memuat catatan barang inventaris yang berada didalam ruangan kantor, ruang tamu, ruang rapat, ruang aula, ruamng perpustakaan dan aula.

4. Tujuan

Tujuan Inventaris Negara (IKN) adalah dapat menjamin tercapainya:

a. Tertib administrasi
b. Penghematan kekayaan negara
c. Kesanggupan system pelaporan barang milik / kekayaan negara di lingkungan Ditlantas Polri
d. Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian barang
e. Penyajian informasi yang lengkap dan mutahir serta dapat disajikan setiap saat.

5. Pelaksanaan

Setiap unit pengurus barang di lingkungan Polri pada tingkat Markas Besar berkewajiban melaksanakan inventarisasi semua barang yang berada pada dalam pengurusanya melalui kegiatan-kegiatan, antara lain: pengecekan, pengidentifikasi selanjutnya dimasukan kedalam Formulir Isian Barang (FIB) dan Daftar Inventaris Ruangan (DIR).

B. Pakaian Seragam Lalu Lintas (Gampol Lantas)

1. Umum

Dalam rangka meningkatkan penampilan Polri terutama penampilan didalam melaksanakan tugas berada ditengah-tengah masyarakat, perlu ditingkatkan citra dan wibawa melalui penampilan dan berlaku tiap individu anggota Polri pada umumnya dan anggota Polantas pada khususnya yang harus nampak rapi dan bersih. Bahwa untuk memenuhi maksud tersebut diatas perlu diperhatikan tentang pakaian dinas seragam Polantas Gampol Lantas yang berlaku.

2. Umum

Surat Keputusan Kapolri No.Pol.: Skep/834/X/2002 tanggal 22 Oktober 2002 tentang Perubahan bentuk desain Rok model kullot menjadi celana panjang untuk pakaian dinas khusus Polwan.

3. **Surat Kapolri No. Pol.: B/2078/VIII/2004 Tanggal 5 Agustus 2004** tentang Penggunaan tutup kepala dapa pakaian dinas di lingkungan Polri.

KETENTUAN BENTUK DAN WARNA

PAKAIAN PENYELAMAT DINAS POLRI

Pasal 1

UMUM

1. Pakaian penyelamat dinas Polri berbentuk rompi (Vest) yakni pakaian tanpa lengan dan daun leher.
2. Sesuai fungsinya maka pakaian penyelamat dinas Polri mempunyai warna yang menyolok dan tanda-tanda yang mudah dilihat / dikenal dengan jelas dari jarak yang cukup jauh.
3. Pakaian penyelamat dinas Polri digunakan oleh seluruh anggota Polri yang tengah menjalankan tugas di lapangan dapa saat cuaca kurang baik dimana jarak pandang sangat terbatas terutama di malam hari.

Pasal 2

BENTUK, BAHAN DAN WARNA

1. Bentuk pakaian penyelamat dinas Polri :
   a. Pakaian model rompi (tanpa lengan dan daun leher)

b. Belahan depan memakai Ritsluiting

c. Bagian depan

1) Dua buah strip posisi vertikal mulai dari bahu sampai dengan strip horisontal di bagian pinggang.

2) Pada bagian dada sebelah kiri terdapat Logo Tribrata dengan tulisan POLRI dan POLISI dibawahnya.

3) Dua buah saku model bobok permukaan serong.

d. Bagian belakang:

1) Dua buah strip posisi vertikal mulai dari bahu sampai dengan strip horisontal di bagian pinggang.

2) Pada bagian punggung terdapat tulisan POLISI terletak antara strip-strip vertikal dan horisontal.

2. Bahan dan warna

a. Bahan baku kain untuk pakaian penyelamat dinas Polri terbuat dari Polyester 100% warna kuning kehijauan menyala (zat warna mengandung *fluorescent*)

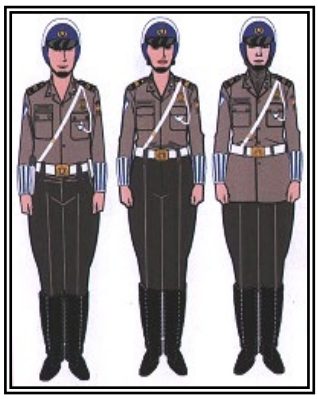
b. Strip-strip dan bidang-bidang untuk logo Tri Brata dan tulisan POLISI terbuat dari bahan yang memantulkan sinar (reflektif) dengan kilapan pantul lebih dari 300 CL warna silver.

c. Logo Tri Brata dan tulisan POLRI warna hitam kemudian diberi lapisan pelindung bahan plastik transparan.

d. Tulisan POLISI di dada dan punggung warna silver diatas dasar warna biru kemudian diberi lapisan pelindung bahan plastik transparan.

e. *Ritsluiting* belahan depan bahan plastik warna sama dengan warna bahan baku kain.

f. Seluruh tepian pakaian diberi lapisan bies penguat.



PDL LANTAS-II

A. Atribut :
1. Tanda pangkat harian
2. Tali dan peluit, warna putih, dipasang pada bahu sebelah kiri
3. Monogram dipasang pada kerah baju
4. Badge Tanda induk Kesatuan dipasang pada lengan baju sebelah kiri
5. Badge Tanda Lokasi Fungsi dipasang diatas Badge TandaInsuk Kesatuan pada lengan baju sebelah kiri
6. Badge Fungsi Lantas dipasang pada lengan baju sebelah kanan
7. Tanda Kewenangan dipasang di dada sebelah kiri, diatas saku baju
8. Tanda Jasa dipasang diatas saku baju sebelah kiri dibawah Tanda Kewenangan
9. Tanda kualifikasi wrana perak, terbuat dari logam dipasang pada saku baju, sebelah kiri Bagi anggota yang telah mengikuti Dikjur Lantas
10. Label nama dari kain dipasang diaras saku baju sebelah kanan
11. Tanda Jabatan dipasang di saku baju sebelah kanan
12. Menggunakan atribut lain (tanda kualifikasi/ Pin) sesuai ketentuan yang berlaku.

- Kelengkapan :
  1. Tutup kepala : Helm Lalu Lintas
  2. Baju : PD Sus
  3. Celana / Rok : Tunggang
  4. Ikat Pinggang : Sabuk kecil warna putih dan sabuk besar warna putih lalu lintas Tameng Tri Brata
  5. Selempang : Selempang lalu lintas (pama ebawah)
  6. Manset : Manset lalu lintas warna putih + biru (Pama kebawah)
  7. Sepatu : Tunggang
  8. Kacamata : Warna hitam

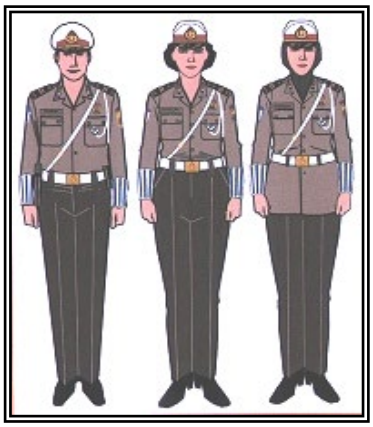
- Penggunaan :
  Pengawalan dan Patroli dengan R-2

PDH LANTAS

A. Atribut :
1. Tanda pangkat harian
2. Tali dan peluit, warna putih, dipasang pada bahu sebelah kiri
3. Monogram dipasang pada kerah baju
4. Badge Tanda induk Kesatuan dipasang pada lengan baju sebelah kiri
5. Badge Tanda Lokasi Fungsi dipasang diatas Badge Tanda Insuk Kesatuan pada lengan baju sebelah kiri
6. Badge Fungsi Lantas dipasang pada lengan baju sebelahkanan
7. Tanda Kewenangan dipasang di dada sebelah kiri, diatas saku baju
8. Tanda Jasa dipasang diatas saku baju sebelah kiri dibawah Tanda Kewenangan
9. Tanda kualifikasi wrana perak, terbuat dari logam dipasang pada saku baju, sebelah kiri Bagi anggota yang telah mengikuti Dikjur Lantas
10. Papan nama plastik dipasang diaras saku baju sebelah kanan
11. Tanda Jabatan dipasang di saku baju sebelah kanan
12. Menggunakan atribut lain (tanda kualifikasi/ Pin) sesuai ketentuan yang berlaku.

- Kelengkapan :
  1. Tutup kepala : Pet warna putih
  2. Baju : PDH
  3. Celana / Rok : PDH
  4. Ikat Pinggang : Sabuk kecil warna putih dan sabuk besarwarna putih lalu lintas Tameng Tri Brata
  5. Sepatu : Harian

- Penggunaan :
  Tugas Pelayanan



PDL LANTAS- I

A. Atribut :
1. Tanda pangkat harian
2. Tali dan peluit, warna putih, dipasang pada bahu sebelah kiri
3. Monogram dipasang pada kerah baju
4. Badge Tanda induk Kesatuan dipasang pada lengan baju sebelah kiri
5. Badge Tanda Lokasi Fungsi dipasang diatas Badge Tanda Insuk Kesatuan pada lengan baju sebelah kiri
6. Badge Fungsi Lantas dipasang pada lengan baju sebelah kanan
7. Tanda Kewenangan dipasang di dada sebelah kiri, diatas saku baju
8. Tanda Jasa dipasang diatas saku baju sebelah kiri dibawah Tanda Kewenangan
9. Tanda kualifikasi warna perak, terbuat dari logam dipasang pada saku baju, sebelah kiri Bagi anggota yang telah mengikuti Dikjur Lantas
10. Lebel nama dari kain dipasang diaras saku baju sebelah kanan
11. Tanda Jabatan dipasang di saku baju sebelah kanan
12. Menggunakan atribut lain (tanda kualifikasi/ Pin) sesuai ketentuan yang berlaku.

- Kelengkapan :
  1. Tutup kepala : Pet warna putih
  2. Baju : PDSus
  3. Celana / Rok : PDSus
  4. Ikat Pinggang : Sabuk kecil warna putih dan sabuk besar warna putih lalu lintas Tameng Tri Brata
  5. Selempang : Selempang lalu lintas (Pama kebawah)
  6. Manset : Manset lalu lintas warna putih + biru (Pama kebawah)
  7. Sepatu : Harian

- Penggunaan :
  1. Pengaturan
  2. Penjagaan
  3. Patroli dan pengawalan dengan R-4 dapat juga menggunakan topi lapangan warna biru

TANDA KESATUAN FUNGSI LALU LINTAS

1. Tanda Kesatuan Fungsi Lalu Lintas adalah sebagai tanda bahwa anggota Polisi yang menggunakan atribut tersebut, mengemban tugas sebagai Polisi Lalu Lintas
2. Bentuk: Kerucut yang di dalamnya terdapat lambang Polisi Lalu Lintas
3. Ukuran
   a. Tinggi Kaki Segitiga kerucut : 11 Cm
   b. Lebar dasar kerucut : 8,5 Cm
4. Warna dasar
   a. Belahan sebelak kiri : Warna Biru
   b. Belahan sebelah kanan : Warna Putih
5. Warna tanda Kesatuan Fungsi Lalu Lintas
   a. Dasar: Warna Putih
   b. Marka, huruf, sayap, tamang warna biru
6. Tulisan Polantas
   a. Warna dasar biru
   b. Tulisan Polantas warna putih
   c. Ukuran tinggi huruh : 1 Cm
   d. Panjang tulisan : 7 Cm
7. Lis pada kerucut dan diantara tulisan Polantas berwarna merah maron
8. Bahan: Kain border
9. Pemakaian: digunakan oleh seluruh anggota Polisi Lalu Lintas dan dipasang pada bagian lengan kanan pakaian dinas.

BAB VI

KEAMANAN DAN KESELAMATAN LALU LINTAS

6.1. KEBIJAKAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN

Terkait dengan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas sebagai *outcomes* yang diharapkan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), Badan Kesehatan Dunia (WHO - *World Health Organization*) telah mengeluarkan siaran resmi. Berdasarkan hasil analisis WHO, diperkirakan pada tahun 2030, kecelakaan lalu lintas akan menjadi penyebab kelima dari "sepuluh besar" penyebab kematian manusia.

Penyebab tertinggi adalah penyakit jantung koroner dan urutan berikutnya adalah penyakit serebrovaskular. Urutan ketiga adalah penyakit paru obstruktif, dan keempat adalah infeksi saluran pernafasan bagian bawah. Ada pun urutan kelima adalah kecelakaan lalu lintas. Urutan selanjutnya adalah kanker paru-paru, diabetes meilitus, hipertensi, kanker perut, dan HIV/AIDS.

Asumsi WHO tersebut didasarkan pada analisis data tahun 2004 yang dimiliki WHO. Peringkat penyebab kematian manusia nomor satu sampai empat sama dengan yang diperkirakan masih akan terjadi sampai tahun 2030. Pada tahun 2004 urutan kelima adalah penyakit diare, keenam HIV/AIDS, ketujuh TBC, kedelapan kanker paru-paru, dan kesembilan kecelakaan lalu lintas. Urutan esepuluh adalah kelahiran prematur dan kekurangan berat badan.

Kenapa kecelakaan lalu lintas yang saat ini sesuai data pada urutan kesembilan penyebab kematian manusia dapat meningkat ke urutan kelima penyebab kematian manusia? Menurut WHO, karena untuk pengelolaan

HIV/AIDS, TBC dan kanker paru-paru telah dilakukan berbagai langkah sistematis untuk menekan korban kematian akibat penyakit tersebut.

Skema penanganan pencegahan untuk penyakit tersebut sudah tersusun dengan rapi dan terencana secara sistematis, mulai kampanye, penanganan pada pada korban, serta produksi obat-obatan pencegah. Sebagai contoh, kampanye anti rokok yang sudah mampu menekan angka kematian TBC dan kanker paru-paru.

Pada sisi lain, upaya-upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas belum menjadi perhatian serius secara global. Oleh karena itu, jika tidak dilakukan pengelolaan sejak sekarang, diperkirakan masalah kecelakaan lalu lintas akan menjadi urutan kelima penyebab kematian pada manusia. Data di Indonesia saja, jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas cenderung meningkat dari tahun ke tahun.

Berdasarkan data akhir yang dipunyai oleh Korlantas Polri, pada tahun 2013 jumlah korban meninggal dunia di jalan tercatat 26.416 jiwa. Angka ini turun 10 persen dibandingkan tahun 2012 dengan korban meninggal dunia 29.544 jiwa. Maka sejak tahun 2004 dimana PBB mendeklarasikan bahwa kecelakaan lalu lintas di jalan merupakan masalah kesehatan masyarakat, diharapkan dilakukan upaya-upaya ataupun langkah-langkah dalam rangka mengurangi angka kecelakaan lalu lintas di jalan.

Langkah yang ditempuh berikutnya adalah deklarasi setingkat menteri pada tahun 2010. Tanggal 11 Mei 2011 disepakati seluruh negara anggota Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) untuk membuat program *Decade of Action for Road Safety* 2011-2020 (DoA). Target aksi ini untuk mengurangi jumlah korban meninggal dunia pada tahun 2020 turun sebesar 50 persen.

Keinginan masyarakat dunia untuk mengurangi jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas ternyata seiring dengan semangat pada penyusunan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ. Pada pasal 203 diamanahkan agar pemerintah membuat Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK). Dengan disusunnya RUNK, maka *Decade of Action for Road Safety* (DoA) akan menjadi bagian dari RUNK.

Polri sejak awal mempunyai komitmen yang kuat dalam mengupayakan peningkatan keselamatan lalu lintas. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ secara tegas mengamanahkan Polri sebagai salah satu pemangku kepentingan (*stakeholder*) LLAJ yang berperan aktif dalam upaya-upaya penanggulangan masalah kecelakaan lalu lintas di jalan sesuai dengan kewenangan yang ada. Polri termasuk mengkordinasikan sistem informasi LLAJ dan peran di dalam Forum LLAJ baik di tingkat Nasional, Provinsi maupun Kabupaten dan Kota.

Hal tersebut juga diperkuat dengan Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia. Polri berkewajiban untuk melindungi dan mengayomi masyarakat, termasuk aktivitas masyarakat di jalan. Berdasarkan kebijakan itu, Polri senantiasa melakukan evaluasi untuk menentukan langkah-langkah efektif dalam rangka menekan angka kecelakaan lalu lintas.

A. Direktorat Keamanan dan Keselamatan (Ditkamsel)

Polri melalui Korlantas berupaya melaksanakan dan mewujudkan keamanan dan keselamatan berlalu lintas di Indonesia. Sesuai Peraturan Kapolri No. 6 Tahun 2017 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Satuan Organisasi pada Tingkat Markas Besar Polri, amanat tersebut di tingkat Korlantas dilaksanakan oleh Direktorat Keamanan dan Keselamatan (Ditkamsel).

B. Tugas dan Fungsi Ditkamsel

Berdasarkan Peraturan Kapolri No. 6 Tahun 2017 dinyatakan bahwa Ditkamsel merupakan unsur pelaksana utama yang berada di bawah Kakorlantas Polri. Peran tersebut diterjemahkan menjadi serangkaian tugas dan fungsi, yang dijelaskan berikut ini.

1. Tugas-Tugas Ditkamsel

a. mensosialisasikan, menanamkan, mengajak, mendidik, membangun kesadaran, kepekaan,kepedulian akan tertib

lalu lintas yang diselenggarakan secara formal dan non formal;

b. melakukan pengkajian dalam mengoperasionalkan fungsi rekayasa lalu lintas baik untuk kepentingan Internal Kepolisian maupun Eksternal Kepolisian;

c. menyusun standar dan prosedur dalam memetakan (inventarisisasi dan mengidentifikasi) wilayah, masalah, maupun potensi yang berkaitan dengan lalu lintas dalam sistem; dan

d. melaksanakan pemeriksaan dan audit dalam mengembangkan dan mengoperasionalkan hasil kajian dan rekomendasi terhadap berbagai masalah yang berkaitan dengan Kamseltibcarlantas;

2. Fungsi-Fungsi Ditkamsel

Dalam melaksanakan tugas-tugas di atas, Ditkamsel menyelenggarakan serangkaian fungsi:

a. Penetapan Norma, Standar, Pedoman, Kriteria, Prosedur, Sasaran Dan Arah Kebijakan Pengembangan Pendidikan Masyarakat Berlalu Lintas;

b. Penetapan Norma, Standar, Pedoman, Kriteria, Prosedur, Sasaran Dan Arah Kebijakan Pengembangan Penyelenggaraan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas;

c. Penetapan Kompetensi Pejabat Yang Melaksanakan Fungsi Di Bidang Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas;

d. Pemberian Bimbingan, Pelatihan, Sertifikasi, Pemberian Izin, Dan Bantuan Teknis Kepada Polantas di tingkat daerah terutama menyangkut Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;

e. Pengawasan terhadap pelaksanaan norma-norma, standar, pedoman, kriteria, prosedur-prosedur dan kegiatan audit di bidang lalu lintas.

C. Unsur Pembantu Pelaksana Utama

Dalam melaksanakan tugas-tugasnya, Ditkamsel sebagai pelaksana utama dibantu oleh:

1. Subdit Dikmas;
2. Subdit Jemenopsrek;
3. Subdit Standar Cegah dan Tindak;
4. Subdit Audit dan Inspeksi.

6.2. DIKMAS LANTAS

A. Umum

Pendidikan masyarakat di bidang lalu lintas adalah merupakan salah satu dari fungsi lalu lintas. Sebagai suatu upaya pencegahan di dalam menanggulangi masalah lalu lintas, pendidikan mempunyai peranan sebagai penyangga dan salah satu sarana untuk membantu pelaksanaan tugas operasional di bidang lalu lintas dalam rangka binkamtibcar lantas.

Peranan pendidikan masyarakat tentang lalu lintas dengan sasaran masyarakat umum dan masyarakat yang terorganisir guna mewujudkan terciptanya sikap mental mentaati peraturan perundang-undangan lalu lintas. Tujuan yang hendak dicapai adalah peningkatan keikutsertaan masyarakat dalam usaha menciptakan kamtibcar lantas.

Pelaksanaan Kegiatan pendidikan masyarakat tentang lalu lintas dengan perencanaan yang baik, terus-menerus, konsisten dan berkesinambungan, akan memberikan manfaat bagi masyarakat dalam meningkatkan dan memperluas pengetahuan terhadap masalah-masalah lalu lintas yang dihadapi. Semua itu pada gilirannya masyarakat menyadari bahwa masalah lalu lintas adalah merupakan tanggung jawab

dan untuk kepentingan bersama, sehingga secara sadar turut membantu mewujudkan Kamtibcarlantas.

Sebagai unsur pembantu pelaksana utama, pendidikan kesadaran lalu lintas ini menjadi tanggung jawab Subdit Dikmas di Dirkamsel, Korlantas Polri.

B. Tugas dan Fungsi Subdit Dikmas

Subditdikmas bertugas mensosialisasikan, menanamkan, mengajak, mendidik, membangun kesadaran, kepekaan, kepedulian akan tertib lalu lintas yang diselenggarakan secara formal dan nonformal.

Dalam melaksanakan tugas, Subdit Dikmas menyelenggarakan fungsi:

1. pemberian bimbingan, pelatihan, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada pemerintah provinsi dan pemerintah Kabupaten/Kota dalam bidang pendidikan masyarakat berlalu lintas;
2. pengawasan pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur Pendidikan Masyarakat berlalu lintas oleh Pemerintah Daerah;
3. penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang pendidikan masyarakat berlalu lintas; dan
4. pendataan dan pengkajian kegiatan dikmas lantas guna menyusun produk dalam mendukung kegiatan dikmas lantas.

Dalam melaksanakan tugas, Subditdikmas dibantu oleh:

1. **Simitra**, yang bertugas menyusun kegiatan bimbingan, pelatihan, rekomendasi dan bantuan teknis;
2. **Sidikpen**, yang bertugas menyusun norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur pendidikan masyarakat berlalu lintas;
3. **Sidukdikmas**, yang bertugas mendatakan dan mengkaji berbagai kegiatan dikmas lantas untuk menyusun produk berupa

sarana kontak guna meningkatkan dan mengembangkan kualitas kinerja polisi lalu lintas dalam membangun kemitraan; dan

4. **Urmin**.

C. Dasar Kebijaksanaan

1. Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), berikut Peraturan Pemerintahnya.
2. Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.
3. Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan
4. Keputusan Kapolri No. Pol.: Kep/53/X/2002 tanggal 17 Oktober 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Satuan-Satuan pada Tingkat Mabes Polri.
5. Keputusan Kapolri No. Pol.: Kep/54/X/2002 tanggal 17 Oktober 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Polri di Daerah (Polda).
6. Petunjuk Induk Kapolri No. Pol.: Jukin/01/II/1993 tanggal 1 Februari 1993 tentang Petunjuk Induk Polri bidang Operasi Kepolisian.
7. Petunjuk Lapangan Kapolri No. Pol.: Juklap/173/II/1993 tanggal 1 Februari 1993 tentang Pelaksanaan Tugas Fungsi Lalu Lintas Polri dalam Sukses Melalui Kebersamaan.
8. Petunjuk Dasar Kapolri No. Pol.: Jukdas/01/I/1993 tanggal 31 Januari 1993 tentang Pembinaan Kamtibmas.
9. Surat Keputusan Kapolri No. Pol.: Skep/1673/X1994 tanggal 13 Oktober 1994 tentang Pokok-pokok Kemitraan antara Polri dengan Instansi dan Masyarakat.
10. Petunjuk Pelaksanaan Kapolri No. Pol.: Juklak/02/II/1996 tanggal 26 Februari 1996 tentang Pokok-Pokok Pembinaan Potensi Masyarakat.

11. Surat Keputusan Kapolri No. Pol.: Skep/1397/XII/1997 tanggal 18 Desember 1997 tentang Petunjuk Lapangan terhadap Pecinta Disiplin Lalu Lintas.

12. Petunjuk Pelaksanaan Kapolri No. Pol.: Juklak/10/III/1992 tanggal 28 Maret 1992 tentang Bintara Polsek Pembina Kamtibmas di Desa/Kelurahan.

13. Petunjuk pelaksanaan Kapolri No.Pol.: Juklak/05/V/2003 tanggal 29 Mei 2003 tentang Pendidikan Masyarakat di bidang Lalu Lintas.

D. Pengertian

1. ***Pendidikan***: proses pengubahan sikap dan tata laku seseorang atau kelompok orang dalam rangka mendewasakan manusia melalui upaya pengajaran dan pelatihan (*Kamus Besar Bahasa Indonesia, Balai Pustaka, Anton M,1988).*

2. ***Masyarakat****:* pergaulan hidup manusia dan atau sekelompok orang yang hidup bersama dalam suatu tempat dengan ikatan-ikatan aturan tertentu.

3. ***Lalu Lintas Jalan****:* gerak pindah dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang penggeraknya.

4. ***Pendidikan Masyarakat bidang Lalu Lintas****:* disingkat Dikmas Lantas adalah segala kegiatan dan usaha untuk menumbuhkan pengertian, dukungan dan pengikutsertaan masyarakat secara aktif dalam usaha menciptakan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas melalui proses pengajaran dan pelatihan.

5. ***Dikmas Lantas*** menurut H.S. Djajoesman adalah suatu aktivitas yang meliputi:

   a) Memberikan penjelasan kepada pemakai jalan bagaimana mereka harus bergerak dengan sebaik-baiknya sesuai dengan peraturan-peraturan untuk menghindarkan kecelakaan dan kemacetan lalu lintas.

b) Memberi nasehat atau teguran sebagai perintah atau petunjuk, tetapi tidak sebagai celaan.

c) Jika tindakan diatas gagal dalam pelaksanaannya, maka diadakan penangkapan (tindakan-tindakan dan perkaranya diajukan kemuka sidang pengadilan agar pelanggar mendapat hukuman yang setimpal dengan kesalahannya).

6. ***Penerangan Lalu Lintas****:* kegiatan komunikasi berisi serangkaian keterangan, gagasan, atau kebijaksanaan yang disertai pesan atau anjuran dengan maksud menjelaskan, mendidik dan mempengaruhi atau mengajak menerima pesan, bersedia untuk bersikap dan bertindak sesuai harapan juru penerang (*komunikator).*

7. ***Pameran Lalu Lintas****:* upaya Polri/Polantas dengan memberikan penerangan secara visual kepada masyarakat tentang tugas, kegiatan dan masalah-masalah yang dihadapi oleh Polantas, sehingga masyarakat mengerti dan memahami serta ikut berpartisipasi dalam menciptakan Kamtibcar Lantas.

8. ***Perlombaan atau Sayembara Lalu Lintas****:* perlombaan keterampilan mengendarai kendaraan bermotor maupun tidak bermotor yang diselenggarakan oleh Polri/Polantas yang diikuti oleh masyarakat dengan penilaian tertentu, baik bidang keterampilan mengendarai maupun penguasaan lalu lintas dan peraturannya. sayembara mengenai pengetahuan lalu lintas (karya tulis, gambar, karikatur, atau foto) yang penilaiannya menurut kriteria tertentu dengan tujuan untuk meningkatkan disiplin dan kesadaran berlalu lintas.

9. ***Taman Lalu Lintas****:* suatu taman atau tempat yang dibuat sedemikian rupa sehingga menggambarkan suatu kota dalam bentuk mini yang dilengkapi sarana lalu lintas (rambu-rambu), dengan tujuan mendidik bagi para pengunjung khususnya anak-anak sekolah tentang tata cara berlalu lintas, sopan santun, dan kesadaran lalu lintas.

E. Tujuan, Sasaran, dan Manfaat Dikmas Lantas

1. Tujuan

Pendidikan masyarakat di bidang lalu lintas adalah untuk memperdalam dan memperluas pengertian pada masyarakat terhadap masalah-masalah lalu lintas yang dihadapi; dan menginsyafkan masyarakat untuk membantu rencana, kebijaksanaan, dan cara-cara yang ditempuh dalam penyelesaian masalah lalu lintas; sehingga tertanam kebiasaan yang baik di masyarakat pemakai jalan pada umumnya dan para pengemudi khususnya; untuk bergerak di jalan sendiri maupun orang lain, dengan tingkah laku mentaati perundang-undangan dan peraturan lalu lintas.

2. Sasaran

Dalam pelaksanaan pendidikan masyarakat bidang lalu lintas (Dikmas Lantas) dapat dibedakan dan dikelompokkan terhadap 2 (dua) kelompok masyarakat:

1) Masyarakat terorganisir:
   a) PKS,
   b) Supeltas,
   c) Prasbara Lantas,
   d) Kamra Lantas,
   e) Satpam, utamanya dipinggir jalan raya,
   f) Sekolah-sekolah dan Perguruan Tinggi,
   g) Instansi Dinas Pemerintahan maupun swasta.
2) Masyarakat tidak terorganisir:
   a) Pengemudi kendaraan, baik angkutan umum maupun angkutan pribadi atau perorangan.
   b) Pengguna jasa angkutan umum dan pribadi.
   c) Masyarakat pemakai jalan lainnya.

3. Manfaat

Manfaat dari pendidikan bidang lalu lintas dapat dicapai dengan tidak menghukum banyak orang yang tidak perlu dan lagi kurang bijaksana. Rencana pendidikan yang dijalankan dengan baik dan terus-menerus akan mencapai lebih banyak orang jika dibandingkan dengan tindakan atau penegakan hukum, karena pendidikan yang dihadapkan dengan terus menerus akan dirasakan oleh setiap anggota dalam masyarakat.

Polisi akan mendapat bantuan masyarakat dengan jalan pendidikan yang tidak banyak atau sama sekali tidak meminta biaya. Perlu diupayakan berbagai cara dan upaya untuk menarik dinas dan jawatan lainnya (instansi lintas sektoral terkait) atau perusahaan swasta, perkumpulan maupun organisasi dan sebagainya, untuk turut serta dan aktif memecahkan masalah lalu lintas bersama-sama.

F. Kegiatan Dikmas Lantas Untuk Masyarakat Terorganisir

1. Maksud dan tujuan

a. Meningkatkan keikutsertaan masyarakat dalam menciptakan kamtibcar lantas.

b. Mengendalikan potensi masyarakat secara positif dan konsisten dapat membantu tugas-tugas Polantas di lapangan dengan konsisten.

c. Memelihara kebersamaan antara Polri/Polantas dengan masyarakat dalam membina Kamtibcar lantas.

2. Kegiatan yang dilaksanakan

1) *Instansi/lintas sektoral terkait*

a) *Tahap perencanaan dan persiapan*

(1) Metoda yang digunakan adalah rapat koordinasi dan penyuluhan (bagi anggota/keluarganya).

(2) Tentukan materi yang dikoordinasikan yang meliputi masalah-masalah lalu lintas yang diketemukan atau penanggulangan yang tidak berhasil, dan lainnya.

(3) Tentukan peserta (lintas fungsi) dan instansi/linsek terkait.

(4) Tentukan waktu, tempat dan sarananya.

b) *Tahap pelaksanaan*

(1) Paparan terhadap masalah-masalah lalu lintas yang dihadapi untuk dapat di diskusikan bersama.

(2) Menentukan solusi upaya penanggulangan atas kesepakatan bersama.

(3) Menentukan rencana kegiatan bersama secara terkoordinatif.

(4) Menentukan dan melaksanakan pembagian tugas sesuai kewenangan masing-masing.

(5) Menentukan waktu pertemuan kembali atas hasil kegiatan yang telah dilaksanakan bersama.

c) *Tahap penilaian*

(1) Adakan analisa atas kegiatan yang telah dilaksanakan pada akhir kegiatan dan bagaimana tanggapan masing-masing pelaksana (intern dan ekstern).

(2) Lakukan penilaian sejauh mana kekurangan dan keberhasilannya.

(3) Tentukan kembali kegiatan selanjutnya.

2) *Terhadap Kamra, Satpam, Supeltas dan BKLL*

a) *Tahap perencanaan dan persiapan*

(1) Lakukan koordinasi.

(2) Tentukan materi pendidikan/pelatihan yang akan diberikan (teori/praktik).

(3) Tentukan, metodanya (ceramah, simulasi, dll).

(4) Tentukan jumlah peserta.

(5) Tentukan Instruktur/pelatihnya.

(6) Tentukan waktu dan tempat.

(7) Tentukan dukungan anggaran dan sarananya (melalui koordinasi).

b) *Tahap pelaksanaan*

(1) Materi yang diberikan

(a) Teori meliputi:

- Perundang-undangan lalu lintas.
- Pengetahuan rambu-rambu marka jalan dan lampu lalu lintas.
- Teori pengaturan lalu lintas (12 gerakan dan pengguna pluit).
- Teori dasar PBB (Peraturan Baris Berbaris).
- Dasar-dasar P3K.
- Cara bertindak di TKP (gatur dan Pam TKP).
- Kecelakaan lalu lintas.

(b) Praktik yang diberikan

- Penjagaan dan pengaturan lalu lintas.
- Pengawasan lalu lintas.
- TPTKP kecelakaan lalu lintas secara terbatas.

(2) Penugasan

(a) Penjagaan dan pengaturan lalu lintas.

(b) Penempatannya di daerah yang tidak terjangkau oleh Petugas/Polantas.

(c) Bila anggota Polri/Polantas memadai maka penugasannya selalu didampingi oleh anggota.

(d) Dapat melakukan penangkapan (dalam tertangkap tangan) dan menangani kecelakaan lalu lintas secara terbatas dan selanjutnya diserahkan pada Polri/Polantas yang berwenang.

(e) Menggunakan pakaian seragam yang telah ditentukan.

c) Tahap penilaian

(1) Adakan analisa terhadap hasil pendidikan dan pelatihan serta penugasannya.

(2) Adakan penilaian kekurangan dan kelebihan atau keberhasilannya, untuk bahan acuan kegiatan selanjutnya.

(3) Tentukan rencana kegiatan selanjutnya.

3) *Terhadap PKS (sesuai tingkatannya)*

a) *Tahap perencanaan dan persiapan*

(1) Koordinasikan dengan Depdiknas untuk menentukan materi pendidikan/latihannya (teori maupun praktik).

(2) Tentukan metoda (ceramah, simulasi, diskusi, tutorial dll).

(3) Tentukan jumlah pesertanya dan persyaratannya.

(4) Tentukan Instruktur/pelatihnya (Polri/Polantas dan instansi yang diperlukan).

(5) Tentukan waktu dan tempatnya.

(6) Tentukan dukungan anggarannya dan sarananya (melalui koordinasi).

b) *Tahap pelaksanaan*

(1) Memberikan materi

(a) Teori

- Perundang-undangan lalu lintas.
- Pengetahuan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan dan lampu lalu lintas.
- Teori dasar PBB.
- Teori dasar P & K.
- Teori pengaturan lalu lintas (12 gerakan dan pluit).
- Teori senam lalu lintas.

(b) Praktik

- Penjagaan dan pengaturan lalu lintas.
- Melaksanakan PBB.
- Menolong korban sementara.
- Senam lalu lintas.
- Menyeberangkan kelompok / barisan anak.

(2) Menanamkan kebiasaan agar anggota PKS menjadi teladan bagi rekan-rekannya dalam berlalu lintas:

(a) Memupuk disiplin, bertingkah laku yang baik selaku pemakai jalan.

(b) Memiliki rasa tanggung jawab bersama terhadap masalah lalu lintas.

(3) Penugasan

(a) Mengutamakan pengaturan lalu lintas di sekolah untuk menyeberangkan teman-temannya.

(b) Di tempat-tempat lain sesuai kebutuhan dan situasi kondisi.

(c) Mencegah kendaraan berhenti di depan pintu keluar/masuk sekolah.

(d) Wajib mengetahui alamat dan telepon penting.

(e) Pakaian seragam sesuai ketentuan.

c) *Tahap penilaian*

(1) Adakan analisa atas pelaksanaan pendidikan atau pelatihan.

(2) Lakukan penilaian atas kekurangan dan keberhasilan untuk bahan acuan kegiatan selanjutnya.

(3) Buat rencana periode pelatihan/penugasan selanjutnya.

4) *Terhadap Pramuka Saka Bhayangkara (Sesuai Tingkatannya)*

a) Tahap perencanaan dan persiapan

(1) Lakukan Koordinasi fungsi Bimmas Polri dan Instansi terkait (Kwarda/Kwarcab).

(2) Tentukan meteri (teori dan praktik)

(3) Tentukan metodenya (ceramah, simulasi, dll).

(4) Tentukan Instruktur/pelatih/pembinaannya.

(5) Tentukan waktu dan tempatnya.

(6) Tentukan dukungan anggarannya dan sarananya (peralatannya).

b) Tahap pelaksanaan

(1) Materi yang diberikan.

(a) Teori

- Perundang-undangan lalu lintas.
- Pengetahuan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan dan lampu lalu lintas.
- Teori dasar PBB.
- Teori dasar P & K.

- Cara bertindak di TKP (gatur dan pam TKP).
- Teori senam lalu lintas.
- Kecelakaan lalu lintas.

(b) Praktik

- Pengaturan lalu lintas.
- Melaksanakan PBB.
- Menolong korban kecelakaan lalin.
- Menangani kecelakaan lalin secara
- terbatas.
- Senam lalu lintas.

(2) Penugasan

(a) Penjagaan dan pengaturan lalu lintas sesuai kebutuhan dan situasi dan kondisi.

(b) TPTKP laka lantas terbatas.

c) Tahap penilaian

(1) Adakan analisa hasil pendidikan/latihan.

(2) Lakukan penilaian atas kekurangan dan keberhasilannya.

(3) Melakukan rengiat kembali untuk periode/waktu selanjutnya.

5) *Terhadap Sekolah Mengemudi*

Khusus untuk Sekolah Mengemudi, pembinaan sifatnya memberikan bantuan terhadap badan/yayasan sebagai pengelola untuk memberikan materi ajaran, tenaga instruktur/pelatih dan peralatan yang dibutuhkan (bila ada).

a) Tahap persiapan

(1) Melakukan Koordinasi dengan badan/yayasan pengelola Sekolah Mengemudi.

(2) Memberikan bantuan.

(a) Materi pelajaran.

- Perundang-undangan lalu lintas.
- Disiplin dan sopan santun berlalu lintas.

(b) Instruktur/pelatih.

(c) Peralatan (bila ada).

b) Tahap pelaksanaan

(1) Memberikan pelajaran sesuai waktu yang disediakan.

(2) Mengukur kemampuan para calon pengemudi yang telah menerima pelajaran (test/tanya jawab).

c) Tahap penilaian

(1) Adakan analisa terhadap hasil pendidikan atau latihan yang diberikan.

(2) Melakukan penilaian atas kemampuan yang telah diberikan pada calon pengemudi dengan melihat hasil ujian saat melakukan permohonan SIM.

(3) Melakukan perbaikan-perbaikan untuk memberi materi dan metoda yang lebih baik lagi pada periode/waktu selanjutnya.

G. Penyelenggaraan kegiatan Dikmas Lantas Terhadap Masyarakat Tidak Terorganisir

1. Penerangan Lalu Lintas

1) Maksud dan Tujuan penerangan lalu lintas

Penerangan lalu lintas bermaksud dan bertujuan menumbuhkan sikap dan mental mentaati peraturan perundang-undangan lalu lintas (*law abiding people*), berpartisipasi dalam bidang lalu lintas sehingga terwujud

masyarakat pemakai jalan yang sopan, disiplin dan sadar berlalu lintas.

2) Kegiatan yang dilaksanakan

a. *Tahap perencanaan dan persiapan*

(1) Koordinasi lintas fungsi dan instansi terkait tentukan materi dengan cara mengadakan penelitian terhadap masalah lalu lintas yang menonjol di daerah masing-masing.

- *Pelanggaran lalu lintas*: sering terjadi kebut-kebutan, kelebihan muatan, berhenti disembarang tempat, dan sebagainya.
- *Kecelakaan lalu lintas*: penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas; tempat yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas.
- Kemacetan lalu lintas: tempat-tempat yang sering terjadi kemacetan lalu lintas; dan penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas.

(2) Setelah mengadakan penelitian secara seksama kemudian menyusun materi penerangan lalu lintas berdasarkan azas prioritas.

(3) Materi diolah kemudian dijadikan bahan informasi yang akan dikomunikasikan kepada masyarakat.

(4) Tentukan media/saluran komunikasi mana yang akan digunakan.

(5) Tentukan petugas, waktu dan tempatnya.

(6) Tentukan sarana yang akan digunakan.

b. *Tahap pelaksanaan*

(1) Penerangan melalui radio.

Materi: *berupa pesan-pesan keamanan lalu lintas, bentuknya boleh sandiwara dan wawancara*.

Waktu: *pagi atau saat-saat orang pergi ke kantor/akan meninggalkan rumah dan disisipkan pada acara-acara hiburan*.

(2) Penerangan lalu lintas melalui sarana media massa/surat kabar.

Materi: *berupa berita, pesan-pesan keamanan lalu lintas (bagaimana cara berlalu lintas yang baik).*

Bentuk: *berita, artikel, karikatur, naskah, gambar kecelakaan lalu lintas, atau data lainnya.*

Waktu: *berkala/insidentil disesuaikan dengan situasi pada saat itu*.

(3) Melalui Televisi.

Materi: *prioritas pada masalah lalu lintas yang rawan atau menonjol, serta akibat-akibatnya, dan diikuti ajakan/himbauan*.

Bentuk: *berita peristiwa, wawancara, penjelasan, sandiwara, slide dan telop*.

Waktu: *berkala/insidentil.*

(4) Penerangan lalu lintas melalui film.

Materi*: prioritas pada bagaimana cara berlalu lintas dengan baik (benar dan sopan).*

Bentuk: *film dokumenter/yang serial*.

Waktu: *10 s/d 15 menit*.

(5) Penerangan lalu lintas melalui/ ceramah *face to face*, diskusi, anjangsana, ramah tamah dan penerangan keliling.

Materi*: prioritas pada pada masalah-masalah umum lalu lintas yang disesuaikan dengan audience yang dihadapi.*

Contoh: untuk SD/SLTP/SMU.

Fokus materi:

- Berlalu lintas yang aman
- Cara menyeberang
- Cara bersepeda
- Cara berjalan ditrotoar
- Cara naik/turun penumpang, dll

Untuk pengemudi ranmor umum, materi:

- Mengemudi yang aman
- Sopan santun dan disiplin berlalu lintas
- Keamanan penumpang, dll

Waktu: *berkala atau insidentil.*

(6) Penerangan melalui alat peraga (rambu-rambu) seperti penempatan rambu-rambu tertentu di ruang kelas *play group* atau tempat anak-anak bermain di TK dan SD.

(7) Melalui pemasangan poster, spanduk, brosur, pamflet, monumen dan billboard.

Materi: *pesan-pesan yang bersifat anjuran/petunjuk atau mengingatkan.*

Bentuk: *Menggunakan kalimat yang bersahaja (singkat, jelas dan padat).*

Waktu : *Insidentil (sekali-kali) atau sesuai situasi dan kondisi masing-masing wilayah*.

(8) Melalui pertunjukan kesenian tradisional.

Materi: *prioritas pada masalah sopan santun lalu lintas yang dikaitkan dengan adat istiadat setempat (azas persuasif) serta bahasa yang sederhana yang sesuai bahasa setempat*.

Bentuk: Sandiwara, reog, calung, dan sebagainya.

Cara penyajian: *Harus betul-betul cermat karena penerangan hanya efektif terhadap kelompok masyarakat tertentu saja pembinaan pemain harus betul-betul secara intensif karena atau yang menyampaikan bukan Polantas sendiri*.

(9) Penerangan lalu lintas mengenai persyaratan memperoleh santunan asuransi kecelakaan lalu lintas.

c. *Tahap penilaian*

(1) Mengadakan perbandingan tentang situasi lalu lintas sebelum dan sesudah dilakukan penerangan.

(2) Menganalisa tanggapan masyarakat sebagai umpan balik dan usaha penanggulangan masalah lalu lintas itu sendiri.

(3) Hasil perbandingan dan analisa tersebut dipakai untuk bahan meningkatkan usaha penerangan selanjutnya.

2. Pameran Lalu Lintas

1) Maksud dan Tujuan pameran lalu lintas.

Agar masyarakat lebih mengenal dan memahami masalah lalu lintas yang pada saatnya akan menimbulkan disiplin, berkesadaran lalu lintas dan akhirnya ikut berpartisipasi menciptakan Kamtibcar lantas.

2) Kegiatan yang dilaksanakan

a) *Tahap perencanaan dan persiapan*

(1). Koordinasi lintas fungsi dan instansi terkait.

(2). Tentukan materi yang meliputi :

(a) Tugas Polantas.

(b) Kegiatan yang dilakukan Polantas.

(c) Prosedur pengurusan SIM, STNK, BPKB.

(d) Peralatan khusus.

(e) Kendaraan-kendaraan rusak berat.

(f) Penjelasan dan gambar-gambar cara berlalu lintas yang baik.

(g) Data-data.

(h) Gambar-gambar.

(3). Tentukan tempat dan peralatannya.

(a) Di dalam ruangan.

- Macet lalu lintas yang memuat: jalan-jalan dan persimpangan; bangunan-bangunan penting; Tanda-tanda Lalu Lintas.
- Stop Map/Peta situasi lalu lintas yang memuat; tempat-tempat rawan kemacetan Lalu Lintas; jalan rusak.
- Data Statistik meliputi: jumlah kendaraan bermotor; jumlah kecelakaan lalu lintas; jumlah pelanggaran lalu lintas; panjang jalan; dan data lainnya.
- Foto-foto kecelakaan Lalu Lintas yang meliputi: aktivitas petugas Polantas; peristiwa kecelakaan lalu lintas yang menonjol.
- Brosur-brosur.

- Pamflet yang membuat anjuran/pesan untuk ketertiban dan disiplin Lalu Lintas.
- Rambu-rambu Lalu Lintas dalam ukuran Mini.
- Peralatan Klinik pengemudi meliputi: Alat test kecepatan dan ketepatan; Alat penguji antisipasi kecepatan; Alat penguji daya konsentrasi pengemudi.
- Pemakaian seragam dan perlengkapan Polantas.
- Kendaraan rusak berat akibat kecelakaan.
- Plat nomor kendaraan bermotor lengkap dengan penjelasannya.
- Lampu pengatur Lalu Lintas.

(b) Di luar ruangan.

- Spanduk.
- Pamflet.

(4) Tentukan sasaran pengunjung Pameran.

- Kelompok Pelajar.
- Kelompok Pramuka.
- Kelompok Pemuda dan Mahasiswa.
- Masyarakat Umum.

(5) Tentukan petugas (Pa/Ba) yang mampu menjelaskan.

b) *Tahap Pelaksanaan*

(1) Untuk dapat mencapai sasaran, pelaksanaan pameran agar bekerja sama dengan Instansi lain atau digabungkan dengan kegiatan pameran yang lain seperti.

- Pameran Pendidikan.

- Pameran Pembangunan.
- Pameran Kepolisian.

(2) Waktu pelaksanaan Pameran Lalu Lintas dikaitkan dengan peringatan hari-hari penting/bersejarah, Hari Pendidikan, Hut Bhayangkara, Hut Proklamasi, Hari Jadi Kota dan sebagainya.

(3) Tempat yang mudah diketahui dan mudah dicapai masyarakat.

(4) Lamanya pameran dilaksanakan minimal 3 hari.

(5) Sediakan buku pesan dan kesandari para pengunjung.

(6) Petugas yang mampu memberikan penjelasan seluruh materi yang dipamerkan.

(7) Untuk menarik perhatian masyarakat maka sediakanlah ruang penerangan/informasi tentang tata cara berlalu lintas yang baik dan benar.

(8) Sediakan buku pesan dan kesan dari pada pengunjung.

- Buat acara permainan yang berhadiah.
- Mengisi angket berhadiah.
- Membunyikan sirine.
- Menyalakan rotator.

c. *Tahap Penilaian*

(1) Menganalisa tanggapan masyarakat pengunjung (lihat kesan dan pesan).

(2) Nilai apa kekurangan dan kelebihannya atau keberhasilannya.

(3) Selalu bandingkan dengan kegiatan sebelumnya.

3. Perlombaan dan Sayembara

1) Maksud dan tujuan dilaksanakan tata cara perlombaan atau sayembara adalah sebagai sarana untuk menggalakkan perhatian masyarakat terhadap lalu lintas dengan tujuan meningkatkan disiplin dan kesadaran berlalu lintas.

2) Kegiatan yang dilaksanakan :

   a) *Tahap Perencanaan dan Persiapan*

      (1) Koordinasi lintas fungsi dan instansi terkait tentukan materi perlombaan yang meliputi :

         (a) Keterampilan mengemudi kendaraan bermotor dan tidak bermotor.
         (b) Pengetahuan peraturan/perundang-undangan berlalu lintas termasuk rambu nya.
         (c) Pengetahuan-pengetahuan lalu lintas setempat atau okal.
         (d) Pengetahuan kelalulintasan secara umum.

      (2) Tentukan materi sayembara yang meliputi :
         (a) Karya Tulis.
         (b) Foto.
         (c) Karikatur.

      (3) Tentukan peserta.
         (a) Wartawan.
         (b) Pelajar.
         (c) Pemuda/Mahasiswa.
         (d) Umum.

      (4) Tentukan team penilai yang terdiri dari :

         (a) Polri.
         (b) DLLAJ.
         (c) PWI.
         (d) Depdiknas.

(5) Tentukan persyaratan dan cara penilaiannya.

(6) Tentukan waktu, sarana dan tempatnya.

b) *Pelaksanaan*

(1) Perlombaan meliputi :

(a) Lomba Keterampilan mengemudi sepeda dalam bentuk.

- Bersepeda secara santai.
- Lomba sepeda mini/trail.
- Balap sepeda.

(b) Lomba sepeda motor dalam bentuk :

- Lomba sirkuit lapangan keras/hard track.
- Lomba sirkuit lapangan rumput/grass track.
- Motor Cross.
- Rally sepeda motor.
- Tour sepeda motor.

(c) Lomba kendaraan roda empat dalam bentuk:

- Lomba sirkuit lapangan keras.
- Lomba sirkuit lapangan rumput.
- Lomba go kart.
- Rally mobil.

(d) Lomba pengemudi teladan yang diikuti oleh pengemudi kendaraan umum yang dinilai :

- Kelengkapan Administrasi.
- Kesehatan.
- Keterampilan.
- Sopan santun.
- pengetahuan mengenai lalu lintas.

(e) Sayembara dalam bentuk karya tulis dengan materi meliputi:

- Menemukan masalah lalu lintas dan penyebarannya.
- Pembahasan masalah.
- Pengaruh positif tulisan terhadap masyarakat.
- Kritik yang wajar dan saran pemecahan masalah.
- Bagaimana atensi penulis terhadap masalah lalu lintas, apakah mereka itu hanya ingin menang saja dan sebagainya.

d) *Tahap penilaian*

(1) Lakukan analisa tanggapan masyarakat ataupun peserta atas pelaksanaan lomba atau sayembara tersebut.

(2) Adakan penilaian apa kekurangan dan kelebihan atau keberhasilannya.

(3) Adakan perbandingan dengan kegiatan sebelumnya, bila sebelumnya pernah diadakan.

4. Taman lalu lintas

1) Maksud dan Tujuan

a) Taman Lalu lintas sebagai wahana pendidikan lalu lintas kepada anak-anak; untuk menanamkan nilai-nilai kedisiplinan pengetahuan dan wawasan tentang kelalu lintasan secara dini; yang diharapkan mengakar menjadi suatu kepribadian dalam berperilaku di jalan raya di masa depan.

b) Taman Lalu lintas sebagai model pendidikan terapan kepada anak-anak; yang secara langsung dapat

diaplikasikan di tempat bermain; melalui penanaman nilai budaya disiplin dan tertib berlalu lintas.

c) Taman Lalu lintas adalah sarana bermain anak dengan memperhatikan aspek afeksi (perasaan dan emosi), psikomotorik (refleksi) terhadap pengetahuan lalu lintas, sehingga memiliki kemampuan kognitif (pemahaman atau keyakinan) yang mendasar dalam memahami atau menyakini aturan kelalulintasan.

2) Kegiatan yang dilaksanakan dalam pembuatan Taman Lalu Lintas.

a) *Tahap perencanaan dan persiapan*

(1) Koordinasikan lintas fungsi dan instansi/lintas terkait.

(2) Buat konsep gambar/market awal Taman Lalu Lintas sesuai dengan kondisi tempat dan kebutuhan sarananya serta sasaran pengunjungnya.

(3) Tentukan pengelola dan dukungan anggarannya.

(4) Tentukan materi atau isi yang perlu disajikan peta Taman Lalu Lintas.

(5) Tentukan jadwal waktu pengunjung untuk mengenal atau menguji pengetahuan tentang lalu lintas.

b) *Tahap Pelaksanaan*

Materi atau isi yang disajikan pada Taman Lalu Lintas:

(a) Rambu-rambu lalu lintas (ukuran disesuaikan).

(b) Marka jalan yang meliputi:

- Garis pemisah.
- Petunjukarah.
- Garis berhenti.

(c) Tempat penyeberangan.

(d) Lampu lalu lintas.

(e) Jembatan-jembatan.

(f) Persimpangan.

(g) Pintu kereta api.

(h) Bangunan miniatur seperti:

- Rumah Sakit
- Pompa bensin
- Pos Polisi
- Rumah makan
- Gedung-gedung Pemerintah.
- Halte, trotoar
- Bangunan lain yang dianggap penting

c) *Tahap Penilaian*

(1) Lakukan analisa tanggapan/kesan bagi pengunjung (siswa/masyarakat).

(2) Lakukan penilaian kekurangan dan kelebihannya baik terhadap isi maupun dampak hasil kunjungannya.

(3) Lakukan perbandingan dengan kegiatan sebelumnya.

(4) Pengelolaan Taman Lalu Lintas.

(a) Dilaksanakan kerja sama dengan Pemda, Dinas Pendidikan dan Polri/Polantas.

(b) Dapat digunakan sarana latihan PKS.

5. Contoh Pesan tentang Keamanan Lalu Lintas

a. Pejalan kaki

1) Berjalan diatas trotoar atau di bagian yang paling kiri dan jangan sekali-kali berjalan diatas jalur/badan jalan.

2) Bila berjalan di dalam barisan, maka berjalannya di bagian paling kiri dari jalur jalan kendaraan (sebelah kiri searah dengan kendaraan).

3) Apabila hendak menyeberang jalan lakukanlah hal-hal sebagai berikut :

a) Tengok kanan tengok kiri dan apabila aman baru menyeberang.

b) Apabila ada tempat penyeberangan baik berupa zebra cross atau jembatan penyeberangan, menyeberanglah ditempat tersebut.

c) Apabila penyeberangan tersebut diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, maka perhatikan hal-hal sebagai berikut:

(1). Merah larangan untuk menyeberang.

(2). Kuning siap-siap untuk tidak menyeberang.

(3). Hijau boleh menyeberang, tapi harus tetap waspada.

b. Penumpang

Apabila hendak naik kendaraan umum (bus, angkot, taksi, dan kendaraan lainnya) perhatikan hal-hal berikut:

1) Menunggulah di tempat-tempat pemberhentian yang telah ditentukan (halte).

2) Jangan menunggu atau menyetop kendaraan ditempat seperti tikungan, jembatan, perempatan atau di jalan yang diberi tanda larangan berhenti.

3) Jika akan naik/turun kendaraan, tunggulah kendaraan tersebut sampai benar-benar berhenti.

4) Jika naik/turun kendaraan atau memberhentikan kendaraan lakukanlah disebelah kiri jalan.

c. Pengemudi

1) ***Sebelum Berangkat***

a) Perhatikan kesehatan anda, apakah dalam kondisi baik untuk mengemudi kendaraan.

b) Lengkapi surat-surat kendaraan seperti : SIM, STNK, KTP, Buku Kir dan Surat Ijin Trayek (kendaraan umum).

c) Periksalah kendaraan yang anda pergunakan seperti:
   (1). Rem, apakah bekerja dengan baik atau tidak.
   (2). Lampu-lampu
   (3). Kaca spion
   (4). Ban, kurang angin atau tidak
   (5). Air radiator dan cek oli mesin serta air accu.

d) Tentukan tujuan atau arah bepergian.

e) Kenalilah peraturan-peraturan lalu lintas pada jalan yang akan dilalui.

2) ***Dalam Perjalanan***

a) Taati semua peraturan-peraturan/perundang-undangan lalu lintas yang berlaku.

b) Kurangi kecepatan bila menghadapi tikungan, perempatan, tempat-tempat penyeberangan, lintasan kereta api, tempat ramai, tempat keluar masuk kendaraan perkantoran, proyek, dan pemukiman.

c) Apabila akan didahului kendaraan lain, kurangi kecepatan untuk memberi kesempatan dan bila akan mendahului berikan tanda lampu sen/klakson/lampu dim pada malam hari dan perhatikan jarak dan pandangan bebas ke depan.

d) Sewaktu berpapasan dengan kendaraan lain terutama pada waktu malam hari agar mengurangi

kecepatan dan dilarang menyalakan lampu jauh agar tidak menyilaukan.

e) Memberhentikan kendaraan di depan garis stop dekat zebra cross untuk memberi kesempatan pada penyeberang.

f) Bila akan merubah arah, berhenti maupun jalan berikan tanda-tanda jelas dan jangan dilakukan dengan tiba-tiba.

g) Perhatikan gangguan-gangguan yang sewaktu-waktu bakal terjadi di jalan seperti :

(1). Anak-anak mengejar layang-layang di jalan raya.

(2). Anak-anak bermain bola.

(3). Anak-anak yang menyeberang secara tiba-tiba di belakang atau depan kendaraan berhenti/

(4). Dan lainnya.

h) Apabila hendak berbelok ke arah kanan, dahulukan kendaraan yang datang dari depan.

i) Agar selalu menjaga jarak dengan kendaraan yang di depannya dan usahakan menguasasi situasi.

3) ***Beberapa Larangan bagi Pengemudi*:**

a) Dilarang mengemudi kendaraan sambil merokok, makan dan minum, dan berbicara dengan penumpang.

b) Bila kesehatan terganggu, mengantuk, atau lelah jasmani dan rohani.

c) Setelah minum minuman keras yang mengandung alkohol (mabuk).

d) Mengemudi dengan semberono atau ugal-ugalan yang dapat membahayakan pemakai jalan lainnya.

e) Mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi (melebihi ketentuan maksimum).

f) Jika keadaan belum aman, jangan mendahului kendaraan lain.

d. Pengendara Sepeda

1) Harus menempatkan diri disebelah paling kiri dari kendaraan lainnya.

2) Tidak dibenarkan berjajar kesamping lebih dari dua sepeda.

3) Dilarang bergelantungan pada kendaraan bermotor yang sedang berjalan.

4) Dilarang membawa beban yang melampaui kemampuan atau membahayakan keselamatan pengendara sendiri maupun pemakai jalan lainnya.

5) Pada malam hari, berkendaraan harus menyalakan lampu.

6) Harus selalu mengecek kelengkapan dan keadaan sepeda.

e. Pengamanan Parkir

1) Parkirlah kendaraan anda ditempat parkir yang telah disediakan.

2) Hindarkan parkir di tempat-tempat berbahaya seperti dekat instalasi listrik, dekat bak sampah, di tikungan / perempatan / persimpangan / jembatan, atau tempat yang gelap atau suram, dan lainnya.

3) Bila kendaraan mogok karena ada kerusakan agar didorong pada tempat yang aman dan pasanglah segitiga pengaman.

f. Pada Peristiwa Kecelakaan Lalu Lintas

Apabila terlibat kecelakaan lalu lintas, maka sikap yang harus diambil adalah sebagai berikut:

1) Jangan panik dan emosi.
2) Bersikap tenang dan waspada.
3) Jangan menyalahkan orang lain.
4) Jangan melarikan diri. Jika ada korban segera menolong (membawa ke rumah sakit).
5) Melaporkan ke Pos Polisi terdekat atau segera menghubungi dengan alat komuniksi yang ada.

g. Pada Peristiwa Pelanggaran Lalu Lintas

Apabila tertangkap oleh petugas Polantas melakukan pelanggaran:

1) Berhentilah/pinggirkan kendaraan anda sesuai permintaan petugas.
2) Usaha agar tidak menganggu arus lalu lintas.
3) Bersikap sopan terhadap petugas.
4) Jawab seperlunya sesuai pertanyaan yang diajukan petugas.
5) Bilamana meragukan mintalah penjelasan pada petugas.
6) Jangan sekali-kali menyuap petugas, karena perbuatan ini melanggar hukum.

h. Pada Peristiwa Kemacetan Lalu Lintas

Apabila menemukan atau mengalami kemacetan lalu lintas:

1) Lakukan dengan penuh kesabaran dan tidak perlu membunyikan klakson, tetapi antrilah dengan baik.
2) Ikuti perintah/petunjuk dari petugas.
3) Jangan menyalip dari samping kiri/kanan, agar kemacetan tidak lebih parah.
4) Bila dalam situasi tersebut kendaraan anda mogok, usahakan untuk dipinggirkan, dan segera pasang segitiga pengaman.

6.3. JEMENOPSREK

A. Umum

Manajemen operasional rekayasa lalu lintas (Jemenopsrek) merupakan salah satu dari fungsi lalu lintas yang menyelenggarakan pengkajian dan analisis masalah nasional di bidang lalu lintas, mengoperasionalkan rekayasa lalu lintas, mengidentifikasi rekayasa dan menginventarisasi data, dalam rangka mewujudkan keamanan, keselamatan ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Peranan manajemen operasional rekayasa di bidang lalu lintas memberikan masukan dan solusi bagi masalah-masalah lalu lintas seperti masalah sarana angkutan, prasarana jalan dan manusia serta mengembangkan peraturan dan perundang-undangan, untuk menjaga keamanan dan keselamatan lalu lintas disesuaikan dengan dinamika yang terjadi di lapangan.

Pada tingkat kewilayahan tugas pengkajian masalah lalu lintas disatukan dengan pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas atau dikyasa.

Pelaksanaan kegiatan pengkajian masalah lalu lintas tidak terlepas dari kegiatan pencarian solusi dalam kamseltibcar lantas yang

perwujudannya meliputi aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan (Manajemen Lalu Lintas) dan rekayasa lalu lintas.

Selanjutnya dalam pengkajian masalah Angkutan Jalan tertuang dalam PP RI No. 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan dan PP RI No. 32 Tahun 2011 tentang manajemen dan rekayasa, analisis dampak serta manajemen kebutuhan lalu lintas.

1. Tugas dan Fungsi Subdit Jemenopsrek

Subdit Jemenopsrek bertugas memanajemen dan mengoperasionalkan hasil kajian dan rekomendasi terhadap berbagai masalah yang berkaitan dengan rekayasa lalu lintas.

Dalam melaksanakan tugas, Subdit Dikmas menyelenggarakan fungsi:

1) Penetapan kompetensi pejabat yang akan ditunjuk sebagai anggota tim uji kelaikan fungsi jalan;
2) Penetapan standar dan prosedur operasional rekayasa lalu lintas termasuk koordinasi dengan instansi terkait; dan
3) Penciptaan lingkungan ruang lalu lintas yang mendorong pengguna jalan berperilaku tertib berupa wilayah percontohan kawasan tertib lalu lintas (KTL) atau lainnya.

Dalam melaksanakan tugas, Subdit Jemenopsrek dibantu oleh:

1) **Siinvidrek**, yang bertugas melaksanakan inventarisasi dan identifikasi kegiatan rekayasa lalu lintas untuk menghasilkan pedoman dan acuan yang dapat digunakan dalam meningkatkan kualitas kinerja dan pengembangan tugas rekayasa lalu lintas;
2) **Sijianrek**, yang bertugas melakukan pengkajian atau survei maupun penelitian serta ilmu pengetahuan untuk menghasilkan pedoman dan acuan dalam rangka meningkatkan dan menumbuh kembangkan penyelenggaraan rekayasa lalu lintas dan produknya dapat dimanfaatkan sebagai bahan perbaikan atau peningkatan kualitas rekayasa dan penyajian kepada publik;

3) **Siopsnalrek**, yang bertugas mengembangkan dan mengoperasionalkan hasil kajian dan rekomendasi terhadap berbagai masalah yang berkaitan rekayasa lalu lintas; dan

4) **Urmin**.

2. Dasar Hukum

1) Undang-Undang No. 2 Tahun 2002 tentang Pokok-Pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia.

2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).

3) Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

4) PP RI No. 30 Tahun 2017 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol.

5) PP. No. 32 Th. 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.

6) PP No. 37 Th. 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

7) PP No. 74 Th. 2014 tentang Angkutan Jalan.

8) Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 34/2014 tentang Marka Jalan.

3. Ruang Lingkup

Ruang lingkup Bidang Pengkajian Masalah Lalu Lintas ini meliputi aspek jalan, manusia, kendaraan, lingkungan, kajian khusus data dan statistik yang berkaitan erat terhadap masalah kecelakaan lalu lintas, kelancaran arus lalu lintas, dan pelanggaran lalu lintas; yang menyebabkan terganggunya Kamseltibcar lantas.

B. Kajian Rekayasa Lalu Lintas

Rekayasa lalu lintas yang dilaksanakan oleh Polisi Lalu Lintas meliputi pengkajian yang dilaksanakan berdasarkan pedoman penentuan dan pengkajian Blackspot beserta lampirannya sesuai Keputusan Kakorlantas Polri No.: KEP/43/IX/2016 Tanggal 19 September 2016, pedoman penentuan dan pengkajian Troublespot beserta lampirannya sesuai Keputusan Kakorlantas Polri No.: KEP/44/IX/2016 Tanggal 19 September 2016.

1. **Definisi *Black Spot***

Black Spot atau lokasi rawan kecelakaan adalah lokasi-lokasi spesifik, seperti persimpangan, jembatan atau ruas jalan yang memiliki riwayat kejadian kecelakaan lalu lintas dengan nilai bobot tertentu dan dalam rentang waktu tertentu. Kondisi ini diperlihatkan dengan frekuensi, nilai dan atau tingkat keparahan kecelakaan yang terjadi.

Walaupun demikian, lokasi yang mempunyai riwayat kecelakaan yang banyak tidak selalu berarti bahwa lokasi tersebut berbahaya. Sebuah lokasi yang berbahaya adalah lokasi yang mempunyai probabilitas tinggi terjadinya kecelakaan dengan kata lain lokasi ini memberikan risiko besar kepada pengemudi.

Lokasi rawan kecelakaan dibagi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu:

- *Black Spot* atau lokasi rawan kecelakaan berbasis lokasi tunggal adalah lokasi rawan kecelakaan yang berada di lokasi-lokasi yang spesifik, seperti persimpangan, jembatan atau ruas jalan dengan panjang 0 - 500 meter.
- *Black Link* atau lokasi rawan kecelakaan berbasis ruas jalan adalah lokasi rawan kecelakaan yang berada di ruas jalan dengan panjang antara 1-20 kilometer.
- *Black Area* atau lokasi rawan kecelakaan berbasis wilayah adalah lokasi rawan kecelakaan yang berada di kawasan-kawasan atau daerah tertentu dengan karakteristik yang sama dan tidak hanya terdiri dari 1 (satu) ruas jalan yang sama, misalnya: wilayah

kecamatan, kota/kabupaten sehingga dapat dilakukan pengaturan dengan menerapkan strategi manajemen lalu lintas.

2. Proses Penanganan *Black Spot*

Dalam proses penanganan *black spot* sebagai usaha untuk meningkatkan keselamatan jalan ada beberapa proses yang perlu dilakukan seperti yang terlihat pada bagan di bawah ini:

- Mengidentifikasi lokasi *black spot* adalah cara untuk menetapkan titik lokasi pada suatu jaringan jalan yang berdasarkan laporan kecelakaan lalu lintas dan atau laporan masyarakat bahwa lokasi tersebut berbahaya dan sering terjadi kecelakaan lalu lintas.
- Memperkirakan faktor-faktor penyebab adalah proses untuk mempelajari masalah-masalah yang terjadi, faktor apa saja yang menyebabkan kecelakaan serta kekurangan-kekurangan pada masing-masing lokasi *black spot*.
- Mencari rekomendasi dan atau perbaikan-perbaikan sama seperti menganalisis dan merencanakan metode penanganan yang sesuai dengan masalah-masalah yang terjadi dan faktor-faktor penyebab serta kekurangan di masing-masing lokasi *black spot*.

Bagan 1 Proses Penanggulangan *Black Spot*

- Memperkirakan pengaruh dari perbaikan maksudnya adalah untuk memperkirakan pengaruh-pengaruh keselamatan karena tujuan awal dari perbaikan ini adalah untuk meningkatkan tingkat keselamatan jalan dan juga sekaligus untuk memperkirakan biaya yang akan digunakan untuk mengimplementasi perbaikan dan rekomendasi-rekomendasi tersebut.
- Mengimplementasikan rekomendasi maksudnya adalah menjalankan semua rekomendasi dan perbaikan-perbaikan yang telah direncanakan.
- Mengontrol dan mengevaluasi dimaksudkan untuk melihat hasil setelah perbaikan dan rekomendasi telah dijalankan.

3. Perhitungan Bobot Kecelakaan

Suatu ruas jalan dapat dikatakan sebagai *black spot* atau lokasi rawan kecelakaan apabila dalam rentang panjang jalan 0 - 500 meter memiliki nilai bobot kecelakaan $\geq$ 30 atau berada dalam 10 peringkat teratas dalam kurung waktu 2 (dua) tahun. Suatu persimpangan dapat dikatakan sebagai *black spot* apabila pada jarak 100 meter dari kaki simpang dan persimpangan memiliki nilai bobot kecelakaan $\geq$ 30 atau berada dalam 10 peringkat teratas dalam kurung waktu 2 (dua) tahun.

Pembobotan mempertimbangkan kondisi terparah korban pada setiap kecelakaan lalu lintas.sebagai berikut:

- Kecelakaan berat dengan tingkat keparahan korban sampai meninggal dunia, bernilai 10;
- Kecelakaan berat dengan tingkat keparahan korban mengalami luka berat, bernilai 5, dan;

- Kecelakaan sedang, benilai 1.

Tabel 1: Contoh Perhitungan Bobot Kecelakaan Lalu Lintas

No.	Lokasi A				
	Waktu Kejadian	MD	LB	LR	Bobot
1.	02/04/2010	1	4	8	10
2.	14/06/2010	2	0	0	10
3.	06/08/2010	0	4	5	5
4.	26/08/2010	0	1	3	5
5.	07/10/2010	2	5	3	10
6.	25/12/2010	0	0	3	1
				Total	41

Pembobotan dilakukan berdasarkan kondisi korban yang paling parah. Misalnya untuk kecelakaan nomor 2 terdapat 2 korban meninggal dunia (MD), 5 korban luka berat (LB), 3 korban luka ringan (LR), maka bobot kecelakaan tersebut adalah 10 karena melihat adanya korban yang meninggal dunia. Sementara untuk kecelakaan nomor 3 terdapat 4 korban luka berat dan 5 korban luka ringan maka bobot kecelakaan tersebut adalah 5 karena ada korban luka berat walaupun jumlah korban luka ringan lebih banyak dari korban luka berat.

Kemudian semua bobot dijumlahkan maka didapat total bobot dari semua kecelakaan. Jika nilai bobot tersebut lebih dari sama dengan ($\geq$) 30 atau berada dalam 10 peringkat teratas dalam kurung waktu 2 (dua) tahun maka lokasi tersebut bisa dikatakan sebagai *black spot*. Langkah-langkah ini diulang untuk lokasi-lokasi yang lain. Dalam menentukan lokasi *black spot,* sangat diperlukan akses dan pengoperasian IRSMS.

- IRSMS dapat membantu dalam penentuan lokasi *black spot*
- Dari IRSMS dapat diketahui kondisi-kondisi korban kecelakaan lalu lintas yang nantinya digunakan untuk menghitung bobot kecelakaan lalu lintas.

- Jika dalam kurung waktu 2 tahun pada suatu rentang panjang 500 meter di suatu ruas jalan terdapat total bobot kecelakaan ≥ 30 maka ruas jalan tersebut adalah lokasi *black spot* dan dibutuhkan penanganan untuk mengurangi potensi terjadinya kecelakaan.
- Jika dalam kurung waktu 2 tahun pada jarak 100 meter dari persimpangan terdapat total bobot kecelakaan ≥ 30 maka persimpangan tersebut adalah lokasi *black spot* dan dibutuhkan penanganan untuk mengurangi potensi terjadinya kecelakaan.

Rekomendasi internal adalah rekomendasi penanganan lokasi black spot berdasarkan Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentan Pengaturan Lalu Lintas dalam Keadaan Tertentu dan Penggunaan Jalan Selain untuk Kegiatan Lalu Lintas.

Dalam hal ini, keadaan tertentu yang dimaksudkan adalah keadaan dimana sistem lalu lintas tidak berfungsi untuk kelancaran lalu lintas yang dapat disebabkan karena:

- Perubahan lalu lintas secara tiba-tiba atau situasional;
- Tidak berfungsinya alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL);
- Adanya pengguna jalan yang diprioritaskan;
- Ada pekerjaan jalan;
- Adanya kecelakaan lalu lintas;
- Adanya aktivitas perayaan hari-hari nasional seperti peringatan hari ulang tahun kemerdekaan Republik Indonesia, hari ulang tahun suatu kota, dan hari-hari nasional lainnya;
- Adanya kegiatan olahraga, konfrensi berskala nasional maupun internasional;

- Terjadinya keadaan darurat seperti kurusuhan massa, demonstrasi, bencana alam, dan kebakaran; dan
- Adanya penggunaan jalan selain untuk kegiatan lalu lintas.

Akibat dari terjadinya kondisi-kondisi di atas, maka dapat dilakukan pengaturan lalu lintas untuk mengatasi keadaan tertentu tersebut, meliputi:

- Memberhentikan arus lalu lintas dan/atau pengguna jalan;
- Mengatur pengguna jalan untuk terus jalan;
- Mempercepat arus lalu lintas;
- Memperlambat arus lalu lintas;
- Mengalihkan arus lalu lintas; dan/atau
- Menutup dan membuka arus lalu lintas.

Tindakan petugas seperti yang disebutkan di atas, wajib diutamakan dibandingkan dengan pengaturan yang diberikan oleh alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL), rambu lalu lintas dan/atau marka jalan.

Dalam hal untuk mengurangi jumlah kecelakaan pada suatu lokasi black spot, maka petugas dapat melakukan pengaturan lalu lintas dengan menggunakan alat bantu pengaturan lalu lintas, yaitu berupa:

- Lampu trotoar berwarna biru yang berfungsi sebagai peringatan bagi pengguna jalan untuk memperlambat laju kendaraan
- Kerucut lalu lintas sebagai peringatan dan petunjuk bagi pengguna jalan yang bersifat multifungsi
- Rambu lalu lintas sementara yang berfungsi sebagai peringatan, petunjuk, larangan dan perintah bagi para pengguna jalan untuk diikuti dan dipenuhi

Permasalahan Fisik jalan sering menjadi faktor penyebab kecelakaan, misalnya jalan yang berlubang. Jalan ini sangat membahayakan pengemudi, khususnya pengemudi yang belum menguasai kondisi jalan. Beberapa kondisi yang perlu diperhatikan saat identifikasi permasalahan fisik jalan, yaitu:

- Jalan berlubang
- Jalan retak
- Jalan bergelombang
- Jalan tergenang
- Jalan mengalami penurunan lokal

Kondisi fisik jalan yang rusak sangat membahayakan pengemudi jalan karena dapat mengganggu pergerakan kendaraan yang melintasi ruas jalan tersebut.Misalnya di suatu ruas jalan dengan permukaan jalan yang baik terdapat beberapa bagian jalan yang bergelombang. Kondisi ini akan memaksa pengemudi untuk menurunkan kecepatan kendaraan, khususnya pengemudi yang belum menguasai kondisi jalan dengan baik, mereka akan menurunkan kecepatan secara tiba-tiba melihat jalan yang bergelombang tersebut.

Kondisi akan lebih parah lagi apabila tidak terdapat rambu peringatan jalan bergelombang. Maka dari itu setelah menetapkan lokasi *black spot* berdasarkan laporan kecelakaan dari IRSMS masih perlu dilakukan identifikasi permasalahan kondisi fisik jalan untuk mengetahui kondisi yang sebenarnya sekaligus untuk memverifikasi penyebab kecelakaan karena bisa saja ada faktor-faktor kecelakaan yang tidak tercatat dilaporan kecelakaan lalu lintas.

Permasalahan sosial bisa menjadi pemicu lokasi black spot. Beberapa kondisi lingkungan di sekitar jalan yang perlu diperhatikan, antara lain:

- Tata guna lahan di sekitar lokasi
- Kegiatan yang ada di sekitar lokasi

- Jenis kendaraan yang melintas

Korlantas (2011) membedakan 2 (dua) jenis cara mengidentifikasi *trouble spot* berdasarkan bentuk jalannya, yaitu: ruas dan simpang dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL). Penentuan *trouble spot* di ruas merujuk pada nilai rasio volume terhadap kapasitas (VCR); sedangkan di simpang dengan APILL merujuk pada tundaan kendaraan.

Ruas yang diidentifikasi sebagai lokasi *trouble spot* adalah ruas dengan VCR $\geq$ 0,85. Sedangkan simpang dengan APILL yang diidentifikasi sebagai lokasi *trouble spot* dimana ditemukan kendaraan pada simpang APILL terpaksa berhenti lebih dari 1 kali nyala hijau.

Definisi *trouble spot* mengalami penyempurnaan mengingat bahwa simpang tidak saja simpang dengan APILL. Korlantas akan merujuk pada Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan. Peraturan tersebut telah memiliki indikator Tingkat Pelayanan atau *Level of Service* (LOS) untuk mengukur kinerja jaringan jalan yang dibedakan menjadi 7 jenis, meliputi:

1. jalan tol;
2. jalan arteri primer;
3. jalan kolektor primer;
4. jalan lokal sekunder;
5. jalan arteri dan kolektor sekunder;
6. persimpangan dengan APILL; dan
7. persimpangan prioritas “STOP”.

4. Inventarisasi dan Pemetaan Lokasi Terduga *Trouble Spot*

a. Teknik Penetapan Lokasi Terduga *Trouble Spot* menggunakan *Google Maps*

Teknik penetapan lokasi terduga *Trouble Spot* dengan menggunakan Google Maps tidak dapat dilakukan di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia karena ketersediaan data lalu lintas *real time* dan google *street view* pada Google Maps hanya dapat digunakan pada daerah-daerah di Pulau Jawa dan Kota Denpasar, Bali.

Langkah identifikasi lokasi terduga *Trouble Spot* dengan menggunakan *Google Maps*, yaitu:

1. membuka *Google Maps* dengan membuka website https://www.google.co.id/maps/ ;
2. memilih Menu pada bagian kiri atas dari tampilan *Google Maps*;
3. memilih Menu Lalu Lintas/*Traffic*;
4. memasukan nama daerah atau jalan sesuai dengan wilayah yang akan ditinjau dan *zoom in* (perbesar tampilan) untuk melihat detail jalan yang mengalami kemacetan (atau ruas jalan yang ditandai dengan warna merah);
5. mengamati kondisi ruas jalan yang berwarna merah dengan menggunakan menu *street view* dengan cara memilih gambar orang di sebelah kanan bawah, kemudian *drag* (seret) ke lokasi yang diduga *Trouble Spot*; dan
6. mengidentifikasi penyebab kemacetan pada ruas atau simpang yang ditinjau.

b. Informasi Petugas Lapangan

Teknik penentuan lokasi yang diduga *Trouble Spot* berdasarkan informasi dari pertugas lapangan berarti penentuan lokasi yang didasarkan dari informasi di lapangan. Petugas lapangan dianggap telah memahami situasi lalu lintas sehingga dapat menemukan lokasi yang sering terjadi kemacetan pada saat menjalankan tugas.

- ***Teknik Menggambar Sketsa Jalan***

Beberapa alat yang perlu disiapkan, yaitu papan jalan, alat tulis, dan kertas.Sketsa jalan diperlukan untuk memperjelas lokasi kecelakaan lalu lintas sesuai dengan hasil kunjungan lapangan.

Berikut adalah tahap-tahap teknik menggambarkan sketsa jalan:

1. sketsa jalan dan fasilitas perlengkapannya berdasarkan arah mata angin Utara ke atas;
2. mengukur lebar jalan dan letak fasilitas perlengkapannya, kemudian mencatat dan menggambar sketsanya. Contoh: lebar jalan, lebar bahu jalan, lebar median, dan sebagainya;
3. gambarkan seluruh fasilitas jalan yang ada pada sketsa jalan. Ingat! Jika tidak ada marka di lokasi yang ditinjau, jangan gambarkan marka. Jika di lokasi tinjau, marka tergambar putus-putus, maka jangan digambarkan marka menerus pada sketsa;
4. mengukur dan menggambar juga jarak fasilitas ke badan jalan; dan
5. jangan lupa catat nama surveyor, waktu, cuaca dan tanggal peninjauan lapangan.

c. Survei Volume Lalu Lintas

Survei volume lalu lintas dilakukan pada jam sibuk dimana volume kendaraan termasuk tinggi berlalu lalang. Jam sibuk (*peak hour*) pada setiap ruas jalan berbeda. Namun, pada umumnya, survei volume lalu lintas di daerah perkotaan dilakukan pada jam sibuk di pagi hari dan jam sibuk si sore hari.

Survei volume lalu lintas dilakukan dengan melakukan pencacahan kendaraan yang dapat dilakukan dengan 2 (dua) cara, yaitu cara manual dan cara mekanis.

Survei pencacahan kendaraan dengan cara manual adalah survei pencacahan kendaraan di sisi jalan.

Survei pencacahan kendaran dengan cara mekanis adalah survei pencacahan kendaraan dengan merekam kondisi lalu lintas pada waktu yang ditentukan. Ada pun tahap perhitungan kendaraan dilakukan berdasarkan hasil rekaman tersebut di kantor.

1) Pengukuran Manual

Survei volume lalu lintas dengan cara manual dilakukan dengan menempatkan satu atau lebih petugas pencatat yang ditempatkan pada lokasi atau ruas jalan yang diduga sebagai lokasi *Trouble Spot* untuk memantau dan mencatat volume lalu lintas pada lokasi tersebut.

Peralatan survei yang diperlukan, antara lain:

- kamera;
- rompi keselamatan (*safety vest*)*;*
- alat penghitung (*counter*);
- alat tulis; dan
- formulir survei.

Kecepatan adalah tingkat pergerakan lalu lintas dalam kilometer per jam (km/jam) atau meter per detik (m/s). Kecepatan yang akan diukur adalah kecepatan sesaat dimana kecepatan sesaat adalah pengukuran sesaat dari waktu tempuh kendaraan pada ruas jalan kurang dari 100 meter.

Kecepatan dapat digunakan sebagai salah satu parameter kemacetan dengan cara membandingkan antara nilai kecepatan rencana dengan nilai kecepatan aktual. Oleh karena itu, pengukuran kecepatan aktual pada lokasi *Trouble Spot* merupakan salah satu cara mengetahui tingkat keparahan kemacetan pada lokasi tersebut.

Pengukuran manual membutuhkan peralatan survei yang diperlukan, antara lain:

- kamera;
- rompi keselamatan (*safety vest*);
- alat pengukur panjang dengan pita meter, *roll meter*, atau *laser distometer*;
- alat tulis;
- alat pengukur waktu (*stopwatch*); dan
- *Global Positioning System* (GPS).

2) Pengukuran Mekanis

Peralatan survei yang diperlukan, antara lain:

- kamera;
- rompi keselamatan (*safety vest*);
- *speed gun*; dan
- alat tulis.

Menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, pengertian kelengkapan jalan adalah bangunan atau alat yang dimaksudkan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pengguna jalan dalam berlalu lintas.

Beberapa perlengkapan jalan yang perlu disurvei terkait dengan lokasi *Trouble Spot* pada ruas jalan, yaitu:

- rambu lalu lintas;
- marka jalan;
- alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL); dan
- fasilitas pejalan kaki.

Tundaan adalah waktu tempuh tambahan yang diperlukan untuk melalui suatu hambatan di dalam perjalanan. Peralatan yang diperlukan untuk survei tundaan, antara lain:

- mobil survei;

- *stopwatch*; dan
- alat tulis dan kertas.

d. Pengolahan Data

Teknik Pengolahan Data di Ruas Jalan

Setelah melakukan survei di ruas jalan yang diduga sebagai lokasi *Trouble Spot,* maka dapat dilakukan pengolahan data, kemudian akan dianalisa dan ditentukan lokasi *Trouble Spot* beserta dengan usulan sehingga dapat diberikan rekomendasi yang sesuai.

- Rekomendasi internal adalah rekomendasi untuk penanganan lokasi *Trouble Spot* berdasarkan Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Pengaturan Lalu Lintas dalam Keadaan Tertentu dan Penggunaan Jalan Selain untuk Kegiatan Lalu Lintas.
- Rekomendasi eksternal adalah rekomendasi yang diberikan berdasarkan pada kondisi-kondisi umum penyebab kemacetan yang sering terjadi di Indonesia, dan penangannya berdasarkan peraturan-peraturan yang berlaku.

  Pada ruas jalan, terdapat 2 (dua) penyebab umum terjadinya kemacetan yaitu berupa hambatan samping, dan kerusakan jalan. Penanganan penyusunan rekomendasi Trouble Spot pada suatu ruas jalan adalah sebagai berikut:

- Penanganan *Trouble Spot* akibat Hambatan Samping. Pengertian hambatan samping adalah interaksi lalu lintas dengan kegiatan di samping jalan yang menyebabkan pengurangan terhadap kapasitas suatu ruas jalan sehingga dapat menyebabkan kemacetan.Menurut PP No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan, lebar badan jalan suatu ruas jalan seperti pada Tabel Error! No text of specified style in document.**.1**.

Tabel Error! No text of specified style in document.**.1 Lebar Badan Jalan berdasarkan Fungsi Jalan**

Fungsi Jalan	Lebar Badan Jalan (m)	Kecepatan Rencana Paling Rendah (km/jam)
Jalan Arteri Primer	11.0	60
Jalan Kolektor Primer	9.0	40
Jalan Lokal Primer	7.5	20
Jalan Lingkungan Primer	6.5	15
Jalan Arteri Sekunder	11.0	30
Jalan Kolektor Sekunder	9.0	20
Jalan Lokal Sekunder	7.5	10
Jalan Lingkungan Primer	6.5	10

Karena hambatan samping sering mengurangi lebar efektif jalan yang dapat digunakan, maka diperlukan sterilisasi lokasi *Trouble Spot* agar dapat mengatasi kemacetan tersebut.

C. Pengkajian Aspek Jalan: Guna Meningkatkan Kelancaran Lalu Lintas

1. *Highway Capacity Manual* (HMC): Sistem Jaringan Jalan

Sistem jaringan jalan (HCM) mempunyai sistem jaringan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya, dalam satu hubungan hirarki.

a. *Sistem jaringan Jalan yang terdiri dari*:

(1) *Sistem Jaringan Jalan Primer*

Sistem jaringan jalan primer (Pasal 7 PP RI No. 34 Tahun 2006) disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan sebagai berikut:

a) menghubungkan secaramenerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan; dan
b) menghubungkan antarpusat kegiatan nasional.

(2) *Sistem jaringan jalan sekunder*

Sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil.

a) *Jalan arteri*: jalan umum yang berfungsi melayani angkutan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi.

b) *Jalan kolektor*: jalan yang melayani angkutan pengumpulan/pembagian dengan ciri-ciri perjalanan sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.

c) *Jalan lokal*: jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

b. *Persyaratan Jalan Menurut Fungsinya*

(1) *Jalan arteri primer (pasal 13 PP RI No. 34 tahun 2006)*

a) Jalan arteri dalam skala wilayah tingkat nasional
b) Kecepatan rencana min 60 km/ jam.
c) Lebar badan jalan min 11 m.
d) Kapasitas lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
e) Lalu lintas jalan jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang-alik lalu lintas lokal dan kegiatan lokal.
f) Jalan masuk dibatasi secara efisien. Jalan persimpangan dengan pengaturan tertentu tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan.
g) Tidak terputus walaupun memasuki kota.
h) Persyaratan tehnis jalan ditetapkan oleh Menteri.

(2) *Jalan kolektor primer (pasal 14 PP RI No. 34 tahun 2006)*

a) jalan kolektor dalam skala wilayah kecepatan rencana min 40 km/jam.
b) Lebar badan jalan min 9 m.
c) Kapasitas lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
d) Jalan masuk dibatasi, direncanakan sehingga tidak mengurangi kecepatan rencana maupun kapasitas jalan.
e) Tidak terputus walaupun memasuki kota.

(3) *Jalan lokal primer*

(a) Jalan lokal dalam skala wilayah tingkat lokal kecepatan rencana min 20 km/jam.
(b) Lebar min 7,5 m.
(c) Tidak terputus walaupun melalui desa.

(4) *Jalan arteri sekunder*

(a) jalan arteri dalam skala perkotaan kecepatan rencana min 30 km/jam.
(b) Lebar badan jalan min 11 m.
(c) Kapasitas lebih besar dari volume rata-rata.

(d) Lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.

(e) Persimpangan dengan pengaturan tertentu tidak mengurangi kecepatan dan kapasitas jalan.

(5) *Jalan kolektor sekunder*

(a) jalan kolektor dalam skala sekunder kecepatan rencana min 20 km/jam.

(b) Lebar badan jalan min 9 m.

(6) *Jalan lokal sekunder*

(a) Kecepatan rencana min 10 km/jam.

(b) Lebar badan jalan min 7,5 m.

(c) Persyaratan tehnis diperuntukkan bagi kendaraan roda 3 atau lebih.

(d) Lebar badan jalan tidak diperuntukkan bagi kendaraan roda 3 atau lebih.

2. Klasifikasi dan Indikator Kemacetan

a. **Definisi macet** *adalah tidak seimbangnya atau lebih besarnya volume arus lalu lintas terhadap kapasitas jalan*.

b. **Kapasitas jalan**. *Kapasitas jalan adalah kemampuan maximum suatu jalan untuk menampung sejumlah kendaraan*.

c. **Kepadatan (densitas)** *adalah rata-rata jumlah kendaraan persatuan panjang jalan dalam waktu tertentu, misalnya 100 kendaraan / jam.*

d. **Volume/intensitas** *adalah jumlah kendaraan yang melalui suatu jalan dalam waktu tertentu.*

e. ***Tingkat Pelayanan Jalan***. *Dalam rekayasa lalu lintas istilah kemacetan dapat pula dikatakan dengan tingkat pelayanan jalan terhadap arus lalu lintas. Tingkat pelayanan merupakan ukuran*

yang kualitatif, yang menggambarkan kondisi operasional dalam arus lalu lintas dan persepsi dari pengemudi kendaraan.

Kondisi tersebut termasuk faktor-faktor seperti :

(1). Kecepatan.

(2). Waktu perjalanan.

(3). Gangguan bergerak/ kebebasan bergerak.

(4). Keamanan.

(5). Dan sebagainya.

f. Dalam urutan kondisional menurut tingkat pelayanan dapat digolongkan sebagai berikut:

(1). *Tingkat pelayanan A*: *kondisi arus bebas, pengemudi pada dasarnya tidak dipengaruhi oleh pengemudi lainnya*.

(2). *Tingkat pelayanan B*: *kondisi arus stabil, tetapi keberadaan pengemudi lain sudah terasa.*

(3). *Tingkat pelayanan C*: *kondisi arus masih stabil, tetapi pemakai jalan sangat dipengaruhi oleh pemakai jalan lainnya.*

(4). *Tingkat pelayanan D*: *kepadatan tinggi, tetapi kondisi arus stabil. Kecepatan dan kebebasan bergerak sudah sangat terganggu.*

(5). *Tingkat pelayanan E*: *kondisi mendekati tingkat kapasitas dimana kecepatan arus lalu lintas rendah dan arus biasanya tidak stabil atau tersendat.*

(6). *Tingkat pelayanan F*: *kondisi arus sangat dipaksakan dengan adanya antrian yang berhenti.*

3. Langkah-langkah Menanggulangi Kemacetan

a. Kepadatan penduduk dan Pergerakan

Pertumbuhan penduduk yang pesat dan aktifitas disegala bidang menimbulkan peningkatan jumlah pergerakan dari suatu tempat ke tempat lain. Hal itu mengakibatkan meningkatnya

permintaan kebutuhan sarana dan prasarana yang berwujud alat-alat transportasi.

Ditinjau dari aktifitas sehari-hari, kegiatan manusia dapat disebutkan sebagai berikut :

(1) Bekerja,
(2) Belajar/sekolah,
(3) Rekreasi,
(4) Berobat,
(5) dan lain-lain.

Dari kelompok tersebut, apabila dilaksanakan secara bersama-sama dalam waktu yang bersamaan akan mengakibatkan kepadatan atau kesibukan arus lalu lintas.

Arah dan tujuan pergerakan manusia dan kendaraan dibagi menjadi :

(1) *Perjalanan radial.* Perjalanan terbentuk sepanjang jalan radial dan memutar kearah kota.

(2) *Lintas melingkar.* Perjalanan antar kegiatan yang berlokasi di daerah kota dan pinggir kota.

(3) Perjalanan di dalam daerah pusat kota yang terbentuk oleh kegiatan didalam pusat kota.

(4) Perjalanan di daerah perumahan, yaitu perjalanan antara kegiatan dengan daerah perumahan yang dilayani.

(5) Perjalanan ke dan dari konsentrasi kegiatan yang tidak terlokasi di dalam daerah pusat kota, misalnya, ke Bandara udara.

b. Karakteristik Arus Kendaraan Bermotor dan Interaksi dengan Pengemudi

Kendaraan yang bergerak sendirian dapat melaju dengan cepat atau lambat sesuai dengan kehendak pengemudinya.

Sebagian besar pengemudi ingin mencapai tujuannya secepat mungkin sesuai dengan kemampuan pengemudi dan kapasitas kendaraannya dan sesuai dengan keadaan jalan yang akan ditempuhnya.

Bilamana dijalan tersebut terdapat beberapa kendaraan lain, maka kendaraan itu kadang-kadang akan menghambatnya dan memaksa untuk mengurangi kecepatannya sampai pada suatu waktu dia dapat melewati kendaraan itu.

Kadang-kadang pengemudi tersebut dapat saja menghalangi dan memperlambat jalannya kendaraan lain yang lebih cepat dari dia. Bila lebih banyak lagi kendaraan yang memakai jalan itu, maka hambatan-hambatan seperti itu akan terjadi lebih serius.

Pertimbangan utama dalam mengoperasikan setiap kendaraan adalah efisiensi dan keselamatan. Terdapat 3 elemen utama dalam mengoperasikan setiap sistem angkutan yang termasuk dalam lalu lintas jalan:

(1). Kendaraan dan muatannya. Kendaraan merupakan sarana pergerakan muatan yang dapat berupa kendaraan bermotor atau tidak seperti manusia, hewan dan barang.

(2). Prasarana adalah nama untuk lintasan dimana kendaraan bergerak diatasnya. Misalnya jalan dan seluruh fasilitas yang dibangun untuk melayani pergerakan, termasuk persimpangan, terminal dan gudang. Prasarana jalan merupakan bagian dari lingkungan yang lebih luas yang merupakan kelompok dimana kita tinggal.

(3). Manusia sebagai pemakai jalan, apakah itu para pengemudi maupun para pejalan kaki. Seluruh pemakai jalan perlu mengerti cara pengoperasian sistem jalan, karena mereka perlu untuk mengetahui bagaimana cara mengemudi atau bekerja secara efisien dan aman.

Dari ke 3 elemen utama tersebut kita dapat membagi masalah-masalah angkutan dan mempertimbangkan elemen-elemen itu:

(1). Pengaruh-pengaruh kendaraan khususnya gerak dari masing-masing kendaraan dan bagaimana mereka membentuk arus kendaraan, sifat-sifat arus lalu lintas yang berasal dari suatu interaksi yang kompleks dan rumit antara kendaraan dan pengemudinya.

(2). Pengaruh dan prasarana yang meliputi ukuran / dimensi, geometri dan kapasitas, jaringan jalan serta konstruksi fisiknya.

(3). Pengaruh dari tingkah laku manusia, baik karakteristik fisiknya maupun mentalnya.

Terdapat 3 karakteristik utama dari arus kendaraan adalah volume, kecepatan dan kepadatan :

(1). *Volume*; adalah jumlah kendaraan yang melalui satu titik yang tetap pada jalan dalam suatu waktu dihitung dalam jumlah kendaraan per hari atau kendaraan per jam. Volume dapat dihitung pada periode waktu yang lain, tetapi periode pencacahannya harus cukup panjang untuk menjamin variasi-variasi yang pendek tidak sampai mempengaruhi angka rata-rata.

(2). *Kecepatan*; adalah tingkat perubahan jarak dibagi dengan waktu. Kecepatan dapat dihitung sebagai kecepatan setempat atau sebagai angka rata-rata waktu atau jarak. Pada saat arus lalu lintas berjalan, karakteristik-karakteristik ini akan bervariasi terus menerus yang disebabkan karena acaknya jarak antara kendaraan, untuk merangkum dan menganalisis arus lalu lintas, maka volume rata-rata, kecepatan dan kepadatan harus dihitung dalam periode waktu.

(3). Kepadatan (densitas); adalah rata-rata jumlah kendaraan per satuan panjang jalan:

Kepadatan $K = \frac{n}{}$

n = jumlah kendaraan pada lintasan l

= panjang lintasan.

Pada saat arus lalu lintas berjalan, karakteristik-karakteristik ini akan bervariasi terus menerus yang disebabkan karena acaknya jarak antara satu kendaraan, untuk merangkum dan menganalisa arus lalu lintas, maka volume rata-rata, kecepatan dan kepadatan harus dihitung dalam satu periode waktu.

Antara Kendaraan (Headway)

Waktu antara kendaraan (*time headway*) adalah waktu yang diperlukan antara satu kendaraan dengan kendaraan berikutnya untuk melalui satu titik tertentu yang tetap.

(a) Waktu antara kendaraan rata-rata (*meantime headway*) = 1/volume.

(b) Jarak antara kendaraan (*distance headway*) adalah jarak antara bagian belakang satu kendaraan yang berada di depan dengan bagian depan kendaraan berikutnya.

(c) Jarak antara kendaraan rata-rata (*mean distance headway*) = 1/kecepatan.

"Antara Kendaraan" ditentukan ketika pengemudi memberhentikan/rem kendaraannya dan ketika dia dapat mempercepat kendaraannya. Besaran ini mempengaruhi bagaimana cara dari suatu persimpangan dioperasikan. Untuk *headway* dimana kendaraan yang berada di depannya mempengaruhi pengemudi disebut *interference headway* (gangguan antara kendaraan).

Dari berbagai penelitian di bidang lalu lintas yang sudah pernah dilakukan menunjukkan bahwa besarnya nilai ini berkisar antara 6-9 detik. Volume lalu lintas pada jalan bervariasi berdasarkan volume total dua arah, arah lalu lintas, volume jam

sibuk dan proporsi relatif dari kelas-kelas kendaraan yang berbeda. Khususnya kendaraan-kendaraan yang bergerak lambat dan kendaraan-kendaraan yang besar seperti truk dan bus akan merupakan suatu persoalan.

Sebagai contoh, Kendaraan yang bergerak lebih lambat akan menyebabkan terjadinya hambatan dan kemacetan karena kendaraan ini akan memperlambat kendaraan lainnya, terutama pada jalan tanjakan dan akan sulit untuk menyalipnya / mendahului karena ukurannya yang besar. Hal ini disebabkan kendaraan-kendaraan besar memerlukan:

(a) Jalan yang lebih lebar untuk berpapasan dari arah yang berlawanan.

(b) Radius lengkung yang lebih besar pada tikungan; dan

(c) Tinggi ruang bebas yang lebih besar.

c. Karakteristik Prasarana Jalan

Prasarana jalan meliputi luas jalan, persimpangan dan terminal serta jaringan jalan.

Karakteristik jalan dicakup potongan melintang, kapasitas, kecepatan rencana dan kelas jalan.

d. Persimpangan dan Tikungan

(1). Persimpangan adalah titik-titik pada jaringan jalan dimana jalan-jalan bertemu dan dimana lintasan-lintasan kendaraan berpotongan. Lalu lintas pada masing-masing kaki persimpangan menggunakan ruang jalan pada persimpangan secara bersama-sama dengan lalu lintasnya.

Oleh karena itu persimpangan adalah merupakan faktor yang sangat penting dalam menentukan kapasitas dari suatu jaringan jalan secara keseluruhan, demikian pula dalam

menentukan waktu perjalanan, khususnya didaerah perkotaan.

Persimpangan jalan juga merupakan tempat dimana sebagaian besar kecelakaan-kecelakaan sering terjadi. Para pejalan kaki juga menggunakan ruang jalan pada persimpangan, dan merupakan aspek yang penting dari sistem pengaturan dan pengendalian persimpangan jalan.

Hal-hal yang perlu diperhatikan pada persimpangan adalah:

(a) Volume dan kapasitas, dimana secara langsung mempengaruhi hambatan.
(b) Disain geometrik, dan kebebasan pandangan.
(c) Kecelakaan dan keselamatan pemakai jalan, kecepatan dan lampu jalan.
(d) Parkir, akses, dan bangunan yang sifatnya umum.
(e) Pejalan kaki.
(f) Jarak antar persimpangan.

(2). Jenis-jenis persimpangan serta keuntungan dan kerugiannya:

(a) Persimpangan lengkap, yaitu persimpangan dimana garis tengah (as jalan) dari masing-masing jalan yang bersimpangan membentuk sudut 90 derajat.

Persimpangan semacam ini tidak banyak menimbulkan permasalahan dibidang lalu lintas.

Kerugiannya adalah rata-rata kendaraan yang melewati berkecepatan tinggi.

(b) Persimpangan bentuk T, yaitu persimpangan dimana sudut antara garis tengah kedua jalan yang bertemu tidak lebih dari 10 derajat, dihitung dari titik temu.

Keuntungannya:

- Untuk kendaraan yang berbadan panjang (bus atau truck) dapat melihat dengan baik pada saat dipermukaan persimpangan.
- Semua kendaraan dapat berantisipasi secara baik dan rata-rata pengemudi akan mengurangi kecepatannya pada saat mendekati atau melewati persimpangan.

Kerugiannya:

- Tidak jelas siapa yang mendapatkan priorirtas pada persimpangan ini.
- Timbul keragu-raguan sesama antar pengemudi.

Kemungkinan pemecahannya:

- Pasang rambu-rambu berhenti.
- Pasang marka / garis berhenti.
- Pasang alat pengendali lalu lintas.

(c) Persimpangan bentuk Y, adalah persimpangan dimana sudut penyimpangannya adalah 15 derajat atau lebih, atau sudut antara garis tengah dari jalan yang bertemu adalah lebih kecil dari 75 derajat.

Keuntungannya: Tidak ada.

Kerugiannya:

- Pengemudi kendaraan berbadan panjang (bus atau truck) kurang bisa melihat kendaraan lain dengan baik yang datang dari sisi jalan yang lain.
- Problem komunikasi sesama pengemudi: Kendaraan yang datang dari jalan tangkai atau kaki “Y” rata-rata berkecepatan tinggi.

Kemungkinan pemecahan:

- Pemasangan rambu prioritas.
- Merubah menjadi persimpangan bentuk.

(d) Persimpangan segitiga adalah bentuk persimpangan dimana diantara titik temu dari jalan yang bersimpangan membentuk atau terdapat bidang segitiga.

Keuntungan: tidak ada.

Kerugian:

- Membingungkan pemakai jalan.
- Kecepatan kendaraan kurang dapat dibatasi.
- Terdapat tiga persimpangan Y, kemungkinan pemecahan merubah menjadi bentuk persimpangan T, merubah menjadi bundaran.

(e) Bundaran: adalah persimpangan dengan jalan memutar membentuk lingkaran atau bundaran.

Keuntungan:

- Kecepatan kendaraan dapat diperlambat.
- Dapat mengurangi kemacetan.
- Mengurangi kecelakaan lalu lintas.

Kerugian

- Kurang baik bagi pengemudi yang tidak disiplin.

Kemungkinan pemecahannya.

- Pemasangan rambu-rambu prioritas.
- Pemasangan traffic light bagi persimpangan yang padat arus lalu lintasnya.

(3). Tikungan merupakan bagian jalan yang penting dalam berlalu lintas, banyak terjadi kesulitan bahkan kecelakaan yang fatal sehingga menimbulkan korban jiwa dan harta benda.

Tikungan adalah bagian dari jalan yang dibangun dari sepotong jalan lurus, jalan lengkung, lingkaran dan berakhir pula pada sepotong jalan lurus.

Maka dari pengertian diatas dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa syarat-syarat tikungan yang baik adalah

(a) Jalan lurus / bagian lurus.
(b) Jalan lengkung / peralihan.
(c) Lingkaran.
(d) Jalan lengkung / peralihan.
(e) Jalan lurus / bagian lurus.

(4). Jenis tikungan

(a) Tikungan yang bebas pandang.
(b) Tikungan yang tidak bebas pandang.
Disebabkan antara lain terhalang oleh pepohonan yang rimbun, tebing gunung atau rumah, jalan yang mendaki.

(5). Perlu diperhatikan dalam suatu perencanaan tikungan ialah pertimbangan, persyaratan geometrik/kondisi daerah tersebut sehingga pemakai jalan dapat melewati dengan baik bagi kepentingan Kamseltibcar Lantas.

Ada tiga spesifik yang harus diketahui atau dapat dilihat dari tikungan.

(a) Tikungan dapat terlihat atau diketahui secara keseluruhan.
Untuk mengetahui berapa jarak atau garis pandang yang baik pada saat melewati tikungan yaitu 500 M kecepatan tinggi, 300 M kecepatan sedang, 190 M untuk kecepatan rendah.

(b) Dapat dilewati dengan mudah atau leluasa.
Dalam pembuatan suatu tikungan harus diperhatikan pelebaran pada lajur sebelah dalam sehingga tikungan tersebut dapat dikatakan dengan mudah atau leluasa dilewati kendaraan tanpa mengganggu arah kendaraan dari depan yang dapat berisiko kecelakaan lalu lintas.

(c) Tikungan harus mudah dipahami dan dimengerti.

(d) Waktu pandang yang baik saat mengetahui akan adanya suatu tikungan yakni antara 8 - 10 detik sehingga pengemudi terjamin keselamatan-nya.

(e) Tikungan tersebut harus benar bangunannya dan dilengkapi marka, rambu dan lain-lain.

(6). Bentuk tikungan

(a) Tikungan tajam, dan

(b) Tikungan tidak tajam.

e. Parkir

Faktor-faktor yang harus diperhatikan dalam menangani parkir:

- Penempatannya.
- Ukurannya.
- Bagaimana pelaksanaan.
- Keuntungan.
- Kerugian.

(1). Penempatannya

(a) Parkir pada teluk jalan

- Sejajar atau memanjang atau paralel.
- Menyudut 60 ^{o}, 45 ^{o}, 30 ^{o}
- Menyudut dengan extra lajur.
- Tegak lurus 90 ^{o}

(b) Parkir pada lajur jalan

- Sejajar.
- Memanjang.

(c) Parkir di tanggul tengah jalan.

- Satu lajur parkir tegak lurus, .
- Dua lajur parkir tegak lurus.
- Satu lajur parkir menyudut.

- Dua lajur parkir menyudut.

(d) Parkir diluar jalan.

- Parkir pada area khusus pelataran parkir.
- Parkir pada bangunan (garasi susun) bertingkat.

(e) Parkir di bawah tanah.

Faktor-faktor yang menjadi penghambat. Hal ini terutama disebabkan situasi area parkir yang sangat buruk sehingga masyarakat merasa terganggu, arus lalu lintas terganggu sehingga menimbulkan kemacetan. Faktor penyebab, misalnya:

- Jalan yang sempit dengan komposisi parkir yang tidak sesuai.
- Adanya zebra cross.
- Adanya halte.
- Naik turunnya barang didaerah tersebut.
- Dan lain-lain.

(2). Telaah Penempatan Parkir

Dalam menelaah penempatan parkir perlu diketahui berapa kebutuhan parkir yang dipergunakan dalam satu area dan penyebab kebutuhannya.

Kemudian perlu dilakukan penghitungan-penghitungan kendaraan yang diparkir dalam area tersebut. Penghitungan tersebut seyogyanya ditunjukkan dengan :

(a) Penghitungan-penghitungan waktu.

(b) Tabulasi dengan angka.

(c) Grafik-grafik dengan angka.

(d) Alternatif bentuk parkir yang efektif tidak mengganggu kamseltibcar lantas.

f. Fasilitas Perlengkapan Alat Pengendali Lalu Lintas.

Alat-alat pengendali lalu lintas dibutuhkan untuk mengendalikan para pemakai jalan, khususnya untuk pergerakan yang aman pada sistem jalan tersebut.

Alat tersebut merupakan obyek fisik yang menyampaikan informasi : perintah, kondisi, petunjuk pada pemakai jalan yang dapat mempengaruhinya terhadap pengguna jalan.

Jenis-jenis informasi adalah

(1). Yang bersifat peraturan/perintah yang harus dipatuhi :
   (a) Larangan atau pembatasan.
   (b) Perintah. termasuk perintah berhenti dan memberikan jalan pada persimpangan.

(2). Peringatan (terhadap bahaya).

(3). Informasi dan petunjuk berupa arah, identifikasi tempat, fasilitas-fasilitas.

Metode penyampaian informasi

Alat-alat pengendali lalu lintas dapat dibagi menjadi 3 (tiga) jenis fisik:

(1). Rambu jalan,
(2). Marka Jalan dan kanalisasi,
(3). Alat pemberi isyarat lalu lintas / TL.

Ketiganya diatur didalam Keputusan Menteri Perhubungan tentang Pedoman dan Tata Tertib Disiplin Lalu Lintas Tahun 1993 No. 60, 61 dan 62.

Membuat alat pengendali lalu lintas efektif

Jika para pengemudi tidak dapat melihat informasi yang diberikan maka alat tersebut tidaklah efektif. Agar alat tersebut efektif, maka alat pengendali tersebut harus :

(1). Memenuhi satu kebutuhan tertentu.
(2). Dapat terlihat dengan jelas.
(3). Memaksakan perhatian.

(4). Menyampaikan suatu maksud yang jelas dan sederhana.
(5). Perintahnya dihormati dan dipatuhi secara penuh oleh pemakai jalan
(6). Memberikan waktu yang cukup untuk menanggapinya.

Untuk menjamin keefektifannya maka ada 4 (empat) pertimbangan yang harus dilakukan :
(1). Desain.
(2). Lokasi penempatan.
(3). Perawatan yang rutin.
(4). Keseragaman penggunaan.

Yang dimaksud keseragaman adalah :
(a) Bentuk.
(b) Warna.
(c) Dimensi.
(d) Lambang-lambang.
(e) Jenis huruf.
(f) Metode penerangan dan pantulannya.
(g) Lokasi.
(h) Tiang dan pantulannya.

Di Indonesia standarisasi terhadap alat-alat pengendali lalu lintas adalah merupakan tanggung jawab dari Dirjen Perhubungan Darat. Konvensi Wina telah diambil sebagai standard di Indonesia. Standar yang terakhir digunakan adalah Keputusn Menteri Tahun 1993 tentang Pedoman dan Tata Tertib Disiplin Lalu Lintas No. 60, 61 dan 62.

Aspek dan tanggung jawab hukum

Alat-alat pengendali lalu lintas, khususnya perangkat-perangkat pengatur (dan tindakan-tindakan yang diperlukan untuk mengamatinya), harus ditetapkan oleh hukum. Jika tidak, maka rambu-rambu tersebut tidak dapat ditegakkan (pelanggarnya tidak dapat ditindak).

Setelah perangkat (alat) tersebut telah ditetapkan oleh Hukum, maka Pengelola Jalan raya, untuk ruas-ruas jalan tertentu kemudian harus bertanggung jawab untuk menjamin bahwa rambu-rambu lalu lintas dan marka-marka jalan tersebut dapat memenuhi standard yang tepat.

Pengelola jalan raya tersebut dapat berupa badan pemerintah setempat, daerah atau pusat (dimana untuk ini badan pemerintah setempatlah yang bertanggung jawab secara langsung).

Tanggung jawab untuk menetapkan hukum dan standar-standar yang sesuai adalah dibebankan kepada badan pemerintah pusat untuk angkutan jalan, yakni Direktorat LLAJR. Tanggung jawab untuk penegakan hukum di jalan raya berada pada polisi lalu lintas setempat.

g. Karakteristik Kendaraan

Saat ini rancangan kendaraan bermotor telah mempertimbangkan aspek keamanaan yang berhubungan dengan pemakai jalan dan angkutan barang. Pihak yang lain juga mempertimbangkan tentang gerak kendaraan itu sendiri dalam kaitannya dengan arus lalu lintas.

Kendaraan dan prasarana harus didisain untuk manusia. Kendaraan harus nyaman, aman, mudah untuk dikendalikan, dengan jarak pandang yang baik dan perlindungan bagi manusia dan muatannya pada saat terjadi kecelakaan.

Ada banyak macam kendaraan dengan perbedaan ukuran/dimensi, berat, kapasitas angkut tenaga penggerak, karakteristik perawatan. Karakteristik tersebut dapat diringkas dalam: dimensi dan berat serta penampilan.

Kita perlu untuk membedakan antara jenis-jenis kendaraan karena:

(1). Prasarana jalan harus cukup lebar dan cukup kuat.

(2). Kendaraan harus dibuat didalam batas-batas ukuran dan berat sama dengan prasarana yang telah didisain untuknya.

(3). Perbedaan penampilan dan kapasitas kendaraan terutama angkutan umum dan barang, harus diketahui.

Kendaraan pada dasarnya dibuat sebagai salah satu dari 3 tujuan dasar akan angkutan:

(1). Angkutan pribadi, untuk masing-masing individu manusia dan keluarga yang memiliki kendaraan dan digunakan sebagai sumber angkutan utama bagi keluarga tersebut. Termasuk didalam kategori kendaraan pribadi ini adalah kendaraan bukan milik pribadi, misalnya kendaraan perusahaan, kendaraan yang disediakan untuk pegawai pemerintah, dan bis-bis yang digunakan untuk mengangkut pegawai perusahaan ke dan dari tempat kerjanya.

(2). Angkutan umum, angkutan yang tersedia untuk umum / masyarakat yang membayar tarip untuk menggunakan kendaraan tersebut. Berbagai jenis kendaraan yang beraneka ragam telah digunakan, becak, ojek, taksi hingga bis mini, bis kota dan bis bertingkat, dimana kendaraan-kendaraan ini dibagi kedalam rute pelayanan yang tetap. Angkutan umum dapat berupa moda angkutan yang lain, terutama angkutan jalan, rel dan air pergerakan orang dalam merupakan persoalan khusus yang diakibatkan oleh cepatnya pertumbuhan kota.

(3). Angkutan barang untuk memuat segala jenis barang dari yang kecil dan bernilai hingga yang besar, dari makanan binatang hingga cairan dan meineral.

Tujuan angkutan tersebut mempengaruhi disain dari kendaraan, terutama dimensi/ukuran dan penampilan (performasi), karakteristik kecepatan dan kapasitas angkut, kenyamanan, kesesuaian, sifat dan nilai dari muatan,

perlindungan terhadap muatan, satuan ukuran, dan jarak perjalanan secara keseluruhan semuanya juga harus dipertimbangkan.

(1). Dimensi atau ukuran

Dimensi kendaraan mempengaruhi lebar lajur lalu lintas, lebar bahu jalan yang diperkeras, panjang dan lebar ruang parkir, jarak pandangan henti dan menyalib, dan kelengkungan horizontal serta vertikal dari jalan.

(2). Lebar

Suatu jalan terdiri atas 1 atau lebih lajur lalu lintas. Suatu lajur lalu lintas harus:

(a) Dapat memberikan ruang yang cukup antara kendaraan dengan sisi tepi dari lajur lalu lintas.

(b) Dapat memberikan ruang yang cukup antara 2 buah kendaraan yang bergerak pada arah yang berlawanan dalam lajur yang berbeda, sehingga pengemudi tidak merasa khawatir dengan dekatnya kendaraannya terhadap kendaraan yang lain. Makin tinggi kecepatan kendaraan menjadi terlalu dekat, maka para pengemudi akan memperlambat kendaraan, sehingga mengurangi kapasitas jalan.

(c) Cukup lebar, sehingga kendaraan-kendaraan dengan karakteristik dan kecepatan berbeda dapat saling menyalib tanpa perlu memperlambat kendaraan yang lain (dan mengurangi kapasitas jalan).

(3). Panjang dan overhang

Ada 2 macam ukuran panjang kendaraan: panjang keseluruhan; dan panjang alas roda (jarak roda). Perbedaannya adalah pada bagian yang menganjur (overhang) didiepan dan di belakang kendaraan. Panjang alas roda mempengaruhi besarnya radius membelok kendaraan,

kemampuan alih geraknya, dan besarnya bagian yang menganjur pada sisi kendaraan ketika kendaraan tersebut bergerak pada suatu belokan (*lampiran*).

Bagian menganjur bergantung (overhang) pada bagian depan dan belakang kendaraan mempengaruhi kemampuan alih gerak kendaraan, dan menentukan besarnya lintasan membelok kendaraan (swet path). (*lihat gambar 2*).

(4). Tinggi

Tinggi kendaraan mempengaruhi besarnya ruang bebas (clearence) dari seluruh penghalang yang berada diatas kendaraan, seperti jembatan, terowongan, kebel listrik, kabel telepon, lampu penerangan jalan.

(5). Sistem pengendali kemudi kendaraan (dan radius lingkaran membelok). Terdapat dua buah ukuran lingkaran membelok:

(a) Pada kecepatan rendah, alat pengendali kemudi kendaraan akan membatasi besarnya lingkaran membelok kendaraan.

(b) Pada kecepatan tinggi, besarnya tikungan dibatasi oleh kelengkungan dan gaya gesekan.

Lingkaran membelok bersama-sama dengan alas roda (jarak roda) dan bagian yang mengandut (*overhang*) pada ujung-ujung dan sisi-sisi kendaraan, menentukan besarnya lintas membelok kendaraan yang merupakan daerah yang dipengaruhi oleh panjang dan lebar kendaraan saat membelok.

(6). Berat

Berat kendaraan tidak hanya mempengaruhi disain perkerasan, tetapi juga konsumsi bahan bakar, dan karakterikstik percepatan serta pengeremannya. Beban sumbu roda menentukan besarnya kerusakan yang diakibatkan oleh suatu kendaraan terhadap permukaan jalan.

(7). Kapasitas daya angkut

Kapasitas daya angkut dari suatu kendaraan adalah berat maksimum yang didisain pada kontruksi kendaraan untuk mengangkut muatan, dikurangi berat kendaraan itu sendiri. Kapasitas daya angkut penting khususnya bagi kendaraan-kendaraan angkutan umum dan angkutan barang.

Bermuatan berlebihan menyebabnya terjadinya 2 jenis kerusakan yakni kerusakan pada kendaraan dan kerusakan pada jalan. Suatu faktor keamanan harus diikutsertakan didalam disain kontruksi kendaraan.

(8). Unjuk kerja

Ukuran-ukuran utama terhadap unjuk kerja dari suatu kendaraan adalah:

(a) Rem, dibatasi oleh besarnya koefisien gesekan antara ban dengan permukaan jalan, dimana hal ini dapat bervariasi sesuai dengan kondisi permukaan jalan.

(b) Percepatan, percepatan kendaraan diatur oleh hukum Newton. Mesin memberikan suatu gaya percepatan pada roda-roda kendaraan dimana hal ini ditahan oleh tahanan udara, gesekan mesin inertia, memontum dan tahanan pada tanjakan. Besarnya percepatan ini dikaitkan terhadap besarnya masa.

(c) Kecepatan maksimum, kecepatan maksimum terjadi pada saat besarnya kombinasi dari gaya-gaya penahan adalah sama dengan besarnya tenaga pendorong (gaya gerak laju kendaraan), sehingga tidak ada gaya percepatan yang tersisa.

(9). Biaya operasi kendaraan.

Karakteristik utama kendaraan lainnya adalah biaya operasi kendaraan. Sebagai gambaran komponen-komponen utamanya adalah:

(a) Konsumsi bahan bakar.

(b) Penggunaan ban.

(c) Biaya perawatan.

(d) Depresiasi.

Kecepatan kendaraan, dan jumlah perubahan kecepatan dapat menyebabkan meningkat sebagian besar katagori biaya diatas. Hal ini ditentukan oleh karakteristik jalan 'berbukit-bukit' dan 'berkelok-kelok', dan standard disain geometrik serta kondisi arus lalu lintas, khususnya kemacetan lalu lintas.

Karakteristik disain kendaraan lainnya yang mempengaruhi efisiensi dan keamanan pengoperasian sistem jalan dan perlu diketahui seorang Polisi lalu lintas adalah pandangan, penerangan dan keselamatan.

h. Karakteristik Tingkah Laku Pemakai Jalan

(1). Karakteristik mental :

(a) Motivasi.

(b) Intelegensia/kecerdasan.

(c) Belajar.

(d) Emosi.

(2). Karakteristik fisik:

(a) Penglihatan.

- Ketajaman penglihatan
- Kemampuan menanggapi obyek
- Bidang penglihatan.
- Penglihatan menyorot.
- Pengenalan terhadap warna.

(b) Pendengaran.

(c) Perasaan terhadap kestabilan.

(d) Waktu reaksi.

Para pengemudi bereaksi karena adanya rangsangan. Kecepatan reaksi dipengaruhi oleh karakteristik fisik dan mental, dan prosesnya diringkas, sebagai berikut:

- Persepsi
- Identifikasi
- Evaluasi
- Volition (perintah dari otak).

(3). Faktor-faktor modifikasi

Terdapat beragam faktor yang dapat memperbaiki atau memodifikasi tingkah laku pengemudi, terutama hal-hal yang mempengaruhi kecepatan reaksi, dan juga proses-proses yang mempengaruhi mental. Faktor-faktor tersebut, antara lain:

a. Umur. Makin menuanya seseorang, maka lebih lambat reaksinya dan penglihatannya akan berkurang.

(b) Kelelahan. Pengemudi yang lelah akan bereaksi lebih lambat.

(c) Alkohol. Alkohol mempunyai pengaruh terhadap anestetik/bius (mati rasa).

(d) Penyakit dan cacat tubuh. Hal itu dapat membatasi kemampuan mental atau fisik pengemudi. Tetapi pengemudi biasanya mampu mengatasi.

(e) Cuaca, ketinggian daerah dan ventilasi. Cuaca yang buruk dan ketinggian daerah dapat meningkatkan ketegangan dan kelelahan dalam mengemudi.

(f) Latihan pendidikan dan penindakan. Hal ini dapat dilaksanakan dengan cara:

- Melatih pengemudi sebelum mendapat SIM.
- Pengujian SIM yang ketat dan teliti.

- Pendidikan mengenai keselamatan jalan pada masyarakat.
- Penindakan terhadap pelanggar lalu lintas.

(g) Orang-orang yang cenderung mendapat kecelakaan suatu penelitian telah menunjukkan bahwa pengemudi yang cenderung mendapat kecelakaan biasanya merupakan orang-orang yang tidak dapat menyesuaikan diri terhadap kehidupan sosial, agresif dan menentang terhadap peraturan.

(h) Pejalan kaki. Mereka juga menggunakan juga sistem jalan yang ada.

(i) Fisik dan mental pejalan kaki tentu saja sama dengan karakteristik pengemudi.

- Mereka kurang latihan mengenai peraturan-peraturan tentang jalan.
- Mereka mungkin cacat phisik, buta atau pincang.
- Mereka mungkin tidak dapat membaca, dan juga tidak mengerti rambu-rambu petunjuk.

(j) Fasilitas pejalan kaki termasuk diantaranya :

- Trotoar, tempat penyeberangan, jembatan, rambu-rambu lalin pejalan kaki, daerah aman dan pulau jalan, jalan bawah tanah bagi pejalan kaki, lampu.

- Kepcepatan berjalan biasanya 1 s/d 1,5 m/detik.
- Waktu reaksi lebih sedikit dari pada pengemudi, yang rata-rata 4 s/d 5 detik, karena tingkat latihan dari pejalan kaki dalam menggunakan sistem jalan tidak setinggi pengemudi.

(k) Kapasitas jalan.

(l) Kontruksi jalan.

(m) Marka jalan.

(n) Rambu-rambu.

(o) Alat pemberi isyarat lalu lintas.

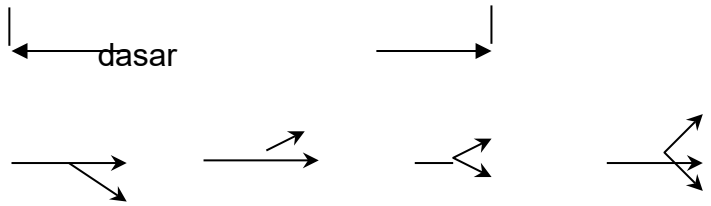
(p) Perlengkapan/Kelengkapan.

D. Pengkajian Mencegah dan Menurunkan Angka Kecelakaan Lalu Lintas

- *Definisi kecelakaan*: kejadian yang tidak disengaja atau disangka-sangka dengan akibat kematian, luka-luka dan kerugian materi.
- *Definisi kecelakaan lalu lintas*: kejadian tidak disengaja atau disangka yang mengakibatkan kematian luka-luka atau kerugian materi dan salah satu pemakai jalan harus melakukan/ada pergerakan lalu lintas.

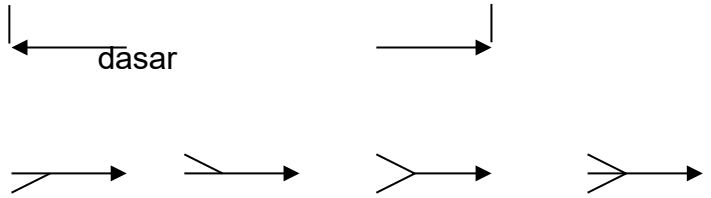
1. Gerakan kendaraan bermotor dan kaitannya dengan kecelakaan lalu lintas

a) Berpencar atau memisah (*divering*)



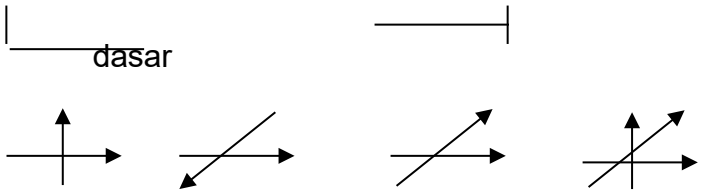
kanan kiri cabang dua cabang > 2

b) Bergabung atau menyatu (*merging*).



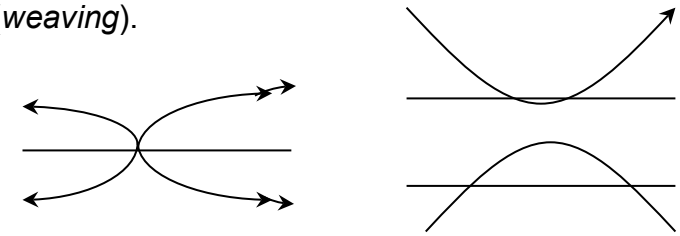
kanan kiri cabang dua cabang > 2

c) Berpotongan (*crossing*).



Langsung Berlawanan Tidak langsung cabang > 2

d) Bersilangan (*weaving*).



Cabang > 2 Dasar

Gambar 1: Jenis-Jenis Alih Gerak Kendaraan

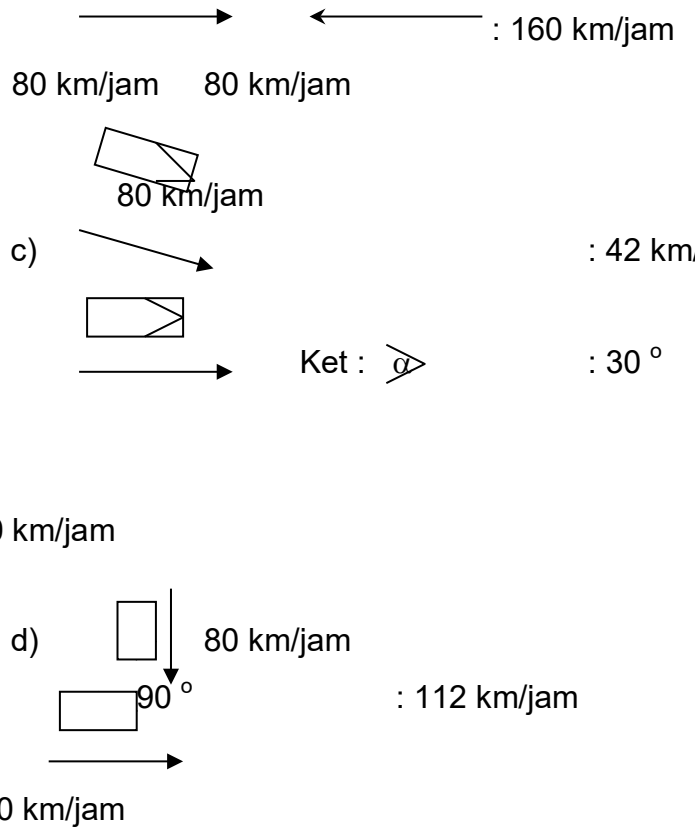
2. Kecepatan Relatif Kendaraan / Relatif Speed.

Dari kecepatan relatif kendaraan dan arah pergerakannya dapat diperkirakan besar kecil akibat dari kecelakaan lalu lintas tersebut.

a) : 0

80 km/jam 80 km/jam

b)



Catatan: *Hasil-hasil tersebut di atas telah dilakukan penghitungan dengan menggunakan rumus ilmiah*.

Kesimpulan:

- Semakin besar sudut, besar pula akibat kecelakaan lalu lintas.
- Semakin tinggi kecepatan kendaraan di persimpangan semakin besar pula akibat kecelakaan lalu lintas.

Prinsip Rekayasa lalu lintas:

- Mengurangi besar sudut dari persimpangan jalan.
- Mengurangi jumlah titik konflik di persimpangan.
- Mengurangi kecepatan kendaraan bermotor di titik konflik.

Dalam rangka mencegah dan menurunkan angka kecelakaan lalu lintas erat kaitannya dengan pengkajian aspek jalan tentang peningkatan kelancaran arus lalu lintas misalnya:

a) Prinsip-prinsip persimpangan yang aman

b) Prinsip-prinsip tikungan yang aman.

c) Perlengkapan jalan :

(1). Marka.
(2). Rambu.
(3). Alat pemberi isyarat lalu lintas / traffic
(4). light.
(5). Dan lainnya.

Dan hal ini memiliki kaitan dengan fungsi penegakan hukum lalu lintas yang membahas penyidikan kecelakaan lalu lintas.

E. Pengkajian Pengaturan Angkutan Umum (Bus dan Truk)

Pelayanan angkutan umum menggunakan sarana penunjang secara lebih efisien dibandingkan dengan kendaraan pribadi terutama pada waktu sibuk. Terdapat ukuran yang dapat diambil agar pelayanan tersebut lebih baik.

1) Perbaikan pelayanan frekuensi, kecepatan, kenyamanan.
Contoh : pelayanan sekolah.

2) Perbaikan sarana penunjang jalan:

a) Lokasi dan disain tempat pemberhentian dan terminal yang baik terutama adanya moda transportasi yang berbeda seperti jalan rel, atau transportasi perkotaan dan antar kota.

b) Memberikan prioritas yang lebih pada angkutan umum.
Contoh: Jalur bus, prioritas bus, lampu lalu lintas tempat berhenti taksi.

3) Prioritas Bus
Tujuan adalah untuk mengurangi waktu perjalanan biasanya ditujukan untuk bus-bus di kota besar karena membawa penumpang lebih banyak.

a) Jalur Khusus Bus

Angkutan umum dapat menggunakan jalur tersendiri sehingga akan mempunyai kecepatan yang lebih tinggi karena kemacetan sudah dipindahkan ke jalur lain.

b) Disain dan Operasi

Lebar jalur yang direkomendasikan adalah lebih dari 3 s/d 3,65 m. Biasanya berhenti 50 m sebelum persimpangan.

c) Kontrol

Jalur khusus bus memerlukan control dan penegakan hukum yang cukup kuat agar tercipta operasi yang efisien seperti :

(1). Control tempat pemberhentian bus.
(2). Control angkutan pribadi dan barang.
(3). Penegakan hukum oleh Polisi lalu lintas.
(4). Tempat pemberhentian bus. Berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan penumpang saat berhenti.

4) Angkutan Barang

Masalah lalu lintas tertentu timbul karena adanya kendaraan barang pada daerah pusat kota (pertokoan), daerah pemukiman, daerah industri sehingga dapat menimbulkan arus lalu lintas yang ”berhenti” yang terkait dengan:

a) Kendaraan yang berhenti akan menyebabkan gangguan arus lalu lintas.
b) Parkir pada jalur pejalan kaki menyebabkan keruskan pada jalur tersebut dan gangguan pada pejalan kaki.
c) Problema lingkungan karena suara, getaran, asap, gangguan pemandangan terutama kendaraan besar.
d) Kondisi jalan yang rusak akibat beban yang terlalu tinggi.

Ukuran manajemen lalu lintas yang utama dalam menentukan masalah ini adalah

a) Waktu parkir dan lokasi pemberhentian.
b) Fasilitas akses yang cukup (jalan akses, persimpangan dengan geometri yang sesuai, belok, dan jalur bongkar muat).

c) Rute truk terutama yang melalui daerah perkotaan dan daerah yang terisolasi dari truk dengan ukuran dan beban tertentu.
d) Proteksi daerah sekitarnya dari efek kerusakan oleh kendaraan berat.

F. Pengkajian Aspek Manusia

1. Gangguan Lalu Lintas

kecelakaan lalu lintas banyak disebabkan oleh kecepatan. Hal ini sangat dimengerti bahwa peraturan sudah dibuat untuk merendahkan atau menurunkan jumlah pengemudi dengan kecepatan tinggi.

Kecepatan juga bukan merupakan suatu kesalahan. Namun, bagaimana daya antisipasi, daya reaksi, daya konsentrasi dan sikap perilaku (*atitude*) manusia sebagai pengemudi. Perubahan lingkungan juga dapat menyebabkan pengemudi menjadi bingung, misalnya, kadang-kadang cuaca berkabut atau jalan licin.

Jika kendaran tidak dipasang lampu serta komponen lainnya dengan baik, atau salah satu atau lebih dari pada ban kendaraan yang rusak (tipis kempes dan lainnya), juga menimbulkan risiko kencelakaan yang cukup tinggi.

Jika pengemudi mabuk atau minum minuman keras berkadar alkohol, kesempatan terjadinya kecelakaan sangat tinggi. Diharapkan pengemudi tidak akan bertemu dengan situasi jalan yang mana dia tidak mengerti. Seperti rambu “orang sedang bekerja “ yang mana tandanya salah yang mungkin tidak ada lagi.

Unsur manusia akan selalu penyebab utama daripada kecelakaan. Kenyataannya manusia adalah penyebab dari pada kecelakaan yang ditunjukkan kepada tiga elemen dasar daripada kecelakaan, yaitu:

- Manusia: 75 s/d 90 persen.
- Kendaraan: 3 s/d 10 persen.
- Lingkungan: 30 persen.

Sebagai contoh kecelakaan yang disebabkan karena kesalahan manusia seperti:

1) Salah memperkirakan terhadap benda/obyek yang bergerak dengan kecepatan tertentu (daya antisipasasi), merespon terhadap aksi yang dihadapi (Daya reaksi), penglihatan terhadap suatu obyek yang bergerak atau sebaliknya (daya konsentrasi) dan kemampuan untuk memberikan aksi-aksi yang tepat melalui panca indra sesuai dengan tantangan yang dihadapinya (sikap perilaku/*atitude*).
2) Salah pengertian terhadap alat-alat pengendali lalu lintas.
3) Tidak dapat melihat atau mematuhi sistem pengendali lalu lintas.

Terdapat beragam pengaruh terhadap pemakai jalan, seperti:

1) Tataguna lahan, dan aktivitas-aktivitas (misalnya perumahan, perkatoran, pertokoan dll).
2) Cuaca, yang mempengaruhi kondisi jalan jarak pandangan dan unjuk kerja / penampilan kendaraan.
3) Desain kendaraan.
4) Desain prasarana.
5) Kondisi arus lalu lintas.

Keadaan ini akan menajdi baik apabila pengemudi (manusia) tidak mengemudi kendaraan dengan kecepatan tinggi apabila ban (kendaraan) buruk dan jalan (lingkungan) licin, banyak tikungan / berkelok-kelok, tidak rata/bergelombang serta kondisi arus lalu lintas tidak memungkinkan (macet).

2. Manusia sebagai Pemakai Jalan

Tingkah laku masyarakat berlalu lintas adalah tergantung pada banyak faktor yang berbeda.

- Apakah pengemudi itu mampu atau tidak?
- pakah ia memiliki banyak pengalaman atau tidak dalam mengemudi?

- Bagaimana daya antisipasinya, daya reaksinya, daya konsentrasinya dan sikap perilakunya?
- Bagaiaman keadaannya kesehatannya? Dan apakah ia suka minum-minuman beralkohol? .

Ini adalah beberapa poin penting yang mempengaruhi seluruh pengguna jalan, dan sebagai bahan informasi dalam hal keamanan pengguna jalan.

G. Pengkajian Aspek Lingkungan

1. Lingkungan sebagai sumber informasi

Manusia, kendaraan dan sistem lingkungan, lingkungan adalah info yang berharga yang dapat digunakan bagi pengguna jalan. Observasi (penglihatan, sentuhan, pendengaran) memungkinkan sesorang untuk menunjukkan kemampuan mengemudinya kedalam keinginan kebiasaan pribadinya.

Tujuan observasi ini adalah untuk mendapatkan terus menerus dan mengalir sebanyak-banyaknya informasi tentang jalan dan lingkungan, ini adalah sebagai dasar bagi keadaan yang diinginkan.

Dalam menentukan batas kecepatan yang tepat pada jalan, yang diperhatikan tidak hanya antisipasinya tetapi juga masalah berhenti, menyalip dan pandangan, harus mendapatkan perhatian. Area ini yang mana beradaptasi dengan keadaan jalan sehingga dapat diingat atau (mungkin) dibutuhkan para pemakai jalan, seperti pada jalan persimpangan, pada bagian jalan yang pembentukkannya menyempit, pandangan yang terhalang. Ini dapat menuntun kepada situasi abnormal dan situasi tidak aman dan oleh karena itu hal ini tidak diinginkan bagi tingkah laku berlalu lintas.

2. Penglihatan

Pengguna jalan akan terus menerus mengantisipasi daripada bidang jalan di depannya, ketika pengaruh lalu lintas dari belakang terjadi atau akan terjadi. "*Gambar*" jalan akan terus menerus saling

mengikuti, hal ini akan menambah wawasan kita tentang jalan, dan pada belokannya, sehingga memberikan informasi kepada pengguna jalan tentang arah yang harus diikuti beserta dengan kecepatan yang harus digunakan.

Semua ini ditunjang oleh lajur, marka jalan, rambu, dan yang anehnya lagi bisa pula digunakan elemen-elemen lainnya seperti tumbuh-tumbuhan. Kadang-kadang digunakan seperti lampu jalan, perendam suara, pagar pengaman, yang dapat memberikan fungsi pendukung.

Perhatian harus diberikan sehingga elemen-elemen ini tidak memberikan kesalahan atau kekeliruan informasi, yang mungkin kekurangan informasinya terhadap situasi ataupun kondisi cuaca yang kurang baik dan atau pada kegelapan.

3. Sentuhan

Pengerasan (halus, licin, tidak rata) pada jalan akan mempengaruhi pada pergerakan kendaraan, tenaga mesin diperlukan dari pengguna jalan saat melewati jalan tersebut dengan kendaraannya.

Hal ini sudah memberikan informasi tentang kondisi jalan dan keadaan jalan yang diperkeras, setelah itu tidak hanya keadaan jalan, tetapi juga mengenai menentukan kecepatannya.

Cekungan atau lengkungan pada jalan juga dapat mempengaruhi kecepatan daripada kendaraan bermotor dan perkembangan lalu lintas.

4. Pendengaran

Suara, pendengaran secara langsung atau tidak langsung oleh pengguna jalan dengan kendaraan bermotor dapat memberikan informasi tentang kendaraan, lalu lintas lain, keadaan permukaan jalan dan fungsi daripada kecepatan yang diinginkan.Kecelakaan

sangat tinggi dengan alasan kesalahan adalah manusia sebagai penyebabnya.

Manusia dapat menjadi sebagian daripada akibat kerusakan kendaraan bermotor, satu bagian dari penyebab lainnya. Kadang-kadang kabut atau jalan licin, berkelok-kelok adalah beberapa penyebabnya. Juga rambu-rambu lalu lintas yang baru saja terpasang atau terlihat, atau sama sekali tidak ada rambu, yang dapat menjadi penyebab kecelakaan.

5. Kebisingan

Dari keseluruhan ini gangguan lalu lintas, yang relatif mudah diantisipasi dan dikurangi adalah faktor kebisingan. Untuk mendapatkan pemukiman yang relatif nyaman dan aman dari bising akibat lalu lintas kendaraan bermotor perlu adanya perencanaan pembuatan bangunan peredam bising pada daerah perumahan ditepi jalan.

Peredam kebisingan perlu direncanakan lebih serius dikarenakan apabila melihat situasi dan kondisi pemukiman, jalan dan penambahan kendaraan bermotor yang pesat dan hampir tidak terkendali dikarenakan tidak adanya peremajaan kendaraan bermotor, maka bisa dikatakan tingkat kebisingan kendaraan bermotor perlu mendapatkan perhatian khusus.

1) Pengertian:
   a) Bangunan Peredam Bising (BPB) adalah bangunan berupa dinding (tembok) dengan bentuk dan bahan tertentu yang diperuntukkan sebagai alat untuk mengurangi dan meredam tingkat kebisingan karena bising lalu lintas.
   b) Bising adalah bunyi yang kehadirannya mengganggu pendengaran.
   c) Tingkat kebisingan adalah ukuran derajat tinggi rendahnya kebisingan yang dinyatakan dalam satuan desibel.

d) Leq (*equivalen energy level*) tingkat kebisingan rata-rata *equivalen energy* selama waktu pengukuran.

2) Ketentuan kebisingan

a) Kebisingan yang dimaksud adalah kebisingan yang diakibatkan lalu lintas kendaraan bermotor.

b) Kebisingan yang didasarkan kepada hasil pengukuran kebisingan akibat lalu lintas kendaraan di jalan sesuai dengan persyaratan Teknik Pengukuran Bising (TPB).

c) Kebisingan yang dikategorikan dalam Kriteria Daerah Bising (KDB) atas dasar pendekatan penggunaan lahan sisi jalan untuk daerah pemukiman atau perumahan.

d) Kebisingan yang mengacu kepada Kriteria Bising (KB) sesuai Organisasi Standar Internasional (International Standard Organization/ISO) yang menggunakan nilai bising equivalent energy (Leq) dan nilai ambang bising menurut SK Menteri Lingkungan Hidup Nomor : 48/Men LH /11/1996 Lampiran: 1.

3) Kriteria Daerah Bising (KDB).

KDB adalah suatu jalur daerah yang dengan jarak (lebar) tertentu terletak di kedua sisi dan sejajar memanjang dengan jalur jalan, yang didasarkan kepada tingkat kebisingan tertentu (Leq), lamanya waktu paparan (jam/hari).

Penentuan lahan sisi jalan bagi pemukiman atau perumahan (sebagai tempat tinggal) yaitu sebagi berikut :

a) Daerah Aman Bising (DAB)

1) Daerah dengan lebar 21 s/d 30 meter dari tepi perkerasan jalan.
2) Tingkat kebisingannya kurang dari 65 dBA (Leq).
3) Lama waktu paparan (60 s/d 65 dBA) maksimal 12 jam perhari.

b) Daerah Moderat Bising (DMB).

1) Daerah dengan lebar 11 s/d 19 meter dari tepi perkerasan jalan.
2) Tingkat kebisingan antara 65 s/d 75 dBA (Leq).
3) Lama waktu paparan (65 s/d 75 dBA) maksimal 10 jam perhari.

c) Daerah Risiko Bising (DRB).
1) Daerah dengan lebar 0 s/d 10 meter dari tepi perkerasan jalan.
2) Tingkat kebisingannya lebh dari 75 dBA (Leq).
3) Lama waktu paparan (75 s/d 90 dBA) maksimal 10 jam perhari.

Tabel: 1

KDB dan lama waktu paparan perhari

No	Kriteria Daerah Bising	Leq : Dba	Lama Waktu Paparan Per Hari	Lama Waktu Paparan Malam Hari
1	DAB	60 - 65 dBA	< 12 jam /hari	< 3 jam/hari
2.	DMB	65 - 75 dBA	< 10 jam /hari	< 4 jam/hari
3.	DRB	75 - 90 dBA	< 10 jam/hari	< 4 jam/hari

Catatan: *KDB hanya ditetapkan untuk kategori fungsi jalan alteri atau sekunder (perkotaan) . Untuk jalan Tol (bebas hambatan) maka ukuran daerah (lebar) untuk tiap DAB, DMB dan DRB ditambah 10 meter.*

d) Kriteria Bising (KB).
1) Tingkat kebisingan : 67 dBA (Leq).
2) Lama waktu paparan yaitu yang terjadi selama beberapa jam berturut-turut dalam 1 hari baik pada waktu siang atau malam hari.

3) Siang hari didefinisikan sebagai waktu antara pukul 06.00 s/d 18.00.
4) Malam hari didefinisikan sebagai waktu antara pukul 18.00 s/d 06.00.

Tabel: 2

Kriteria Bising menurut SK Menteri Lingkungan Hidup Nomor : 48/Men LH/11/1996. Lampiran 1

NO	PERUNTUKAN KAWASAN	TINGKAT KEBISINGAN Dba
1	2	3
1.	Pemukiman	55
2.	Perdagangan dan jasa	70
3.	Perkantoran	65
4.	Ruang terbuka dan hijau	50
5.	Industri	70
6.	Pemerintahan dan fasilitas umum	60
7.	Rekreasi	70
8.	Bandar Udara, Stasiun kereta, Pelabuhan	70
9.	Cagar budaya	60
10.	Rumah sakit dan sejenisnya	55
11.	Sekolah dan sejenisnya	55
12.	Tempat ibadah dan sejenisnya	55

H. Pengkajian Khusus

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ mengatakan bahwa penyelenggaraan jalan harus diwujudkan sesuai azas dan tujuan sebagaimana tercantum dalam pasal 2 dan 3 dalam undang-undang tersebut.

Untuk penyelenggaraan dilakukan sistem pembinaan sebagaimana termuat dalam pasal 4, 5 dan 6. Sistem pembinaan tersebut dapat dilaksanakan apabila disusun jaringan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dijelaskan dalam pasal 14

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdiri atas:

a. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional;
b. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi; dan
c. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota.

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional memuat:

a. Prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup nasional;
b. Arah dan kebijakan peranan lalu lintas dan angkutan jalan nasional dalam keseluruhan moda transportasi;
c. Rencana lokasi dan kebutuhan simpul nasional; dan
d. Rencana kebutuhan ruang lalu lintas nasional.

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi memuat:

a. Prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup provinsi;
b. Arah dan kebijakan peranan lalu lintas dan angkutan jalan provinsi dalam keseluruhan moda transportasi;
c. Rencana lokasi dan kebutuhan simpul provinsi; dan
d. Rencana kebutuhan ruang lalu lintas provinsi.

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota memuat:

a. Prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup kabupaten/kota;
b. Arah dan kebijakan peranan lalu lintas dan angkutan jalan kabupaten/kota dalam keseluruhan moda transportasi;
c. Rencana lokasi dan kebutuhan simpul kabupaten/kota; dan
d. Rencana kebutuhan ruang lalu lintas kabupaten/kota

Simpul transportasi adalah prasarana transportasi berupa terminal transportasi jalan, terminal sungai dan danau, stasiun kereta api, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan laut dan bandar udara. Dalam hal ini, simpul transportasi harus memperhatikan keterkaitan antara simpul moda jalan sebagaimana dijelaskan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 dengan moda lainnya; yang digariskan dalam Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, serta Undang-Undang No. 25 Tahun 1992 tentang perhubungan udara.

Ruang lalu lintas adakah berupa jalan, jembatan, atau lintas penyeberangan. Konsiderasi terhadap ruang kegiatan, simpul untuk dihubungkan dengan ruang lalu lintas dilakukan jaringan transportasi jalan untuk menjadikan suatu sistem yang terpadu sehingga lalu lintas angkutan jalan dan penyeberangan bisa dipadukan dengan moda kereta api, udara, angkutan sungai, laut, untuk mencapai pelayanan transportasi yang efisien, terpadu, merata dan terjangkau.

Kemudian di dalam Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang jalan, diatur pembinaan jalan yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 dimana disebutkan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan dikuasi oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.

Pembinaan jalan serta penentuan peranan jalan yang digaris kan Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 harus mengacu kepada rencana umum jaringan transportasi jalan yang keluarannya dapat ditindaklanjuti dengan langkah-langkah manajemen dan rekayasa lalu lintas.

a. Pengelompokan jalan menurut peranan, status dan kelas jalan.

   1) Peranan Jalan

      a) Arteri primer.
      b) Kolektor pimer
      c) Lokal primer
      d) arteri sekunder
      e) Kolektor sekunder

f) Lokal sekunder

2) Status Jalan
   a) Jalan nasional.
   b) Jalan propinsi.
   c) Jalan kabupaten
   d) Jalan kotamadya
   e) Jalan desa.

3) Kelas Jalan
   a) Jalan Kelas I
   b) Jalan Kelas II
   c) Jalan Kelas III A
   d) Jalan Kelas III B
   e) Jalan Kelas III C

b. Lembaga pengemban manajemen dan rekayasa lalu lintas sesuai dengan kewenangan pembinaan.

1) Tingkat Pusat
   a) Badan perencanaan pembangunan nasional (Bapenas).
   b) Departemen Dalam Negeri.
   c) Departemen Perhubungan.
   d) Departemen Pekerjaan Umum (Ditjen Bina Marga)
   e) Mabes Polri (Korps Lalu Lintas)

2) Tingkat Propinsi
   a) Badan perencanaan pembangunan daerah (Bappeda)
   b) Dinas lalu lintas angkutan jalan. (DLLAJ)
   c) Kantor Wilayah Perhubungan.
   d) Dinas Pekerjaan Umum.
   e) Kepolisian Daerah (Polda).

3) Tingkat Kabupaten/Kota
   a) Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ) Kab / Kota atau Cabang Dinas DLLAJ Propinsi.
   b) Badan perencanaan pembangunan daerah

c) Dinas PU Propinsi.
d) Dinas PU Bina Marga atau Cabang PU Dinas Bina Marga kabupaten/Kota.
e) Bagian Hukum, Bagian Perekonomian, Bagian Organisasi, Bagian Pemerintahan (Sekretariat wilayah daerah)
f) Kepolisian Resort (satuan lalu lintas).

I. Pengkajian Aspek Data dan Statistik (Dastik)

Pengkajian ini hanya mungkin dilaksanakan bila telah tersedia data-data dan informasi tentang sebab-sebab kecelakaan dan lokasi kecelakaan yang bersumber dari pendataan dan analisa data dengan sistem 3-L .

a. Maksud:

Maksud daripada penerapan sistem 3-L adalah untuk dapat menganalisa akar permasalahan yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, maka diperlukan pencatatan atau pendataan dan analysis yang komprehensif untuk mendapatkan suatu pengeluaran yang tepat tentang suatu lokasi rawan kecelakaan lalu lintas yang disertai dengan rincian anatomi faktor-faktor penyebabnya.

b. Tujuan:

1) Adanya suatu keseragaman dalam pengertian dan penyajian data kecelakaan lalu lintas, juga untuk dapat mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan secara kuantitatif dan benar.
2) Sebagai masukan bagi Polri (Polantas) dan Instansi terkait untuk dapat mencarikan jalan pemecahan guna mengatasi masalah kecelakaan lalu lintas.
3) Melaksanakan tugas dari Kapolri untuk menurunkan angka korban meninggal duniai akibat kecelakaan lalu lintas di bawah 10.000 jiwa pertahun.

c. Analisis Data dengan Sistem 3-L Dilaksanakan dengan:

Pengkajian kecelakaan lalu lintas dilaksanakan pada lokasi rawan kecelakaan lalu lintas melalui pendekatan dan kegiatan sebagai berikut:

1) *Pendekatan yang digunakan adalah pengurangan kecelakaan (Accident Reduction) meliputi*:

   a) Penerapan rekayasa dan tata laksana lalu lintas dalam menangani lokasi rawan kecelakaan yang sudah diketahui berdasarkan informasi dari data yang ada.

   b) Gambaran informasi dari data yang ada meliputi :

      (1). Korban kecelakaan dalam periode 2 s/d 5 tahun terakhir.

      (2) Kondisi jalan dan lingkungan jalan yang memberi kontribusi terjadinya kecelakaan lalu lintas seperti :

         - Desain jalan.
         - Tata letak.
         - Kondisi dan kekasatan permukaan jalan.
         - Pengendalian lalu lintas.

      (3) Kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas.

2) *Garis besar kegiatan pengkajian lokasi rawan kecelakaan lalu lintas meliputi*:

   a) Penentuan suatu lokasi khusus rawan kecelakaan (*Black Spot*).

   b) Penanganan umum, yang telah dilakukan atas suatu jalan jenis penyebab kecelakaan.

   c) Penanganan *Route*, untuk beberapa penyebab kecelakaan lalu lintas yang umum pada suatu *route* (ruas Jalan).

   d) Penanganan obyek/lokasi rawan kecelakaan berskala wilayah.

   e) Penanganan hanya mungkin dilaksanakan bila telah tersedia data–data dan informasi tentang sebab-sebab kecelakaan

dan lokasi kecelakaan yang bersumber dari pendataan dan analisa data dengan sistim 3-L.

f) Analisis data dengan sistim 3-L dilaksanakan dengan:

(1). Tabulasi silang antara data.

- Standar dan non standar.
- Non standar.

(3) Peta lokasi kecelakaan.

(4) Diagram batang.

g) Secara umum penanganan dilakukan dengan :

(1). Mengurangi atau menghilangkan adanya konflik pertemuan arus lalu lintas.

(2). Meningkatkan kebebasan pandangan.

(3). Mengurangi kecepatan kendaraan.

(4). Mengadakan pemantauan dan evaluasi terhadap penanganan yang telah dilaksanakan.

3) *Kelengkapan analisa sistim 3-L*.

a) *Formulir pendataan kecelakaan lalu lintas (Traffic Accident Record Form -TARF) meliputi*:

(1). Laporan utama yang berisi informasi data tentang gerakan kendaraan dan pejalan kaki yang terlibat kecelakaan.

(2). Informasi umum yang berisi informasi data tentang lokasi dan lingkungan kejadian laka lantas.

(3). Informasi tentang kondisi kendaraan yang terlibat kecelakaan.

(4). Informasi tentang identitas dan kondisi pengemudi yang terlibat kecelakaan.

(5). Informasi tentang identitas dan kondisi penumpang dan pejalan kaki yang terlibat kecelakaan.

b) *Peta referensi yang standar dan dilengkapi dengan sistim kodifikasi peta yang meliputi*:

(1). Skala peta untuk jalan perkotaan 1 : 10.000 dan untuk jalan pedesaan 1: 50.000

(2). Pengkodean sistim jaringan, untuk perkotaan menggunakan nomor mode/simpul dengan nomor cell; untuk jalan luar kota menggunakan nomor ruas jalan, patok Km. dan sebagainya.

(3). Pengkodean koordinat sistem yang mengacu kepada sistim koordinat nasional.

(4). Ciri atau Sifat kecelakaan lalu lintas.

(a) *Bersifat jarang*. Contoh satu persimpangan dengan volume kecelakaan yang relatif padat (5000 kendaraan per jam), hanya terjadi 10 kejadian per tahun.

(b) *Bersifat acak.* Waktu dan tempat kejadian tidak dapat ditentukan sebelumnya secara persis.

(c) Melibatkan banyak faktor yang bersumber dari:

- Aspek pengguna jalan.
- Jalan dan lingkungan.
- Kendaraan.

4) ***Pentahapan pengkajian atau penelitian analisis dilakukan untuk mempelajari faktor mana yang memberi kontribusi yang paling besar dengan pentahapan berikut***:

a) Tahap Identifikasi.

b) Tahap Diagnosis.

c) Tahap Seleksi.

d) Tahap Pemantauan.

5) ***Tahap Identifikasi Meliputi Kegiatan***:

a. ***Mencari lokasi rawan kecelakaan (Black Spot) dengan memperhatikan jumlah kecelakaan tertinggi didasarkan atas***:

(1). Data kecelakaan lalu lintas dalam 2 s/d 5 tahun terakhir.

(2). Menetapkan norma (Reaction Level) beberapa jumlah kecelakaan minimum pada satu lokasi yang akan didaftarkan untuk diselidiki sesuai kriteria yang ditetapkan.

(3). Kriteria *Reaction Level* harus dapat diukur secara kuantitatif :

(a) Berapa jumlah kejadian kecelakaan.

(b) Satuan panjang jalan atau radius persimpangan.

(c) Skala waktu.

Contoh *reaction level*

(a) *Single site* :>/ n korban meninggal dunia per satu korban selama 2 (dua) tahun terakhir.

(b) *Mass Action* ditentukan:

- Berdasarkan tipe tabrakan.
- Berdasarkan kelompok pemakai jalan.

(c) *Route action*:
Berdasarkan jumlah korban.

(d) *Area action*:
Berdasarkan kerapatan kecelakaan disuatu wilayah.

b) ***Pembobotan tingkat kerawanan lokasi kecelakaan, dengan menentukan secara selektif prioritas sasaran lokasi penelitian yang diperkirakan memberi manfaat yang lebih tinggi***.

(1). Peringkat I didasarkan atas jumlah kecelakaan.

SITE	JUMLAH KECELAKAAN	PRIORITAS
A	14	1
B	12	2
C	11	3
D	9	4

2) Peringkat II dengan memberi nilai bobot terhadap tingkat kecelakaan.

(a) Pembobotan berdasarkan nilai biaya kecelakaan.

Misalnya, Korban Meninggal Dunia (MD) = 80 juta, Luka berat (LB) = 19 Juta, Luka ringan (LR) = 6 Juta dan Kerugian Materiil = 4 Juta atau MD : LB : LR : Mat = 19 : 5 : 1,5 : 1

SITE	JML KECELAKAAN			JML KECELAKAAN X BOBOT					JML	PRIORITAS
	MD	LB	LR	MAT	MD	LB	LR	MAT		
A	1	4	3	6	19	19	4,5	6	50,5	2
B	0	4	3	5	0	19	4,5	5	29,5	4
C	1	2	2	6	19	10	3	6	39,0	3
D	2	1	2	4	40	5	3	4	52,0	1

(b) *Equivalent Accident Number* (EAN) sebagaimana yang diterapkan di Korea Selatan, Thailand dll.

Misalnya Fatal (F) : Injury (I) : Damage Only (DO) = 12 : 3 : 1 atau F : I : DO = 12 : 3 : 1 atau MD : Luka : Mat = 12 : 3 : 1

SITE	JML KECELAKAAN			JML KEJADIAN X EAN			JML	PRIORITAS
	MD	LUKA	MAT	MD	LUKA	MAT		
A	1	7	6	12	21	6	39	1
B	0	7	5	-	21	5	26	4
C	1	4	6	12	12	6	30	3
D	2	3	4	24	9	4	37	2

c) ***Penelitian dan Peninjauan Lapangan***

(1). Dilaksanakan sesuai prioritas sasaran yang ditentukan berdasarkan pembobotan yang telah di ketahui dibantu informasi data diagram batang dari laporan sistim 3-L.

(2). Peninjauan lapangan dimaksudkan untuk:

(a) Pengenalan situasi lapangan.

(b) Memeriksa apakah informasi data diagram batang cocok dengan keadaan di lapangan.

(c) Pengamatan terhadap arus lalu lintas, yang berkaitan dengan :

- Kemungkinan adanya pertemuan / konflik arus lalu lintas.
- Karakteristik lingkungan.
- Kondisi jalan.
- Keadaan lingkungan secara umum.

(d) Menetapkan tingkat kesulitan ataupun kemudahan lokasi penelitian.

d) ***Penelitian atau penyelidikan lanjutan dilaksanakan berdasarkan***:

(1). Hasil pembobotan terakhir sesuai tabel II dan III di atas.

(2). Tingkat kesulitan yang kemungkinan dihadapi di lapangan.

(3). Kemampuan dukungan anggaran.

(4). Tersedianya sumber daya manusia (petugas) pelaksana di lapangan.

(5). Kendala yang mungkin dihadapi.

(6). Pandangan maupun pendapat masyarakat melalui Surat Pembaca di koran.

(7). Ada tidaknya reaksi emosionil dari kalangan masyarakat.

(8). Penyebaran beban kerja.

e) Tahap Pelaksanaan Diagnosis

Pengumpulan dan Penyajian data bersumber dari*:*

(a) Data kecelakaan yang diperoleh dari:

- Pengumpulan *copy* formulir pendataan Laka Lantas (TARP) dari semua kecelakaan pada setiap persimpangan yang akan di diselidiki.
- Pengambilan gambar foto/video untuk memberikan gambaran tentang pergerakan/arus lalu lintas di lokasi tersebut dan keadaan lalu lintas bila dilihat dari posisi pengemudi dan posisi pejalan kaki.
- Pengkajian terhadap pertemuan/konflik arus lalu lintas.

(b) Pengumpulan informasi dari masyarakat setempat tentang situasi lalu lintas.

(c) Pengumpulan data lalu lintas, tentang :

- Volume dan komposisi lalu lintas pada jam sibuk, pada jam 12, 14 dalam 24 jam.

- Data pejalan kaki, bila keterlibatan pejalan kaki cukup tinggi. Penghitungan dilaksanakan di lapangan atau dengan video pada jam-jam sibuk.
- Penghitungan volume lalu lintas (tanpa komposisi) dan arah arus lalu lintas pada persimpangan (tanpa komposisi).
- Penghitungan kecepatan lalu lintas setempat (bila unsur kecepatan menonjol).
- Pengkajian kemudahan pandangan (*visibility*).

(d) Pengujian data dilaksanakan berdasarkan :

- Gambar tata letak (*layout*) lokasi yang diselidiki.
- Diagram kollisi (*collision diagrams*).
- Diagram data tentang volume lalu lintas persimpangan.

(e) Analisa Data.

(f) Pengelompokan data kecelakaan berdasarkan penyebab kecelakaan yang dominan, misalnya karena:

- Pelanggaran rambu lalu lintas.
- Pelanggaran batas kecepatan.
- Halangan atas kebebasan pandang.

(g) Pengelompokan data kecelakaan sesuai type tabrakan (collision type), yaitu gerakan/manuver kendaraan pada saat kejadian. Misalnya:

- Tabrakan depan - depan.
- Tabrakan depan - belakang.
- Tabrakan depan - samping.
- Tabrakan samping - samping.
- Lepas kendali.

- Dan lain lain.

(h) Pemilahan faktor mana yang paling dominan.

f) ***Peninjauan lapangan lebih lanjut untuk menentukan faktor manusia sebagai penyebab kecelakaan berdasarkan atas****:*

(1). Lingkungan jalan yang merupakan "petunjuk" yang diberikan bagi pengemudi dalam pergerakan pada sistim jaringan jalan. "*Petunjuk*" yang diberikan berupa informasi bagi pengemudi tentang apa yang mungkin atau diperkirakan (*expect*) ada berikutnya di depan.

(2). Melakukan *survey* lapangan (dengan bantuan alat perekam video) untuk dapat membayangkan persepsi pengemudi setiap mendekati lokasi rawan kecelakaan tersebut.

g) ***Melakukan identifikasi dan seleksi terhadap kemungkinan penelitian yang dapat ditangani***.

Penelaahan dan pengecekan penanganan penelitian yang potensial dengan cara:

(a) Memilih penanganan penelitian yang paling baik atau potensial untuk mengurangi kecelakaan berdasarkan analisis sebelumnya.

(b) Melakukan pengujian terhadap beberapa alternatif pilihan yang paling efektif nantinya dapat :

- Menekan atau mengurangi kecelakaan seperti yang diharapkan.
- Menekan laju kecelakaan untuk tipe kecelakaan atau tabrakan jenis yang lainnya.
- Tidak memberi pengaruh yang tidak diinginkan bagi kelancaran lalu lintas.

(c) Menentukan lokasi berdasarkan presentasi yang diperkirakan dapat menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas (dengan pendekatan manfaat dan biaya penanganan).

h) ***Pelaksanaan pemantauan dan evaluasi***.

(1). Melaksanakan penelitian dengan menyiapkan:

(a) Rencana dalam bentuk gambar rencana yang dilengkapi dengan diskripsi tentang kondisi sekarang, strategi dan sasaran yang ingin dicapai serta penjelasan tentang penanganan yang dilakukan.

(b) Rencana yang dibuat dibicarakan, dalam rapat koordinasi dengan instansi terkait (bila perlu dipublikasikan konsepnya).

(c) Untuk pelaksanaan, rencana dilengkapi dengan gambar kerja dan volume pekerjaan.

(d) Pelaksanaan supervisi melibatkan unsur berencana (instansi terkait).

(2). Pengamatan perilaku pergerakan lalu lintas pada hari-hari, bulan-bulan pertama dengan kegiatan:

(a) Mengamati, apakah pergerakan lalu lintas yang terjadi sesuai dengan tujuan atau justru meningkatkan keselamatan pemakai jalan.

(b) Mengamati pengaruhnya terhadap kelancaran lalu lintas.

(c) Mengamati apakah ada hambatan yang cenderung menimbulkan kecelakaan fatal.

i) ***Evaluasi pengaruhnya terhadap kecelakaan***.

(1). Melakukan analisis dengan cara:

(a) Membandingkan informasi data kecelakaan sebelum dan sesudah penelitian pada lokasi tersebut.

(b) Membandingkan data kecelakaan pada lokasi tersebut dengan lokasi lain (control site) yang tidak ditangani.

(c) Membandingkan lokasi tersebut pada area yang lebih besar secara umum.

(2) Dalam pelaksanaan analisis perlu diperhatikan kemungkinan adanya penurunan kecelakaan, bukan karena penanganan hasil penelitian, tapi oleh faktor lain yang bersifat umum seperti :

(a) Adanya perbaikan lingkungan yang sistematis pada seluruh bagian wilayah.

(b) Menyadari bahwa kecelakaan adalah sesuatu kejadian yang bersifat acak.

(c) Adanya kecenderungan hati-hati masyarakat pada suatu lokasi yang sebelum dinyatakan rawan kecelakaan.

J. Penerapan Rekayasa dan Manajemen Lalu Lintas oleh Polri

1. Siapa yang Melakukan

Manajemen dan Rekayasa lalu lintas secara eksplisit telah tertuang dalam PP No. 32 Tahun 2011 pasal 21 yaitu bahwa penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dilakukan oleh Polri meliputi penegakan hukum dan manajemen operasional kepolisian.

Kegiatan perekayasaan meliputi optimalisasi operasional rekayasa lalu lintas untuk meningkatkan ketertiban, kelancaran dan efektifitas penegakan hukum (Pasal 28 PP 32 Tahun 2011).

Rekayasa Polisi lalu lintas yang terwujud dalam saran dan pendapat disertai alasan-alasannya harus melalui penerapan

"manajemen lalu lintas" sehingga hasilnya dapat dicapai seoptimal mungkin dengan indikator :

1) Meningkatkan efisiensi dari pergerakan lalu lintas menyeluruh dengan tingkat aksesibilitas dimana terdapat keseimbangan permintaan pergerakan dengan sarana penunjang.
2) Meningkatkan keselamatan dari pengguna yang dapat diterima semua pihak, dan memperbaiki tingkat keselamatan.
3) Melindungi dan memperbaiki keadaan, kondisi lingkungan dimana arus lalu lintas tersebut berada.
4) Mempromosikan penggunaan energi secara efisien.

Semua indikator dapat dicapai jika kontrol terhadap kondisi arus lalu lintas dilakukan dengan membatasi pergerakan atau aksesibilitas.

Guna mencapai hal tersebut diatas, perlu mengetahui lebih jauh mengenai permasalahan tersebut dari sudut pandang Polisi Lalu Lintas, yang dapat diterapkan menjadi beberapa tahapan yang saling terkait:

1) *Identifikasi permasalahan*

Untuk menganalisa permasalahan yang ada, seorang anggota harus dapat menentukan dan mengerti apa yang menyebabkan permasalahan tersebut. Hal in dapat dilakukan tidak hanya berdasarkan penilaian subjektif tetapi harus disertai sejumlah data untuk membantu mengetahui permasalahan tersebut.

Untuk mendapatkan data dapat dilakukan meliputi:

a) Survey volume lalu lintas
   (1). Perhitungan volume lalu lintas pada ruas jalan.
   (2). Perhitungan volume lalu lintas pada persimpangan.

b) Survey waktu dan kecepatan.
   (1) Survey kecepatan pada satu titik (Spot speed).
   (2) Survey kecepatan rata-rata pada ruas jalan.

(3) Survey waktu perjalanan.

Data-data tersebut dikumpulkan untuk hari dan minggu yang berbeda, dilakukan koordinasi dengan instansi terkait demi kelancaran pelaksanaan survey, akan lebih baik jika dilakukan rekaman lokasi untuk mengetahui kondisi yang sebenarnya.

Dari hasil survey yang dilakukan, perekaman situasi sebenarnya, konsultasi dan pengalaman di lapangan, dapat didefenisikan permasalahan yang terjadi dan kemungkinan penyebabnya.

Pada tahap ini pelaksana *survey* harus membuat laporan pendahuluan (I) .

2) *Pemecahan masalah*

Pemecahan masalah yang telah didefenisikan dapat dilakukan dalam tiga tahap:

a) *Tahap pertama*

Penentuan tujuan dari pemecahan masalah. Contoh "Definisi masalah": *Kelambanan pergerakan kendaraan di persimpangan.*

Sasaran perbaikannya adalah: "*meningkatkan kecepatan pergerakan kendaraan di persimpangan sehingga tidak terjadi antrian yang panjang*".

b) Tahap kedua

Menentukan strategi untuk mengatasi penyebab permasalahan tersebut.

Contoh: Penyebab terjadinya permasalahan *lambatnya pergerakan kendaraan adalah banyaknya kendaraan yang parkir di persimpangan serta gangguan dari penyeberang jalan yang tidak teratur.*

Solusinya: *pelarangan parkir di daerah persimpangan dan mengatur penyeberang jalan secara benar.*

c) *Tahap ketiga*

Menentukan metoda yang akan diterapkan untuk melaksanakan larangan parkir dan mengendalikan arus penyeberang jalan.

Contoh: *periksa perlengkapan jalan, rambu larangan parkir pada lokasi yang tepat,* dan menentukan lokasi penyeberang jalan sehingga tidak mengganggu pergerakan kendaraan.

Pada tahap ini para pelaksana membuat laporan (II).

3) *Penerapan*

Tahap ini dilakukannya penerapan strategi yang dilakukan.

2. Contoh: Penerapan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Berdasarkan Urutan Kegiatan dan Waktu

Minggu Pertama:

Hari I: Pagi	1. Pengenalan lokasi 2. Kunjungan lapangan 3. Dokumentasi (foto atau kamera video)
Siang	1. Pengenalan survey 2. Perencanaan survey dan lokasi perekaman oleh video
Hari II: Pagi	1. Pelaksanaan survey pada saat terjadi permasalahan dan di luar waktu terjadinya permasalahan. 2. Perekaman sesuai kesepakatan
Hari III: Pagi	1. Analisa hasil survey yang dipresentasikan oleh tim survey. 2. Mempelajari hasil perekaman setelah presentasi oleh anggota tim.
Siang	1. Kunjungan lapangan apabila perlu. 2. Rekaman video di lokasi apabila perlu.

Hari IV:	*Pemecahan Masalah*
Hari V:	Persiapan pelaksanaan di lapangan. 1. Penentuan posisi pelaksana survey. 2. Pembagian tugas. 3. Penentuan waktu. 4. Peralatan dan komunikasi 5. Rekaman
Hari VI:	Penyusunan laporan mengenai: 1. Identifikasi masalah. 2. Pemecahan masalah.

Minggu Kedua:

Hari VII:	Penerapan pemecahan masalah di lapangan kalau perlu di rekam video
Hari VIII	Evaluasi penerapan di lapangan dan jika perlu diadakan penelitian ulang.
Hari IX	Penerapan pemecahan masalah (direkam).
Hari XI	Evaluasi
Hari XII	Penyusunan laporan akhir I. Pendahuluan. II. Identifikasi masalah (laporan pertama). III. Pemecahan masalah (laporan kedua). IV. Penerapan di lapangan (laporan ketiga). V. Kesimpulan dan saran.

Catatan: *Survey membutuhkan waktu yang lama dan dilakukan secara berulang-ulang, terdokumentasi dan sistematis.*

3. Produk Rekayasa

Produk rekayasa sebagai hasil akhir dari manajemen lalu lintas dibuat seperti sistematika diatas kemudian diberikan kepada :

1) Instansi yang berwenang di bidang pembinaan jalan.

2) Kepada pengemban fungsi teknis lalu lintas lainnya.

K. Urutan Kegiatan Kajian *Blackspot* dan *Troublespot*

1. Rapat Staf Bidjemenopsrek

1) Mengadakan rapat awal membahas kajian Blackspot dan Troublespot;
2) Menentukan Kuat personel dan Sarpras yang diperlukan;
3) Penyiapan administrasi dan menentukan wilayah yang akan dikaji;
4) Membuat Notulen rapat.
5) Dokumentasi

2. Rapat Eksternal (Persiapan Kajian)

1) Mengadakan rapat bersama antara Korlantas dengan UI;
2) Membahas cara bertindak di lapangan;
3) Sarpras yang digunakan untuk *survey*;
4) Sistem dan Metode yang digunakan;
5) Data dan lokasi *blackspot* dan *troublespot* Polda yang akan dikaji;
6) Membuat notulen rapat.
7) Dokumentasi

3. Pelaksanaan Lapangan

Melaksanakan survey Investigasi lokasi *blackspot* dan *troublespot*:

1) Kondisi goemetrik jalan;
2) Kondisi fasilitas kelengkapan jalan;
3) Kondisi perkerasan jalan;
4) Kondisi lingkungan disekitar jalan;
5) Kondisi lalu lintas.

Giat yang dilakukan dalam:

1) Pengukuran *kondisi riil geometrik ruas jalan* atau persimpangan:

a. lebar lajur lalu lintas;
b. jumlah arah dan jumlah lajur;
c. lebar bahu jalan;
d. lebar median;
e. jarak tepi lajur dengan bangunan / drainase;
f. radius tikungan;
g. superelevasi di tikungan;
h. kelandaian jalan di tanjakan / turunan.

2) Observasi dan pendataan terhadap *kondisi Fasilitas pelengkapan jalan* atau persimpangan:
   a) rambu;
   b) marka;
   c) lampu penerangan jalan;
   d) pagar keselamatan.

3) Observasi dan pendataan terhadap *kondisi perkerasan jalan*:
   a) jalan berlubang;
   b) jalan retak;
   c) jalan bergelombang;
   d) jalan tergenang;
   e) jalan penurunan lokal.

4) Observasi terhadap **kondisi lingkungan sekitar jalan**:
   a) tata guna lahan sekitar lokasi;
   b) kegiatan yang ada di lokasi;
   c) macam kendaraan yang melintas.

5) Penghitungan terhadap volume / **kondisi lalu lintas**:
   a) volume kendaraan;
   b) kecepatan aktual kendaraan.

4. Diskusi internal:

a) Mengadakan diskusi internal oleh Tim pengkajian (Korlantas dan mitra penelitian, misalnya kampus);

b) Menghimpun laporan hasil kajian dari masing-masing Tim;

c) Membuat Notulen hasil rapat (diskusi).

5. **Diskusi eksternal**:

1) Melaksanakan Diskusi Eksternal yang dihadiri oleh
   a) pejabat Utama Korlantas;
   b) Balai besar Kemen PU;
   c) Kemenhub;
   d) S2 Transportasi Korlantas Polri;
   e) Tim Kajian Korlantas Polri dan Universitas Indonesia.
2) Paparan hasil kajian oleh masing-masing Tim;
3) Tanggapan dan masukan dari peserta diskusi;
4) Membuat laporan Notulen hasil rapat/diskusi.

6. **Penyusunan rekomendasi:**

1) Melakukan penyusunan rekomendasi hasil kajian dan masukan dari hasil Diskusi Eksternal;
2) Mengirimkan surat laporan Rekomendasi ke Polda/Polres yang wilayahnya dilakukan kajian untuk ditindak lanjuti ke pemangku kepentingan terkait;

7. **Pembuatan Laporan**:

1) Pembuatan laporan hasil pelaksanaan kajian;
2) Tembusan laporan dikirim ke Polda yang wilayahnya

L. *Road Safety* Menuju Kawasan Berkeselamatan

1. Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL)

SOP Kawasan Tertib Lalu Lintas sesuai Keputusan Kakorlantas Polri No: Kep/53/XI/2016 Tanggal 30 Nopember 2016 tentang *Standard operasional prosedur* (SOP) Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL).

Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL) adalah suatu ruas jalan/koridor/wilayah tertentu yang disepakati oleh instansi terkait di

bidang lalu lintas dan angkutan jalan dalam forum lalu lintas dan angkutan jalan.

KTL ditetapkan melalui Surat Keputusan Walikota/Bupati atau Peraturan Daerah (Perda) sebagai kawasan percontohan yang berkelanjutan, baik bagi para pemegang amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dalam menjalankan tugasnya sesuai kewenangan masing-masing secara terpadu; maupun bagi pengguna jalan dalam memanfaatkan jalan sesuai dengan peruntukkannya; sehingga lalu lintas dan angkutan jalan dapat terselenggara secara aman, selamat, tertib, dan lancar.

2. Kriteria Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL)

Kriteria ruas jalan/koridor/wilayah yang dapat dijadikan sebagai Kawasan Tertib Lalu Lintas adalah sebagai berikut:

a. memiliki infrastruktur yang baik, seperti kondisi fisik perkerasan jalan yang telah dilengkapi marka jalan dan *zebra cross*;

b. memiliki fasilitas pendukung yang sesuai, seperti rambu dan alat pemberi isyarat lalu lintas;

c. memiliki tingkat pelanggaran hukum lalu lintas dan angkutan jalan yang rendah, serta memiliki tingkat fatalitas akibat kecelakaan lalu lintas yang rendah;

d. seluruh pengguna jalan menerapkan prinsip keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran;

e. penentuan lokasi KTL telah disepakati oleh seluruh instansi terkait berdasarkan hasil keputusan rapat dalam forum lalu lintas dan angkutan jalan.

3. Indikator Keberhasilan Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL)

Dalam merencanakan dan melaksanakan Kawasan Tertib Lalu Lintas, terdapat beberapa indikator keberhasilan sebagai berikut:

a. *Terwujudnya infrastruktur yang baik meliputi:*

1) kondisi fisik permukaan perkerasan jalan;
2) kondisi kemiringan melintang jalan pada tikunagn;
3) kelandaian pada tanjakan dan/atau turunan yang baik.

b. *Fasilitas pelengkap jalan yang sesuai dengan infrastruktur jalan*:

1) rambu;
2) marka jalan;
3) zebra cross;
4) penerangan jalan umum;
5) alat pengendali dan pengaman pemakai jalan;
6) alat pemberi isyarat lalu lintas (APIL);
7) trotoar;
8) halte;
9) median jalan;
10) lahan parkir.

c. *terwujudnya kamseltibcar lantas di Kawasan Tertib Lalu Lintas yang meliputi*:

1) menurunnya angka kecelakaan lalu lintas;
2) menurunnya tingkat pelanggaran lalu lintas;
3) terurainya masalah kemacetan;
4) meningkatnya kesadaran hukum masyarakat dalam berlalu lintas.

d. *terbitnya surat keputusan kepala daerah (Bupati/Walikota) berkaitan dengan lokasi Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL);*

e. *semakin bertambah dan berkembangnya lokasi KTL pada periode tertentu;*

f. *tergelarnya kekuatan personil baik polri maupun instansi terkait dalam mendukung kegiatan di lokasi KTL;*

g. *tercapainya komitmen bersama diantara para pemangku kepentingan untuk bertanggung jawab menjaga, memelihara dan mengembangkan program KTL sesuai dengan tupoksinya*

masing-masing, yang ditandai dengan terdukungnya Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) pada masing-masing kewilayahan.

M. Monitoring dan Evaluasi Hasil Kajian Rekayasa Lalu Lintas

Monitoring dan evaluasi hasil pengkajian dan rekomendasi berkaitan dengan rekayasa lalu lintas

a) Hasil pengkajian dan rekomendasi menjadi acuan dalam pelaksanaan monitoring dan evaluasi.
b) Untuk menentukan hasil pengkajian dan rekomendasi apakah sudah dilaksanakan oleh kewilayahan yang telah dilakukan pengkajian dan diberikan rekomendasi oleh satker pembina fungsi.
c) Dalam pelaksanaan Monitoring dan evaluasi agar dilakukan koordinasi dengan pemangku kepentingan yang lainnya.

Monitoring dan evaluasi membutuhkan komptensi SDM yang memadai serta standar-standar yang akan dipantau. Oleh karena itu, perlu ditetapkan hal-hal, berikut ini:

1) Penetapan kompetensi pejabat yang akan ditunjuk sebagai tim Uji Laik Fungsi Jalan, melalui sertifikasi uji kompetensi.

2) Penetapan standard dan prosedur opertasional Rekayasa lalu lintas termasuk koordinasi dengan instansi terkait dan melaksanakan sesuai dengan:

   a) Keputusan Kakorlantas Polri No.: KEP/43/IX/2016. Tanggal 19 September 2016 tentang Standard Operasional Prosedur penentuan dan pengkajian blakspot
   b) Keputusan Kakorlantas Polri Nomor: KEP/44/IX/2016 tanggal 19 September 2016 tentang Standard Operasional Prosedur Pedoman Penentuan dan Pengkajian Troublespot.

   c) Keputusan Kakorlantas Polri Nomor : KEP/53/XI/2016 tanggal 30 November 2016 tentang Standard Opersional Prosedur Kawasan Tertib Lalu Lintas.

d) Keputusan Kakorlantas Polri Nomor : KEP/54/XII/2016 tanggal 1 Desember 2016 tentang Survei Inventarisasi dan Identifikasi Rekayasa Lalu lintas

K O P

Lampiran

LAPORAN KTL

BULAN : ……

POLDA : ……

NO	URAIAN	KLM	**JUMLAH**	**KET**
1	2	3	4	5
I.	LOKASI :			
	1. Jumlah Lokasi Penggal Jalan	1		Lokasi
	2. Jumlah Panjang Penggal Jalan	2		Kilometer
II.	PETUGAS			
	3. Polri			
	a. Polantas	3		Orang
	b. Sabhara	4		Orang
	a. Bimmas	5		Orang
	4. Instansi Lain			
	a. LLAJ	6		Orang
	b. Tibum/Pol PP	7		
	c. POM TNI	8		
III.	**GIAT REKAYASA** (Penambahan)			
	5. Rambu-rambu	9		Buah
	6. Marka Jalan	10		Lokasi
	7. Alat Pemberi Isyarat Lalin	11		Buah
	8. Perubahan Arus	12		Lokasi
	9. Lain-lain	13		Lokasi

IV.	**DAKGAR LANTAS & GAR LAIN YANG DILAKUKAN**			
	10. Polri :			
	a. Polantas	14		Perkara
	b. Sabhara	15		Perkara
	11. L L A J	16		Perkara
	12. POM TNI	17		Perkara
	13. Pemda / Pol PP / Tibum	18		Perkara
				Perkara
V.	KRITERIA JUMLAH GAR YANG DITINDAK			
	14. Gar Potensial Laka	19		Perkara
	15. Gar Potensial Gu Tibcar Lantas	20		Perkara
	16. Gar Lain-lain	21		Perkara
				Perkara
VI.	ALAT PENINDAKAN GAR			
	17. Tilang	22		Perkara
	18. B.A.Singkat	23		Perkara
	19. B.A.Cepat / Tipiring	24		Perkara
	20. Surat Teguran / Peringatan	25		Perkara
				Perkara
VII.	PUTUSAN PENGADILAN			
	21. Jumlah Gar Dikirim ke PN	26		Perkara
	22. Jumlah Gar Yang Divonis			Perkara
	a. Denda	27		Pelanggar
	b. Kurungan	28		Pelanggar
	c. Bebas	29		Pelanggar
	23. Putusan Vonis			

	a.Diatas Tabel Uang Titipan			
	b.DibawahTabel Uang Titipan	30		Pelanggar
	c.Sama Dengan Uang Titipan	31		Pelanggar
	d.Diluar Tabel Uang Titipan	32		Pelanggar
		33		Pelanggar
VIII.	BESARNYA DENDA			
	24. Pelanggaran Lantas			
	a. Tertingggi (Rp.)	34		
	b. Terendah (Rp.)	35		
	25. Gar Lain-lain (Perda dll)			
	a. Tertinggi (Rp.)	36		
	b. Terendah (Rp.)	37		
IX.	KEJADIAN LAKA			
	26. Jumlah Laka	38		Kejadian
	27. Korban			
	a. Meninggal Dunia			Orang
	b. Luka Berat	39		Orang
	c. Luka Ringan	40		Orang
		41		
X.	GIAT PENDUKUNG			
	28. Rakor / Anev Lintas Sektoral	42		
	29. Dikmas Lantas Oleh :			
	a. Polri	43		
	b. Instansi Lain	44		
	c. Terpadu	45		

N. Penelitian Inventarisasi dan Identifikasi Rekayasa Lalu Lintas

SOP penelitian inventarisasi dan identifikasi rekayasa lalu lintas sesuai Keputusan Kakorlantas Polri No.: Kep/54/XII/2016 tanggal 1 Desember 2016 tentang penelitian inventarisasi dan identifikasi rekayasa lalu lintas.

Penelitian inventarisasi dan identifikasi terdiri dari:

a. Penelitian Fasilitas Penunjang Perjalanan (Penelitian SPBU, Penelitian Tempat Makan, Penelitian Tempat Istirahat, dan Penelitian Tempat Parkir);

b. Penelitian Pergerakan Lalu Lintas (Penelitian Volume Lalu Lintas, Penelitian Hambatan Samping, Penelitian Kecepatan Lalu Lintas, dan Penelitian Perlintasan Sebidang antara Jalan dan Perlintasan Kereta Api);

c. Penelitian Sarana Lalu Lintas;

d. Penelitian Prasaranan Lalu Lintas.

Tabel 2. Jenis Penelitian

No	Jenis Penelitian	Identifikasi Masalah Lalu Lintas	Inventarisasi dan Analisis Situasi Arus Lalu Lintas	Inventarisasi dan Analisis Ketersediaan atau Daya Tampung Jalan	Inventarisasi dan Analisis Angka Pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas
1	Penelitian SPBU	√			
2	Penelitian Tempat Makan	√			
3	Penelitian Tempat Istirahat (*Rest Area*)	√			√
4	Penelitian Tempat	√			

No	Jenis Penelitian	Identifikasi Masalah Lalu Lintas	Inventarisasi dan Analisis Situasi Arus Lalu Lintas	Inventarisasi dan Analisis Ketersediaan atau Daya Tampung Jalan	Inventarisasi dan Analisis Angka Pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas
	Parkir				
5	Penelitian Volume Lalu Lintas	√		√	
6	Penelitian Hambatan Samping	√	√	√	
7	Penelitian Kecepatan Lalu Lintas	√	√		√
8	Penelitian Perlintasan Sebidang antara Jalan dan Perlintasan Kereta Api	√	√	√	√
9	Penelitian Sarana Lalu Lintas	√	√		√
10	Penelitian Prasarana Lalu Lintas	√	√		√

Pada Tabel 1 terdapat tanggung jawab POLRI, berikut merupakan penjelasan masing-masing tanggung jawab tersebut:

a. Identifikasi masalah lalu lintas bertujuan untuk mengidentifikasi potensi terjadinya gangguan lalu lintas yang dapat mengganggu kelancaran, ketertiban, keselamatan, dan keamanan berlalu lintas;

b. Inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas bertujuan untuk mengetahui situasi arus lalu lintas dari aspek kondisi jalan, perlengkapan jalan, dan budaya pengguna jalan;

c. Inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan bertujuan untuk mengetahui dan memperkirakan kemampuan daya tampung jalan untuk menampung lalu lintas kendaraan;

d. Inventarisasi dan analisis angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas bertujuan untuk mengetahui angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas pada suatu ruas jalan dan/atau kawasan.

1. Penelitian Fasilitas Penunjang Perjalanan

Tujuan dilakukan penelitian penunjang perjalanan adalah untuk mengetahui ketersediaan dan kapasitas dari fasilitas penunjang perjalanan seperti SPBU, Tempat Makan, Tempat Istirahat (*Rest Area*), dan Tempat Parkir.

Ketersediaan dan kapasitas dari fasilitas-fasilitas tersebut dapat mempengaruhi arus lalu lintas. Sehingga para pihak yang terlibat dapat mencegah dan memperbaiki fasilitas-fasilitas yang ada untuk kelancaran dan keamanan saat berkendara terutama pada saat mudik lebaran dan libur panjang.

Penjelasan mengenai masing-masing penelitian fasilitas penunjang perjalanan yang telah disebutkan dijelaskan sebagai berikut.

a. Penelitian SPBU

Tujuan dari dilakukan SPBU penelitian adalah untuk mengetahui fasilitas dan kapasitas dari SPBU tersebut untuk melayani pengguna kendaraan bermotor.

Hal-hal yang perlu Penelitian pada sebuah SPBU adalah sebagai berikut:

1) Luas lahan;
2) Jumlah mesin
3) Kapasitas tangki;
4) Jumlah selang;
5) Lebar jalan masuk ke SPBU;
6) Jumlah pegawai;
7) Kapasitas antrian SPBU.

b. Penelitian Tempat Makan

Tujuannya adalah untuk mengetahui lokasi dan fasilitas yang terdapat pada suatu tempat makan di sepanjang suatu ruas jalan (terkhusus ruas jalan yang digunakan pada saat mudik dan libur panjang).

Beberapa aspek yang akan diteliti adalah:

1) Lokasi;
2) Kapasitas;
3) Fasilitas penunjang.

c. Penelitian Tempat Istirahat (Rest Area)

Tujuan dilakukan survei tempat istirahat (rest area) adalah untuk mengetahui lokasi dan fasilitas tempat istirahat (rest area) yang terdapat di jalan bebas hambatan yang dapat digunakan secara efektif untuk mengembalikan kesegaran dan meningkatkan kebugaran pengemudi yang merasa lelah, letih, atau mengantuk sehingga dapat meningkatkan keselamatan lalu lintas saat berkendara.

Jalan bebas hambatan yang memerlukan tempat istirahat menurut Pedoman Teknik No. 037/T/BM/1999, sebagai berikut:

1) Mempunyai panjang jalan minimum 30 km;
2) Mempunyai minimum 2 jalur lalu lintas dan setiap jalur terbagi atas 2 lajur;
3) Mempunyai tingkat rawan kecelakaan sedang dan tinggi;
4) Mempunyai lahan yang memadai untuk penempatan fasilitas tempat istirahat dan pelayanan.

Beberapa fasilitas umum di tempat istirahat yang perlu disurvei adalah sebagai berikut:

1) Tempat Parkir;
2) Toilet Umum;
3) Tempat Duduk;
4) Tempat Ibadah;
5) Restoran/Tempat Makan;
6) Kios;
7) SPBU.

d. Penelitian Tempat Parkir

Tujuan dari Penelitian tempat parkir adalah untuk mengetahui kapasitas ruang parkir yang tersedia, sehingga dapat dijadikan dasar untuk mengetahui kebutuhan parkir yang harus disediakan dan untuk memenuhi kebutuhan di masa yang akan datang.

Penelitian inventarisasi parkir meliputi jumlah, lokasi, dan jenis ruang parkir. Cakupan studi parkir meliputi:

1) Ruang parkir untuk kendaraan pribadi di jalan baik yang dikendalikan maupun yang tidak dikendalikan;
2) Ruang parkir untuk kendaraan pribadi di luar jalan untuk kendaraan umum dan pribadi;

3) Pemberhentian angkutan umum di jalan dan fasilitas-fasilitas lainnya;

4) Lokasi bongkar-muat barang dan parkir mobil barang.

Inventarisasi juga harus mencatat sistem pengendalian yang dilaksanakan di area parkir yang mencakup:

1) Lokasi dimana parkir dilarang dan dibatasi;

2) Waktu pengendalian, larangan dan pembatasan parkir;

3) Tarif dan biaya parkir;

4) Marka jalan, dimensi celukan dan sudut kemiringan parkir;

5) Rambu jalan termasuk rambu yang tidak resmi.

2. Penelitian Pergerakan Lalu Lintas

Tujuan dari dilakukannya Penelitian pergerakan lalu lintas adalah untuk mengetahui kondisi arus lalu lintas pada suatu ruas jalan atau kawasan. Dengan diketahuinya kondisi arus lalu lintas, maka dapat dilakukan perbaikan-perbaikan untuk memperlancar dan meningkatkan keselamatan pengguna jalan pada saat berkendara.

Untuk mengetahui pergerakan lalu lintas, dapat dilakukan beberapa Penelitian yaitu:

a. Penelitian Volume Lalu Lintas

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui jumlah kendaraan pada suatu ruas jalan/persimpangan yang dapat digunakan untuk perencanaan tranportasi. Penelitian ini dapat dilakukan dengan cara manual, semi manual (dengan bantuan kamera video) ataupun dengan cara otomatis (menggunakan *tube* maupun *loop*).

b. Penelitian Hambatan Samping

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak kegiatan sisi jalan seperti pejalan kaki, penghentian angkot dan kendaraan lainnya, kendaraan masuk dan keluar sisi jalan serta kendaraan lambat terhadap perilaku lalu lintas.

Hambatan samping adalah pengaruh kegiatan di samping ruas jalan terhadap kinerja lalu lintas (misalnya pejalan kaki, penghentian kendaraan umum atau kendaraan lainnya, kendaraan masuk dan keluar lahan di samping jalan, dan kendaraan lambat).

Hambatan samping yang sangat berpengaruh pada kapasitas dan kinerja jalan adalah sebagai berikut:

1) Pejalan kaki;
2) Pemberhentian angkutan umum dan kendaraan lain;
3) Parkir di badan atau bahu jalan;
4) Kendaraan lambat (misalnya becak, kereta kuda);
5) Kendaraan masuk dan keluar dari lahan di samping jalan;
6) Pedagang kaki lima dan pasar tumpah yang menggunakan badan jalan;
7) Lokasi pabrik, perkantoran, dan sekolah;
8) Kondisi permukaan jalan (perkerasan jalan).

c. Penelitian Kecepatan Lalu Lintas

Penelitian kecepatan lalu lintas bertujuan untuk mengetahui kecepatan kendaraan ketika melewati suatu ruas jalan atau persimpangan yang dapat digunakan untuk menganalisa tingkat pelayanan dari suatu ruas jalan/persimpangan.

Penelitian kecepatan lalu lintas dapat diukur dengan metode Penelitian kecepatan tempuh (*travel speed*).Kecepatan

rata-rata (km/jam) arus lalu lintas dihitung dari panjang jalan dibagi dengan waktu tempuh rata-rata kendaraan yang melalui segmen jalan.

Hal yang dimaksud dengan waktu tempuh rata-rata adalah waktu kendaraan menempuh segmen jalan dengan panjang tertentu, termasuk tundaan waktu berhenti (detik atau jam), namun tidak termasuk waktu berhenti untuk istirahat dan perbaikan kendaraan.

d. Penelitian Perlintasan Sebidang antara Jalan dengan Jalur Kereta Api

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pergerakan kereta api dan kendaraan bermotor sehingga dapat dilakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas agar pelaksanaannya lebih optimal dan meningkatkan keselamatan lalu lintas pada perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api.

Perlintasan sebidang antara jalan dengan jalur kereta api, terdiri dari:

1) Perlintasan sebidang yang dilengkapi dengan pintu:
   a) Otomatis;
   b) Tidak otomotasi baik mekanik maupun elektrik;
2) Perlintasan sebidang yang tidak dilengkapi pintu.

Sedangkan untuk memberitahukan pengguna jalan dan sebagai sistem kontrol lalu lintas, maka pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan dapat diatur dengan menggunakan:

1) Rambu;
2) Marka;
3) Pita Penggaduh.

3. Penelitian Sarana Lalu Lintas

Penelitian sarana lalu lintas (kelengkapan jalan) bertujuan untuk mengetahui kondisi kelengkapan jalan seperti pada suatu ruas jalan, sehingga dapat dilakukan perbaikan sarana lalu lintas untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas.

Menurut PP No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan, pengertian kelengkapan jalan adalah bangunan atau alat yang dimaksudkan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pengguna jalan dalam berlalu lintas. Beberapa perlengkapan jalan yang perlu Penelitian adalah:

a. Rambu Lalu Lintas

1) Rambu peringatan;
2) Rambu larangan;
3) Rambu perintah;
4) Rambu petunjuk.

b. Marka Jalan

1) Marka membujur;
2) Marka melintang;
3) Marka serong;
4) Marka lambing;
5) Marka parkir;
6) Marka larangan parkir.

c. Alat Pemberi isyarat Lalu lintas

1) Apil tiga warna;
2) Apil dua warna;
3) Apil satu warna;
4) Apil satu warna belok kiri.

d. Alat Penerangan jalan

1) Lampu pada median jalan;
2) Lampu pada sisi kiri dan kanan bahu jalan.

e. Fasilitas Pejalan Kaki

1) Marka penyeberangan (*zebra cross);*
2) Jembatan penyeberangan orang;
3) Halte;
4) Trotoar.

4. Penelitian Prasarana Lalu Lintas:
Penelitian Kondisi Perkerasan Jalan

Tujuan dilakukan Penelitian prasarana lalu lintas (Penelitian kondisi jalan) adalah untuk mengetahui kondisi jalan berdasarkan pada kondisi permukaan jalan sehingga dapat meningkatkan keselamatan lalu lintas.

Kondisi jalan yang diteliti dapat diketahui berdasarkan kondisi dari permukaan (perkerasan) jalan tersebut. Jenis kondisi permukaan jalan yaitu sebagai berikut:

a. *Baik:* kondisi jalan sangat baik, umumnya rata atau sangat rata permukaan jalannya;
b. *Sedang: k*ondisi jalan cukup baik, cukup tidak ada atau sedikit sekali lubang, permukaan jalan agak tidak rata;
c. *Rusak Ringan*: kondisi jalan agak rusak, kadang-kadang ada lubang, permukaan tidak rata, rusak bergelombang, dan banyak lubang;
d. *Rusak Berat:* kondisi jalan rusak berat, banyak lubang di seluruh daerah permukaan jalan, dan tidak bisa dilalui oleh kendaraan.

5. Penelitian Lintas Batas Negera RI dan antara Pulau Wilayah Negara Republik Indonesia

Tujuan dilakukan penelitian ini adalah untuk mengetahui permasalahan lalu lintas diwilayah Batas Negara Indonesia yang mengangkat masalah kondisi insfrastruktur jalan/jembatan, manajemen lalu lintas perbatasan Negara, dan permasalahan lalu lintas lainnya di wilayah perbatasan Negara Republik Indonesia.

Penelitian ini dalam rangka menunjang kelancaran distribusi perekonomian Negara dan Pemerataan pembangunan baik diwilayah perbatasan Negara Republik Indonesiamaupun Aturan Negara serta pertumbuhan Devisa Negara.

6. Penelitian Kawasan Pelabuhan Penyebrangan Antar Pulau

Tujuan dilakukan penelitian ini adalah untuk mengetahui perusahaan lalu lintas di pelabuhan penyebrangan antar pulau dan sekitarnya diwilayah Hukum Negara Republik Indonesia yang mengangkat permasalahan kondisi infrastruktur jalan, jembatan, manajemen lalu lintas penyebrangan Kapal dan permasalahan lalu lintas lainnya yang berkaitan dengan masalah penyebrangan antar pulau dalam rangka kelancaran arus distribusi orang, barang kendaraan dan hasil perekonomianke seluruh wilayah Indonesia.

LAMPIRAN 1

MARKAS BESAR
KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
KORPS LALU LINTAS

KOMITMEN BERSAMA

Tentang

Penanganan lokasi .....

Jl. .....

-------- Kami yang bertanda tangan dibawah ini berkomitmen untuk melakukan kegiatan penanganan lokasi .....
sesuai dengan tugas pokok masing-masing secara proporsional, sebagai berikut : -----

1. .....

2. .....

3. .....

4. .....

5. .....

6. .....

7. .....

Pelaksanaan komitmen bersama ini dilakukan paling lambat 3 (tiga) hari setelah ditanda tangani oleh masing-masing Pejabat terkait dibawah ini :

-------- Demikian Komitmen ini dibuat dengan sebenar-benarnya di .....

CONTOH LAMPIRAN KOMITMEN BERSAMA :

NO	NAMA PEJABAT	INSTANSI	TANDA TANGAN
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			

LAMPIRAN 2

DATA HASIL SURVEI INVENTARISASI DAN IDENTIFIKASI
KASAT LANTAS POLRES.....

Formulir Survei SPBU

Ruas Jalan:

Hari, Tanggal Inventarisasi:

Nama Surveyor:

Nama SPBU	Tipe SPBU	Luas Lahan (m2)	Lebar Jalan Masuk (m)	Jumlah Mesin	Jumlah Selang	Kapasitas Tangki (kL)	Jumlah Pegawai (orang)	Kapasitas Antrian SPBU
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Cara Pengisian :

Kolom 1, diisi dengan nama SPBU;
Kolom 2, diisi dengan tipe SPBU (A/B/C/D/E);
Kolom 3, diisi dengan luas lahan SPBU;
Kolom 4, diisi dengan lebar jalan masuk ke SPBU;
Kolom 5, diisi dengan jumlah mesin yang ada di SPBU;
Kolom 6, diisi dengan jumlah selang yang ada di SPBU;
Kolom 7, diisi dengan kapasitas tangki setiap jenis bahan bakar di SPBU;
Kolom 8, diisi dengan jumlah pegawai yang bertugas di SPBU;
Kolom 9, diisi dengan jumlah antrian maksimum yang dapat ditampung di SPBU sebelum menimbulkan antrian di jalan.

LAMPIRAN 3

Formulir Survei Tempat Makan

Ruas Jalan:

Hari, Tanggal Inventarisasi:

Nama Surveyor:

Nama Tempat Makan	Luas (m2)	Jumlah Tempat Duduk (buah)	Kapasitas Pengunjung (orang)	Fasilitas Lainnya		
				Kapasitas Parkir	Jumlah Mushola	Jumlah Toilet
1	2	3	4	5	6	7

Cara Pengisian :
Kolom 1, diisi dengan nama tempat makan;
Kolom 2, diisi dengan luas lahan tempat makan;
Kolom 3, diisi dengan jumlah tempat duduk di tempat makan;
Kolom 4, diisi dengan kapasitas pengunjung di tempat makan;
Kolom 5, diisi dengan kapasitas parkir yang terdapat di tempat makan;
Kolom 6, diisi dengan jumlah mushola yang terdapat di tempat makan;
Kolom 7, diisi dengan jumlah toilet yang terdapat di tempat makan.

LAMPIRAN 4

Formulir Survei Tempat Istirahat (*Rest Area*)

Ruas Jalan:

Hari, Tanggal Inventarisasi:

Nama Surveyor:

Lokasi	Tipe Fasilitas Tempat Istirahat	Kapasitas Tempat Parkir	Ketersediaan Toilet		Tempat Duduk (buah)	Mushola (buah)	Luas Taman (m2)	Restoran		Kios		SPBU	
			Toilet Wanita (buah)	Toilet Pria (buah)				Unit	Kapasitas Pengunjung (orang)	Unit	Kapasitas Pengunjung (orang)	Luas (m2)	Jumlah Kendaraan yang dapat Dilayani
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Cara Pengisian :

Kolom 1, diisi dengan lokasi detail tempat istirahat (*rest area*);
Kolom 2, diisi tipe fasilitas tempat istirahat (I/II/III);
Kolom 3, diisi dengan kapasitas tempat parkir di *rest area;*
Kolom 4, diisi dengan jumlah toilet wanita di *rest area*;
Kolom 5, diisi dengan jumlah toilet pria di *rest area*;
Kolom 6, diisi dengan jumlah tempat duduk di *rest area;*
Kolom 7, diisi dengan jumlah mushola di *rest area;*
Kolom 8, diisi dengan luas taman di *rest area;*
Kolom 9, diisi dengan jumlah unit restoran yang terdapat di *rest area;*
Kolom 10, diisi dengan kapasitas pengunjung dari setiap restoran di *rest area* tersebut;
Kolom 11, diisi dengan jumlah unit kios yang terdapat di *rest area;*
Kolom 12, diisi dengan kapasitas pengunjung di tiap kios yang ada di *rest area* tersebut;
Kolom 13, diisi dengan luas lahan SPBU yang tedapat di *rest area;*
Kolom 14, diisi dengan kapasitas maksimum kendaraan yang dapat dilayani di SPBU *rest area.*

6.4. AUDIT DAN INSPEKSI

A. Penilaian Kinerja Subdit Dikmas

1. Penilaian Kinerja Si Kemitraan

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Kemitraan pada Sub Direktorat Pendidikan Masyarakat (Subdit Dikmas) adalah sebagai berikut:

a) Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Kemitraan** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa Hasil Pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan Data survei Persepsi Masyarakat.

b) Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja Kakorlantas Polri. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah mensosalisasikan, menanamkan, mengajak, mendidik, membangun kesadaran, kepekaan, kepedulian akan tertib lalu lintas yang diselenggarakan secara formal dan non formal;

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa Laporan Kegiatan sosialisasi, menanamkan, mengajak, mendidik, membangun kesadaran, kepekaan, kepedulian akan tertib lalu lintas yang diselenggarakan secara formal dan non formal.

c) *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja Direktur Kamsel. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersedianya standar dan terlaksananya kajian operasional fungsi rekayasa lalin;

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen standar dan laporan pelaksanaan kegiatan.

d) *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Dikmas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah tersedianya pedoman & acuan guna tingkatkan kualitas kinerja & pengembangan tugas rekayasa lalin.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan draft pedoman dan acuan.

e) Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran pedoman dan acuan pengembangan tugas rekayasa lalu lintas adalah menyusun kegiatan bimbingan, pelatihan, rekomendasi dan bantuan teknis.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh Kasi Kemitraan. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh **Kasubdit Dikmas**.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Kemitraan didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah tersusunnya rencana kegiatan bimbingan, pelatihan, rekomendasi dan bantuan teknis bidang pendidikan masyarakat berlalu lintas.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, Struktur organisasi dan tata kala kegiatan, Dokumentasi kegiatan, dan Laporan rencana kegiatan.

f) Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.1 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Kemitraan

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAK-SANA	PENGAMPU / PENILAI	PENGU-KURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Tercipta rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Mensosalisasi-kan, menanam-kan, mengajak, mendidik, mem-bangun kesadaran, kepekaan, kepedulian akan	-sosialisasi, menanamkan, mengajak, mendidik, membangun kesadaran, kepekaan, kepedulian	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	

	tertib lalu lintas yang diseleng-garakan secara formal dan non formal	akan tertib lalu lintas yang diselenggara-kan secara formal dan non formal			
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat	- Tersedianya standar -Terlaksana kajian operasional fungsi rekayasa lalin	-Dokumen Standar - Laporan pelaksanaan	DIREK-TUR KAM-SEL	KAKOR-LANTAS	Efektivitas
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang dihasilkan	- Tersedainya pedoman & acuan guna tingkatkan kualitas kinerja & pengem-bangan tugas rekayasa lalin;	- Draft pedoman dan acuan	KASUBDIT DIKMAS	DIREK-TUR KAMSEL	Efektivitas Biaya
KEGIATAN Menyusun kegiatan bimbingan, pelatihan, rekomendasi dan bantuan teknis;	- Tersusunnya rencana kegiatan bimbingan, pelatihan, rekomendasi dan bantuan teknis bidang pendidikan masyarakat berlalu lintas;	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala -Dokumentasi kegiatan - Laporan rencana kegiatan	KASI KEMI-TRAAN	KASUB-DIT DIKMAS	Efisiensi
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI KEMITRA AN	
KETERANGAN: **Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)**					

2. **Penilaian Kinerja Si Dikpen**

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Pendidikan dan Penerangan (Si Dikpen) pada Sub Direktorat Pendidikan Masyarakat (Subdit Dikmas) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Dikpen** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan Data survei Persepsi Masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja Kakorlantas Polri. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah mensosalisasikan, menanamkan, mengajak, mendidik, membangun kesadaran, kepekaan, kepedulian akan tertib lalu lintas yang diselenggarakan secara formal dan non formal;

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa laporan kegiatan sosialisasi, menanamkan, mengajak, mendidik, membangun kesadaran, kepekaan, kepedulian akan tertib lalu lintas yang diselenggarakan secara formal dan non formal.

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja Direktur Kamsel. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersedianya standar dan terlaksananya kajian operasional fungsi rekayasa lalin;

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen standar dan laporan pelaksanaan kegiatan.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Dikmas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah tersedianya pedoman dan acuan guna peningkatan kualitas kinerja dan pengembangan tugas rekayasa lalin.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan draft pedoman dan acuan.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menyusun norma, standar, pedoman, kiteria dan prosedur pendidikan masyarakat berlalu lintas.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh Kasi Pendidikan Penerangan. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh **Kasubdit Dikmas**.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Kemitraan didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah tersusunnya norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur Pendidikan Masyarakat berlalu lintas

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, Struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input

Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;
2) Biaya pelaksanaan kegiatan;
3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;
4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan
5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.2 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Dikpen

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAK-SANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGU KURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Tercipta rasa kamseltibcar-lantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Mensosalisasikan, menanamkan, mengajak, mendidik, membangun kesadaran, kepekaan, kepedulian akan tertib lalu lintas yang diseleng-garakan secara formal dan non formal	-Munculnya kesadaran, kepekaa, kepedulian akan tertib lalu lintas yang diseleng-garakan secara formal dan non formal	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	Efektivitas

HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat	- Tersedianya standar - Terlaksanya kajian operasional fungsi rekayasa lalin	- Dokumen Standar - Laporan pelaksanaan	DIREK-TUR KAMSEL	KAKOR-LANTAS	Efisiensi
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang dihasilkan	- Tersedainya pedoman & acuan guna tingkatkan kualitas kinerja & pengembangan tugas rekayasa lalin;	- Draft pedoman dan acuan	KASUB-DIT DIKMAS	DIREK-TUR KAMSEL	
KEGIATAN Menyusun norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur Pendidikan Masyarakat berlalu lintas;	- Tersusunnya rencana kegiatan bimbingan, pelatihan, rekomendasi dan bantuan teknis bidang pendidikan masyarakat berlalu lintas;	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala -Dokumentasi kegiatan - Laporan rencana kegiatan	KASI DIKPEN	KASUB-DIT DIKMAS	Efektivitas Biaya
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (meto-dologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI DIKPEN	
KETERANGAN: **Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)**					

3. Penilaian Kinerja Si Produk

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Produk pada Sub Direktorat Pendidikan Masyarakat (Subdit Dikmas) sebagai berikut:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Produk** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja Kakorlantas Polri. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terlaksananya pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada Polantas daerah di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas;

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa munculnya kesadaran, kepekaan, kepedulian akan tertib lalu lintas.

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja Direktur Kamsel. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

   2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah terlaksanakannya bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada Polantas daerah di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas dengan bantuan produk dikmas lalulintas;

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa laporan implementasi produk dikmas lalu lintas dalam pelaksanaan bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada Polantas daerah di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Dikmas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah tersedianya produk dalam mendukung pendukung kegiatan dikmas lalu lintas yang tersusun dari pendataan dan pengkajian kegiatan dikmas lantas.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan tersedianya produk pendukung kegiatan dikmas lalu lintas.

e. Kegiatan

1. Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah membuat produk berupa sarana kontak dari berbagai kegiatan dikmas lantas, guna meningkatkan dan mengembangkan kualitas kinerja Polisi Lalu Lintas dalam membangun kemitraan.

2. Kegiatan ini dilakukan oleh Kasi Produk. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh **Kasubdit Dikmas**.

4) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Kemitraan didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

5) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah tersusunnya rencana produk berupa sarana kontak guna meningkatkan dan mengembangkan kualitas kinerja Polisi Lalu Lintas dalam membangun kemitraan.

6) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, Struktur organisasi dan tata kala kegiatan, Dokumentasi kegiatan, dan Laporan rencana kegiatan.

f. Input

Input untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;
2) Biaya pelaksanaan kegiatan;
3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;
4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan
5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.3 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Produk

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAK-SANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUK URAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcar-lantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYARAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	-Terlaksana pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada Polantas daerah di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas; dan	-Muncul kesa-daran, kepekaan, kepedu-lian akan tertib lalu lintas	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	Efektivitas

HASIL ANTARA (*INTER-MEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat	-Terlaksana bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada Polantas daerah di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas dengan bantuan produk dikmas lalulintas	- Laporan implementasi produk dikmas lalu lintas dalam pelaksanaan bim-bingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada Polantas daerah di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas	DIREK-TUR KAMSEL	KAKOR-LANTAS	Efektivitas Biaya
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Tersedianya produk dalam mendukung kegiatan dikmas lantas yang tersusun dari pendataan dan pengkajian kegiatan dikmas lantas	- Produk pendu-kung kegiatan dikmas lalu lintas	KASUB-DIT DIKMAS	DIREK-TUR KAMSEL	
KEGIATAN Membuat produk berupa sarana kontak dari berbagai kegiatan dikmas lantas, guna meningkatkan dan mengembang-kan kualitas kinerja Polisi Lalu Lintas dalam membangun kemitraan	- Tersusunnya rencana produk berupa sarana kontak guna meningkatkan dan mengembangkan kualitas kinerja Polisi Lalu Lintas dalam membangun kemitraan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala -Dokumentasi kegiatan - Laporan rencana pembuatan produk	KASI PRODUK	KASUB-DIT DIKMAS	Efisiensi
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodo-logi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI PRODUK	

KETERANGAN: **Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)**	

B. Penilaian Kinerja Subdit Jemenopsrek

1. Penilaian Kinerja Si Invidrek

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Inventarisasi dan Identifikasi Rekayasa Lalu Lintas (Invidrek) pada Sub Direktorat Manajemen Operasional Rekayasa Lalu Lintas (Subdit Jemenopsrek) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Invidrek** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan Data survei Persepsi Masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas.

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa kepatuhan terhadap standar.

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Kamsel**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas.

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersedianya standar dan kajian operasional fungsi rekayasa lalin.

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen standar dan laporan pelaksanaan operasional fungsi rekayasa lalin.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Jemenopsrek**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah tersedianya pedoman dan acuan guna meningkatkan kualitas kinerja dan pengembangan tugas rekayasa lalin.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan draft pedoman dan acuan.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran pedoman dan acuan guna meningkatkan kualitas kinerja dan pengembangan tugas rekayasa lalin adalah melaksanakan inventarisasi dan identifikasi kegiatan rekayasa lalin.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Invidrek**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit Jemenopsrek.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Kemitraan didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah tersusunnya rencana pelaksanaan inventarisasi dan identifikasi kegiatan rekayasa lalin.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input

Input untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;
2) Biaya pelaksanaan kegiatan;
3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;
4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan
5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.4 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Invidrek

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU / PENILAI	PENGU KURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yangg diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcar-lantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	MASYARA-KAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	-Terselenggara Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	- Kepatuhan terhadap standar	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat	- Tersedia standar - Terlaksa kajian operasional fungsi rekayasa lalin	- Dokumen Standar - Laporan pelaksanaan	DIREKTUR KAMSEL	KAKORLAN TAS	Efektivitas

KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Tersedia pedo-man & acuan guna tingkatkan kualitas kinerja & pengembangan tugas rekayasa lalin;	- Draft pedoman dan acuan	KASUBDIT JEMEN-OPSREK	DIREKTUR KAMSEL	Efektivitas Biaya
KEGIATAN Melaksanakaninventarisasi dan identifikasi kegiatan rekayasa lalin	- Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI INVIDREK	KASUBDIT JEMEN-OPSREK	Efisiensi
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI INVIDREK	
KETERANGAN: **Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)**					

2. Penilaian Kinerja Si Jianrek

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Pengkajian Rekayasa Lalu Lintas (Jianrek) pada Sub Direktorat Manajemen Operasional Rekayasa Lalu Lintas (Subdit Jemenopsrek) adalah sebagai berikut:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Jianrek** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa kepatuhan terhadap standar.

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Kamsel**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas.

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersedianya tersedianya norma, standard, pedoman, kriteria, prosedur, sasaran dan arah kebijakan pengembangan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa:

a) Dokumen NSPK penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas.

b) Dokumen sasaran dan arah kebijakan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu

lintas ketersediaan dokumen standar dan laporan pelaksanaan kegiatan.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Jemenopsrek**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah tersedianya tersedianya standar dan prosedur operasional rekayasa lalu lintas termasuk koordinasi dengan instansi terkait.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa tersedianya:

a) Draft pedoman standar rekayasa lalu lintas

b) Draft prosedur operasional rekayasa lalu lintas

c) Draft prosedur operasional koordinasi rekayasa lalu lintas dengan instansi terkait ketersediaan draft pedoman dan acuan.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran draft pedoman dan prosedur operasional adalah melakukan pengkajian atau survei maupun penelitian serta ilmu pengetahuan untuk menghasilkan pedoman dan acuan dalam rangka meningkatkan dan menumbuhkembangkan penyelenggaraan rekayasa lalu lintas dan produknya dapat dimanfaatkan sebagai bahan perbaikan atau peningkatan kualitas rekayasa dan penyajian kepada publik.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Jianrek**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit Jemenopsrek.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Kemitraan didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan pengkajian atau survei maupun penelitian serta ilmu pengetahuan untuk menghasilkan pedoman dan acuan dalam rangka meningkatkan dan menumbuhkembangkan penyelenggaraan rekayasa lalu lintas dan produknya dapat dimanfaatkan sebagai bahan perbaikan atau peningkatan kualitas rekayasa dan penyajian kepada publik.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input

Input untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;
2) Biaya pelaksanaan kegiatan;
3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;
4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan
5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.5 Instrumen Monitoring dan Evaluasi Penilaian Kinerja Si Jianrek

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability

HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	-Terselenggara Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	- Kepatuhan terhadap standar	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	- Tersedianya norma, standard, pedoman, kriteria, prosedur, sasaran dan arah kebijakan pengembangan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas	- Dokumen NSPK penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas - Dokumen sasaran dan arah kebijakan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas	DIREKTUR KAMSEL	KAKOR-LANTAS	Efektivitas
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang dihasilkan	- Tersedianya standard dan prosedur operasional rekayasa lalu lintas termasuk koordinasi dengan instansi terkait	- Draft pedoman standar rekayasa lalu lintas - Draft prosedur operasional rekayasa lalu lintas - Draft prosedur operasional koordinasi rekayasa lalu lintas dengan instansi terkait	KASUBDIT JEMEN-OPSREK	DIREK-TUR KAMSEL	Efektivitas Biaya
KEGIATAN Melakukan pengkajian atau survei maupun penelitian serta ilmu pengetahuan untuk menghasil-kan pedoman dan acuan dalam rangka mening-katkan dan menumbuh-kembangkan penyelenggaraan rekayasa lalu lintas dan produknya dapat dimanfaatkan	- Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI JIANREK	KASUB-DIT JEMEN-OPSREK	Efisiensi

sebagai bahan perbaikan atau peningkatan kualitas rekayasa dan penyajian kepada publik					
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN / BANUM	KASI JIANREK	
KETERANGAN: **Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)**					

3. Penilaian Kinerja Si Opsnalrek

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Operasional Rekayasa Lalu Lintas (Opsnalrek) pada Sub Direktorat Manajemen Operasional Rekayasa Lalu Lintas (Subdit Jemenopsrek) adalah sebagai berikut:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Opsnalrek** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja Kakorlantas Polri. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa laporan pelaksanaan tertib berlalu lintas.

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Kamsel**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas.

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersedianya bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen laporan pelaksanaan bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Jemenopsrek**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah tersusunnya model-model lingkungan ruang lalu lintas yang mendorong pengguna jalan berperilaku tertib berupa wilayah percontohan kawasan tertib lalu lintas (KTL) atau lainnya.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan draft hasil kajian dan rekomendasi penciptaan lingkungan ruang lalu lintas yang mendorong pengguna jalan berperilaku tertib berupa wilayah percontohan kawasan tertib lalu lintas (KTL).

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran draft hasil kajian dan rekomendasi penciptaan lingkungan ruang lalu lintas yang mendorong pengguna jalan berperilaku tertib berupa wilayah percontohan kawasan tertib lalu lintas (KTL) adalah kegiatan pengembangan dan operasional hasil kajian dan rekomendasi terhadap masalah rekayasa lalin.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Opsnalrek**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit Jemenopsrek.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Kemitraan didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah tersusunnya rencana kegiatan pengembangan dan operasional hasil kajian dan rekomendasi terhadap masalah rekayasa lalin.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input

Input untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;
2) Biaya pelaksanaan kegiatan;
3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;
4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan
5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.6 Instrumen Monitoring dan Evaluasi
Penilaian Kinerja Si Opsnalrek

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*)	- Terciptanya rasa kamseltib-	- Data Persepsi Masyarakat	KAPOLRI/ WAKA-	MASYA-RAKAT	

Sustainability

Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	carlantas;	(Survei)	POLRI		
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Terseleng-garanya Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	- Laporan pelaksanaan tertib berlalu lintas	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	Efektivitas Biaya
HASIL ANTARA (*INTER-MEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat	- Tersedia bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas	- Laporan pelaksanaan bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas	DIREKTUR KAMSEL	KAKORLANT AS	Efektivitas
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang dihasilkan	- Tersusunnya model-model lingkungan ruang lalu lintas yang mendorong pengguna jalan berperilaku tertib berupa wilayah percontohan kawasan tertib lalu lintas (KTL) atau lainnya	- Draft hasil kajian dan rekomen-dasi penciptaan lingkungan ruang lalu lintas yang mendorong pengguna jalan berperilaku tertib berupa wilayah percontohan kawasan tertib lalu lintas (KTL)	KASUBDIT JEMEN-OPSREK	DIREK-TUR KAMSEL	Efisiensi
KEGIATAN Pengem-bangan dan operasional hasil kajian dan rekomendasi terhadap masalah rekayasa lalin	-Terlaksana kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala -Dokumen-tasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI OPSNALR EK	KASUB-DIT JEMEN-OPSREK	
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan;		- Laporan Pro-ses penyiapan	PAUR, PAMIN	KASI OPSNALRE	

2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;	SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodo-logi) dan perencanaan waktu	BAMIN/ BANUM	K	
KETERANGAN: **Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)**				

C. Penilaian Kinerja Subdit Standardisasi

1. Penilaian Kinerja Si Standardisasi Pencegahan

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Standardisasi Pencegahan pada Sub Direktorat Standardisasi sebagai berikut:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Standardisasi Pencegahan** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya keamanan dan keselamatan lalu lintas.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa laporan pelaksanaan standar keamanan dan keselamatan lalu lintas.

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Kamsel**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersusunnya standar dan prosedur dalam memetakan (inventarisisasi dan mengidentifikasi) wilayah, masalah, maupun potensi yang berkaitan dengan lalu lintas dalam sistem,

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen standar dan prosedur dalam memetakan (inventarisisasi dan mengidentifikasi) wilayah, masalah, maupun potensi yang berkaitan dengan lalu lintas dalam sistem.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Standardisasi**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah:

a) Tersusunnya Rencana Program kerja dibidang standardisasi direktorat keamanan dan keselamatan

b) Tersusunnya kajian Standardisasi pencegahan bidang kamseltibcarlantas

c) Terlaksananya identifikasi, inventarisasi, serta analisis permasalahan terkait standardisasi pencegahan bidang Kamseltibcarlantas;

d) Terlaksananya koordinasi terkait pelaksanaan standardisasi pencegahan bidang Kamseltibcarlantas

e) Terlaksananya kegiatan monev standardisasi pencegahan dibidang Kamseltibcarlantas

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa:

a. Rencana program kerja bidang Standardisasi direktorat kamsel

b. Laporan kajian Standardisasi pencegahan bidang kamseltibcarlantas

c. Laporan pelaksanaan identifikasi, inventarisasi, serta analisis permasalahan terkait standardisasi pencegahan bidang Kamseltibcarlantas

d. Laporan koordinasi pelaksanaan standardisasi pencegahan bidang Kamseltibcarlantas

e. Laporan monev standardisasi pencegahan dibidang Kamseltibcarlantas.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran laporan tersebut di atas adalah memonitor, mengevaluasi dan mengidentifikasi secara periodik produk standardisasi pencegahan baik pre emtif maupun preventif yang telah disusun oleh masing-masing bagian di jajaran korlantas Polri dan membuat rekomendasi sebagai bahan pengambilan kebijakan menyusun kegiatan bimbingan, pelatihan, rekomendasi dan bantuan teknis.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Standardisasi Pencegahan**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit Standardisasi.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Standardisasi Pencegahan didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah tersusunnya rencana kegiatan memonitor, mengevaluasi dan mengidentifikasi secara periodik produk standardisasi pencegahan baik pre emtif maupun preventf yang telah disusun oleh masing-masing bagian di jajaran korlantas Polri dan membuat rekomendasi sebagai bahan pengambilan kebijakan menyusun kegiatan bimbingan, pelatihan, rekomendasi dan bantuan teknis.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

e. Input

Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;
2) Biaya pelaksanaan kegiatan;
3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;
4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan
5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.7 Instrumen Monitoring dan Evaluasi
Penilaian Kinerja Si Standardisasi Pencegahan

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU / PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcar-lantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI / WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability

HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Terselenggara keamanan dan keselamatan lalu lintas	- Laporan pelaksanaan standar keamanan dan keselamatan lalu lintas	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat	- Tersusun standar dan prosedur dalam memetakan (inventarisasi dan mengidentifikasi) wilayah, masalah, maupun potensi yang berkaitan dengan lalu lintas dalam sistem	- Standar dan prosedur dalam memetakan (inventarisi dan mengidentifikasi) wilayah, masalah, maupun potensi yang berkaitan dengan lalu lintas dalam sistem	DIREKTUR KAMSEL	KAKOR-LANTAS	Efektivitas
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang dihasilkan	- Tersusun Rencana Program kerja di bidang Standardisasi direktorat keamanan dan keselamatan - Tersusun kajian standarisasi pencegahan bidang kamseltibcarlantas - Terlaksana identifikasi, inventarisasi, serta analisis permasalahan terkait standardrisasi pencegahan bidang Kamseltibcarlantas; - Terlaksana koordinasi terkait pelaksanaan standarisasi pencegahan bidang Kamseltibcarlantas - Terlaksana kegiatan monev standarisasi pencegahan di bidang Kamseltibcarlantas	- Rencana program kerja bidang standarisasi direktorat kamsel - Laporan kajian standarisasi pencegahan bidang kamseltibcarlantas - Laporan pelaksanaan identifikasi, inventarisasi, serta analisis permasalahan terkait standardisasi pence-gahan bidang Kamseltibcarlantas - Laporan koordinasi pelaksanaan standardisasi pencegahan bidang Kamseltibcarlantas - Laporan monev standardisasi pencegahan dibidang Kamseltibcarlantas	KASUBDIT STANDARISASI	DIREKTUR KAMSEL	Efektivitas Biaya

KEGIATAN Memonitor, meng-evaluasi dan mengidentifikasi secara periodik produk standar-disasi pencegahan baik preemtif mau-pun preventf yang telah disusun oleh masing-masing bagian di jajaran korlantas Polri dan membuat reko-mendasi sebagai bahan pengam-bilan kebijakan	- Terlaksana kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala -Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI STANDARI SASI PENCEGA HAN	KASUB-DIT STANDARISASI	Efisiensi
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Pro-ses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodo-logi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI STAN-DARISASI PENCE-GAHAN	
KETERANGAN: **Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)**					

2. Penilaian Kinerja Si Standardisasi Penindakan

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Standardisasi Penindakan pada Sub Direktorat Standardisasi adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Standardisasi Penindakan** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya keamanan dan keselamatan lalu lintas.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa laporan pelaksanaan standar keamanan dan keselamatan lalu lintas.

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Kamsel**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersusunnya standar dan prosedur dalam memetakan (inventarisisasi dan mengidentifikasi) wilayah, masalah, maupun potensi yang berkaitan dengan lalu lintas dalam sistem,

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen standar dan prosedur dalam memetakan (inventarisisasi dan mengidentifikasi) wilayah, masalah, maupun potensi yang berkaitan dengan lalu lintas dalam sistem.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Standardisasi**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah:

   a) Tersusunnya Rencana Program kerja dibidang standardisasi penindakan direktorat keamanan dan keselamatan

   b) Tersusunnya kajian Standardisasi penindakan bidang kamseltibcarlantas

   c) Terlaksananya identifikasi, inventarisasi, serta analisis permasalahan terkait standardisasi penindakan bidang Kamseltibcarlantas;

   d) Terlaksananya koordinasi terkait pelaksanaan standardisasi penindakan bidang Kamseltibcarlantas

   e) Terlaksananya kegiatan monev standardisasi penindakan dibidang Kamseltibcarlantas

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa:

   a) Rencana program kerja bidang Standardisasi penindakan direktorat kamsel

   b) Laporan kajian Standardisasi penindakan bidang kamseltibcarlantas

   c) Laporan pelaksanaan identifikasi, inventarisasi, serta analisis permasalahan terkait standardisasi penindakan bidang Kamseltibcarlantas

   d) Laporan koordinasi pelaksanaan standardisasi penindakan bidang Kamseltibcarlantas

   e) Laporan monev standardisasi penindakan dibidang Kamseltibcarlantas.

d. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran laporan tersebut di atas adalah memonitor, mengevaluasi dan mengidentifikasi secara periodik produk standardisasi penindakan pelanggaran, kemacetan dan kecelakaan lalu lintas yang telah disusun oleh masing-masing bagian di jajaran korlantas Polri dan membuat rekomendasi sebagai bahan pengambilan kebijakan.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Standardisasi Penindakan**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit Standardisasi.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Standardisasi Penindakan didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah tersusunnya rencana kegiatan memonitor, mengevaluasi dan mengidentifikasi secara periodik produk standardisasi penindakan pelanggaran, kemacetan dan kecelakaan lalu lintas yang telah disusun oleh masing-masing bagian di jajaran korlantas Polri dan membuat rekomendasi sebagai bahan pengambilan kebijakan.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.8 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Standardisasi Penindakan

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU / PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcar-lantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI / WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Terselenggara keamanan dan keselamatan lalu lintas	- Laporan pelaksanaan standar keamanan dan keselamatan lalu lintas	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat	- Tersusunnya standar dan prosedur dalam memetakan (inventarisisasi dan mengiden-tifikasi) wilayah, masalah, maupun potensi yang berkaitan dengan lalu lintas dalam sistem	- Standar dan prosedur dalam memetakan (inventarisisasi dan mengiden-tifikasi) wilayah, masalah, mau-pun potensi yang berkaitan dengan lalu lintas dalam sistem	DIREKTUR KAMSEL	KAKOR-LANTAS	Efektivitas
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang dihasilkan	- Tersusun Ren-cana Program kerja di bidang Standardisasi Dirkamsel - Tersusun kajian standarisasi penindakan bidang kamseltib-carlantas - Terlaksananya identifikasi, inventarisasi, serta analisis permasalahan standardisasi penindakan	- Rencana program kerja bidang standar-isasi Dirkamsel - Laporan kajian standarisasi penindakan bi-dang kamseltib-carlantas - Laporan pelak-sanaan iden-tifikasi, inven-tarisasi, serta analisis perma-salahan terkait standardisasi penindakan bidang Kamsel-	KASUBDIT STANDAR-ISASI	DIREKTUR KAMSEL	Efektivitas Biaya

	bidang Kamseltib-carlantas; - Terlaksana koor-dinasi pelaksana-an standardisasi penindakan bidang Kamseltib-carlantas - Terlaksana kegia-tan monev stan-dardisasi penin-dakan di bidang Kamseltibcarlant a	tibcarlantas - Laporan koor-dinasi pelaksa-naan standard-isasi penindakan bidang Kamsel-tibcarlantas - Laporan monev standardisasi penindakan di bidang Kamsel-tibcarlantas			
KEGIATAN Memonitor, eva-luasi dan meng-identifikasi secara periodik produk standardisasi penindakan pe-langgaran, kema-cetan dan kece-lakaan lalu lintas yang telah disu-sun oleh setiap bagian di jajaran korlantas dan membuat reko-mendasi sebagai bahan pengam-bilan kebijakan	- Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI STANDAR-ISASI PENIN-DAKAN	KASUBDIT STANDAR-ISASI	Efisiensi
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan.		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodo-logi) dan peren-canaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI STANDAR-ISASI PENIN-DAKAN	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

D. Penilaian Kinerja Subdit Audit

1. Penilaian Kinerja Si Audit dan Inspeksi Kamsel

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Audit dan Inspeksi Keamanan dan Keselamatan pada Sub Direktorat Audit adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Audit dan Inspeksi Keamanan dan Keselamatan** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan Data survei Persepsi Masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja Kakorlantas Polri. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terlaksananya NSPK bidang kamseltibcar lalu lintas

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa Standar NSPK bidang kamseltibcar lalu lintas dan Surat Keputusan Kakorlantas tentang penetapan tim audit.

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja Direktur Kamsel. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah terlaksananya pemeriksanaan dan audit dalam mengembangkan dan mengoperasionalkan hasil kajian dan rekomendasi terhadap berbagai masalah yang berkaitan dengan Kamseltibcar lantas

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen:

   a) laporan pengawasan pelaksanaan norma, standard, pedoman, kriteria, prosedur dan kegiatan audit di bidang lalu lintas

   b) draft surat keputusan Kakorlantas tentang penetapan tim audit

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Audit**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah terlaksananya tugas audit, inspeksi di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa:

   a) Rencana program kerja dibidang audit dan inspeksi direktorat keamanan dan keselamatan;

   b) Laporan kajian pedoman pelaksanaan Audit dan Inspeksi bidang Keamanan dan Keselamatan Lalu lintas dan angkutan Jalan (manual audit bidang kamseltibcarlantas);

   c) Usulan tim audit yang terdiri dari tim Korlantas Polri dan tim Auditor Independen

d) Laporan pelaksanaan koordinasi dan penyusunan laporan hasil pelaksanaan Audit dan Inspeksi bidang Kamseltibcarlantas

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah melakukan pemeriksaan, pengamatan dan penyusunan tim auditor independen yang bertujuan mengetahui perkembangan keadaan dan kinerja tentang keamanan dan keselamatan lalu lintas untuk menghasilkan suatu laporan dan atau rekomendasi.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh Kasi Audit dan Inspeksi Keamanan dan Keselamatan. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh **Kasubdit Audit**.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Audit dan Inspeksi Kamsel didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan pemeriksaan, pengamatan dan penyusunan tim auditor independen yang bertujuan mengetahui perkembangan keadaan dan kinerja tentang keamanan dan keselamatan lalu lintas untuk menghasilkan suatu laporan dan atau rekomendasi.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.9 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Audit dan Inspeksi Kamsel

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU / PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcar-lantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI / WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	-Terlaksananya NSPK bidang kamseltibcar lalu lintas	- Standar NSPK bidang kamsel-tibcar lalu lintas - Surat keputusan Kakorlantas tentang pene-tapan tim audit	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	
HASIL ANTARA (*INTERME-DIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	-Terlaksananya pemeriksanaan dan audit dalam mengembangkan dan mengoperasi-onalkan hasil ka-jian dan rekomen-dasi terhadap berbagai masalah yang berkaitan dengan Kamsel-tibcar lantas	- Laporan penga-wasan pelaksana-an norma, stan-dar, pedoman, kriteria, prosedur dan kegiatan audit di bidang lalu lintas - Draft surat kepu-tusan Kakorlantas tentang pene-tapan tim audit	DIREKTUR KAMSEL	KAKOR-LANTAS	Efektivitas
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	-Terlaksananya tugas audit, inspeksi di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan;	- Rencana program kerja di bidang audit dan inspeksi Dirkamsel; - Laporan kajian pedoman pelak-sanaan Audit dan Inspeksi bidang Keamanan dan Keselamatan	KASUBDIT AUDIT	DIREKTUR KAMSEL	Efektivitas Biaya

		Lalu lintas dan angku-tan Jalan (manual audit bidang kam-seltibcarlantas); - Usulan tim audit yang terdiri dari tim Korlantas Polri dan tim Auditor Independen - Laporan pelaksa-naan koordinasi dan penyusunan laporan hasil pelaksanaan Audit dan Inspeksi bidang Kamseltib-carlantas			
KEGIATAN Melakukan pemeriksaan, pengamatan dan penyu-sunan tim auditor inde-penden yang bertujuan mengetahui perkembangan keadaan dan kinerja tentang ke-amanan dan keselamatan lalu lintas untuk meng-hasilkan suatu laporan dan atau rekomendasi;	-Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI AUDIT DAN INSPEKSI KAMSEL	KASUBDIT AUDIT	
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI AUDIT DAN INSPEKSI KAMSEL	
KETERANGAN: **Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR,**					

PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)	

2. Penilaian Kinerja Si Audit dan Inspeksi Tibcar

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Audit dan Inspeksi Ketertiban dan Kelancaran (Si Audit dan Inspeksi Tibcar) pada Sub Direktorat Audit adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Audit dan Inspeksi Tibcar** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja Kakorlantas Polri. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terlaksananya NSPK bidang kamseltibcar lalu lintas

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa Standar NSPK bidang kamseltibcar lalu lintas dan Surat Keputusan Kakorlantas tentang penetapan tim audit.

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja Direktur Kamsel. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediate outcome* adalah terlaksananya pemeriksanaan dan audit dalam mengembangkan dan mengoperasionalkan hasil kajian dan rekomendasi terhadap berbagai masalah yang berkaitan dengan Kamseltibcar lantas;

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen:

   a) laporan pengawasan pelaksanaan norma, standard, pedoman, kriteria, prosedur dan kegiatan audit di bidang lalu lintas

   b) draft surat keputusan Kakorlantas tentang penetapan tim audit

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Audit**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah terlaksananya tugas audit, inspeksi di bidang keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa:

   a) Rencana program kerja dibidang audit dan inspeksi direktorat keamanan dan keselamatan;

   b) Laporan kajian pedoman pelaksanaan Audit dan Inspeksi bidang Keamanan dan Keselamatan Lalu lintas dan angkutan Jalan (manual audit bidang kamseltibcarlantas);

c) Usulan tim audit yang terdiri dari tim Korlantas Polri dan tim Auditor Independen

d) Laporan pelaksanaan koordinasi dan penyusunan laporan hasil pelaksanaan Audit dan Inspeksi bidang Kamseltibcarlantas

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah melakukan pemeriksaan, pengamatan dan penyusunan tim auditor independen yang bertujuan mengetahui perkembangan keadaan dan kinerja tentang ketertiban dan kelancaran lalu lintas untuk menghasilkan suatu laporan dan atau rekomendasi.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh Kasi Audit dan Inspeksi Tibcar Penilaian kinerja ini dilakukan oleh **Kasubdit Audit**.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Audit dan Inspeksi Tibcar didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan pemeriksaan, pengamatan dan penyusunan tim auditor independen yang bertujuan mengetahui perkembangan keadaan dan kinerja tentang ketertiban dan kelancaran lalu lintas untuk menghasilkan suatu laporan dan atau rekomendasi.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input

Input untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.10 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Audit dan Inspeksi Tibcar

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yg diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYARAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Terlaksananya NSPK bidang kamseltibcar lalu lintas	- Standar NSPK bidang kamseltibcar lalu lintas - Surat keputusan Kakorlantas tentang penetapan tim audit	KAKORLANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	- Terlaksananya pemeriksanaan & audit dalam mengembang-kan dan meng-operasionalkan hasil kajian dan rekomendasi terhadap ber-bagai masalah yang berkaitan dengan Kam-seltibcar lantas	- Laporan pengawasan pelaksanaan norma, standard, pedoman, kriteria,prosedur dan kegiatan audit di bidang lalu lintas - Draft surat keputusan Kakorlantas tentang penetapan tim audit	DIREKTUR KAMSEL	KAKOR-LANTAS	Efektivitas
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Terlaksananya tugas audit, inspeksi di bidang keamanan,	- Rencana program kerja dibidang audit & inspeksi Dirkamsel; - Laporan kajian	KASUBDIT AUDIT	DIREKTUR KAMSEL	Efektivitas Biaya

	keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan;	pedoman pelaksana-an Audit dan Inspeksi bidang Keamanan dan Keselamatan LLAJ (manual audit bidang kamseltib-carlantas); - Usulan tim audit yang terdiri dari tim Kor-lantas Polri dan tim Auditor Independen - Laporan pelaksanaan koordinasi dan penyu-sunan laporan hasil pelaksanaan Audit dan Inspeksi bidang Kamseltibcarlantas			
KEGIATAN Melakukan pemeriksaan, pengamatan & penyusunan tim auditor indepen-den yang bertu-juan mengeta-hui perkem-bangan keada-an dan kinerja ketertiban dan kelancaran lalu lintas untuk menghasilkan suatu laporan dan/atau rekomendasi	- Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI AUDIT DAN INSPEKSI TIBCAR	KASUBDIT AUDIT	Efisiensi
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI AUDIT DAN INSPEKSI TIBCAR	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan					

pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)	

E. Penilaian Kinerja Dit Gakkum

1. Penilaian Kinerja Subdit WalPJR:

Penilaian Kinerja Si Wal

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Pengawalan (Si Wal) pada Sub Direktorat Pengawalan dan Patroli Jalan Raya (Subdit WalPJR) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Pengawalan** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terbina dan terselenggaranya fungsi lalu lintas untuk patroli jalan raya

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa laporan pelaksanaan kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, TPKP, Quick Respon Time, dan menjadi jejaring *National Traffic Management Centre* (NTMC).

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Gakkum**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah terselenggaranya kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli (Turjawali), TPTKP, dan menjembatani antar wilayah dalam mewujudkan dan memelihara Kamseltibcarlantas

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen laporan pelaksanaan kegiatan.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit WalPJR**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah terlaksananya pembinaan fungsi teknis PJR dalam penyelenggaraan kegiatan yang meliputi pengaturan, penjagaan, pengawalan, TPTKP laka lantas dan patroli sampai pada tingkat Kepolisian Daerah serta penetapan standard kompetensi dan meningkatkan profesionalisme.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan Laporan Pengaturan, Penjagaan dan Pengawalan lalu lintas dalam rangka peningkatan kamseltibcar lantas dan menurunkan fatalitas korban kecelakaan.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah melaksanakan pengawalan umum maupun khususVIP/ VVIP.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Pengawalan**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit WalPJR.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Pengawalan didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya pengawalan umum maupun khususVIP/ VVIP.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, Struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input

Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;
2) Biaya pelaksanaan kegiatan;
3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;
4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan
5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.11 Instrumen Monitoring dan Evaluasi Penilaian Kinerja Si Wal

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yg diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcarlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima	- Terbina dan terselenggarany a fungsi lalu lintas untuk	- Laporan pelaksanaan kegiatan pengaturan,	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	

Efektivitas

manfaat	patroli jalan raya	penjagaan, pengawalan, patroli, TPKP, Quick Res-ponse Time, dan menjadi jejaring NTMC			
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	- Menyelenggarakan kegiatan pengaturan, penjagaan, penga-walan, dan patroli (Turjawali), TPTKP, dan menjembatani antar wilayah dalam mewu-judkan dan memelihara Kamseltibcarlantas	- Laporan pelaksanaan	DIREKTUR GAKKUM	KAKOR-LANTAS	Efisiensi
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Terlaksanakannya pembinaan fungsi Teknis PJR dalam penyelenggaraan kegiatan yang meliputi pengaturan, penjagaan, pengawalan, TPTKP laka lantas dan patroli sampai pada tingkat Kepolisian Daerah serta penetapan standard kompetensi dan meningkatkan profesionalisme	- Laporan Pengaturan, Penjagaan dan Pengawalan lalu lintas dalam rangka peningkatan kamseltibcar lantas dan menurunkan fatalitas korban kecelakaan	KASUBDIT WALPJR	DIREKTUR GAKKUM	Efektivitas Biaya
KEGIATAN Melaksanakan pengawalan umum maupun khususVIP/ VVIP	- Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala -Dokumentasi kegiatan	KASI WAL	KASUBDIT WALPJR	

		- Laporan hasil kegiatan			
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (meto-dologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI WAL	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

2. Penilaian Kinerja Si PJR - Subdit WalPJR

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi PJR (Si PJR) pada Sub Direktorat Pengawalan dan Patroli Jalan Raya (Subdit WalPJR) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi PJR** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terbina dan terselenggaranya fungsi lalu lintas untuk patroli jalan raya

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa laporan pelaksanaan kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, TPKP, Quick Respon Time, dan menjadi jejaring National Traffic Management Centre (NTMC).

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Gakkum**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah terselenggaranya kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli (Turjawali), TPTKP, dan menjembatani antar wilayah dalam mewujudkan dan memelihara Kamseltibcarlantas

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen laporan pelaksanaan kegiatan.

d. *Output* produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput (keluaran) merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit WalPJR**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah terlaksananya pembinaan fungsi teknis PJR dalam penyelenggaraan kegiatan yang meliputi pengaturan, penjagaan, pengawalan, TPTKP laka lantas dan patroli sampai pada tingkat Kepolisian Daerah serta penetapan standard kompetensi dan meningkatkan profesionalisme.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan Laporan Pengaturan, Penjagaan dan Pengawalan lalu lintas dalam rangka peningkatan kamseltibcar lantas dan menurunkan fatalitas korban kecelakaan.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah melaksanakan pengaturan, penjagaan, patroli, dakgar dan TPTKP laka lantas di ruang jalan.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi PJR**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit WalPJR.

4) Untuk melakukan kegiatan, Kasi PJR didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

5) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya pengaturan, penjagaan, patroli, dakgar dan TPTKP laka lantas di ruang jalan.

6) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, Struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

4) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

5) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

6) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.12 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si PJR

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamsel-tibcarlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Terbina dan terselenggaranya fungsi lalu lintas untuk penegakan hukum	- Laporan pelaksanaan kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, TPKP, Quick Respon Time, dan menjadi jejaring National Traffic Management Centre (NTMC)	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	-Menyeleng-garakan kegi-atan penga-turan, penja-gaan, penga-walan, dan patroli (Turja-wali), TPTKP, dan menjem-batani antar wilayah guna mewujud-kan & memeli-hara Kamseltib-carlantas	- Laporan pelaksanaan	DIREKTUR GAKKUM	KAKOR-LANTAS	Efektivitas Efisiensi
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang dihasilkan	-Terlaksana pembinaan fungsi Teknis PJR dalam penyelenggaraan kegiatan yang meliputi pengaturan, penjagaan,	- Laporan Pengaturan, Penjagaan dan Patroli Lalulintas dalam rangka peningkatan kamseltibcarlantas dan menurunkan	KASUBDIT WALPJR	DIREKTUR GAKKUM	

	pengawalan, TPTKP laka lantas dan patroli sampai pada tingkat Kepolisian Daerah serta penetapan standar kompetensi & meningkatkan profesionalisme	fatalitas korban kecelakaan serta meningkatkan pelayanan publik			
KEGIATAN Melaksanakan pengaturan, penjagaan, patroli, dakgar dan TPTKP laka lantas di ruang jalan	- Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi & tata kala - Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI PJR	KASUBDIT WALPJR	
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI PJR	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

F. Penilaian Kinerja Subdit Tatib

1. Penilaian Kinerja Si Jianturjawali

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Pengkajian, Pengaturan, Penjagaan, Pengawalan dan Patroli (Si Jianturjawali) pada Sub Direktorat Tata Tertib (Subdit Tatib) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Jianturjawali** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terbina dan terselenggaranya fungsi lalu lintas untuk patroli jalan raya

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa laporan pelaksanaan kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, TPKP, Quick Respon Time, dan menjadi jejaring National Traffic Management Centre (NTMC).

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Gakkum**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah terselenggaranya kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli (Turjawali), TPTKP, dan menjembatani antar wilayah dalam mewujudkan dan memelihara Kamseltibcarlantas

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen laporan pelaksanaan kegiatan.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Tatib**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah

a) penetapan persyaratan, standar, dan prosedur serta peralatan dalam pelaksanaan tindakan pengaturan dan penertiban arus lalu lintas;

b) penetapan standard dan prosedur penggunaan atau penutupan jalan selain untuk kegiatan lalu lintas serta pemberian izinnya

c) penetapan persyaratan, standard, dan prosedur pengawalan atau pengaturan jalan bagi pengguna jalan yang memperoleh hak utama

d) penetapan prosedur dan bimbingan pemberian perizinan penggunaan lampu isyarat dan sirene;

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan draft standar, draft pedoman dan rencana bimbingan teknis.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah melaksanakan penetapan persyaratan, standar, dan prosedur peralatan dalam pelaksanaan tindakan turjawali, rekomendasi penggunaan atau penutupan jalan, pengawalan atau pengaturan jalan bagi pengguna jalan.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Jianturjawali**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh **Kasubdit Tatib**.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Jianturjawali didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan penetapan persyaratan, standar, dan prosedur peralatan dalam pelaksanaan tindakan turjawali, rekomendasi penggunaan atau penutupan jalan, pengawalan atau pengaturan jalan bagi pengguna jalan.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.13 Instrumen Monitoring dan Evaluasi
Penilaian Kinerja Si Jianturjawali

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pemba-ngunan yang	- Terciptanya rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability

diperoleh dari pencapaian *outcome*					
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Terbina dan terselenggaranya fungsi lalu lintas untuk penegakan hukum	- Laporan pelaksanaan kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, TPKP, Quick Respon Time, dan menjadi jejaring National Traffic Management Centre (NTMC)	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERME-DIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	-Menyelenggara-kan kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli (Turjawali), TPTKP, dan men-jembatani antar wilayah dalam mewujudkan dan memelihara Kam-seltibcarlantas	- Laporan pelaksanaan	DIREKTUR GAKKUM	KAKOR-LANTAS	Efektivitas Biaya
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- penetapan persyaratan, standard, dan prosedur serta peralatan dalam pelaksanaan tindakan penga-turan & penertib-an arus lalu lintas; - penetapan stan-dar dan prosedur penggunaan atau penutupan jalan selain untuk kegiatan lalu lintas serta pem-berian izinnya - penetapan per-syaratan, standar, dan prosedur pe-ngawalan atau pengaturan jalan	- Draft standar - Draft prosedur - Rencana bimbingan teknis	KASUBDIT TATIB	DIREKTUR GAKKUM	Efisiensi

	bagi pengguna jalan yang memperoleh hak utama - penetapan prosedur dan bimbingan pemberian perizinan penggunaan lampu isyarat dan sirene;				
KEGIATAN Melaksanakan penetapan persyaratan, standar, dan prosedur peralatan dalam pelaksanaan tindakan turjawali, rekomendasi penggunaan atau penutupan ja-lan, pengawalan atau pengaturan jalan bagi peng-guna jalan	- Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala -Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI JIANTURJA WALI	KASUBDIT TATIB	
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI JIANTURJA WALI	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

2. Penilaian Kinerja Si Gunranmor

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Penggunaan Kendaraan Bermotor (Si Gunranmor) pada Sub Direktorat Tata Tertib (Subdit Tatib) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Gunranmor** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah Terbina dan terselenggaranya fungsi lalu lintas untuk penegakan hukum

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa Laporan pelaksanaan kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, TPKP, Quick Respon Time, dan menjadi jejaring National Traffic Management Centre (NTMC).

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Gakkum**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

   2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah terselenggaranya kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli (Turjawali), TPTKP, dan

menjembatani antar wilayah dalam mewujudkan dan memelihara Kamseltibcarlantas

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen laporan pelaksanaan kegiatan.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Tatib**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah

a) penetapan persyaratan, standard, dan prosedur pengawalan atau pengaturan jalan bagi kendaraan umum yang tidak memperoleh hak utama namun mengangkut alat berat dengan dimensi melebihi dimensi yang ditetapkan

b) penetapan persyaratan, kriteria dan prosedur penggunaan kendaraan bermotor angkutan barang untuk angkutan orang.

c) penetapan prosedur pengoperasian bersama alat penimbangan yang dapat dipindahkan antara kepolisian dan PPNS terkait.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan draft standar, draft prosedur.

f. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah menetapkan persyaratan, standard, dan prosedur pengawalan atau pengaturan jalan bagi kendaraan umum yang melebihi dimensi yang ditetapkan, pengoperasian bersama alat penimbangan yang dapat

dipindahkan antara kepolisian dan PPNS terkait dan memberikan rekomendasi penggunaan kendaraan bermotor angkutan barang untuk angkutan orang.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Gunranmor**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh **Kasubdit Tatib**.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Gunranmor didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan penetapan persyaratan, standard, dan prosedur pengawalan atau pengaturan jalan bagi kendaraan umum yang melebihi dimensi yang ditetapkan, pengoperasian bersama alat penimbangan yang dapat dipindahkan antara kepolisian dan PPNS terkait dan memberikan rekomendasi penggunaan kendaraan bermotor angkutan barang untuk angkutan orang.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

g. Input

Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;
2) Biaya pelaksanaan kegiatan;
3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;
4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan
5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.14 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Gunranmor

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yg diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcarlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Terbina dan terselenggara fungsi lalu lintas untuk penegakan hukum	- Laporan pelaksanaan kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, TPKP, Quick Res-ponse Time, & menjadi je-jaring NTMC	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	Sustainability Efektivitas Biaya
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	-Menyelengga-rakan kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli (Turjawali), TPTKP, dan menjembatani antar wilayah dalam mewujud-kan & meme-lihara Kamsel-tibcarlantas	- Laporan pelaksanaan	DIREKTUR GAKKUM	KAKORLANTAS	Efektivitas
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- penetapan persyaratan, standard, dan prosedur penga-walan atau pengaturan jalan bagi kendaraan umum yang tidak	- Draft standar - Draft prosedur	KASUBDIT TATIB	DIREKTUR GAKKUM	

	mempero-leh hak utama tapi mengangkut alat berat de-ngan dimensi melebihi dimensi yang ditetapkan; - penetapan per-syaratan, kriteria dan prosedur penggunaan kendaraan ber-motor angkutan barang untuk angkutan orang; - penetapan pro-sedur pengope-rasian bersama alat penim-bangan yang dapat dipindah-kan antara kepolisian dan PPNS terkait;				
KEGIATAN Menetapkan persya-ratan, standard, dan prosedur pengawal-an atau pengaturan jalan bagi kendaraan umum yang melebihi dimensi yang dite-tapkan, pengopera-sian bersama alat penimbangan yang dapat dipindahkan antara kepolisian dan PPNS terkait dan memberikan rekomendasi peng-gunaan kendaraan bermotor angkutan barang untuk	- Terlaksanany a kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI GUNRAN-MOR	KASUBDIT TATIB	Efisiensi

angkutan orang					
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (meto-dologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI GUNRAN-MOR	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

3. Penilaian Kinerja Si Jianta

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Pengkajian dan Data (Si Jianta) pada Sub Direktorat Tata Tertib (Subdit Tatib) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Jianta** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terbina dan terselenggaranya fungsi lalu lintas untuk patroli jalan raya

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa laporan pelaksanaan kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, TPKP, Quick Respon Time, dan menjadi jejaring National Traffic Management Centre (NTMC).

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Gakkum**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah terselenggaranya kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli (Turjawali), TPTKP, dan menjembatani antar wilayah dalam mewujudkan dan memelihara Kamseltibcarlantas

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen laporan pelaksanaan kegiatan.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Tatib**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah:

a) Tersusunnya produk-produk berupa potret kamseltibcarlantas di daerah-daerah

b) Usulan kompetensi pejabat yang akan ditugaskan untuk menjaga Kamseltibcar selama proses preservasi dan peningkatan kapasitas jalan

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa:

a) potret kamseltibcarlantas di suatu daerah

b) rekomendasi kompetensi pejabat yang akan ditugaskan untuk menjaga Kamseltibcar selama proses preservasi dan peningkatan kapasitas jalan ketersediaan draft pedoman dan acuan.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah menganalisa data untuk menghasilkan produk-produk yang berupa potret kamseltibcarlantas di suatu daerah dan menetapkan kompetensi petugas yang akan ditugaskan untuk menjaga Kamseltibcar selama proses preservasi dan peningkatan kapasitas jalan.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh Kasi Kemitraan. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh **Kasubdit Tatib**.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Jianta didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan analisis data untuk menghasilkan produk-produk yang berupa potret kamseltibcarlantas di suatu daerah dan menetapkan kompetensi petugas yang akan ditugaskan untuk menjaga Kamseltibcar selama proses preservasi dan peningkatan kapasitas jalan.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, Struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.15 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Jianta

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yg diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcarlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	MASYARAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Terbina dan terselenggarany a fungsi lalu lintas untuk penegakan hukum	- Laporan pelaksanaan kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli, TPKP, Quick Res-pon Time, dan menjadi jejaring NTMC	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	- Menyelenggarakan kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli (Turjawali), TPTKP, dan menjembatani antar wilayah dalam mewujudkan dan memelihara Kamseltibcarlantas	- Laporan pelaksanaan	DIREKTUR GAKKUM	KAKOR-LANTAS	Efisiensi

KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Tersusunnya produk-produk berupa potret kamseltibcar-lantas di daerah. - Usulan kom-petensi peja-bat yang akan ditugaskan menjaga Kamseltibcar selama proses preservasi & peningkatan kapasitas jalan	- potret kam-seltibcarlan-tas di suatu daerah - Rekomendasi kompetensi pejabat yang ditugaskan untuk menjaga Kamseltibcar selama proses preservasi dan peningkatan kapasitas jalan	KASUBDIT TATIB	DIREKTUR GAKKUM	
KEGIATAN Menganalisa data untuk menghasil-kan produk-produk yang be-rupa potret kam-seltibcarlantas di suatu daerah dan menetapkan kompetensi petugas yang akan ditugaskan untuk menjaga Kamseltibcar selama proses preservasi dan peningkatan kapasitas jalan	-Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI JIANTA	KASUBDIT TATIB	Efektivitas Biaya
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI JIANTA	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

G. Penilaian Kinerja Subdit Dakgar

1. Penilaian Kinerja Si Tapstandar

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Penetapan Standar (Si Tap Standar) pada Sub Direktorat Penindakan Pelanggaran (Subdit Dakgar) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Tapstandar** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terbina dan terselenggaranya fungsi lalu lintas untuk penegakan hukum

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa sistem, metode, juklak dan juknis penegakan hukum, yang meliputi:

      a) penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas,

      b) penanganan kecelakaan lalu lintas,

      c) penyidikan kecelakaan lalu lintas,

      d) koordinasi dan pengawasan PPNS.

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Gakkum**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah terlaksananya penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas dalam rangka meningkatkan Kamseltibcarlantas dan pelayanan publik.

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa:

   a) Laporan penindakan pelanggaran,

   b) Laporan pelaksanaan kerjasama/koordinasi dengan satuan fungsi Kepolisian lainnya dan instansi terkait dalam rangka untuk mewujudkan kamseltibcar lantas.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Dakgar**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah terlaksananya pendataan dan pengkajian berbagai penindakan pelanggaran lalu lintas guna menghasilkan suatu produk atau rekomendasi untuk meningkatkan kualitas kinerja petugas polisi lalu lintas dalam menyelenggarakan penindakan pelanggaran maupun untuk pencegahan dan edukasi serta pembinaan dan pengawasan PPNS.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa draft standar dan prosedur penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah menyusun dan menetapkan standar dan prosedur penindakan penandaan SIM terhadap pelanggaran lalu lintas dan menetapkan spesifikasi teknis dokumen tilang.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Tapstandar**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit Dakgar.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Tapstandar didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah tersusunnya dan ditetapkannya standar dan prosedur penindakan penandaan SIM terhadap pelanggaran lalu lintas dan menetapkan spesifikasi teknis dokumen tilang

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.16 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Tapstandar

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yg diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcarlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	MASYARAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Terbina dan terselenggaraya fungsi lalu lintas untuk penegakan hukum	Sistem, metode, juklak dan juknis penegakan hukum, meliputi: - penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas, - penanganan kecelakaan lalu lintas, - penyidikan kecelakaan lalu lintas, - koordinasi dan pengawasan PPNS	KAKORLANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	- Terlaksananya penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas dalam rangka meningkatkan Kamseltibcarlantas dan pelayanan publik	- Laporan penindakan pelanggaran, - Laporan pelaksanaan kerjasama/koordinasi dengan satuan fungsi Kepolisian lainnya dan instansi terkait dalam rangka untuk mewujudkan kamseltibcarlantas	DIREKTUR GAKKUM	KAKOR-LANTAS	Efektivitas Biaya
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Terlaksana pendataan dan pengkajian ber-bagai penin-dakan pelang-	- Draft standar dan prosedur penindakan terhadap pelanggaran lalu	KASUBDIT DAKGAR	DIREKTUR GAKKUM	Efisiensi

	garan lalu lintas guna mengha-silkan suatu produk atau rekomendasi untuk mening-katkan kualitas kinerja petugas polisi lalu lintas dalam menye-lenggarakan penindakan pelanggaran maupun untuk pencegahan, eukasi serta pembinaan dan pengawasan PPNS	lintas			
KEGIATAN Menyusun dan menetapkan standar dan prosedur penin-dakan penan-daan SIM ter-hadap pelang-garan lalu lintas dan menetap-kan spesifikasi teknis dokumen tilang	- Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI TAP-STANDAR	KASUBDIT DAKGAR	
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyi-apan SDM, biaya, peralat-an dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perenca-naan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI TAPSTANDA R	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

2. Penilaian Kinerja Si Binwas

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Pembinaan Pengawasan (Si Binwas) pada Sub Direktorat Penindakan Pelanggaran (Subdit Dakgar) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Binwas** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terbina dan terselenggaranya fungsi lalu lintas untuk penegakan hukum.

   4) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa sistem, metode, juklak dan juknis penegakan hukum, yang meliputi:

      a) penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas,

      b) penanganan kecelakaan lalu lintas,

      c) penyidikan kecelakaan lalu lintas,

      d) koordinasi dan pengawasan PPNS.

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Gakkum**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah terlaksananya penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas dalam rangka meningkatkan Kamseltibcarlantas dan pelayanan publik

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan:

   a) Laporan penindakan pelanggaran,

   b) Laporan pelaksanaan kerjasama/koordinasi dengan satuan fungsi Kepolisian lainnya dan instansi terkait dalam rangka untuk mewujudkan kamseltibcar lantas.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Dakgar**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah terlaksananya pendataan dan pengkajian berbagai penindakan pelanggaran lalu lintas guna menghasilkan suatu produk atau rekomendasi untuk meningkatkan kualitas kinerja petugas polisi lalu lintas dalam menyelenggarakan penindakan pelanggaran maupun untuk pencegahan dan edukasi serta pembinaan dan pengawasan PPNS.

4) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan draft standar dan prosedur penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah menyusun materi serta standar dan prosedur pembinaan dan pengawasan terhadap penyidik Polri dan PPNS di bidang penindakan pelanggaran lalu lintas.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Binwas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit Dakgar.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Binwas didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah tersusunnya materi serta standar dan prosedur pembinaan dan pengawasan terhadap penyidik Polri dan PPNS di bidang penindakan pelanggaran lalu lintas.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.17 Instrumen Monitoring dan Evaluasi
Penilaian Kinerja Si Binwas

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGU KURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pemba-	- Terciptanya rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYARAKAT	

Sustainability

ngunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*					
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Terbina dan terselenggaran ya fungsi lalu lintas untuk penegakan hukum	Sistem, meto-de, juklak dan juknis pene-gakan hukum, meliputi: - penindakan terhadap pe-langgaran aturan lalu lintas, - penanganan kecelakaan lalu lintas, - penyidikan kecelakaan lalu lintas, - koordinasi dan pengawasan PPNS	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIAT E OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	- Terlaksananya penindakan terhadap pe-langgaran atu-ran lalu lintas dalam rangka meningkatkan Kamseltib-carlantas dan pelayanan publik	- Laporan penindakan pelanggaran, - Laporan pelak-sanaan kerja-sama / koordi-nasi dengan satuan fungsi Kepolisian lainnya dan instansi terkait dalam rangka untuk mewu-judkan kamsel-tibcar lantas	DIREKTUR GAKKUM	KAKORLANTAS	Efektivitas Biaya
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Terlaksananya pendataan dan pengkajian ber-bagai penin-dakan pelang-garan lalu lintas guna mengha-silkan suatu produk atau rekomendasi untuk mening-katkan kualitas kinerja petugas	- Draft standar dan prosedur penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas	KASUBDIT DAKGAR	DIREKTUR GAKKUM	

	polisi lalu lintas dalam menye-lenggarakan penindakan pelanggaran maupun untuk pencegahan dan edukasi serta pembi-naan dan pengawasan PPNS				
KEGIATAN menyusun materi serta standar dan prosedur pembinaan dan pengawasan terhadap penyidik Polri dan PPNS di bidang penindakan pelanggaran lalu lintas	- Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI BINWAS	KASUBDIT DAKGAR	Efisiensi
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (meto-dologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI BINWAS	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

3. Penilaian Kinerja Si Pulahjianta

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Pengumpulan, Pengolahan, Pengkajian Data (Si Pulahjianta) pada Sub Direktorat Penindakan Pelanggaran (Subdit Dakgar) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Pulahjianta** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terbina dan terselenggaranya fungsi lalu lintas untuk patroli jalan raya

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa sistem, metode, juklak dan juknis penegakan hukum, yang meliputi:

      a) penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas,

      b) penanganan kecelakaan lalu lintas,

      c) penyidikan kecelakaan lalu lintas,

      d) koordinasi dan pengawasan PPNS.

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Gakkum**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah terlaksananya penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas dalam rangka meningkatkan Kamseltibcarlantas dan pelayanan publik.

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa:

a) Laporan penindakan pelanggaran,

b) Laporan pelaksanaan kerjasama/koordinasi dengan satuan fungsi Kepolisian lainnya dan instansi terkait dalam rangka untuk mewujudkan kamseltibcar lantas ketersediaan dokumen laporan pelaksanaan kegiatan.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Dakgar**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah terlaksananya pendataan dan pengkajian berbagai penindakan pelanggaran lalu lintas guna menghasilkan suatu produk atau rekomendasi untuk meningkatkan kualitas kinerja petugas polisi lalu lintas dalam menyelenggarakan penindakan pelanggaran maupun untuk pencegahan dan edukasi serta pembinaan dan pengawasan PPNS.

4) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa draft standar dan prosedur penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran draft standar dan prosedur adalah mengumpulkan, mengolah, mengkaji

data dan permasalahan dalam pelaksanaan penindakan pelanggaran lantas.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Pulahjianta**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh **Kasubdit Dakgar**.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Pulahjianta didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan mengumpulkan, mengolah, mengkaji data dan permasalahan dalam pelaksanaan penindakan pelanggaran lantas.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.18 Instrumen Monitoring dan Evaluasi
Penilaian Kinerja Si Pulahjianta

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangun-an yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability

Efektivitas

HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Terbina dan terselenggaraya fungsi lalu lintas untuk penegakan hukum	Sistem, metode, juklak dan juknis penegakan hukum, meliputi: - penindakan terhadap pe-langgaran atur-an lalu lintas, - penanganan kecelakaan lalu lintas, - penyidikan kecelakaan lalu lintas, - koordinasi dan pengawasan PPNS	KAKORLANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	- Terlaksana penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas dalam rangka meningkatkan Kamseltib-carlantas dan pelayanan publik	- Laporan penindakan pelanggaran, - Laporan pelaksanaan kerjasama/koordinasi dengan satuan fungsi Kepolisian lainnya dan instansi terkait dalam rangka untuk mewujudkan kamseltibcar lantas	DIREKTUR GAKKUM	KAKORLANTAS	
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Terlaksananya pendataan dan pengkajian berbagai penindakan pelanggaran lalu lintas guna menghasilkan suatu produk atau rekomendasi untuk meningkatkan kualitas kinerja petugas polisi lalu lintas dalam menyelenggarakan penindakan	- Draft standar dan prosedur penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas	KASUBDIT DAKGAR	DIREKTUR GAKKUM	

	pelanggaran maupun untuk pencegahan dan edukasi serta pembinaan dan pengawasan PPNS				
KEGIATAN mengumpulkan, mengolah, mengkaji data dan permasalahan dalam pelaksanaan Dakgar lantas	-Terlaksana kegiatan	-RAB dan KAK -Struktur organisasi dan tata kala -Dokumentasi kegiatan -Laporan hasil kegiatan	KASI PULAHJIANTA	KASUBDIT DAKGAR	
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		-Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (meto-dologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI PULAH-JIANTA	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

H. Subdit Laka

1. Penilaian Kinerja Si Sidik Laka

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Penyidikan Kecelakaan (Si Sidik Laka) pada Sub Direktorat Kecelakaan (Subdit Laka) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Sidik Laka** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terbina dan terselenggaranya fungsi lalu lintas untuk patroli jalan raya

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa sistem, metode, juklak dan juknis penegakan hukum, yang meliputi:

a) penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas,

b) penanganan kecelakaan lalu lintas,

c) penyidikan kecelakaan lalu lintas,

d) koordinasi dan pengawasan PPNS.

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Gakkum**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah terlaksananya penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas dalam rangka meningkatkan Kamseltibcarlantas dan pelayanan publik.

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa:

a) Laporan penindakan pelanggaran,

b) Laporan pelaksanaan kerjasama/koordinasi dengan satuan fungsi Kepolisian lainnya dan instansi terkait dalam rangka untuk mewujudkan kamseltibcar lantas ketersediaan dokumen laporan pelaksanaan kegiatan.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Laka**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah terlaksananya penyidikan, pendataan dan pengkajian hasil penyidikan serta tersusunnya rekomendasi untuk meningkatkan kualitas penyidikan kecelakaan lalu lintas.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan:

a) Laporan penyidikan, bantuan perkuatan dan teknis, pengkajian hasil penyidikan, serta penanganan pasca kecelakaan lalu lintas;

b) Laporan pelaksanaan kemitraan dengan pemangku kepentingan dalam rangka meningkatkan kualitas keselamatan, penurunan fatalitas korban lakalantas;

c) Laporan hasil pengumpulan, pengolahan dan penyajian data laka lantas, asistensi dan supervisi sidik laka lantas

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran laporan adalah melakukan penyidikan, bantuan perkuatan dan teknis, pengkajian hasil penyidikan, serta penanganan pasca kecelakaan lalu lintas.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Sidik Laka**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit Dakgar.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Sidik Laka didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan penyidikan, bantuan perkuatan dan teknis, pengkajian hasil penyidikan, serta penanganan pasca kecelakaan lalu lintas.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan;

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.19 Instrumen Monitoring dan Evaluasi
Penilaian Kinerja Si Sidik Laka

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGU KURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yg diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcarlantas ;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	MASYARAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg	- Terbina dan terselenggaranya fungsi lalu lintas	Sistem, metode, juklak dan juknis penegakan	KAKORLANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	

Efektivitas

diperoleh penerima manfaat	untuk penegakan hukum	hukum, meliputi: - penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas, - penanganan kecelakaan lalu lintas, - penyidikan kecelakaan lalu lintas, - koordinasi dan pengawasan PPNS			
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	- Terlaksananya penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas dalam rangka meningkatkan Kamseltibcar-lantas dan pelayanan publik	- Laporan penindakan pelanggaran, - Laporan pelaksanaan kerjasama/koordinasi dengan satuan fungsi Kepolisian lainnya dan instansi terkait dalam rangka untuk mewujudkan kamseltibcar lantas	DIREKTUR GAKKUM	KAKORLANTAS	
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Terlaksanakannya penyidikan, pendataan dan pengkajian hasil penyidikan serta tersusunnya rekomendasi untuk meningkatkan kualitas penyidikan kecelakaan lalu lintas	- Laporan penyi-dikan, bantuan perkuatan dan teknis, pengkaji-an hasil penyi-dikan, serta penanganan pasca kecela-kaan lalu lintas; - Laporan pelak-sanaan kemi-traan dengan pemangku kepentingan dalam rangka meningkatkan kualitas keselamatan, penurunan fatalitas korban lakalantas;	KASUBDIT LAKA	DIREKTUR GAKKUM	Efisiensi

		- Laporan hasil pengumpulan, pengolahan dan penyajian data laka lantas, asistensi dan supervisi sidik laka lantas			
KEGIATAN Melakukan penyidikan, bantuan perkuatan dan teknis, pengkajian hasil penyidikan, serta penanganan pasca kecelakaan lalu lintas	- Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI SIDIK LAKA	KASUBDIT LAKA	
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodo-logi) dan peren-canaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI SIDIK LAKA	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

2. Penilaian Kinerja Si Mitra

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Kemitraan (Si Mitra) pada Sub Direktorat Kecelakaan (Subdit Laka) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Mitra** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terbina dan terselenggaranya fungsi lalu lintas untuk patroli jalan raya

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa sistem, metode, juklak dan juknis penegakan hukum, yang meliputi:

a) penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas,

b) penanganan kecelakaan lalu lintas,

c) penyidikan kecelakaan lalu lintas,

d) koordinasi dan pengawasan PPNS.

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Gakkum**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah terlaksananya penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas dalam rangka meningkatkan Kamseltibcarlantas dan pelayanan publik.

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa:

a) Laporan penindakan pelanggaran,

b) Laporan pelaksanaan kerjasama/koordinasi dengan satuan fungsi Kepolisian lainnya dan instansi terkait

dalam rangka untuk mewujudkan kamseltibcar lantas ketersediaan dokumen laporan pelaksanaan kegiatan.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Laka**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel;

2) Indikator capaian *Output* adalah:

a) Terlaksananya kemitraan dengan pemangku kepentingan dalam rangka meningkatkan kualitas keselamatan, penurunan fatalitas korban lakalantas

b) Terlaksananya penyidikan, pendataan dan pengkajian hasil penyidikan serta tersusunnya rekomendasi untuk meningkatkan kualitas penyidikan kecelakaan lalu lintas terlaksananya penyidikan, pendataan dan pengkajian hasil penyidikan serta tersusunnya rekomendasi untuk meningkatkan kualitas penyidikan kecelakaan lalu lintas.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan:

a) Laporan pelaksanaan kemitraan dengan pemangku kepentingan dalam rangka meningkatkan kualitas keselamatan, penurunan fatalitas korban lakalantas;

b) Rekomendasi peningkatan kualitas penyidikan kecelakaan lalu lintas.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah melaksanakan kemitraan dengan pemangku

kepentingan dalam rangka meningkatkan kualitas keselamatan, penurunan fatalitas korban lakalantas.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Mitra**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit Laka.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Mitra didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kemitraan dengan pemangku kepentingan dalam rangka meningkatkan kualitas keselamatan, penurunan fatalitas korban lakalantas.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan;

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.20 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Mitra

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcar-lantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYARAKAT	

Sustainability

Efektivitas

HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Terbina dan terselenggarany a fungsi lalu lintas untuk penegakan hukum	Sistem, metode, juklak dan juknis penegakan hukum, meliputi: - penindakan pelanggaran aturan lalu lintas, - penanganan kecelakaan lalu lintas, - penyidikan kecelakaan lalu lintas, - koordinasi dan pengawasan PPNS	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	- Tersedia dukung-an teknis penyeli-dikan dan penyi-dikan laka lantas dalam rangka menurunkan fatalitas korban kecelakaan lantas	- Laporan pelaksanaan penyelidikan dan penyidikan kecelakaan lalu lintas	DIREKTUR GAKKUM	KAKORLANTAS	Efisiensi
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Terlaksana kemi-traan dengan pe-mangku kepen-tingan dalam rangka mening-katkan kualitas keselamatan, penurunan fatalitas korban lakalantas - Terlaksana pe-nyidikan, penda-taan dan peng-kajian hasil pe-nyidikan serta tersusunnya rekomendasi untuk meningkat-kan kualitas penyidikan kecelakaan lalu lintas	-Rekomendasi peningkatan kualitas penyidikan kecelakaan lalu lintas	KASUBDIT LAKA	DIREKTUR GAKKUM	

KEGIATAN Melaksanakan kemitraan dengan pemangku kepentingan dalam rangka meningkatkan kualitas keselamatan, penurunan fatalitas korban lakalantas	- Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI MITRA	KASUBDIT LAKA	
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI MITRA	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

3. Penilaian Kinerja Si Pulahjianta

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Pengumpulan, Pengolahan, Pengkajian Data (Si Pulahjianta) pada Sub Direktorat Kecelakaan (Subdit Laka) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Pulahjianta** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* yakni terbina dan terselenggara fungsi lalu lintas patroli jalan raya

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa sistem, metode, juklak dan juknis penegakan hukum, yang meliputi:

   a) penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas,

   b) penanganan kecelakaan lalu lintas,

   c) penyidikan kecelakaan lalu lintas,

   d) koordinasi dan pengawasan PPNS.

c. *Intermediate Outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Gakkum**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersedianya dukungan teknis penyelidikan dan penyidikan laka lantas dalam rangka menurunkan fatalitas korban kecelakaan lantas.

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupalaporan pelaksanaan penyelidikan dan penyidikan kecelakaan lalu lintas.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Laka**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Kamsel.

2) Indikator capaian *Output* adalah tersusunnya data laka lantas.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan ketersediaan data kecelakaan lalu lintas.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran data laka adalah mengumpulkan, mengolah dan menyajikan data laka lantas, asistensi dan supervisi sidik laka lantas

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Pulahjianta**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit Gakkum.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Pulahjianta didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah tersusunnya data laka lantas.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan;

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.21 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Pulahjianta

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcarlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	MASYARAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Terbina dan terselenggaranya fungsi lalu lintas untuk penegakan hukum	- Sistem, metode, juklak dan juknis penegakan hukum, meliputi: - penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas, - penanganan kecelakaan lalu lintas, - penyidikan kecelakaan lalu lintas, - koordinasi dan pengawasan PPNS	KAKORLANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	Efektivitas Efektivitas Biaya
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	- Tersedianya dukungan teknis penyelidikan dan penyidikan laka lantas dalam rangka menurunkan fatalitas korban kecelakaan lantas	- Laporan pelaksanaan penyelidikan dan penyidikan kecelakaan lalu lintas	DIREKTUR GAKKUM	KAKORLANTAS	
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Tersusunnya data laka lantas	- Data laka lantas	KASUBDIT LAKA	DIREKTUR GAKKUM	

KEGIATAN mengumpulkan, mengolah dan menyajikan data laka lantas, asistensi dan supervisi sidik laka lantas	- Terlaksanaan ya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala -Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI PULAHJIANTA	KASUBDIT LAKA	Efisiensi
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI PULAHJIANTA	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

I. Penilaian Kinerja Dit Regident

1. Penilaian Kinerja Subdit SIM:

Penilaian Kinerja Si Pengemudi

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Pengemudi pada Sub Direktorat SIM (Subdit SIM) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Pengemudi** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa tersedianyadata registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

c. *Intermediate outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Regident**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas.

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersedianya standar dan terlaksananya registrasi dan identifikasi pengemudi.

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen standar dan laporan pelaksanaan kegiatan.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit SIM**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Regident.

2) Indikator capaian *Output* adalah:

a) Tersedianya standar kompetensi pengemudi kendaraan bermotor;

b) Tersedianya standar persyaratan dan prosedur pengujian kompetensi pengemudi ranmor;

c) Tersedianya standar dan spesifikasi teknis dokumen

SIM dan SIM Internasional serta komponen pendukungnya tersedianya pedoman & acuan guna tingkatkan kualitas kinerja & pengembangan tugas rekayasa lalin.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan draft standar seperti dirincikan di atas.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran draft standar adalah:

a) Menetapkan standar persyaratan dan pendataan Regident SIM,

b) Menerbitkan SIM internasional,

c) Menyusun SOP SIM,

d) Menyediakan Sarana dan prasarana pelayanan Satpas

e) Menetapkan spesifikasi teknis Surat Izin Mengemudi (SIM) dan dokumen pendukung,

f) Menetapkan spesifikasi harwat komputer SIM online (Ka-SIM) dan harwat Simulator.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Pengemudi**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit SIM.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Pengemudi didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan:

a) Penetapan standar persyaratan dan pendataan Regident SIM,

b) Penerbitan SIM internasional,

c) Penyusunan SOP SIM,

d) Penyediaan Sarana dan prasarana pelayanan Satpas

e) Penetapan spesifikasi teknis Surat Izin Mengemudi (SIM) dan dokumen pendukung,

f) Penetapan spesifikasi harwat komputer SIM online (Ka-SIM) dan harwat Simulator.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.22 Instrumen Monitoring dan Evaluasi
Penilaian Kinerja Si Pengemudi

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Tercipta rasa kamseltibcar-lantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYARAKAT	Sustainability

HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Terselenggaranya Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	- Data Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	
HASIL ANTARA (*INTERME-DIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	- Tersedianya standar - Terlaksananya registrasi dan identifikasi pengemudi	- Dokumen Standar - Laporan pelaksanaan	DIREKTUR REGIDENT	KAKOR-LANTAS	
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang dihasilkan	- Tersedianya standar kompetensi pengemudi kendaraan bermotor; - Tersedianya standar persyaratan dan prosedur pengujian kompetensi pengemudi ranmor; - Tersedianya standar dan spesifikasi teknis dokumen SIM dan SIM Internasional serta komponen pendukungnya	- Draft standar	KASUBDIT SIM	DIREKTUR REGIDENT	
KEGIATAN - Menetapkan standar persyaratan dan pendataan Regident SIM, - Menerbitkan SIM internasional,	- Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumentasi kegiatan	KASI PENGE-MUDI	KASUBDIT SIM	

- Penyusunan SOP SIM, - Sarana dan prasarana pelayanan Satpas - Penetapan spesifikasi teknis Surat Izin Mengemudi (SIM) dan dokumen pendukung, - Spesifikasi harwat komputer SIM online (Ka-SIM) dan harwat Simulator		- Laporan hasil kegiatan			
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI PENGEMUDI	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

2. Penilaian Kinerja Si Binyan

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Pembinaan dan Pelayanan (Si Binyan) pada Sub Direktorat SIM (Subdit SIM) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Binyan** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa tersedianyadata registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

c. *Intermediate outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Regident**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas.

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersedianya standar dan terlaksananya registrasi dan identifikasi pengemudi.

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen standar dan laporan pelaksanaan kegiatan.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit SIM**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Regident.

2) Indikator capaian *Output* adalahtersedianya standar persyaratan dan prosedur penerbitan SIM serta standard kompetensi pejabat penerbit SIM.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan draft standar.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran pedoman dan acuan pengembangan tugas rekayasa lalu lintas adalah:

   a) Melaksanakan pembinaan teknis,

   b) Mengembangkan dan mengendalikan manajemen Regident SIM,

   c) Menyusun indikator sertifikasi kompetensi petugas penguji SIM serta

   d) Penetapan prototype Satpas seluruh jajaran.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Binyan**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit SIM.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Binyan didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan:

   a) Melaksanakan pembinaan teknis,

   b) Mengembangkan dan mengendalikan manajemen Regident SIM,

   c) Menyusun indikator sertifikasi kompetensi petugas penguji SIM serta

d) Penetapan prototype Satpas seluruh jajaran.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input

Input untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;
2) Biaya pelaksanaan kegiatan;
3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;
4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan
5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.23 Instrumen Monitoring dan Evaluasi Penilaian Kinerja Si Binyan

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGU KURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Terselenggara Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	- Data Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	- Tersedianya standar - Terlaksananya registrasi dan identifikasi pengemudi	- Dokumen Standar - Laporan pelaksanaan	DIREKTUR REGIDENT	KAKORLANTAS	Efisiensi

KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Tersedianya standar persya-ratan dan pro-sedur penerbitan SIM serta standar kompe-tensi pejabat penerbit SIM	- Draft standar	KASUBDIT SIM	DIREKTUR REGIDENT	Efektivitas Biaya
KEGIATAN Melaksanakan pembinaan teknis, Mengembangkan & mengendalikan manajemen Regi-dent SIM, me-nyusun indikator sertifikasi kompe-tensi petugas penguji SIM serta Penetapan prototype Satpas seluruh jajaran	-Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala -Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI BINYAN	KASUBDIT SIM	
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodo-logi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI BINYAN	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

3. Penilaian Kinerja Si Anev

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Analisa dan Evaluasi pada Sub Direktorat SIM (Subdit SIM) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Anev** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa tersedianyadata registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

c. *Intermediate outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) *Intermediate outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Regident**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas.

   2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersedianya dokumen data dan informasi permasalahan dan rekomendasi solusinya dan terlaksananya registrasi dan identifikasi pengemudi.

   3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan dokumen data

dan informasi dan solusinya serta laporan pelaksanaan kegiatan.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit SIM**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Regident.

2) Indikator capaian *Output* adalah tersedianya data dan informasi permasalahan dan hasil analisis dan evaluasi pelayanan penerbitan dan pengujian SIM.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa list data dan informasi permasalahan dan solusi – rekomendasi.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah melaksanakan pengumpulan, pengolahan, inventarisasi permasalahan pelayanan penerbitan dan pengujian SIM, serta membuat analisis dan evaluasi.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Anev**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit SIM.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Anev didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan pengumpulan, pengolahan, inventarisasi permasalahan pelayanan penerbitan dan pengujian SIM, serta membuat analisis dan evaluasi.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.24 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Anev

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yg diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcarlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	MASYARAKAT	Efektivitas
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Terselenggaranya Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	- Data Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	- Tersedianya dokumen data dan informasi permasalahan dan rekomendasi solusinya - Terlaksananya registrasi & identifikasi pengemudi	- Dokumen data dan informasi dan solusinya - Laporan pelaksanaan	DIREKTUR REGIDENT	KAKORLANTAS	Efektivitas Biaya
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Tersedianya data dan informasi permasalahan & hasil analisis	- List data dan informasi permasalahan dan solusi – rekomendasi	KASUBDIT SIM	DIREKTUR REGIDENT	

	&evaluasi				
KEGIATAN Melaksanakan pengumpulan, pengolahan, inventarisasi permasalahan pelayanan penerbitan dan pengujian SIM, buat analisis dan evaluasi	-Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI ANEV	KASUBDIT SIM	Efisiensi
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI ANEV	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

J. Penilaian Kinerja Subdit BPKB

1. Penilaian Kinerja Si Kepemilikan Ranmor

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Kepemilikan Kendaraan Bermotor (Si Kepemilikan Ranmor) pada Sub Direktorat BPKB (Subdit BPKB) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Kepemilikan Ranmor** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa tersedianyadata registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

c. *Intermediate outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Regident**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas.

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah terlaksanakannya peregistrasian dan identifikasi kendaraan bermotor dalam rangka memberi jaminan legitimasi kepemilikan dan operasional kendaraan bermotor.

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan:

a) Data registrasi kendaraan bermotor.

b) Data identifikasi kendaraan bermotor.

c) Data kepemilikan kendaraan.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit BPKB**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Regident.

2) Indikator capaian *Output* adalah:

   a) terbangunnya sistem verifikasi data melalui unit layanan cek fisik.

   b) terbangunnya sistem layanan dan sistem data berbasis teknologi informasi.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa penetapan standar pendataan regident ranmor berbasis tehnologi informasi.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah menetapkan standar persyaratan dan pendataan Regident BPKB dan Cek Fisik Ranmor, prosedur penghapusan Ranmor, standar sarana dan prasarana pelayanan BPKB, penetapan spesifikasi teknis Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dan Cek Fisik Ranmor serta dokumen pendukungnya dan spesifikasi teknis harwat komputerisasi BPKB online.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Kepemilikan Ranmor**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh **Kasubdit BPKB**.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Kepemilikan Ranmor didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan menetapkan standar persyaratan dan pendataan Regident BPKB dan Cek Fisik Ranmor, prosedur penghapusan Ranmor, standar sarana dan prasarana pelayanan BPKB, penetapan spesifikasi teknis Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dan

Cek Fisik Ranmor serta dokumen pendukungnya dan spesifikasi teknis harwat komputerisasi BPKB online.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input

Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.25 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Kepemilikan Ranmor

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	MASYARAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Terselenggaranya Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	- Data Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara	- Terlaksanakannya peregistrasian	- Data registrasi kendaraan bermotor - Data identifikasi	DIREKTUR REGIDENT	KAKOR-LANTAS	

Efektivitas

Efektivitas Biaya

yg diperoleh penerima manfaat	dan identifikasi kendaraan bermotor dalam rangka memberi jaminan legitimasi kepemilikan dan operasional kendaraan bermotor	kendaraan bermotor - Data kepemilikan kendaraan			
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- terbangunnya sistem verifikasi data melalui unit layanan cek fisik - terbangunnya sistem layanan dan sistem data berbasis teknologi informasi,	- Penetapan standar pendataan regident ranmor berbasis tehnologi informasi;	KASUBDIT BPKB	DIREKTUR REGIDENT	Efisiensi
KEGIATAN Melaksanakan pengumpulan, pengolahan, inventarisasi permasalahan pelayanan penerbitan dan pengujian SIM, buat analisis dan evaluasi	-Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala -Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI KEPEMI-LIKAN RANMOR	KASUBDIT BPKB	
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI KEPEMILIKAN RANMOR	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

2. Penilaian Kinerja Si Binyan

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Pembinaan Pelayanan (Si Binyan) pada Sub Direktorat BPKB (Subdit BPKB) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Binyan** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa tersedianyadata registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

c. *Intermediate outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) *Intermediate outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Regident**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas.

   2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah terlaksananya peregistrasian dan identifikasi kendaraan bermotor dalam rangka memberi jaminan legitimasi kepemilikan dan operasional kendaraan bermotor.

   3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan:

a) Data registrasi kendaraan bermotor.

b) Data identifikasi kendaraan bermotor.

c) Data kepemilikan kendaraan.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit BPKB**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Regident.

2) Indikator capaian *Output* adalah terselenggaranya unit layanan BPKB.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan:

a) Sasaran dan arah kebijakan pengembangan regident pada unit layanan BPKB dan unit layanan Cek Fisik Ranmor;

b) Penetapan persyaratan administrasi pendaftaran kepemilikan ranmor pada unit layanan BPKB dan Unit layanan Cek Fisik Ranmor; draft standar seperti dirincikan di atas.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah melaksanakan pembinaan teknis, mengembangkan dan mengendalikan manajemen Regident BPKB dan Cek Fisik Ranmor, menyusun indikator sertifikasi kompetensi petugas penerbit BPKB.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Binyan**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit BPKB.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Binyan didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya pembinaan teknis, pengembangan dan pengendalian manajemen Regident BPKB dan Cek Fisik Ranmor, penyusunan indikator sertifikasi kompetensi petugas penerbit BPKB.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan adalah:

1) SDM pelaksana kegiatan;
2) Biaya pelaksanaan kegiatan;
3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;
4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan
5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.26 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Binyan

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yg diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcarlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAK-APOLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Terselenggaranya Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	- Data Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIA*	- Terlaksanakannya peregistrasian dan identifikasi	- Data registrasi kendaraan bermotor	DIREKTUR REGIDENT	KAKOR-LANTAS	Efektivitas Biaya

TE OUTCOME) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	kendaraan bermotor dalam rangka memberi jaminan legitimasi kepemilikan dan operasional kendaraan bermotor	- Data identifikasi kendaraan bermotor - Data kepemilikan kendaraan			
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	-terselenggaranya unit layanan BPKB,	- Sasaran dan arah kebijakan pengembangan regident pada unit layanan BPKB dan unit layanan Cek Fisik Ranmor; - Penetapan persyaratan administrasi pendaftaran kepemilikan ranmor pada unit layanan BPKB dan Unit layanan Cek Fisik Ranmor;	KASUBDIT BPKB	DIREKTUR REGIDENT	Efisiensi
KEGIATAN Melaksanakan pembinaan teknis, me-ngembangkan dan mengen-dalikan mana-jemen Regident BPKB dan Cek Fisik Ranmor, menyusun indi-kator sertifikasi kompetensi petugas penerbit BPKB	- Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala -Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI BINYAN	KASUBDIT BPKB	
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI BINYAN	

KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)	

3. Penilaian Kinerja Si Anev

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Analisis dan Evaluasi (Si Anev) pada Sub Direktorat BPKB (Subdit BPKB) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Anev** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa tersedianyadata registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

c. *Intermediate outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Regident**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas.

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah terlaksananya peregistrasian dan identifikasi kendaraan bermotor dalam rangka memberi jaminan legitimasi kepemilikan dan operasional kendaraan bermotor.

3) Pencapaian indikator *Intermediate outcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan:

   a) Data registrasi kendaraan bermotor.

   b) Data identifikasi kendaraan bermotor.

   c) Data kepemilikan kendaraan.

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit BPKB**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Regident.

2) Indikator capaian *Output* adalah tersusunnya kajian sesuai dinamika perkembangan masyarakat untuk meningkatkan kualitas penyelenggaraan unit layanan BPKB dan Cek Fisik.

4) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaandata ranmor sebagai basis penyelenggaraan Forensik Kepolisian melalui sistem data ranmor.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah melaksanakan pengumpulan, pengolahan, inventarisasi permasalahan pelayanan BPKB dan Cek Fisik Ranmor dan membuat analisis dan evaluasi.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Anev**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit BPKB.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Anev didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya pengumpulan, pengolahan, inventarisasi permasalahan pelayanan BPKB dan Cek Fisik Ranmor dan membuat analisis dan evaluasi.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan adalah:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan;

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.27 Instrumen Monitoring dan Evaluasi
Penilaian Kinerja Si Anev

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability

HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	-Terselenggara Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	- Data Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat	-Terlaksanakan peregistrasian dan identifikasi kendaraan ber-motor dalam rangka memberi jaminan legitimasi kepemilikan dan operasional ken-daraan bermotor	- Data registrasi kendaraan bermotor - Data identifikasi kendaraan bermotor - Data kepemilikan kendaraan	DIREKTUR REGIDENT	KAKOR-LANTAS	Efektivitas Biaya
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang dihasilkan	- tersusunnya kajian sesuai dinamika per-kembangan masyarakat untuk mening-katkan kualitas penyelenggaraan unit layanan BPKB dan Cek Fisik	- Data ranmor sebagai basis penyelenggaraan Forensik Kepolisian melalui sistem data ranmor	KASUBDIT BPKB	DIREKTUR REGIDENT	
KEGIATAN melaksanakan pengumpulan, pengolahan, inventarisasi permasalahan pelayanan BPKB dan Cek Fisik Ranmor dan membuat analisis dan evaluasi	-Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala -Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI ANEV	KASUBDIT BPKB	Efisiensi
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodo-logi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI ANEV	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

K. Penilaian Kinerja Subdit STNK

1. Penilaian Kinerja Si STNK

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi STNK (Si STNK)pada Sub Direktorat STNK (Subdit STNK) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi STNK** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa tersedianyadata registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

c. *Intermediate outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Regident**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas.

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersedianya jaminan legitimasi operasional kendaraan bermotor melalui penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB).

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan:

   a) Data STNK

   b) Data BPKB

   c) Data TNKB

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

   1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit STNK**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Regident.

   2) Indikator capaian *Output* adalah tersusunnya standar dan spesifikasi teknis STCK, TCKB, Mutasi, STRP, TNRP dan NRKB Pilihan serta dokumen pendukungnya.

   3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan standar spesifikasi teknis STCK, TCKB, Mutasi, STRP, TNRP dan NRKB Pilihan serta dokumen pendukungnya.

e. Kegiatan

   1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah menetapkan standar persyaratan dan pendataan Regident STNK dan TNKB, standar sarana dan prasarana pelayanan STNK dan TNKB, spesifikasi teknis

STNK, TNKB dan dokumen pendukungnya serta spesifikasi teknis STCK, TCKB, Mutasi, STNK Lintas Batas Negara, TNKB Lintas Batas Negara dan Nomor Registrasi Kendaraan Bermotor (NRKB) Pilihan dan dokumen pendukungnya serta harwat sistem Komputerisasi STNK dan TNKB.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi STNK**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit STNK.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi STNK didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan penetapan standar persyaratan dan pendataan Regident STNK dan TNKB, standar sarana dan prasarana pelayanan STNK dan TNKB, spesifikasi teknis STNK, TNKB dan dokumen pendukungnya serta spesifikasi teknis STCK, TCKB, Mutasi, STNK Lintas Batas Negara, TNKB Lintas Batas Negara dan Nomor Registrasi Kendaraan Bermotor (NRKB) Pilihan dan dokumen pendukungnya serta harwat sistem Komputerisasi STNK dan TNKB.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi, tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.28 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si STNK

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Terselenggara Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	- Data Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat	- jaminan legiti-masi operasi-onal kendaraan bermotor me-lalui penerbitan Surat Tanda Nomor Kenda-raan (STNK), Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB)	- Data STNK - Data BPKB - Data TNKB	DIREKTUR REGIDENT	KAKOR-LANTAS	Efektivitas Biaya
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Tersusunnya standar dan spesifikasi teknis STCK, TCKB, Mutasi, STRP, TNRP dan NRKB Pilihan serta dokumen pendukungnya	- Standar spesifikasi teknis STCK, TCKB, Mutasi, STRP, TNRP dan NRKB Pilihan serta dokumen pendukungnya	KASUBDIT STNK	DIREKTUR REGIDENT	
KEGIATAN Menetapkan standar persyaratan dan pendataan Regident STNK dan TNKB, standar sarana dan prasarana pela-yanan STNK dan	- Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI STNK	KASUBDIT STNK	Efisiensi

TNKB, spesifikasi teknis STNK, TNKB dan dokumen pen-dukungnya serta spesifikasi teknis STCK, TCKB, Mutasi, STNK Lintas Batas Negara, TNKB Lintas Batas Negara dan Nomor Registrasi Kenda-raan Bermotor (NRKB) Pilihan dan dokumen pendu-kung serta harwat sistem Komputer-isasi STNK dan TNKB					
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodo-logi) dan peren-canaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI STNK	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

2. Penilaian Kinerja Si Binyan STNK

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Pembinaan Pelayanan STNK (Si Binyan STNK) pada Sub Direktorat STNK (Subdit STNK) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Binyan STNK** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

c. *Intermediate outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) *Intermediate outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Regident**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas.

   2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersedianya jaminan legitimasi operasional kendaraan bermotor melalui penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB).

   3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan:

      a) Data STNK

      b) Data BPKB

      c) Data TNKB

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

   1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit STNK**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Regident.

2) Indikator capaian *Output* adalah:

a) Tersusunnya sasaran dan arah kebijakan pengembangan regident pada unit layanan STNK dan TNKB di Kantor Bersama SAMSAT;

b) Tersusunnya persyaratan administrasi STNK dan TNKB.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan:

a) Sasaran dan arah kebijakan pengembangan regident

b) Persyaratan administrasi STNK dan TNKB standar spesifikasi teknis STCK, TCKB, Mutasi, STRP, TNRP dan NRKB Pilihan serta dokumen pendukungnya.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah melaksanakan pembinaan teknis, mengembangkan dan mengendalikan manajemen Regident STNK dan TNKB, menyusun indikator sertifikasi kompetensi petugas penerbit STNK.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Binyan STNK**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit STNK.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Binyan STNK didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan pembinaan teknis, mengembangkan dan mengendalikan manajemen Regident STNK dan TNKB, menyusun indikator sertifikasi kompetensi petugas penerbit STNK.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur

organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

2) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

3) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

4) Waktu pelaksanaan kegiatan;

Tabel 6.29 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Binyan STNK

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcarlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Terselenggaranya Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	- Data Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat	- jaminan legitimasi operasional kendara-an bermotor melalui penerbitan Surat Tanda Nomor Ken-daraan (STNK), Buku Pemilik Ken-daraan Bermotor (BPKB) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB)	- Data STNK - Data BPKB - Data TNKB	DIREKTUR REGIDENT	KAKOR-LANTAS	Efektivitas

KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang dihasilkan	- Tersusunnya sasaran dan arah kebijakan pengembangan regi-dent pada unit layan-an STNK dan TNKB di Kantor Bersama SAMSAT; - Tersusun persyaratan administrasi STNK dan TNKB	- Sasaran dan arah kebijakan pengembangan regident Persyaratan administrasi STNK dan TNKB	KASUBDIT STNK	DIREKTUR REGIDENT	Efektivitas Biaya
KEGIATAN Melaksanakan pembinaan teknis, meng-embangkan dan mengendalikan manajemen Regident STNK dan TNKB, me-nyusun indikator sertifikasi kom-petensi petugas penerbit STNK	-Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala -Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI BINYAN STNK	KASUBDIT STNK	Efisiensi
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Pro-ses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodo-logi) & peren-canaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI BINYAN STNK	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

3. Penilaian Kinerja Si Anev STNK

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Analisis dan Evaluasi STNK (Si Anev STNK) pada Sub Direktorat STNK (Subdit STNK) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Anev STNK** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa tersedianyadata registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

c. *Intermediate outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Regident**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas.

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersedianya jaminan legitimasi operasional kendaraan bermotor melalui penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB).

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan:

a) Data STNK

b) Data BPKB

c) Data TNKB

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit STNK**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Regident.

2) Indikator capaian *Output* adalah tersusunnya norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur penyelenggaraan manajemen pengujian persyaratan administrasi STNK dan TNKB.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur penyelenggaraan manajemen pengujian persyaratan administrasi STNK dan TNKB.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah melaksanakan pengumpulan, pengolahan, inventarisasi permasalahan pelayanan STNK dan membuat anev (analisis dan evaluasi).

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Anev STNK**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit STNK.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Anev STNK didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan pengumpulan, pengolahan, inventarisasi permasalahan pelayanan STNK dan membuat anevanalisis dan evaluasi.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur

organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.30 Instrumen Monitoring dan Evaluasi
Penilaian Kinerja Si Anev STNK

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Tercipta rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Terselenggara Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	- Data Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat	- jaminan legitimasi operasional kendaraan bermotor melalui penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) & Tanda	- Data STNK - Data BPKB - Data TNKB	DIREK-TUR REGIDENT	KAKOR-LANTAS	Efektivitas Biaya Efisiensi

	Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB)				
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	Tersusunnya norma, standard, pedoman, kriteria, dan prosedur penyelenggaraan manajemen pengujian persyaratan administrasi STNK dan TNKB	- Norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur penyeleng-garaan manajemen pengujian persyaratan administrasi STNK dan TNKB	KASUBDIT STNK	DIREKTUR REGIDENT	
KEGIATAN Melaksanakan pengumpulan, pengolahan, inventarisasi permasalahan pelayanan STNK dan membuat anevanalisis dan evaluasi	-Terlaksananya kegiatan	- RAB & KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumen-tasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI ANEV STNK	KASUBDIT STNK	
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Pro-ses penyiap-an SDM, biaya, per-alatan dan bahan, cara kerja (meto-dologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI ANEV STNK	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

L. Penilaian Kinerja Subdit Mat SBST

1. Penilaian Kinerja Si MAT

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Material (Si Mat) pada Sub Direktorat Material SBST (Subdit MAT SBST) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Mat** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa tersedianyadata registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

c. *Intermediate outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Regident**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas.

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersedianya jaminan legitimasi operasional kendaraan bermotor melalui penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB).

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan:

a) Material STNK

b) Material BPKB

c) Material TNKB

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Mat SBST**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Regident;

2) Indikator capaian *Output* adalah:

a) Ditetapkannya standar perencanaan kebutuhan, penyediaan dan pendistribusian Material SBST dan komponen pendukungnya ke Ditlantas Polda dan Satlantas Polres/Ta;

b) Ditetapkannya standar sistem pendataan dan pemantauan Material SBST serta sistem penerimaan PNBP SBST berbasis tehnologi informasi

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan:

a) standard perencanaan kebutuhan, penyediaan dan pendistribusian material SBST dan komponen pendukung ke Ditlantas Polda dan Satlantas Polres/Ta;

b) standar sistem pendataan dan pemantauan Material SBST serta sistem penerimaan PNBP SBST berbasis tehnologi informasi.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah membuat rencana kebutuhan dan pendistribusian material ke

jajaran serta menetapkan standar sistem penerimaan PNBP dan pendataan material SBST berbasis teknologi informasi.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Mat**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit Mat SBST.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Mat didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah tersusunnya rencana kebutuhan dan pendistribusian material ke jajaran serta menetapkan standar sistem penerimaan PNBP dan pendataan material SBST berbasis teknologi informasi kegiatan bimbingan, pelatihan, rekomendasi dan bantuan teknis bidang pendidikan masyarakat berlalu lintas.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

a) SDM pelaksana kegiatan;

b) Biaya pelaksanaan kegiatan;

c) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

d) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan;

e) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.31 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Mat

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcar-lantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Terselenggara Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	- Data Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat	- jaminan legiti-masi operasional kendaraan ber-motor melalui penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Buku Pemilik Kenda-raan Bermotor (BPKB) dan Tanda Nomor Kendaraan Ber-motor (TNKB)	- Data STNK - Data BPKB - Data TNKB	DIREKTUR REGIDENT	KAKOR-LANTAS	Efektivitas Biaya
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Ditetapkannya standar perencanaan kebutuhan, penyediaan dan pendistribusian Material SBST dan komponen pendukungnya ke Ditlantas Polda dan Satlantas Polres/Ta; - Ditetapkannya standar sistem pendataan dan pemantauan Material SBST serta sistem penerimaan PNBP SBST berbasis tehnologi informasi	- standar pe-rencanaan kebutuhan, penyediaan & distribusi material SBST dan komponen pendukung ke Ditlantas Polda dan Satlantas Polres/Ta; - standar sistem pen-dataan & pemantauan Material SBST serta sistem pene-rimaan PNBP SBST	KASUBDIT SBST	DIREKTUR REGIDENT	

		ber-basis tekno-logi informasi			
KEGIATAN Membuat renca-na kebutuhan & pendistribusian material ke jaja-ran serta mene-tapkan standar sistem penerima-an PNBP dan pendataan mate-rial SBST ber-basis teknologi informasi	-Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi & tata kala -Dokumentasi kegiatan - Laporan hasil kegiatan	KASI MAT	KASUBDIT SBST	Efisiensi
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Pro-ses penyiap-an SDM, biaya, per-alatan dan bahan, cara kerja (meto-dologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI MAT	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

2. Penilaian Kinerja Si Bimat

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Pembinaan Material (Si Bimat) pada Sub Direktorat Material SBST (Subdit MAT SBST) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Bimat** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa tersedianyadata registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

c. *Intermediate outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Regident**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas.

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersedianya jaminan legitimasi operasional kendaraan bermotor melalui penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB).

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan:

a) Material STNK

b) Material BPKB

c) Material TNKB

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Mat SBST**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Regident;

2) Indikator capaian *Output* adalahditetapkannya sasaran dan arah kebijakan pengembangan manajemen Material SBST dan komponen pendukungnya.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan sasaran dan arah kebijakan pengembangan manajemen Material SBST dan komponen pendukungnya.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah mengembangkan dan mengendalikan sistem manajemen material SBST di seluruh jajaran serta menetapkan standar sarana prasarana penyimpanan material SBST.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Bimat**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit Mat SBST.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Bimat didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah tersusunnya rencana pengembangan dan pengendalian sistem manajemen material SBST di seluruh jajaran serta penetapan standar sarana prasarana penyimpanan material SBST.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan;

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.32 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Bimat

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcar-lantas;	Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	Terselenggara Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	Data Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat	jaminan legiti-masi operasi-onal kendaraan bermotor mela-lui penerbitan Surat Tanda Nomor Kenda-raan (STNK), Buku Pemilik Kendaraan Ber-motor (BPKB) dan Tanda Nomor Kenda-raan Bermotor (TNKB)	Data STNK Data BPKB Data TNKB	DIREKTUR REGIDENT	KAKOR-LANTAS	Efektivitas Biaya Efisiensi
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	Ditetapkannya sasaran dan arah kebijakan pengembangan manajemen Material SBST dan komponen pendukungnya;	Sasaran dan arah kebijakan pengembangan manajemen Material SBST dan komponen pendukungnya	KASUBDIT SBST	DIREKTUR REGIDENT	
KEGIATAN mengembangkan & mengendalikan sistem manaje-men material SBST di seluruh jajaran serta me-netapkan standar sarana prasarana penyimpanan	Terlaksananya kegiatan	RAB dan KAK Struktur organisasi dan tatakala Dokumentasi kegiatan Laporan hasil kegiatan	KASI BIMAT	KASUBDIT SBST	

material SBST					
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI BIMAT	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

3. Penilaian Kinerja Si Anev Mat

Rantai hasil penilaian kinerja pada Seksi Analisis dan Evaluasi Material (Si Anevmat) pada Sub Direktorat Material SBST (Subdit MAT SBST) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Seksi Anevmat** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. Final *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1. Final *outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas Polri**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2. Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

3. Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa tersedianyadata registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi.

c. *Intermediate outcome* adalah manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Intermediate outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Direktur Regident**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas.

2) Indikator capaian *Intermediateoutcome* adalah tersedianya jaminan legitimasi operasional kendaraan bermotor melalui penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB).

3) Pencapaian indikator *Intermediateoutcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan:

a) Material STNK

b) Material BPKB

c) Material TNKB

d. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) Ouput atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kasubdit Mat SBST**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Direktur Regident.

2) Indikator capaian *Output* adalah terkumpul dan terolahnya data serta sistem pelaporan penggunaan Material SBST dan Penerimaan PNBP SBST.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan data serta

sistem pelaporan penggunaan Material SBST dan Penerimaan PNBP SBST.

e. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah mengumpukan dan mengolah data kebutuhan, penggunaan Material SBST, penerimaan PNBP SBST dan menginventarisir permasalahan material SBST untuk dianev secara rutin dan berkala.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasi Anevmat**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kasubdit Mat SBST.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasi Anevmat didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan pengumpulan dan pengolahan data kebutuhan, penggunaan material SBST, penerimaan PNBP SBST dan inventarisasi permasalahan material SBST untuk di-anev secara rutin/berkala.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

f. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;
2) Biaya pelaksanaan kegiatan;
3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;
4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan;
5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.33 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Si Anev Mat

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yg diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcarlantas;	- Data Persepsi Masyarakat (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYAR-AKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Terselenggaranya Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	- Data Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA- POLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat	- jaminan legitimasi operasional kendaraan bermotor melalui penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB)	- Data STNK - Data BPKB - Data TNKB	DIREKTUR REGIDENT	KAKOR-LANTAS	Efektivitas Biaya
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Terkumpulnya dan terolahnya data serta sistem pelaporan penggunaan Material SBST dan Penerimaan PNBP SBST	- Data serta sistem pelaporan penggunaan Material SBST dan Penerimaan PNBP SBST	KASUBDIT SBST	DIREKTUR REGIDENT	Efisiensi
KEGIATAN mengumpukan dan mengolah data kebutuhan, penggunaan Material SBST,	- Terlaksananya kegiatan	- RAB dan KAK - Struktur organisasi dan tata kala - Dokumentasi	KASI ANEVMAT	KASUBDIT SBST	

penerimaan PNBP SBST dan menginventarisir permasalahan material SBST untuk dianev secara rutin dan berkala		kegiatan - Laporan hasil kegiatan			
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASI ANEVMAT	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

M. Penilaian Kinerja Bag-Ops

1. Penilaian Kinerja Subbag Kerma

Rantai hasil penilaian kinerja pada Sub Bagian Kerjasama Masyarakat (Subbag Kerma) pada Bagian Operasional (Bagops) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Subbag Kerma** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah:

a) Terlaksanakannya pembinaan fungsi lalu lintas terkait pendidikan masyarakat;

b) Terciptanya koordinasi pemangku kepentingan yang berkaitan dengan penyelenggaraan lalu lintas.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa

a) Jumlah kerjasama kemitraan yang berjalan

b) Standar dan prosedur kerjasama

c) Pedoman sosialisasi dan internalisasi program keamanan

d) Standar identifikasi dan inventarisasi kondisi lingkungan.

c. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) *Ouput* atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kabagops**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Output* adalah terlaksana atau tersedianya:

a) Kemitraan dan kerjasama untuk meningkatkan kinerja kamseltibcarlantas;

b) Standar dan prosedur kerjasama untuk meningkatkan kualitas keselamatan LLAJ;

c) Standar identifikasi dan inventarisasi kondisi lingkungan untuk menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas;

d) Pedoman sosialisasi dan internalisasi program keamanan untuk membangun budaya tertib lalu lintas

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan:

a) Draft kerjasama kemitraan

b) Draft standar dan prosedur kerjasama

c) Draft pedoman sosialisasi dan internalisasi program keamanan

d) Draft standar identifikasi dan inventarisasi kondisi lingkungan

d. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah menyelenggarakan kemitraan, penetapan standar dan prosedur pelaksanaan kerjasama, pembuatan pedoman sosialisasi dan internalisasi program keamanan, penetapan standar identifikasi dan inventarisasi kondisi lingkungan.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasubbag Kerma**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kabagops.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasubbag Kerma didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan penyelenggaraan kemitraan, penetapan standar dan prosedur pelaksanaan kerjasama, pembuatan pedoman sosialisasi dan internalisasi program

keamanan, penetapan standar identifikasi dan inventarisasi kondisi lingkungan.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala kegiatan, dokumentasi kegiatan, dan laporan rencana kegiatan.

e. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

6) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.4 Instrumen Monitoring dan Evaluasi
Penilaian Kinerja Subbag Kerma

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Tercipta rasa kamseltibcarlantas;	- Data Persepsi Masyarakat terhadap kamseltibcarlantas; (Survei)	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	MASYARAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg	- Terlaksanakannya pembinaan	- Jumlah kerjasama kemitraan - Standar dan	KAKORLANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	Efektivitas

diperoleh penerima manfaat	fungsi lalu lintas terkait pendidikan masyarakat; - Terciptanya koordinasi pemangku kepentingan yang berkaitan dengan penyelenggaraa n lalu lintas;	prosedur kerjasama - Pedoman sosialisasi dan internalisasi program keamanan - Standar identifikasi dan inventarisasi kondisi lingkungan			
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat					
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Kemitraan dan kerjasama untuk meningkatkan kinerja kamsel-tibcarlantas; - Standar dan pro-sedur kerja sama untuk meningkat-kan kualitas ke-selamatan LLAJ; - Standar identi-fikasi & inventar-isasi kondisi ling-kungan untuk menurunkan tingkat fatalitas korban kecelaka-an lalu lintas; - Pedoman sosial-isasi & internal-isasi program keamanan untuk membangun budaya tertib lalu lintas	- Draft kerjasama kemitraan - Draft standar dan prosedur kerjasama - Draft pedoman sosialisasi dan internalisasi program keamanan - Draft standar identifikasi dan inventarisasi kondisi lingkungan	KABAG OPS	KAKOR-LANTAS	Efektivitas Biaya
KEGIATAN Penyelenggaraan kemitraan, pene-tapan standar dan prosedur pe-	- Terlaksana kegi-atan penyeleng-garaan kemitraan, penetapan stan-	- Laporan penye-lenggaraan kerja sama kemitraan - Laporan kajian standar dan	KASUBAG-KERMA	KABAG OPS	Efisiensi

laksanaan kerja sama, pembuat-an pedoman sosialisasi dan internalisasi pro-gram keamanan, penetapan stan-dar identifikasi dan inventarisasi kondisi lingkungan	dar dan prosedur pelaksanaan kerja sama, pembuatan pedoman sosial-isasi dan internal-isasi program ke-amanan, penetap-an standar iden-tifikasi dan inven-tarisasi kondisi lingkungan	prosedur kerja sama - Laporan kajian pedoman sosial-isasi & internal-isasi program keamanan - Laporan kajian standar identi-fikasi & inventar-isasi kondisi lingkungan			
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASUBAG-KERMA	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

2. Penilaian Kinerja Subbag Renops

Rantai hasil penilaian kinerja pada Sub Bagian Rencana Operasi (Subbag Renops) pada Bagian Operasional (Bagops) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Subbag Renops** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

3) Indikator capaian *outcome* adalah tersedianya rekomendasi pelaksanaan penertiban lalin, manajemen operasional dan rekayasa lalin (engineering).

4) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan rekomendasi peningkatan kualitas keselamatan LLAJ dan penurunan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalin.

c. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) *Ouput* atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kabagops**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Output* adalah terlaksananya kegiatan (rutin, khusus maupun kontijensi) terkait perencanaan, pengorganisasian, koordinasi, pengawasan, dan pengendalian operasional yang bertujuan mewujudkan dan memelihara kamseltibcarlantas.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan:

a) Ketersediaan dokumen hasil pengumpulan data, perencanaan, pengorganisasian, koordinasi, pengawasan dan pengendalian operasi

b) Piranti lunak operasional

d. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah menyelenggarakan tugas managerial operasional yang berkaitan dengan perencanaan kegiatan rutin, operasi kepolisian, dan kegiatan kontijensi.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasubbag Renops**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kabagops.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasubbag Renops didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan managerial operasional yang berkaitan dengan perencanaan kegiatan rutin, operasi kepolisian, dan kegiatan kontijensi.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan laporan pelaksanaan kegiatan pengumpulan data, perencanaan, pengorganisasian, koordinasi, evaluasi, pengarahan, pengawasan dan pengendalian operasi dan piranti lunak yang berkaitan dengan tugas Operasi.

e. Input untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.35 Instrumen Monitoring dan Evaluasi Penilaian Kinerja Subbag Renops

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcar-lantas;	- Data Persepsi Masyarakat terhadap kamseltibcar-lantas; (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability

HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Tersedianya rekomendasi pelaksanaan penertiban lalin , manajemen operasional & rekayasa lalin (engineering);	- Ketersediaan rekomendasi peningkatan kualitas kesela-matan LLAJ dan penurunan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalin	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat					Efektivitas Biaya
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang dihasilkan	- Terlaksana kegiatan (rutin, khusus maupun kontijensi) terkait perencanaan, pengorganisasian, koordinasi, peng-awasan, pengen-dalian operasional yang bertujuan mewujudkan dan memelihara kam-seltibcarlantas;	- Ketersediaan dokumen hasil pengumpulan data, perencanaan, pengorganisasian, koordinasi, pengawasan dan pengendalian operasi - Piranti lunak operasional	KABAG OPS	KAKOR-LANTAS	Efisiensi
KEGIATAN menyelenggarakan tugas managerial operasional yang berkaitan dengan perencanaan kegiatan rutin, operasi kepolisian, dan kegiatan kontijensi	- Terlaksananya kegiatan mana-jerial operasional yang berkaitan dengan perenca-naan kegiatan rutin, operasi kepolisian, dan kegiatan kontijensi	- Laporan Pelak-sanaan Kegiatan: pengumpulan data, perencana-an, pengorgani-sasian, koordina-si, evaluasi, peng-arahan, penga-wasan & pengen-dalian operasi - Piranti lunak yang berkaitan dengan tugas Operasi;	KASUBAG-RENOPS	KABAG OPS	
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASUBAG-RENOPS	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN,					

BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)	

3. Penilaian Kinerja Subbag Dalops

Rantai hasil penilaian kinerja pada Sub Bagian Pengendalian Operasi (Subbag Dalops) pada Bagian Operasional (Bagops) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Subbag Dalpos** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) *Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah:

      a) Terselenggaranya pusat Komunikasi, Koordinasi, Kendali dan Informasi (K3I) tentang lalin;

      b) Terselenggaranya koordinasi pemangku kepentingan yang berkaitan dengan penyelenggaraan lalin.

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan rekomendasi peningkatan kualitas keselamatan LLAJ dan penurunan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalin.

c. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) *Ouput* atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kabagops**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Output* adalah terlaksana atau tersedianya:

   a) Hasil pelaksanaan kegiatan pengendalian operasional lalu lintas dengan tujuan mewujudkan dan memelihara kamseltibcarlantas;

   b) Peningkatan kualitas keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ);

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan dokumen hasil perencanaan, pengorganisasian, koordinasi, pengawasan dan pengendalian operasi.

d. Kegiatan

1) kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah:

   a) pembinaan pengendalian operasional untuk pemantauan penyiapan penggelaran Operasi;

   b) tertib administrasi Operasi;

   c) monitoring perkembangan Kamseltibcar Lantas;

   d) melaksanakan Vicon dalam rangka Kamseltibcar Lantas;

   e) penetapan Struktur dan Prosedur penyelenggaraan tugas PPID (Pejabat Pengelola Informasi dan Data) Bidang Lantas;

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasubbag Dalpos**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kabagops.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasubbag Dalops didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan

a) Pemantauan perkembangan situasi Kamseltibcar Lantas dan pelaksanaan tugas Kepolisian,

b) Pengumpulan, pengolahan dan penyajian data dan informasi serta dokumentasi Operasi,

c) Pemeliharaan kesiapsiagaan Operasi, dan

d) Pengelolaan video conference (Vicon), serta,

e) Pemeliharaan fasilitas informasi dan pengendalian.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan:

a) Laporan rencana pembinaan pengendalian operasi

b) Laporan tertib administrasi operasi

c) Laporan monitoring perkembangan kamseltibcarlantas

d) Laporan kajian draft struktur dan prosedur penyelenggaraan PPID

e) Terselenggaranya Operasional NTMC yang meliputi sistem terstruktur jaringan informasi, jaringan komunikasi dan pusat datalian operasi

e. untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.36 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Subbag Dalops

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Tercipta rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat terhadap kamseltib-carlantas; (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYAR-AKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Terseleng-gara pusat Komunikasi, Koordinasi, Kendali & Informasi (K3I) lalin; - Terselengga-ra koordinasi pemangku kepentingan terkait penye-lenggaraan lalin;	- Ketersediaan rekomendasi peningkatan kualitas keselamatan LLAJ dan penurunan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalin	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat					Efektivitas
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang dihasilkan	- Hasil pelak-sanaan kegi-atan pengen-dalian opera-sional lalu lintas bertu-juan mewu-judkan dan memelihara kamseltib-carlantas; - Meningkatkan kualitas kese-	- Ketersediaan dokumen hasil perencanaan, pengorganisasian, koordinasi, pengawasan dan pengendalian operasi	KABAG OPS	KAKORLANTAS	Efektivitas Biaya

	lamatan LLAJ				
KEGIATAN - Pembinaan peng-endalian operasional untuk pemantauan penyiapan Operasi; - tertib administrasi Operasi; - monitoring perkem-bangan Kamseltib-car Lantas; - melaksanakan Vicon dalam rangka Kamseltibcarlan tas; - Penetapan Struktur & Prosedur penye-lenggaraan tugas PPID (Pejabat Pengelola Informasi dan Data) Bidang Lantas; - Menyelenggara kan Sistem Informasi & Komunikasi Lalu Lintas	- Pemantauan perkembang-an situasi Kamseltibcar Lantas dan pelaksanaan tugas Kepolisian, - Pengumpulan pengolahan dan penyajian data dan info-rmasi serta dokumentasi Operasi, - Pemeliharaan kesiapsiaga-an Operasi, - pengelolaan video conference (Vicon) serta - pemeliharaan fasilitas informasi dan pengendalian	- Laporan renca-na pembinaan pengendalian operasi - Laporan tertib administrasi operasi - Laporan moni-toring perkem-bangan kam-seltibcarlantas - Laporan kajian draft struktur dan prosedur penyelenggaraa n PPID -Terselenggara Operasional NTMC yang meliputi sistem terstruktur ja-ringan infor-masi, jaringan komunikasi dan pusat datalian operasi	KASUBAG-DALOPS	KABAG OPS	Efisiensi
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Pro-ses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodo-logi) & peren-canaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASUBAG-DALOPS	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN,					

BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)	

4. Penilaian Kinerja Subbag Anev

Rantai hasil penilaian kinerja pada Sub Bagian Analisis dan Evaluasi (Subbag Anev) pada Bagian Operasional (Bagops) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Subbag Anev** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah:

a) Tersusunnya hasil analisis dan evaluasi pembinaan dan penyelenggaraan fungsi lalin,

b) Tersusunnya hasil analisis dan evaluasi pelaksanaan penertiban lalin, manajemen operasional dan rekayasa lalin (engineering).

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan rekomendasi peningkatan kualitas keselamatan LLAJ dan penurunan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalin dari hasil analisis dan evaluasi.

c. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) *Ouput* atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kabagops**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Output* adalah terlaksana atau tersedianya perencanaan, pengorganisasian, koordinasi, pengawasan dan pengendalian pelaksanaan operasional Korlantas yang diselenggarakan oleh Bagian dan Direktorat baik yang bersifat rutin, khusus maupun kontijensi dengan tujuan mewujudkan dan memelihara Kamseltibcarlantas.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan dokumen analisa dan evaluasi hasil perencanaan, pengorganisasian, koordinasi, pengawasan dan pengendalian operasi.

d. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah:

a) Melaksanakan Anev pelaksanaan operasi terpusat dan kontijensi;

b) mengumpulkan bahan Anev

c) Melaksanakan Supervisi;

d) Memantau kegiatan Operasi;

e) Mengumpulkan hasil pelaksanaan Ops Kepolisian Terpusat Bidang Lantas dari Para Kasatgas dan Kasubsatas Ops;

f) Melaporkan hasil Anev;

g) membuat dan melaporkan analisa dan evaluasi Ops Kepolisian;

h) Melaksanakan Renja dalam rangka analisis pembinaan pelaksanaan dan pengendalian kegiatan Ops Kepolisian Bidang Lantas Terpusat

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasubbag Anev**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kabagops.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasubbag Anev didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan Analisa dan Evaluasi terhadap setiap pelaksanaan Operasional Kepolisian dan tindakan Kontijensi.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan laporan pelaksanaan analisa dan evaluasi setiap pelaksanaan Operasional Kepolisian dan tindakan Kontijensi.

e. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.37 Instrumen Monitoring dan Evaluasi Penilaian Kinerja Subbag Anev

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN

DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangun-an yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat terhadap kamseltibcar-lantas;	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Tersusunnya hasil analisis dan evaluasi pembinaan & penyelenggara an fungsi lalin - Tersusunnya hasil analisis dan evaluasi pelaksanaan penertiban lalin , manajemen operasional & rekayasa lalin (engineering);	- Ketersediaan rekomendasi peningkatan kualitas keselamatan LLAJ dan penurunan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalin dari hasil analisis dan evaluasi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat					
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- merencanakan, mengorganisir, mengkoordinir, mengawasi, mengendalikan pelaksanaan operasional Korlantas yang diselenggara-kan Bagian & Direktorat baik yang bersifat rutin, khusus & kontijensi de-ngan tujuan mewujudkan & memelihara Kamseltib-carlantas;	- Ketersediaan dokumen analisa dan evaluasi hasil perencanaan, pengorganisasian, koordinasi, pengawasan dan pengendalian operasi	KABAG OPS	KAKORLANT AS	Efektivitas Biaya
KEGIATAN Pelaksanaan Anev pelaksanaan ope-rasi terpusat dan kontijensi;	- Terlaksananya kegiatan Analisa dan Evaluasi terhadap setiap	- Laporan pelaksanaan analisa dan evaluasi setiap pelaksanaan Ops	KASUBAG ANEV	KABAG OPS	Efisiensi

Pengumpulan bahan Anev Pelaksanaan Supervisi; Pemantauan kegiatan Operasi; Pengumpulan hasil pelaksanaan Ops Kepolisian Terpusat Bidang Lantas dari Para Kasatgas dan Kasubsatas Ops; Pelaporan hasil Anev; Pembuatan dan pelaporan analisa dan evaluasi Ops Kepolisian; Pelaksanaan Renja dalam rangka analisis pembinaan pelaksanaan dan pengendalian kegiatan Ops Kepolisian Bidang Lantas Terpusat	pelaksanaan Ops Kepolisian dan tindakan Kontijensi	Kepolisian dan tindakan Kontijensi			
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASUBAGR ENOPS	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

N. Penilaian Kinerja Bag-Renmin

1. Penilaian Kinerja Subbag Ren

Rantai hasil penilaian kinerja pada Sub Bagian Perencanaan (Subbag Ren) pada Bagian Perencanaan Administrasi (Bagrenmin) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Subbag Ren** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) *Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian outcome adalah tersusunnya kebijakan strategis yang berkaitan dengan peran dan fungsi polisi lalu lintas, perumusan dan atau pengembangan sistem dan metode termasuk petunjuk pelaksanaan fungsi lalu lintas.

   3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa tersedianya rekomendasi dan dokumen kebijakan strategis yang berkaitan dengan peran dan fungsi polisi lalu lintas, perumusan dan atau pengembangan sistem dan metode termasuk petunjuk pelaksanaan fungsi lalu lintas.

c. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

   1) *Ouput* atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kabagrenmin**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

   2) Indikator capaian *Output* adalah tersusunnya perencanaan strategis, pengelolaan administrasi,

penyelenggaraan manajemen logistik, personalia, pelaporan pencapaian hasil kinerja dan pengendalian pelaksanaan RBP bidang lalu lintas, serta sebagai pembina fungsi lalu lintas.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan dokumen perencanaan strategis, pengelolaan administrasi, penyelenggaraan manajemen logistik, personalia, pelaporan pencapaian hasil kinerja dan pengendalian pelaksanaan RBP bidang lalu lintas, serta sebagai pembina fungsi lalu lintas.

d. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah menyusun dokumen perencanaan dan anggaran antara lain Renstra, Renja, RKA-KL, DIPA, Perjanjian Kinerja , LKIP, LRA, SMAP, IKU dan IKK, evaluasi kinerja, pelaksanaan RBP Satker serta mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan dan anggaran.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasubbag Ren**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kabagrenmin.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasubbag Ren didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah:

a) tersusun program perencanaan dan anggaran, antara lain Renstra, Rancangan Renja, Renja, Penetapan Kinerja, RKA-KL, DIPA, TOR atau KAK, RAB, dan LKIP, serta terhimpunnya usulan rencana kegiatan dan rencana kebutuhan anggaran dalam lingkungan Korlantas Polri;

b) penggunaan dan pelaksanaan anggaran yang terarah dan terawasi sesuai Renja dan anggaran

Korlantas Polri serta tersusun laporan realisasi penyerapan anggaran;

c) tersusun data laporan Strategi Manajemen dan Reformasi Birokrasi Polri yang telah dilaksanakan dan diolah serta terlaksana pengkajian, analisis, evaluasi oleh pengemban fungsi lalu lintas Polri di bidang pembinaan maupun operasional baik di lingkungan Korlantas Polri maupun kewilayahan;

d) tersusunnya laporan kegiatan, dan analisis serta evaluasi pelaksanaan program dan anggaran.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan:

a) Renstra

b) Rancangan Renja

c) Renja

d) Penetapan Kinerja

e) RKA-KL

f) DIPA

g) TOR atau KAK,

h) RAB,

i) LKIP

j) Usulan rencana kegiatan dan kebutuhan anggaran Korlantas

k) Laporan pengawasan penggunaan anggaran

l) Data laporan pelaksanaan Strategi Manajemen dan Reformasi Birokrasi

m) Laporan kegiatan, dan analisis serta evaluasi pelaksanaan program dan anggaran

e. untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.38 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Subbag Ren

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcarlantas;	- Data Persepsi Masyarakat terhadap kamseltibcarlantas; (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYARAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Tersusunnya kebijakan strategis yang berkaitan de-ngan peran dan fungsi polisi lalu lintas, perumusan dan atau pengembangan sistem dan metode termasuk petunjuk pelaksanaan fungsi lalu lintas	- Tersedia rekomendasi dan dokumen kebijakan strategis yang berkaitan dengan peran dan fungsi polisi lalu lintas, perumusan dan atau pengembangan sistem dan metode termasuk petunjuk pelaksanaan fungsi lalu lintas	KAKORLANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat					Efektivitas

KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang dihasilkan	- tersusun peren-canaan strate-gis, pengelolaan administrasi, penyelenggara-an manajemen logistik, perso-nalia, pelaporan pencapaian hasil kinerja dan pengendalian pelaksanaan RBP bidang lalu lintas, serta sebagai pembina fungsi lalu lintas	- Ketersediaan dokumen peren-canaan strategis, pengelolaan ad-ministrasi, penye-lenggaraan mana-jemen logistik, personalia, pelaporan penca-paian hasil kinerja dan pengendalian pelaksanaan RBP bidang lalu lintas, serta sebagai pembina fungsi lalu lintas	KABAG RENMIN	KAKORLANTAS	Efektivitas Biaya
KEGIATAN penyusunan dokumen perencanaan dan anggaran antara lain Renstra, Renja, RKA-KL, DIPA, Perjanjian Kinerja , LKIP, LRA, SMAP, IKU dan IKK, evaluasi kinerja, pelaksanaan RBP Satker serta mengarahkan dan mengawasi pelaksanaan kegiatan dan anggaran;	- tersusun program perencanaan dan anggaran, antara lain Renstra, Rancangan Renja, Renja, Penetapan Kinerja, RKA-KL, DIPA, TOR atau KAK, RAB, dan LKIP, serta terhimpunnya usulan rencana kegiatan dan rencana kebutuhan anggaran dalam lingkungan Korlantas Polri; - penggunaan dan pelaksanaan anggaran terarahkan dan terawasi sesuai Renja & anggaran Korlantas Polri ser-ta tersusun laporan realisasi penyerap-an anggaran; - data laporan Stra-	- Renstra - Rancangan Renja - Renja - Penetapan Kinerja - RKA-KL - DIPA - TOR atau KAK, - RAB, - LKIP - Usulan rencana kegiatan dan kebutuhan anggaran Korlantas - Laporan pengawasan penggunaan anggaran - Data laporan pelaksanaan Strategi Manajemen dan Reformasi Birokrasi - laporan kegiatan, dan analisis serta evaluasi pelaksanaan	KASUBA GREN	KABAG RENMIN	Efisiensi

	tegi Manajemen & Reformasi Birokrasi Polri yang telah dilaksanakan ter-kumpul dan diolah serta terlaksananya pengkajian, analisis, dan evaluasi oleh pengemban fungsi lalu lintas Polri di bidang pembinaan dan operasional baik di lingkungan Korlantas Polri & kewilayahan; - tersusun laporan kegiatan, analisis serta evaluasi pelaksanaan program dan anggaran	program dan anggaran			
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) & perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASUBAG-REN	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

2. Penilaian Kinerja Subbag Log

Rantai hasil penilaian kinerja pada Sub Bagian Logistik (Subbag Log) pada Bagian Perencanaan Administrasi (Bagrenmin) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Subbag Log** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terkelolanya logistik di lingkungan Korlantas Polri.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa tersedianya laporan ketersediaan logistik di lingkungan Korlantas Polri.

c. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1. *Ouput* atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kabagrenmin**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2. Indikator capaian *Output* adalah tersusunnya perencanaan strategis, pengelolaan administrasi, penyelenggaraan manajemen logistik, personalia, pelaporan pencapaian hasil kinerja dan pengendalian pelaksanaan RBP bidang lalu lintas serta sebagai pembina fungsi lalu lintas.

3. Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan data pengelolaan logistik dan laporan SIMAK-BMN.

4) Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah:

a. membina dan menyelenggarakan fungsi manajemen bidang logistik yang meliputi perbekalan umum, peralatan, angkutan, pemeliharaan, perbaikan, inventory dan pergudangan;

b. menghimpun, mendata, dan mengajukan konsep penghapusan barang milik negara yang sudah tidak layak pakai di lingkungan KorlantasPolri; dan

c. melaksanakan pendataan administrasi logistik, Inventarisasi BMN dan SIMAK BMN di lingkungan Korlantas Polri.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasubbag Log**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kabagrenmin.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasubbag Log didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah:

a) pembinaan dan menyelenggarakan fungsi manajemen bidang logistik yang meliputi perbekalan umum, peralatan, angkutan, pemeliharaan, perbaikan, inventory dan pergudangan;

b) penghimpunan, pendataan, dan pengajuan konsep penghapusan barang milik negara yang sudah tidak layak pakai di lingkungan KorlantasPolri; dan;

c) pelaksanaan pendataan administrasi logistik, Inventarisasi BMN dan SIMAK BMN di lingkungan Korlantas Polri

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala, dokumentasi kegiatan dan laporan pelaksanaan kegiatan.

6) Input untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.39 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Subbag Log

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Tercipta rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat ter-hadap kamseltib-carlantas; (Survei)	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Tersusunnya hasil analisis dan evaluasi pembinaan & penyelenggaraan fungsi lalin - Tersusun hasil analisis dan evaluasi pelak-sanaan pener-tiban lalin, manajemen operasional & rekayasa lalin (engineering);	- Ketersediaan rekomendasi peningkatan kualitas keselamatan LLAJ dan penurunan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalin dari hasil analisis dan evaluasi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat					
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang dihasilkan	-merencanakan, mengorgani-sasikan, mengkoordinir,	- Ketersediaan dokumen analisa dan evaluasi hasil perencanaan,	KABAG RENMIN	KAKORLANTAS	

Efektivitas Biaya

	mengawasi, & mengendalikan pelaksanaan operasional Korlantas yang diselengga-rakan oleh Bagian & Direktorat baik yang bersifat rutin, khusus maupun kontijensi dengan tujuan mewujudkan & memelihara Kamseltib-carlantas;	pengorganisasian, koordinasi, pengawasan dan pengendalian operasi			
KEGIATAN Pelaksanaan Analisa dan Evaluasi terhadap setiap pelaksanaan Ops Kepolisian Terpusat dan Kontijensi;	- Terlaksananya kegiatan Analisa dan Evaluasi terhadap setiap pelaksanaan Ops Kepolisian dan tindakan Kontijensi	- Laporan pelaksanaan analisa dan evaluasi setiap pelaksanaan Ops Kepolisian dan tindakan Kontijensi	KASUBAGLOG	KABAG RENMIN	Efisiensi
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASUBAGLOG	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

3. Penilaian Kinerja Subbag Ada

Rantai hasil penilaian kinerja pada Sub Bagian Pengadaan (Subbag Ada) pada Bagian Perencanaan Administrasi (Bagrenmin) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Subbag Ada** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terlaksananya pengadaan barang/ jasa untuk kebutuhan fungsi lalu lintas yang ada di lingkungan Korlantas Polri dan kewilayahan.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa tersedianya laporan pengadaan untuk kebutuhan fungsi lalu lintas yang ada di lingkungan Korlantas Polri dan kewilayahan.

c. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) *Ouput* atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kabagrenmin**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Output* adalah:

a) Terkelolanya logistik dan tersusunnya laporan SIMAK-BMN;

b) Terlaksananya pengadaan barang/ jasa untuk kebutuhan fungsi lalu lintas yang ada di lingkungan Korlantas Polri dan kewilayahan.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa:

a) Laporan pengelolaan logistik dan penyusunan laporan SIMAK-BMN;

b) Pelaksanaan dan penyusunan pengadaan barang/ jasa untuk kebutuhan fungsi lalu lintas yang ada di lingkungan Korlantas Polri dan kewilayahan

d. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah:

a) menyusun anggaran dan dokumen pengadaan barang dan jasa di lingkungan Korlantas Polri;

b) melakukan pengendaliaan, pendataan dan anev pada kegiataan pengadaan barang dan jasa; dan

c) melakukan kajian teknis kebutuhan operasional Korlantas yang berkaitan dengan pengadaan logistik guna meningkatkan kualitas kinerja dan pelayanan kepada publik.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasubbag Ada**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kabagrenmin.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasubbag Ada didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah:

a) Tersusunnya anggaran dan dokumen pengadaan barang dan jasa di lingkungan Korlantas Polri;

b) Terlaksananya pengendaliaan, pendataan dan anev pada kegiataan pengadaan barang dan jasa; dan;

c) Terlaksananya kajian teknis kebutuhan operasional Korlantas yang berkaitan dengan pengadaan logistik guna meningkatkan kualitas kinerja dan pelayanan kepada publik.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan:

a) Dokumen Anggaran dan dokumen pengadaan barang jasa.

b) Laporan pengendalian, pendataan dan anev pengadaan barang jasa.

c) Dokumen kajian teknis kebutuhan operasional pengadaan logistika).

e. Input

Input untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.40 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Subbag Ada

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yg diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat terhadap kamsel-tibcarlantas; (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Tersusunnya hasil analisis dan evaluasi pembinaan & penyelenggaraan fungsi lalin - Tersusunnya hasil analisis dan evaluasi pelaksanaan penertiban lalin ,	- Ketersediaan rekomendasi peningkatan kualitas keselamatan LLAJ dan penurunan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalin dari hasil analisis dan evaluasi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	

	manajemen operasional & rekayasa lalin (engineering);				
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat					Efektivitas
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- Terkelola logistik dan tersusun laporan SIMAK-BMN; - Terlaksana pengadaan barang/ jasa untuk kebutuhan fungsi lalu lintas yang ada di lingkungan Korlantas Polri dan kewilayahan	- Laporan pengelolaan logistik dan penyusunan laporan SIMAK-BMN; - pelaksanaan dan penyusunan pengadaan barang/ jasa untuk kebutuhan fungsi lalu lintas yang ada di lingkungan Korlantas Polri dan kewilayahan	KABAG RENMIN	KAKORLANTAS	Efektivitas Biaya
KEGIATAN menyusun anggaran dan dokumen pengadaan barang dan jasa di lingkungan Korlantas Polri; melakukan pengendaliaan, pendataan dan anev pada kegiataan pengadaan barang dan jasa; dan melakukan kajian teknis kebutuhan operasional Korlantas yang berkaitan dengan pengadaan logistik guna meningkatkan kualitas kinerja dan pelayanan kepada publik	- Tersusunnya anggaran dan dokumen pengadaan barang dan jasa di lingkungan Korlantas Polri; - Terlaksananya pengendaliaan, pendataan dan anev pada kegiataan pengadaan barang dan jasa; dan - Terlaksananya kajian teknis kebutuhan operasional Korlantas yang berkaitan dengan pengadaan logistik guna meningkatkan kualitas kinerja dan pelayanan	- Dokumen Anggaran dan dokumen pengadaan barang jasa - Laporan pengendalian, pendataan dan anev pengadaan barang jasa - Dokumen kajian teknis kebutuhan operasional pengadaan logistik	KASUBAG ADA	KABAG RENMIN	Efisiensi

	kepada publik				
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASUBAG-ADA	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

4. Penilaian Kinerja Subbag SDM

Rantai hasil penilaian kinerja pada Sub Bagian SDM (Subbag SDM) pada Bagian Perencanaan Administrasi (Bagrenmin) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Subbag SDM** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terkelolanya SDM Korlantas Polri sesuai dengan kebutuhan pelaksanaan fungsi lalu lintas.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa ketersediaan SDM Korlantas yang sesuai dengan kebutuhan pelaksanaan fungsi lalu lintas.

c. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) *Ouput* atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kabagrenmin**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Output* adalah terlaksananya pemeliharaan, perawatan, serta administrasi personel.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan dokumen pemeliharaan, perawatan, serta administrasi personel.

d. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah:

a) Pembinaan karier antara lain penyiapan UKP, KGB, mutasi personel, dan data personel antara lain DUK PNS dan penyusunan Sistem Manajemen Kinerja (SMK) bagi Polri dan Penilaian Prestasi Kinerja (PPK) bagi PNS Polri;

b) Penyelenggaraan administrasi personel antara lain pelayanan administrasi cuti, izin, MPP, Khirdin, nikah/cerai/rujuk, penghargaan dan hukuman, meninggal dunia, KTA, KPI/KPS, Karis/ Karsu, Kartu kesehatan, ASABRI, Psikologi, di lingkungan Korlantas Polri;

c) Penyusunan sistem, metode dan peraturan terkait dengan pemantauan-pengawasan administrasi SDM

dan pelatihan peningkatan kemampuan fungsi teknis Lalulintas.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasubbag SDM**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kabagrenmin.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasubbag SDM didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terselenggaranya:

   a) Pembinaan karier antara lain penyiapan UKP, KGB, mutasi personel, dan data personel antara lain DUK PNS dan tersusunnya Sistem Manajemen Kinerja (SMK) bagi Polri dan Penilaian Prestasi Kinerja (PPK) bagi PNS Polri;

   b) Administrasi personel antara lain pelayanan administrasi cuti, izin, MPP, Khirdin, nikah/cerai/rujuk, penghargaan dan hukuman, meninggal dunia, KTA, KPI/KPS, Karis/ Karsu, Kartu kesehatan, ASABRI, Psikologi, di lingkungan Korlantas Polri;

   c) Sistem, metode dan peraturan terkait dengan pemantauan-pengawasan administrasi SDM dan terselenggarakannya pelatihan peningkatan kemampuan fungsi teknis Lalulintas

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan:

   a) Laporan hasil pembinaan karir

   b) Laporan administrasi personel/SDM Korlantas

   c) Laporan hasil monitoring dan pengawasan administrasi personil/SDM dan hasil pelatihan

e. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.41 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Subbag SDM

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yg diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcar-lantas;	- Data Persepsi Masyarakat terhadap kamseltibcarlantas; (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Tersusunnya kebijakan strategis yang berkaitan dengan peran dan fungsi polisi lalu lintas, perumusan dan atau pengembangan sistem dan metode termasuk petunjuk pelaksanaan fungsi lalu lintas	- Ketersediaan SDM Korlantas yang sesuai dengan kebutuhan pelaksanaan fungsi lalu lintas	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat					Efektivitas
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	-Terlaksananya pemeliharaan, perawatan, serta administrasi	- Ketersediaan dokumen pemeliharaan, perawatan, serta	KABAG RENMIN	KAKOR-LANTAS	

	personel	administrasi personel			
KEGIATAN pembinaan karier antara lain penyiapan UKP, KGB, mutasi personel, dan data personel antara lain DUK PNS dan penyusunan Sistem Manajemen Kinerja (SMK) bagi Polri dan Penilaian Prestasi Kinerja (PPK) bagi PNS Polri; Penyelenggaraan administrasi personel antara lain pelayanan administrasi cuti, izin, MPP, Khirdin, nikah/cerai/rujuk, penghargaan dan hukuman, meninggal dunia, KTA, KPI/KPS, Karis/ Karsu, Kartu kesehatan, ASABRI, Psikologi, di lingkungan Korlantas Polri; Penyusunan sistem, metode dan peraturan terkait dengan pemantauan-pengawasan administrasi SDM dan pelatihan peningkatan kemampuan fungsi teknis Lalulintas	-terselenggaranya pembinaan karier antara lain penyiapan UKP, KGB, mutasi personel, dan data personel antara lain DUK PNS dan tersusunnya Sistem Manajemen Kinerja (SMK) bagi Polri dan Penilaian Prestasi Kinerja (PPK) bagi PNS Polri; -Terselenggaranya administrasi personel antara lain pelayanan administrasi cuti, izin, MPP, Khirdin, nikah/cerai/rujuk, penghargaan dan hukuman, meninggal dunia, KTA, KPI/KPS, Karis/ Karsu, Kartu kesehatan, ASABRI, Psikologi, di lingkungan Korlantas Polri; - Tersusunnya sistem, metode dan peraturan terkait dengan pemantauan-pengawasan administrasi SDM dan terselenggarakan nya pelatihan peningkatan kemampuan fungsi teknis Lalulintas	- Laporan hasil pembinaan karir - Laporan administrasi personel/SDM Korlantas - Laporan hasil monitoring dan pengawasan administrasi personil/SDM dan hasil pelatihan	KASUBA GSDM	KABAG RENMIN	Efektivitas Biaya Efisiensi
INPUT:		- Laporan Proses	PAUR,	KASUBAGS	

1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;	penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAMIN BAMIN/ BANUM	DM	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)				

O. Penilaian Kinerja Bag-TIK

1. Penilaian Kinerja Bagtik: Subbag Bangsistek

Rantai hasil penilaian kinerja pada Sub Bagian Pengembangan Sistem Teknologi (Subbag Bangsistek) pada Bagian Teknologi Informasi dan Komunikasi (Bag TIK) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Subbag Bangsistek** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya pusat Komunikasi, Koordinasi, Kendali dan Informasi (K3I) tentang lalu lintas.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa terlaksananya operasional NTMC, yang meliputi kegiatan pengumpulan, pengolahan dan penyajian data lalu lintas, sebagai pusat kendali, koordinasi, komunikasi dan informasi, pengembangan sistem dan teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas, serta pelayanan informasi lalu lintas yang menyangkut pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas dengan lingkup data jajaran Polri.

c. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) *Ouput* atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kabag TIK**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Output* adalah:

a) penetapan sasaran dan arah pengembangan teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

b) penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

c) penetapan kompetensi kepada personel yang melaksanakan fungsi sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

d) pemberian bimbingan, pelatihan, perumusan indikator sertifikasi, izin, dan bantuan teknis kepada personel Korlantas Polri dan Polantas daerah di bidang teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas; dan

e) pengawasan pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas merencanakan, mengorganisasikan, mengkoordinir, mengawasi, dan mengendalikan pelaksanaan operasional Korlantas

yg diselenggarakan oleh Bagian dan Direktorat baik yang bersifat rutin, khusus maupun kontijensi dng tujuan mewujudkan dan memelihara Kamseltibcarlantas;

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan:

a) dokumen pengembangan sistem teknologi informasi dan komunikasilalu lintas;

b) jaringan sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

c) pemeliharaan dan perawatan sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas; dan

d) dokumen analisis dan evaluasi sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas

e) dokumen kajian penyusunan sasaran dan arah pengembangan teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

f) dokumen kajian penetapan norma, standard, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

g) dokumen kajian penetapan kompetensi kepada personel yang melaksanakan fungsi sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

h) dokumen kajian pengembangan SDM TI dan komunikasi lalu lintas di pusat dan daerah

i) laporan hasil pengawasan pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas.

d. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah:

a) merencanakan desain utama sistem teknologi dan komunikasi lalu lintas;

b) mengembangkan teknologi informasi dan komunikasi (pusat data, perangkat keras, perangkat lunak, website) berdasarkan grand design; dan

c) memberikan bimbingan, pelatihan, sertifikasi dan izin pengembangan dan pengoperasian sistem teknologi informasi dan komunikasi di tingkat propinsi dan kabupaten/kota).

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasubbag Bangsistek**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kabag TIK.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasubbag Bangsistek didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya pengembangan sistem teknologi informasi dan komunikasi sesuai analisa perkembangan ilmu pengetahuan transportasi dan sistem teknologi informasi di dunia guna mendukung penyelenggaraan tugas polisi lalu lintas yang dinamis dan berkembang.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa tersedianya RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala, dokumentasi kegiatan dan laporan pengembangan sistem teknologi informasi dan komunikasi sesuai analisa perkembangan ilmu pengetahuan transportasi dan sistem teknologi informasi di dunia guna mendukung penyelenggaraan tugas polisi lalu lintas yang dinamis dan berkembang.

e. Input

Input untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.42 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Subbag Bangsistek

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yg diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltibcar-lantas;	- Data Persepsi Masyarakat terhadap kamseltib-carlantas; (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Tersusunnya hasil analisis dan evaluasi pembinaan & penyelenggaraan fungsi lalin - Tersusunnya hasil analisis dan evaluasi pelaksanaan penertiban lalin , manajemen operasional & rekayasa lalin (engineering);	- Ketersediaan rekomendasi peningkatan kualitas keselamatan LLAJ dan penurunan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalin dari hasil analisis dan evaluasi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	Efektivitas Biaya Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh penerima manfaat					
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	-Berkembangnya sistem teknologi informasi dan komunikasilalu lintas;	- Dokumen kajian penyusunan sasaran dan arah pengembangan teknologi informasi	KABAG TIK	KAKOR-LANTAS	Efisiensi

		dan komunikasi lalu lintas; - Dokumen kajian penetapan norma, standard, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas; - Dokumen kajian penetapan kompetensi kepada personel yang melaksanakan fungsi sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas; - Dokumen kajian pengembangan SDM TI dan komunikasi lalu lintas di pusat dan daerah - Laporan hasil pengawasan pelaksanaan norma, standard, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas			
KEGIATAN perencanaan desain utama sistem teknologi dan komunikasi lalu lintas; teknologi informasi dan komunikasi (pusat data, perangkat keras, perangkat lunak, website) berdasarkan grand design; dan pemberian bimbingan,	- Terlaksananya pengembangan sistem teknologi informasi dan komunikasi sesuai analisa perkembangan ilmu pengetahuan transportasi dan sistem teknologi informasi di dunia guna mendukung penyelenggaraan tugas polisi lalu lintas yang dinamis dan berkembang	- Laporan pengembangan sistem teknologi informasi dan komunikasi sesuai analisa perkembangan ilmu pengetahuan transportasi dan sistem teknologi informasi di dunia guna mendukung penyelenggaraan tugas polisi lalu lintas yang dinamis dan berkembang	KASUBAG-BANGSISTEK	KABAG TIK	

pelatihan, sertifikasi dan izin pengembangan dan pengoperasian sistem teknologi informasi dan komunikasi di tingkat propinsi dan kabupaten/kota					
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASUBAG-BANGSISTEK	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

2. Penilaian Kinerja Bagtik: Subbag Jarsistek

Rantai hasil penilaian kinerja pada Sub Bagian Jaringan Sistem Teknologi (Subbag Jarsistek) pada Bagian Teknologi Informasi dan Komunikasi (Bag TIK) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Subbag Jarsistek** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya pusat Komunikasi, Koordinasi, Kendali dan Informasi (K3I) tentang lalu lintas.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa terlaksananya operasional NTMC, yang meliputi kegiatan pengumpulan, pengolahan dan penyajian data lalu lintas, sebagai pusat kendali, koordinasi, komunikasi dan informasi, pengembangan sistem dan teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas, serta pelayanan informasi lalu lintas yang menyangkut pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas dengan lingkup data jajaran Polri.

c. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) *Ouput* atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kabag TIK**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Output* adalah:

   a) penetapan sasaran dan arah pengembangan teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

   b) penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

   c) penetapan kompetensi kepada personel yang melaksanakan fungsi sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

   d) pemberian bimbingan, pelatihan, perumusan indikator sertifikasi, izin, dan bantuan teknis kepada personel

Korlantas Polri dan Polantas daerah di bidang teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas; dan

e) pengawasan pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas merencanakan, mengorganisasikan, mengkoordinir, mengawasi, dan mengendalikan pelaksanaan operasional Korlantas yg diselenggarakan oleh Bagian dan Direktorat baik yang bersifat rutin, khusus maupun kontijensi dng tujuan mewujudkan dan memelihara Kamseltibcarlantas;

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan:

a) dokumen pengembangan sistem teknologi informasi dan komunikasilalu lintas;

b) jaringan sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

c) pemeliharaan dan perawatan sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas; dan

d) dokumen analisis dan evaluasi sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas

a) Dokumen kajian penyusunan sasaran dan arah pengembangan teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

b) Dokumen kajian penetapan norma, standard, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

c) Dokumen kajian penetapan kompetensi kepada personel yang melaksanakan fungsi sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

d) Dokumen kajian pengembangan SDM TI dan komunikasi lalu lintas di pusat dan daerah

e) Laporan hasil pengawasan pelaksanaan norma, standard, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas

d. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah:

a) menetapkan spesifikasi minimal sistem jaringan yang digunakan;

b) menetapkan standar dan prosedur pelaksanaan sistem jaringan di tingkat pusat dan daerah; dan

c) memberikan bimbingan, pelatihan, sertifikasi dan izin operator jaringan kepada personel di tingkat pusat dan daerah.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasubbag Jarsistek**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kabag TIK.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasubbag Jarsistek didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terbangunnya jaringan sistem informasi dan komunikasi guna mendukung integrasi data dan pelayanan yang berkaitan dengan bidang lalu lintas dan angkutan jalan dari tingkat pusat hingga daerah pada internal maupun eksternal guna tercipta sinergitas.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa tersedianya RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala, dokumentasi kegiatan dan laporan pengembangan jaringan sistem informasi dan komunikasi guna mendukung integrasi data dan pelayanan yang berkaitan dengan bidang lalu lintas dan angkutan jalan dari

tingkat pusat hingga daerah pada internal maupun eksternal guna tercipta sinergitas.

e. Input untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.43 Instrumen Monitoring dan Evaluasi Penilaian Kinerja Subbag Jarsistek

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat terhadap kamseltibcarlantas; (Survei)	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yg diperoleh penerima manfaat	- Tersusunnya hasil analisis dan evaluasi pembinaan & penyelenggaraan fungsi lalin - Tersusunnya hasil analisis dan evaluasi pelaksanaan penertiban lalin , manajemen operasional & rekayasa lalin (engineering);	- Ketersediaan rekomendasi peningkatan kualitas keselamatan LLAJ dan penurunan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalin dari hasil analisis dan evaluasi	KAKORLANTAS	KAPOLRI/ WAKAPOLRI	Efektivitas Efektivitas Biaya
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yg diperoleh					

penerima manfaat					
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yg dihasilkan	- merencanakan, mengorganisasikan, mengkoordinir, mengawasi, &mengendalikan pelaksanaan operasional Korlantas yg diselenggarakan oleh Bagian & Direktorat baik yg bersifat rutin, khusus maupun kontijensi dng tujuan mewujudkan & memelihara Kamseltibcarlantas;	- Ketersediaan dokumen analisa dan evaluasi hasil perencanaan, pengorganisasian, koordinasi, pengawasan dan pengendalian operasi	KABAG TIK	KAKORLANTAS	Efisiensi
KEGIATAN Pembuatan dan pelaporan analisa dan evaluasi Ops Kepolisian;	- Terlaksananya kegiatan Analisa dan Evaluasi terhadap setiap pelaksanaan Ops Kepolisian dan tindakan Kontijensi	- Laporan pelaksanaan analisa dan evaluasi setiap pelaksanaan Ops Kepolisian dan tindakan Kontijensi	KASUBAG-JARSISTEK	KABAG TIK	
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASUBAG-JARSISTEK	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

3. Penilaian Kinerja Bagtik: Subbag Harsistek

Rantai hasil penilaian kinerja pada Sub Bagian Pemeliharaan Sistem Teknologi (Subbag Harsistek) pada Bagian Teknologi Informasi dan Komunikasi (Bag TIK) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Subbag Harsistek** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

   1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

   2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

   1) *Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

   2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya pusat Komunikasi, Koordinasi, Kendali dan Informasi (K3I) tentang lalu lintas.

   4) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa terlaksananya operasional NTMC, yang meliputi kegiatan pengumpulan, pengolahan dan penyajian data lalu lintas, sebagai pusat kendali, koordinasi, komunikasi dan informasi, pengembangan sistem dan teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas, serta pelayanan informasi lalu lintas yang menyangkut pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas dengan lingkup data jajaran Polri.

c. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) *Ouput* atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kabag TIK**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Output* adalah:

   a) penetapan sasaran dan arah pengembangan teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

   b) penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

   c) penetapan kompetensi kepada personel yang melaksanakan fungsi sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

   d) pemberian bimbingan, pelatihan, perumusan indikator sertifikasi, izin, dan bantuan teknis kepada personel Korlantas Polri dan Polantas daerah di bidang teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas; dan

   e) pengawasan pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas merencanakan, mengorganisasikan, mengkoordinir, mengawasi, dan mengendalikan pelaksanaan operasional Korlantas yg diselenggarakan oleh Bagian dan Direktorat baik yang bersifat rutin, khusus maupun kontijensi dng tujuan mewujudkan dan memelihara Kamseltibcarlantas.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan:

   a) Dokumen kajian penyusunan sasaran dan arah pengembangan teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

b) Dokumen kajian penetapan norma, standard, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

c) Dokumen kajian penetapan kompetensi kepada personel yang melaksanakan fungsi sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

d) Dokumen kajian pengembangan SDM TI dan komunikasi lalu lintas di pusat dan daerah

e) Laporan hasil pengawasan pelaksanaan norma, standard, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas.

d. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah:

a) Menetapkan standar operasional prosedur dan penilaian hasil pekerjaan pelaksanaan harwat;

b) Mengawasi pelaksanaan harwat di tingkat pusat dan daerah; dan;

c) Mengumpulkan, menganalisa dan mengevaluasi hasil harwat untuk menjadi bahan analisa dan pengembangan sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas.

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasubbag Harsistek**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kabag TIK.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasubbag Harsistek didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya pemeliharaan dan perawatan sistem teknologi dan komunikasi lalu lintas yaitu pusat data, perangkat keras, perangkat lunak, website yang terbangun dan

beroperasional guna menjamin terselenggaranya sistem yang dibutuhkan oleh internal polantas, masyarakat dan pemangku kepentingan lainnya.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa tersedianya RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala, dokumentasi kegiatan dan laporan pelaksanaan pemeliharaan dan perawatan sistem teknologi dan komunikasi lalu lintas yaitu pusat data, perangkat keras, perangkat lunak, website yang terbangun dan beroperasional guna menjamin terselenggaranya sistem yang dibutuhkan oleh internal polantas, masyarakat dan pemangku kepentingan lainnya.

e. Input untuk melaksanakan kegiatan adalah sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.44 Instrumen Monitoring dan Evaluasi
Penilaian Kinerja Subbag Harsistek

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGUKURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	Terciptanya rasa kamseltibcar-lantas;	- Data Persepsi Masyarakat terhadap kamseltibcar-lantas; (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability

HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Tersusunnya hasil analisis dan evaluasi pembinaan & penyelenggaraan fungsi lalin - Tersusunnya hasil analisis dan evaluasi pelaksanaan penertiban lalin , manajemen operasional & rekayasa lalin (engineering);	- Ketersediaan rekomendasi peningkatan kualitas keselamatan LLAJ dan penurunan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalin dari hasil analisis dan evaluasi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat					Efektivitas Biaya
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang dihasilkan	- merencanakan, mengorganisasikan, mengkoordinir, mengawasi, & mengendalikan pelaksanaan operasional Korlantas yg diselenggarakan oleh Bagian & Direktorat baik yg bersifat rutin, khusus maupun kontijensi dng tujuan mewujudkan & memelihara Kamseltibcarlantas;	- Ketersediaan dokumen analisa dan evaluasi hasil perencanaan, pengorganisasian, koordinasi, pengawasan dan pengendalian operasi	KABAG TIK	KAKOR-LANTAS	Efisiensi
KEGIATAN Pelaksanaan Renja dalam rangka analisis pembinaan pelaksanaan dan pengendalian kegiatan Ops Kepolisian Bidang Lantas Terpusat	- Terlaksananya kegiatan Analisa dan Evaluasi terhadap setiap pelaksanaan Ops Kepolisian dan tindakan Kontijensi	- Laporan pelaksanaan analisa dan evaluasi setiap pelaksanaan Ops Kepolisian dan tindakan Kontijensi	KASUBAG-HAR-SISTEK	KABAG TIK	

INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;	- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASUBAG-HARSISTEK	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)				

4. Penilaian Kinerja Bagtik: Subbag Analis TI

Rantai hasil penilaian kinerja pada Sub Bagian Analis Teknologi Informasi (Subbag Analis TI) pada Bagian Teknologi Informasi dan Komunikasi (Bag TIK) adalah:

a. Pelaksanaan kegiatan pada **Subbag Analis TI** diharapkan mampu menghasilkan *impact* berupa hasil pembangunan sebagai berikut:

1) Indikator capaian *impact* adalah terciptanya rasa keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Pencapaian indikator *impact* diukur dengan menggunakan data survei persepsi masyarakat.

b. *Outcome* adalah manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat sebagai berikut:

1) *Outcome* merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kakorlantas**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kapolri/ Wakapolri.

2) Indikator capaian *outcome* adalah terselenggaranya pusat Komunikasi, Koordinasi, Kendali dan Informasi (K3I) tentang lalu lintas.

3) Pencapaian indikator *outcome* diukur dengan parameter berupa terlaksananya operasional NTMC, yang meliputi

kegiatan pengumpulan, pengolahan dan penyajian data lalu lintas, sebagai pusat kendali, koordinasi, komunikasi dan informasi, pengembangan sistem dan teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas, serta pelayanan informasi lalu lintas yang menyangkut pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas dengan lingkup data jajaran Polri.

c. *Output* adalah produk akhir yang dihasilkan sebagai berikut:

1) *Ouput* atau keluaran merupakan pengukuran terhadap hasil pelaksanaan kerja **Kabag TIK**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kakorlantas;

2) Indikator capaian *Output* adalah berkembangnya sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas.

3) Pencapaian indikator *Output* diukur dengan menggunakan parameter berupa ketersediaan:

   a) Dokumen kajian penyusunan sasaran dan arah pengembangan teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

   b) Dokumen kajian penetapan norma, standard, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

   c) Dokumen kajian penetapan kompetensi kepada personel yang melaksanakan fungsi sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas;

   d) Dokumen kajian pengembangan SDM TI dan komunikasi lalu lintas di pusat dan daerah

   e) Laporan hasil pengawasan pelaksanaan norma, standard, pedoman, kriteria, dan prosedur sistem teknologi informasi dan komunikasi lalu lintas

d. Kegiatan

1) Kegiatan untuk menghasilkan keluaran adalah:

a) merencanakan desain utama sistem teknologi dan komunikasi lalu lintas;

b) mengembangkan teknologi informasi dan komunikasi (pusat data, perangkat keras, perangkat lunak, website) berdasarkan grand design; dan

c) memberikan bimbingan, pelatihan, sertifikasi dan izin pengembangan dan pengoperasian sistem teknologi informasi dan komunikasi di tingkat propinsi dan kabupaten/kota).

2) Kegiatan ini dilakukan oleh **Kasubbag Analis TI**. Penilaian kinerja ini dilakukan oleh Kabag TIK.

3) Untuk melakukan kegiatan, Kasubbag Analis TI didukung oleh Paur, Pamin, Bamin/Banum.

4) Indikator pelaksanaan kegiatan adalah terlaksananya kegiatan pengkajian, analisis dan evaluasi perkembangan sistem teknologi informasi dikaitkan dengan perkembangan ilmu pengetahuan transportasi, baik yang sudah beroperasi maupun yang akan dibangun guna mendukung penyelenggaraan tugas polantas dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat.

5) Pelaksanaan kegiatan diukur dengan menggunakan parameter berupa tersedianya RAB dan KAK, struktur organisasi dan tata kala, dokumentasi kegiatan dan laporan pelaksanaan kegiatan pengkajian, analisis dan evaluasi perkembangan sistem teknologi informasi dikaitkan dengan perkembangan ilmu pengetahuan transportasi, baik yang sudah beroperasi maupun yang akan dibangun guna mendukung penyelenggaraan tugas polantas.

e. Input untuk melaksanakan kegiatan, sebagai berikut:

1) SDM pelaksana kegiatan;

2) Biaya pelaksanaan kegiatan;

3) Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan;

4) Metodologi pelaksanaan kegiatan; dan

5) Waktu pelaksanaan kegiatan.

Tabel 6.45 Instrumen Monitoring dan Evaluasi

Penilaian Kinerja Subbag Analis TI

RANTAI HASIL	INDIKATOR KINERJA	DATA	PELAKSANA	PENGAMPU/ PENILAI	PENGU-KURAN
DAMPAK (*IMPACT*) Hasil Pembangunan yang diperoleh dari pencapaian *outcome*	- Terciptanya rasa kamseltib-carlantas;	- Data Persepsi Masyarakat terhadap kamseltibcarlantas; (Survei)	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	MASYA-RAKAT	Sustainability
HASIL AKHIR (*OUTCOME*) Manfaat akhir yang diperoleh penerima manfaat	- Tersusunnya hasil analisis dan evaluasi pembinaan & penyelenggaraan fungsi lalin - Tersusunnya hasil analisis dan evaluasi pelaksanaan penertiban lalin, manajemen operasional & rekayasa lalin (engineering);	- Ketersediaan rekomendasi peningkatan kualitas keselamatan LLAJ dan penurunan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalin dari hasil analisis dan evaluasi	KAKOR-LANTAS	KAPOLRI/ WAKA-POLRI	Efektivitas
HASIL ANTARA (*INTERMEDIATE OUTCOME*) Manfaat antara yang diperoleh penerima manfaat					Efektivitas Biaya
KELUARAN (*OUTPUT*) Produk akhir yang	- merencanakan, mengorganisasikan,	- Ketersediaan dokumen analisa dan	KABAG TIK	KAKOR-LANTAS	

Efisiensi

dihasilkan	mengkoordinir, mengawasi, & mengendalikan pelaksanaan operasional Korlantas yg diselenggarakan oleh Bagian & Direktorat baik yg bersifat rutin, khusus maupun kontijensi dng tujuan mewujudkan & memelihara Kamseltibcarlantas;	evaluasi hasil perencanaan, pengorganisasian, koordinasi, pengawasan dan pengendalian operasi			
KEGIATAN Pelaksanaan Analisa dan Evaluasi terhadap setiap pelaksanaan Ops Kepolisian Terpusat dan Kontijensi;	- Terlaksananya kegiatan Analisa dan Evaluasi terhadap setiap pelaksanaan Ops Kepolisian dan tindakan Kontijensi	- Laporan pelaksanaan analisa dan evaluasi setiap pelaksanaan Ops Kepolisian dan tindakan Kontijensi	KASUBAG-ANALIS TI	KABAG TIK	
INPUT: 1. SDM pelaksana kegiatan; 2. Biaya pelaksanaan kegiatan; 3. Peralatan dan bahan pelaksanaan kegiatan; 4. Metodologi pelaksanaan kegiatan 5. Waktu pelaksanaan kegiatan;		- Laporan Proses penyiapan SDM, biaya, peralatan dan bahan, cara kerja (metodologi) dan perencanaan waktu	PAUR, PAMIN BAMIN/ BANUM	KASUBAG-ANALIS TI	
KETERANGAN: Basis penilaian indikator kinerja adalah penanggung jawab pada tiap tingkatan pelaksana, kecuali pada tingkatan dibawah KASI/KASUBSI (PAUR, PAMIN, BAMIN/BANUM), dilaksanakan secara individu (personil)					

6.5. STANDARISASI CEGAH DAN TINDAK

A. Umum

Standardisasi adalah parameter yang disusun untuk mendukung dan melaksanakan tugas standarisasi cegah dan penindakan di bidang keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Lingkup Standardisasi cegah dan penindakan di bidang keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan mengacu pada Perkap Kapolri No. 6 Tahun 2017.

Berdasarkan Perkap Kapolri No. 6 Tahun 2017, tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Satuan Organisasi pada Tingkat Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia, dikemukakan bahwa unsur pelaksana utama Standarisasi Cegah dan Penindakan Keamanan dan Keselamatan berlalu lintas adalah Direktorat Keamanan dan Keselamatan(Ditkamsel).

B. Tugas Dan Fungsi Subdit Standar Cegah Dan Tindak

Subdit standar cegah dan tindak bertugas dan melaksanakan tugas standarisasi di bidang keamanan dan keselamatan lalulintas dan angkutan jalan.

Dalam melaksanakan tugas, Subdit standar cegah dan tindak menyelenggarakan fungsi:

1. Perencanaan program kerja di bidang standarisasi, pencegahan dan penindakan;
2. Penetapan standarisasi pencegahan dan penindakan dibidang Kamseltibcarlancar;
3. Pelaksanaan identifikasi, menginventarisir, serta menganalisa permasalahan terkait standardisasi pencegahan dan penindakan di bidang Kamseltibcarlantas;
4. Pelaksanaan koordinasi terkait pelaksanaan standardisasi pencegahan dan penindakan bidang Kamseltibcarlantas;
5. Pelaksanaan kegiatan monitoring dan evaluasi standardisasi pencegahan dan penindakan di bidang Kamseltibcarlantas.

Dalam melaksanakan tugas, Subdit standar cegah dan tindak dibantu oleh:

1. Sistandar cegah, bertugas memonitoring, mengevaluasi dan mengidentifikasi secara periodic produk standarisasi pencegahan baik preemtif maupun preventif yang telah disusun oleh masing-masing bagian dijajaran Korlantas Polri dan membuat rekomendasi sebagi bahan pengambilan kebijakan;
2. Sistandar tindak, bertugas memonitoring mengevaluasi dan mengidentifikasi secara periodic produk standardisasi penindakan pelanggaran, kemacetan dan kecelakaan lalulintas yang telah disusun oleh masing-masing bagian dijajaran Korlantas Polri dan membuat rekomendasi sebagai bahan pengambilan kebijakan;
3. Urmin.

BAB VII

DIREKTORAT PENEGAKAN HUKUM LALU LINTAS

7.1. KEBIJAKAN PENEGAKAN HUKUM LALU LINTAS

A. Direktorat Penegakan Hukum (Ditgakkum)

Polri melalui Korlantas berupaya melaksanakan dan mewujudkan penegakan hukum berlalu lintas di Indonesia. Sesuai Peraturan Kapolri No. 6 Tahun 2017 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Satuan Organisasi pada Tingkat Markas Besar Polri, amanat tersebut di tingkat Korlantas dilaksanakan oleh Direktorat Penegakan Hukum (Ditgakkum).

B. Tugas dan Fungsi Ditgakkum

Berdasarkan Peraturan Kapolri No. 6 Tahun 2017 dinyatakan bahwa Ditgakkum merupakan unsur pelaksana utama yang berada di bawah Kakorlantas Polri. Peran tersebut diterjemahkan menjadi serangkaian tugas dan fungsi, yang dijelaskan berikut ini

1. Tugas-Tugas Ditgakkum

a. menyelenggarakan kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli (Turjawali), TPTKP, dan menjembatani antarwilayah dalam mewujudkan dan memelihara Kamseltibcarlantas;

b. menyusun produk hukum, pedoman, ketentuan dan penegakan hukum secara manual dan elektronik yang berkaitan dengan Kamseltibcarlantas;

c. melaksanakan penindakan terhadap pelanggaran aturan lalu lintas dalam rangka meningkatkan Kamseltibcarlantas dan pelayanan publik;

d. melaksanakan penyelidikan dan penyidikan kecelakaan lalu lintas.

2. Fungsi-Fungsi Ditgakkum

Dalam melaksanakan tugas-tugas di atas, **Ditgakkum** menyelenggarakan serangkaian fungsi:

a. pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli lalu lintas, TPTKP kecelakaan lalu lintas dan penanggulangan gangguan kamtibmas di ruang jalan;

b. penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur penyelenggaraan penegakan hukum lalu lintas serta sasaran dan arah kebijakan pengembangan penegakan hukum lalu lintas;

c. penindakan pelanggaran, pelaksanaan kerja sama/koordinasi dengan satuan fungsi Kepolisian lainnya dan instansi terkait dalam rangka untuk mewujudkan Kamseltibcarlantas;

d. melaksanakan dan memberikan dukungan teknis penyelidikan dan penyidikan Laka Lantas dalam rangka menurunkan fatalitas korban kecelakaan lantas.

C. Unsur Pembantu Pelaksana Utama

Dalam melaksanakan tugas-tugasnya, Ditgakkum pelaksana utama dibantu oleh:

a. Subdit Wal dan PJR;
b. Subdit Tatib;
c. Subdit Dakgar;
d. Subdit Laka.
e. Urtu.

1. Subdit Wal dan PJR

a. Subditwal dan PJR, bertugas memberikan pembinaan fungsi teknis PJR dalam penyelenggaraan kegiatan yang meliputi pengaturan, penjagaan, pengawalan, TPTKP laka lantas dan patroli sampai pada tingkat Kepolisian Daerah serta penetapan standar kompetensi dan meningkatkan profesionalisme;

b. Dalam melaksanakan tugas, Subditwal dan PJR menyelenggarakan fungsi:

i) Pengaturan, penjagaan dan pengawalan lalu lintas dalam rangka peningkatan kamseltibcarlantas dan menurunkan fatalitas korban kecelakaan;

ii) Pengaturan, penjagaan dan patroli lalu lintas dalam rangka peningkatan kamseltibcarlantas dan menurunkan fatalitas korban kecelakaan serta meningkatkan pelayanan publik.

c. Dalam melaksanakan tugas, Subditwal dan PJR dibantu oleh:

i) Siwal, bertugas melaksanakan pengawalan umum maupun khusus VIP/VVIP;

ii) Si PJR, bertugas melaksanakan pengaturan, penjagaan, patroli, Dakgar dan TPTKP Laka Lantas di ruang jalan;

iii) Urmin.

2. Subdit Tatib

a. Subdit Tatib bertugas mendatakan dan mengkaji kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli dan pemicu timbulnya masalah lalu lintas untuk menghasilkan produk atau rekomendasi guna meningkatkan kualitas kinerja petugas Polantas dalam menyelenggarakan kegiatan pengaturan, penjagaan, pengawalan, patroli serta

pemantauan dan penindakan pemicu timbulnya masalah lalu lintas.

b. Dalam melaksanakan tugas, Subdit Tatib menyelenggarakan fungsi:

i) Penetapan persyaratan, standar, dan prosedur serta peralatan dalam pelaksanaan tindakan pengaturan dan penertiban arus lalu lintas;

ii) Penetapan standar dan prosedur penggunaan atau penutupan jalan selain untuk kegiatan lalu lintas serta pemberian izinnya;

iii) Penetapan persyaratan, standar, dan prosedur pengawalan atau pengaturan jalan bagi pengguna jalan yang memperoleh hak utama;

iv) Penetapan persyaratan, standar, dan prosedur pengawalan atau pengaturan jalan bagi kendaraan umum yang tidak memperoleh hak utama namun mengangkut alat berat dengan dimensi melebihi dimensi yang ditetapkan;

v) Penetapan prosedur dan bimbingan pemberian perizinan penggunaan lampu isyarat dan sirene;

vi) Penetapan persyaratan, kriteria dan prosedur penggunaan kendaraan bermotor angkutan barang untuk angkutan orang;

vii) Penetapan prosedur pengoperasian bersama alat penimbangan yang dapat dipindahkan antara kepolisian dan PPNS terkait;

viii) Penetapan kompetensi pejabat yang akan ditugaskan untuk menjaga kamseltibcarlantas selama proses preservasi dan peningkatan kapasitas jalan.

c. Dalam melaksanakan tugas, Subdit Tatib dibantu oleh:

i) Sijianta dan Turjawali, bertugas:

(a) melaksanakan penetapan persyaratan, standar, dan prosedur peralatan dalam pelaksanaan tindakan Turjawali, rekomendasi penggunaan atau penutupan jalan, pengawalan atau pengaturan jalan bagi pengguna jalan;

(b) menganalisa data untuk menghasilkan produk-produk yang berupa potret Kamseltibcarlantas di suatu daerah dan menetapkan kompetensi petugas yang akan ditugaskan untuk menjaga Kamseltibcarlantas selama proses preservasi dan peningkatan kapasitas jalan.

ii) Sigunranmor, bertugas menetapkan persyaratan, standar, dan prosedur pengawalan atau pengaturan jalan bagi kendaraan umum yang melebihi dimensi yang ditetapkan, pengoperasian bersama alat penimbangan yang dapat dipindahkan antara kepolisian dan PPNS terkait dan memberikan rekomendasi penggunaan kendaraan bermotor angkutan barang untuk angkutan orang;

iii) Urmin.

3. Subdit Dakgar

a. Subditdakgar, bertugas mendatakan dan mengkaji berbagai penindakan pelanggaran lalu lintas guna menghasilkan suatu produk atau rekomendasi untuk meningkatkan kualitas kinerja petugas polisi lalu lintas dalam menyelenggarakan penindakan pelanggaran maupun untuk pencegahan dan edukasi serta pembinaan dan pengawasan PPNS;

b. Dalam melaksanakan tugas, Subditdakgar menyelenggarakan fungsi:

i) Penetapan standar dan prosedur penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas;

ii) Penetapan prosedur dan bentuk penandaan sim yang melakukan pelanggaran lalu lintas;

iii) Penyusunan standar dan spesifikasi teknis dokumen tanda bukti pelanggaran lalu lintas (surat tilang);

iv) Penyusunan materi serta standar dan prosedur pembinaan dan pengawasan terhadap PPNS di bidang penindakan pelanggaran; dan

v) Pendataan dan pengkajian pelanggaran lalu lintas.

c. Dalam melaksanakan tugas, Subditdakgar dibantu oleh:

i) Sitapstandar, bertugas menyusun dan menetapkan standar dan prosedur penindakan penandaan SIM terhadap pelanggaran lalu lintas dan menetapkan spesifikasi teknis dokumen tilang;

ii) Sibinwas, bertugas menyusun materi serta standar dan prosedur pembinaan dan pengawasan terhadap penyidik Polri dan PPNS di bidang penindakan pelanggaran lalu lintas;

iii) Sipulahjiantadakgar, bertugas mengumpulkan, mengolah, mengkaji data dan permasalahan dalam pelaksanaan Dakgar Lantas;

iv) Urmin.

4. Subdit Laka

a. Subditlaka, bertugas melakukan penyelidikan dan penyidikan, bantuan teknis penyidikan pada kewilayahan, mendata dan mengkaji hasil penyidikan serta memberikan

rekomendasi untuk meningkatkan kualitas penyidikan kecelakaan lalu lintas;

b. Dalam melaksanakan tugas, Subdit Laka menyelenggarakan fungsi:

i) Penyidikan, bantuan perkuatan dan teknis, pengkajian hasil penyidikan, serta penanganan pasca kecelakaan lalu lintas;

ii) Pelaksanaan kemitraan dengan pemangku kepentingan dalam rangka meningkatkan kualitas keselamatan, penurunan fatalitas korban kecelakaan lalu lintas;

iii) Pengumpulan, pengolahan dan penyajian data laka lantas, asistensi dan supervisi sidik laka lantas.

c. Dalam melaksanakan tugas, Subdit Laka dibantu oleh:

i) Sisidiklaka bertugas melakukan penyelidikan dan penyidikan, bantuan perkuatan dan teknis pengkajian hasil penyidikan, serta penanganan pasca kecelakaan lalu lintas;

ii) Simitra bertugas melaksanakan kemitraan dengan pemangku kepentingan dalam rangka meningkatkan kualitas keselamatan, dan penurunan fatalitas korban kecelakaan lalu lintas;

iii) Sipulahjiantalaka bertugas mengumpulkan, mengolah dan menyajikan data laka lantas, asistensi dan supervisi sidik laka lantas; dan

iv) Urmin.

7.2. PENGAWALAN DAN PATROLI JALAN RAYA

A. Pengawalan Lalu Lintas

1. Pengertian

a) Pengawalan lalu lintas adalah kegiatan penyelenggaraan pengamanan bergerak dijalan dalam rangka melindungi keselamatan jiwa manusia dan barang (benda), kegiatan VVIP / VIP / Protokol Kenegaraan serta kegiatan masyarakat lainnya secara terus menerus selama perjalanan dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor dalam keadaan aman, tertib dan lancer.

b) Pembuka jalan/penyapu (*sweeper*) adalah unit pengawalan yang bertugas sebagai pembuka jalan rombongan konvoi dengan cara memberi peringatan dan menepikan pemakai jalan lain yang berpapasan dan atau searah dengan konvoi;

c) Susunan formasi kawal adalah urut-urutan kendaraan pengawal dan rombongan konvoi yang disesuaikan dengan bentuk dan jenis pengawalan;

d) Rombongan konvoi adalah jumlah keseluruhan kendaraan pengawal dan obyek yang dikawal yang masuk dalam suatu formasi kawal;

e) Pengawalan estafet adalah pengawalan lalu lintas yang dilaksanakan dari satu tempat ketempat lainnya oleh beberapa unit pengawalan secara bersambung / berlanjut menurut wilayah kewenangannya dengan serah terima tugas pengawalan di tiap-tiap perbatasan wilayah masing-masing satuan / unit pengawalan lalu lintas;

f) Pengawalan langsung adalah pengawalan lalu lintas yang dilaksanakan oleh beberapa unit pengawalan secara tetap mulai dari saat start, selama perjalanan sampai akhir tujuan;

g) Route pengawalan adalah jalur jalan yang dilalui oleh rombongan konvoi dari suatu tempat ke tempat lainnya yang menjadi tujuan akhir pengawalan;

h) Penyelamatan / escape adalah suatu kegiatan / usaha penyelamatan oleh unit kawal pada saat terjadi ancaman atau gangguan keamanan terhadap obyek yang dikawal;

i) Kawal dalam rangka pelayanan masyarakatadalah suatu kegiatan pengawalan rombongan dengan formasi tertentu yang digunakan untuk mengawal perjalanan / kegiatan masyarakat umum;

j) VVIPadalah Presiden, Wakil Presiden dan Tamu Negara setingkat Kepala Negara / Kepala Pemerintahan yang berkunjung ke Negara Kesatuan Republik Indonesia beserta keluarga;

k) VIP adalah pejabat tinggi negara / menteri / kepala lembaga negara / duta besar negara asing;

l) Masyarakatadalah sekelompok orang yang berkumpul membentuk sebuah sistem yang berinteraksi antar individu-individu yang memerlukan pelayanan pengawalan lalu lintas;

m) Protokol kenegaraan adalah serangkaian aturan dalam acara kenegaraan atau resmi yang meliputi aturan mengenai tata tempat, tata upacara dan tata penghormatan sehubungan dengan penghormatan kepada seseorang sesuai dengan jabatan dan / atau kedudukannya dalam negara, pemerintahan atau masyarakat;

n) Konvoi adalah suatu iring-iringan kendaraan bermotor roda dua dan roda empat ataupun lebih dalam suatu kegiatan melalui jalan darat yang merupakan suatu rangkaian atau satuan yang utuh tidak terputus;

o) Rangkaian formasi adalah susunan / urutan kendaraan pengawalan dan obyek yang dikawal;

p) Lalulintas adalah Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.

q) Tugas pokok pengawalan adalah melaksanakan pelayanan pengamanan bergerak dalam rangka melindungi keselamatan jiwa manusia dan harta benda disepanjang route dalam bentuk rangkaian konvoi pengawalan VVIP / VIP dan masyarakat secara terus menerus dari satu tempat ke tempat tujuan dengan menggunakan kendaraan bermotor sehingga kegiatan dapat berjalan dengan aman, tertib dan lancar.

r) Fungsi pengawalan adalah: a. Fungsi Preemtif yaitu menghilangkan rasa khawatir / ketakutan terhadap gangguan Kamseltibcar Lantas; b.Fungsi Preventif yaitu mencegah terjadinya gangguan Kamseltibcar Lantas terhadap kelancaran obyek yang dikawal; c. Fungsi Represif yaitu melakukan tindakan penyelamatan / *prosedur escape* bila terjadi gangguan Kamseltibcar Lantas; d. Fungsi Rehabilitasi yaitu memelihara dan mempertahankan rasa aman, lancar dan nyaman masyarakat dalam melaksanakan kegiatan yang mengggunakan sarana jalan umum sebagai ruang geraknya serta pelaksanaan Kepolisian secara umum.

s) Peran pengawalan adalah a. sebagai pengaman selama dalam perjalanan obyek yang dikawal sampai tempat tujuan dengan melakukan kegiatan-kegiatan yang menjadi tugas dan tanggung jawab pengawal; b. Sebagai pelindung keselamatan jiwa harta benda yaitu dengan mengikuti dan bersama-sama dengan obyek yang dikawal dimulai dari star, selama dalam perjalanan sampai dengan tujuan.

t) Jenis-jenis pengawalan terdiri dari:

1) ***Pengawalan VVIP.*** *Kawal ini adalah suatu Kawal Kehormatan yang terdiri dari:*

(a) Kawal formasi konvoi kebesaran, yaitu:a. Presiden dan Wakil Presiden dalam menyampaikan Pidato Kenegaraan pada Sidang Umum MPR; b. Perjalanan

dinas keluar negeri; c. Mengantar keberangkatan dan menjemput kedatangan Presiden dan tamu negara asing.

(b) Kawal formasi resmi I, adalah pengawalan VVIP dalam rangka kegiatan : a. Menghadiri acara resmi kenegaraan; b. Menghadiri acara pembukaan Konferensi Internasional.

(c) Kawal formasi resmi II, adalah pengawalan VVIP dalam rangka kegiatan : a. Pada acara perjalanan rutin; b. Menghadiri sidang kabinet; c. Perjalanan dari rumah kediaman ke istana atau sebaliknya.

2) ***Pengawal VIP****. Kawal keamanan ini dilaksanakan untuk mengawal perjalanan VIP dan formasinya terdiri dari:*

(a) Kawal khusus I, digunakan untuk mengawal pejabat tinggi negara / pejabat tinggi negara asing, muspida propinsi / kota pada kegiatan :a. Kunjungan atau kegiatan resmi; b. Sebagai Irup dalam upacara.

(b) Kawal khusus II, digunakan untuk mengawal rombongan kendaraan Militer / Polri.

(c) Kawal khusus III, digunakan untuk mengawal : a. Dokumen penting / Uang Negara; b. Bahan-bahan / barang berbahaya; c. Barang khusus (Pasal 15 PP No. 41 / 1993).

3) ***Kawal kegiatan Masyarakat****. Pengawalan ini dilaksanakan dalam rangka melindungi, melayani dan mengamankan kegiatan masyarakat dalam pengawalan:*

(a) Arak-arakan atau pawai pembangunan:

- dalam rangka Hari Kemerdekaan, karnaval/ HUT Instansi;
- dalam rangka HUT Propinsi/Kota/Kabupaten;

- dalam peringatan hari besar nasional dengan jumlah kendaraan yang dikawal tidak terbatas dan melalui ruas jalan tertentu dan tertutup untuk umum;

(b) Pengawalan jenazah;

(c) Pengawalan tour atau wisata dan pengawalan lain yang dilaksanakan atas permintaan masyarakat.

2. Tugas Pokok, Fungsi, Peran Pengawalan Lalu Lintas

a. Tugas Pokok

Pengawalan lalu lintas merupakan pelaksanaan pelayanan pengamanan bergerak dalam rangka menciptakan Kamseltibcar Lantas (keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas) untuk melindungi keselamatan jiwa manusia dan harta benda disepanjang route dalam bentuk rangkaian konvoi Pengawalan VVIP, Pengawalan VIP serta pelayanan masyarakat secara terus menerus dari satu tempat ke tempat tujuan dengan menggunakan kendaraan bermotor sehingga kegiatan dapat berjalan dengan aman, tertib dan lancar.

b. Fungsi Pengawalan

1) Fungsi *Preemtif* yaitu menghilangkan rasa khawatir / ketakutan terhadap gangguan Kamseltibcar Lantas;

2) Fungsi *Preventif* yaitu mencegah terjadinya gangguan Kamseltibcar Lantas terhadap kelancaran obyek yang dikawal dan pengguna jalan lain;

3) Fungsi *Repressif* yaitu melakukan tindakan penyelamatan (*prosedur escape*) bila terjadi gangguan Kamseltibcar Lantas;

4) Fungsi *Rehabilitasi* yaitu memelihara dan mempertahankan rasa aman, lancar dan nyaman masyarakat dalam melaksanakan kegiatan yang menggunakan sarana jalan umum sebagai ruang geraknya serta pelaksanaan Kepolisian secara umum.

c. Peran Pengawalan

1) Sebagai pengamanan selama dalam perjalanan terhadap obyek yang dikawal sampai tempat tujuan dengan melakukan kegiatan-kegiatan yang menjadi tugas dan tanggungjawab pengawal;

2) Sebagai pelindung keselamatan jiwa dan harta benda yaitu dengan mengikuti dan bersama-sama dengan obyek yang dikawal dimulai dari awal pemberangkatan, selama dalam perjalanan sampai dengan tempat tujuan.

3. Bentuk Pengawalan Lalu Lintas

a. Pengawalan Estafet

Pengawalan lalu lintas yang dilaksanakan secara berkesinambungan atau berlanjut dengan serah terima tugas pengawalan di tiap-tiap perbatasan wilayah masing-masing satuan/unit pengawal.

Teknik Pengawalan Estafet:

1) Pengawalan diserah terimakan oleh pengawal ke petugas pengawal wilayah hukum yang akan dilalui;

2) Dilaksanakan dengan cara penggantian di perbatasan wilayah hukum dengan tidak menghentikan rangkaian;

3) Petugas pengawal yang menyambut sudah siap pada tempat dan/atau posisi yang sudah ditentukan;

4) Seluruh petugas pengawalan dari pengawal depan dan belakang diserah terimakan; dan

5) Petugas pengawal yang menyerahkan, menunggu atau kembali ke kesatuan.

b. Pengawalan Langsung

Pengawalan lalu lintas yang dilaksanakan mulai dari saat start, selama perjalanan sampai akhir tujuan dan dilaksanakan oleh petugas atau unit pengawalan yang sama/tetap.

4. Perencanaan Kegiatan Pengawalan Lalu Lintas

a. Data Awal Kegiatan Pengawalan Lalu Lintas yang Diidentifikasi, antara lain:

1) *Obyek yang dikawal:*

(a) Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas;

(b) *Ambulance* yang mengangkut orang sakit;

(c) Kendaraan untuk memberi pertolongan pada kecelakaan Lalu Lintas;

(d) Kendaraan Pimpinan Lembaga Negara RI;

(e) Kendaraan pimpinan dan pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara;

(f) Iring iringan pengantar jenazah;

(g) Konvoi dan atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Kepolisian Negara Indonesia yaitu kendaraan untuk penanganan ancaman bom, kendaraan pengangkut pasukan, kendaraan untuk penanganan huru-hara, kendaraan untuk penanganan bencana alam, Dokumen penting/uang negara, bahan khusus/barang berbahaya dan kegiatan masyarakat.

2) *Tujuan obyek yang dikawal;*

3) *Kegiatan obyek yang dikawal;*

4) *Route yang di lalui dan route alternatif;*

5) *Akomodasi dan tempat parkir;*

6) *Jumlah dan Jenis kendaraan yang ikut dalam rangkaian pengawalan.*

b. Menyiapkan personil yang akan melaksanakan pengawalan.

c. Menyiapkan sarana dan prasarana pengawalan.

d. Melaksanakan survey, menetapkan route utama dan jalur alternatif dengan memperhatikan beberapa hambatan, antara lain:

1) Banyaknya persimpangan;
2) Perlintasan kereta api;
3) Pusat perbelajaan / pasar / tempat keramaian;
4) Situasi alam / geografis yang dilintasi oleh rombongan pengawalan.

5. Pengorganisasian Kegiatan Pengawalan Lalu Lintas

a. Pengaturan penugasan personil pengawalan lalu lintas:

1) Menentukan jenis pengawalan;

2) Mempersiapkan kuat personil;

3) Mempersiapkan kendaraan;

4) Apabila kuat personil dan kendaraan tidak terpenuhi dapat minta bantuan satuan wilayah terdekat atau satuan atas.

b. Jumlah Personil Pengawalan

1) Personil pengawalan lalu lintas minimal 2 orang.

2) Jumlah personil menggunakan standar pengawalan memiliki tugas dan tanggung jawab, sebagai berikut:

(a) Sebagai kepala tim (Katim);

(b) Sebagai pengemudi;

(c) Sebagai pendamping/navigator; dan

(d) Disesuaikan dengan jenis pengawalan.

c. Personil pengawalan sebagai pengawal depan dan/atau pengawal penutup.

d. Jumlah kendaraan pengawalan pembuka dan /atau penutup:

1) Mobil standar pengawalan minimal 1 unit (sesuai kebutuhan);

2) Sepeda motor standar pengawalan minimal 2 unit (sesuai kebutuhan).

e. Prosedur pengawalan lalu lintas sesuai dengan Peraturan Kakorlantas Polri tentang Pengawalan Lalu Lintas sebagai berikut:

1) Persiapan pengawalan lalu lintas;

2) Pelaksanaan pengawalan lalu lintas;

3) Pengakhiran pengawalan lalu lintas.

6. Persiapan Pengawalan Lalu Lintas

a. Menyiapkan administrasi pengawalan lalu lintas yaitu:

1) Pedoman sebagai acuan pelaksanaan pengawalan lalu lintas yaitu

(a) Peraturan perundang-undangan yang terkait;

(b) Peraturan Kakorlantas Polri tentang pengawalan lalu lintas;

(c) Modul pengawalan lalu lintas.

2) Administrasi pengawalan lalu lintas yaitu:

(a) Surat perintah tugas. Surat perintah tugas pengawalan disampaikan kepada:

(1). Pimpinan pengawalan;

(2). Pengemudi mobil pengawal;

(3). Pendamping / Navigator mobil pengawal;

(4). Pengemudi sepeda motor pengawal;

(5). Personil lainnya yang medapat tugas sesuai dengan surat perintah.

(b) Blanko laporan hasil pelaksanaan tugas.

b. Melakukan pemeriksaan kelengkapan perorangan petugas pengawalan lalu lintas yaitu :

1) Pakaian seragam petugas pengawalan lalu lintas meliputi :

(a) PDL I Lantas (PDL SUS Lantas) bagi unit mobil standar pengawalan;

(b) PDL II Lantas (PDL SUS Tunggang Lantas) bagi unit sepeda motor standar pengawalan.

2) Kelengkapan organik perorangan petugas pengawalan lalu lintas meliputi :

(a) Senjata organik perorangan (bila ada);

(b) Borgol dan tongkat Polisi;

(c) Jaket / Rompi / Jas Hujan;

(d) KTA (Kartu Tanda Anggota), KTP (Kartu Tanda Penduduk), SIM (Surat Izin Mengemudi), surat izin pemegang senjata api (bila ada);

(e) Buku saku;

(f) Peluit / Sempritan;

(g) Surat penugasan / Sprin (Surat Perintah);

(h) Dukungan operasional pengawalan.

c. Menyiapkan dan melakukan pemeriksaan sarana dan prasarana pengawalan lalu lintas yaitu :

1) Jenis Kendaraan bermotor yang digunakan pengawalan lalu lintas yaitu :

(a) Mobil standar pengawalan lalu lintas;

(b) Sepeda motor standar pengawalan lalu lintas.

2) Pemeriksaan kendaraan bermotor yang akan di gunakan pengawalan lalu lintas meliputi :

(a) Minyak Rem;

(b) Oli Mesin;

(c) Air Radiator;

(d) Air Accu;

(e) Air pembersih kaca dan cara kerja pembersihan kaca;

(f) Cara kerja kopling dan persneling;

(g) Cara kerja sirine, lampu rotator, *public address* dan klakson;

(h) Lampu besar, lampu kecil, lampu rem dan sein;

(i) Tekanan angin pada ban-ban kendaraan bermotor dan ban cadangan serta kondisi kelaikan ban.

3) Pemeriksaan kelengkapan kendaraan bermotor pengawalan lalu lintas meliputi :

(a) STNK Kendaraan bermotor;

(b) Alat Komunikasi;

(c) Lampu rotator dan sirine;

(d) Megaphone dan Public Address;

(e) Senjata api (bila ada);

(f) Buku catatan tugas pengawalan;

(g) Segitiga pengaman;

(h) Alat pemadam api ringan (APAR);

(i) Tali Penolong;

(j) P3K;

(k) Senter.

d. Ka / pimpinan unit pengawalan memberikan arahan acara pimpinan (AAP) kepada pengemudi maupun pendamping / navigator serta seluruh personil yang ikut bertanggung jawab dalam rangkaian pengawalan lalu lintas, antara lain:

1) Route yang akan dilalui;

2) Menjaga jarak aman kendaraan;

3) Kecepatan rangkaian pengawalan disesuaikan dengan kebutuhan;

4) Tidak arogan,mengutamakan keselamatan rangkaian dan pengguna jalan lainnya; dan

5) Memimpin do'a sebelum pelaksanaan kegiatan.

7. Jenis Pengawalan Lalu Lintas

a. Pengawalan VVIP

1) adalah suatu Kawal Kebesaran dan Kawal Kehormatan yang terdiri dari:

(a) Formasi Kendaraan Presiden RI / Wakil Presiden RI untuk Rangkaian Kebesaran;

(b) Formasi Kendaraan Presiden RI / Wakil Presiden RI untuk Rangkaian Rutin;

(c) Formasi Kendaraan untuk Ibu Presiden / Ibu Wakil Presiden;

(d) Formasi Kendaraan pada saat Ibu Presiden / Ibu Wakil Presiden dalam satu kendaraan VVIP;

(e) Formasi Kendaraan Presiden RI / Wakil Presiden RI untuk Evakuasi Medis;

(f) Formasi Kendaraan Presiden RI / Wakil Presiden RI untuk Kunjungan Resmi;

(g) Formasi Kendaraan Presiden RI / Wakil Presiden RI untuk Incognito;

(h) Formasi Kendaraan Presiden RI dan Ibu Presiden serta Wakil Presiden RI dan Ibu Wakil Presiden menggunakan Kendaraan Bus;

(i) Formasi Kendaraan Presiden RI / Wakil Presiden RI menggunakan Sepeda Motor;

(j) Formasi Kendaraan Presiden RI / Wakil Presiden RI untuk Evakuasi menggunakan Sepeda Motor;

(k) Formasi Kendaraan Tamu Negara untuk Rangkaian Kebesaran;

(l) Formasi Kendaraan Tamu Negara untuk Rangkaian Kunjungan Kerja;

(m) Formasi Kendaraan Tamu Negara untuk Rangkaian Incognito;

(n) Formasi Kendaraan untuk Barang VVIP;

(o) Formasi Kendaraan Tamu Negara untuk Spouse (Istri) / Suami Tamu Negara;

(p) Formasi Kendaraan Presiden RI / Wakil Presiden RI untuk Credentials;

(q) Formasi Kendaraan KTT pada saat Kedatangan / Kepulangan di Indonesia;

(r) Formasi Kendaraan KTT pada saat dari penginapan menuju Venue KTT;

(s) Formasi Kendaraan KTT untuk Spouse.

2) Prosedur persiapan pemberangkatan pengawalan VVIP meliputi:

(a) Menempatkan dan menyusun formasi kendaraan rangkaian pengawalan di tempat tertentu setelah mendapatkan informasi keberangkatan dari protokoler;

(b) Melaksanakan persiapan pertama keberangkatan dengan melaporkan kepada jajaran;

(c) Melaksanakan persiapan terakhir pemberangkatan pengawalan VVIP;

(d) Melaporkan kesiapan rangkaian kepada ADC / protokol.

3) Prosedur pelaksanaan pengawalan VVIP meliputi:

(a) Pimpinan pengawalan memberikan penghormatan dan melapor kepada ajudan atau komandan kawal (lapor pengawalan siap) dan laporan dibalas ***"lanjutkan"***;

(b) Melaksanakan pengawalan dari tempat keberangkatan sampai tempat tujuan akhir pengawalan dengan aman, tertib dan lancar serta tepat waktu;

(c) Menjaga jarak antara kendaraan satu dengan kendaraan berikutnya agar tidak terjadi kecelakaan;

(d) Menggunakan lajur paling kanan;

(e) Kecepatan pengawalan diupayakan agar disesuaikan dengan situasi dan kondisi;

(f) Pimpinan pengawalan / konvoi agar selalu mengadakan komunikasi dengan para pemimpin unit pengawalan (*sweeper* / kawal depan dan kawal belakang) dan pam route yang dilalui;

(g) Dalam pelaksanaan pengawalan selalu menjaga sikap etika profesi pengawalan dan tidak terkesan arogan;

(h) Untuk lampu rotator agar dinyalakan mulai dari awal pemberangkatan sampai dengan tempat tujuan sedangkan untuk sirine dibunyikan situasional.

4) Prosedur tiba ditempat tujuan pengawalan VVIP meliputi:

(a) Pimpinan pengawalan menginformasikan dan memerintahkan kepada para pengemudi / pengawal untuk memperlambat rangkaian dan berhenti sesuai prosedur;

(b) Pimpinan pengawalan melaporkan kepada ADC atau protokol, bahwa pengawalan telah dilaksanakan;

(c) Tiba ditempat tujuan seluruh petugas pengawalan segera memarkir kendaraan pada tempat yang telah disediakan dan susunan formasi tetap terjaga serta mematikan mesin kendaraan masing-masing;

(d) Melaksanakan konsolidasi (pengecekan) kepada petugas pengawalan untuk melanjutkan kegiatan pengawalan.

e. Prosedur kembali dari tempat tujuan pengawalan VVIP meliputi :

(a) Pimpinan pengawalan menginformasikan dan memerintahkan kepada para pengemudi / pengawal untuk memperlambat rangkaian dan berhenti sesuai prosedur;

(b) Pimpinan pengawalan melaporkan kepada ADC atau protokol, bahwa pengawalan telah dilaksanakan;

(c) Tiba ditempat tujuan seluruh petugas pengawalan segera mematikan mesin kendaraan masing-masing serta menghadap ke arah obyek yang dikawal dan memberikan penghormatan dipimpin oleh pimpinan pengawalan.

f. Pengakhiran pengawalan VVIP

(a) Melaksanakan konsolidasi selesai pengawalan VVIP.

(1). Melaksanakan pengecekan terhadap personil dan kelengkapan perseorangan pengawalan;

(2). Melaksanakan pengecekan terhadap kendaraan pengawalan dan kelengkapannya;

(3). Hambatan-hambatan yang ditemui selama dalam perjalanan pengawalan VVIP.

(b) Membuat laporan hasil pelaksanaan tugas pengawalan;

(c) Evaluasi hasil pelaksanaan tugas pengawalan.

b. Pengawalan VVIP

Suatu pengawalan Khusus Pejabat Negara / Pejabat Negara Asing dibawah Presiden / Kepala Negara, Capres -

Cawapres dan Cakada - Cawakada Tk. I / Tk. II, Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas, Ambulance yang mengangkut orang sakit, Kendaraan untuk memberi pertolongan pada kecelakaan lalu lintas, Kendaraan untuk penanganan bencana alam, rangkaian kendaraan TNI / Polri, dan barang – barang berharga / berbahaya.

Pengawalan VIP terdiri dari:

1) Pengawalan Khusus I;
2) Pengawalan Khusus II;
3) Pengawalan Khusus III;
4) Pengawalan Khusus IV;
5) Pengawalan Khusus V.

c. Pengawalan Khusus I

1) Digunakan untuk mengawal pejabat negara / pejabat negara asing, muspida propinsi / kabupaten / kota pada kunjungan / kegiatan resmi.
2) Prosedur persiapan pemberangkatan pengawalan Khusus I meliputi :
   (a) Menempatkan kendaraan dan menyusun formasi rangkaian pengawalan di tempat tertentu setelah mendapatkan informasi keberangkatan dari protokoler;
   (b) Melaksanakan persiapan pertama keberangkatan dengan melaporkan kepada jajaran;
   (c) Melaksanakan persiapan terakhir pemberangkatan pengawalan Khusus I;
   (d) Melaporkan kesiapan rangkaian kepada protokoler / ajudan.
3) Prosedur pelaksanaan pengawalan Khusus I meliputi:

(a) Pimpinan pengawalan memberikan penghormatan kepada ajudan /komandan kawal dan melapor (lapor pengawalan siap) dan laporan dibalas ***"lanjutkan"***;

(b) Melaksanakan pengawalan dari tempat keberangkatan sampai tempat tujuan akhir pengawalan dengan aman, tertib dan lancar serta tepat waktu;

(c) Menjaga jarak antara kendaraan satu dengan kendaraan berikutnya agar tidak terjadi kecelakaan;

(d) Menggunakan lajur paling kanan;

(e) Kecepatan pengawalan diupayakan agar disesuaikan dengan situasi dan kondisi;

(f) Pimpinan pengawalan / konvoi agar selalu mengadakan komunikasi dengan para pemimpin unit pengawalan (sweeper / kawal depan dan kawal belakang) dan pam route yang dilalui;

(g) Dalam pelaksanaan pengawalan selalu menjaga sikap etika profesi pengawalan dan tidak terkesan arogan;

(h) Untuk lampu rotator agar dinyalakan mulai dari awal pemberangkatan sampai dengan tempat tujuan sedangkan untuk sirine dibunyikan situasional.

4) Prosedur tiba ditempat tujuan pengawalan Khusus I meliputi:

(a) Pimpinan pengawalan menginformasikan dan memerintahkan kepada para pengawal untuk memperlambat rangkaian dan berhenti sesuai prosedur;

(b) Pimpinan pengawalan melaporkan kepada ADC atau protokol bahwa pengawalan telah dilaksanakan;

(c) Tiba ditempat tujuan seluruh petugas pengawalan segera memarkir kendaraan pada tempat yang sudah disediakan, susunan formasi tetap terjaga dan mematikan mesin kendaraan masing-masing;

(d) Melaksanakan konsolidasi (pengecekan) kepada petugas pengawalan untuk melanjutkan pengawalan kembali.

5) Prosedur kembali dari tempat tujuan pengawalan Khusus I meliputi:

(a) Pimpinan pengawalan menginformasikan dan memerintahkan kepada para pengawal untuk memperlambat rangkaian dan berhenti sesuai prosedur;

(b) Pimpinan pengawalan melaporkan kepada ADC atau protokol, bahwa pengawalan telah dilaksanakan;

(c) Petugas pengawalan segera mematikan mesin dan turun dari kendaraan serta memberikan penghormatan.

6) Pengakhiran pengawalan Khusus I:

(a) Melaksanakan konsolidasi selesai pengawalan.

(1). Melaksanakan pengecekan terhadap personil dan kelengkapan perseorangan pengawalan;

(2). Melaksanakan pengecekan terhadap kendaraan pengawalan dan kelengkapannya;

(3). Hambatan-hambatan yang ditemui selama dalam perjalanan pengawalan VIP.

(b) Membuat Laporan hasil pelaksanaan tugas pengawalan;

(c) Evaluasi hasil pelaksanaan tugas pengawalan.

d. Pengawalan Khusus II

1) Digunakan untuk mengawal rangkaian Capres - Cawapres dan Cakada - Cawakada Tk. I / Tk. II:

   (a) Pengawalan Capres - Cawapres
   Pengawalan dan pengamanan terhadap Capres - Cawapres yang dilaksanakan setiap 5 (lima) tahun sekali sesuai dengan ketentuan undang-undang pemilu;

   (b) Pengawalan Cakada - Cawakada
   Pengawalan dan pengamanan terhadap Calon Gubernur dan Calon Wakil Gubernur (untuk Pilkada Tingkat I), Calon Bupati dan Calon Wakil Bupati serta Calon Wali Kota dan Calon Wakil Wali Kota (untuk Pilkada Tingkat II) yang dilaksanakan setiap 5 (lima) tahun sekali.

2) Prosedur persiapan pemberangkatan pengawalan Capres - Cawapres dan Cakada - Cawakada meliputi:

   (a) Menempatkan kendaraan rangkaian pengawalan di tempat tertentu setelah mendapatkan informasi keberangkatan dari protokoler;

   (b) Melaksanakan persiapan pertama keberangkatan dengan melaporkan kepada jajaran;

   (c) Melaksanakan persiapan terakhir pemberangkatan pengawalan Capres - Cawapres dan Cakada - Cawakada.

3) Prosedur pelaksanaan pengawalan Capres - Cawapres dan Cakada - Cawakada meliputi :

   (a) Melaksanakan pengawalan dari tempat keberangkatan sampai tempat tujuan akhir

pengawalan dengan aman, tertib dan lancar serta tepat waktu;

(b) Menjaga jarak antara kendaraan satu dengan kendaraan berikutnya agar tidak terjadi kecelakaan;

(c) Menggunakan lajur paling kanan;

(d) Kecepatan pengawalan diupayakan agar disesuaikan dengan situasi dan kondisi;

(e) Pimpinan pengawalan / konvoi agar selalu mengadakan komunikasi dengan para pemimpin unit pengawalan (sweeper / kawal depan dan kawal belakang) dan pam route yang dilalui;

(f) Dalam pelaksanaan pengawalan selalu menjaga sikap etika profesi pengawalan dan tidak terkesan arogan;

(g) Untuk lampu rotator agar dinyalakan mulai dari awal pemberangkatan sampai dengan tempat tujuan sedangkan untuk sirine dibunyikan situasional.

4) Prosedur tiba ditempat tujuan pengawalan Capres - Cawapres dan Cakada - Cawakada:

(a) Pimpinan pengawalan menginformasikan dan memerintahkan kepada para pengawal untuk memperlambat rangkaian dan berhenti sesuai prosedur;

(b) Pimpinan pengawalan melaporkan kepada ADC atau protokol, bahwa pengawalan telah dilaksanakan;

(c) Tiba ditempat tujuan seluruh petugas pengawalan segera mematikan mesin kendaraan masing-masing serta menghadap kearah obyek yang dikawal dan memberikan penghormatan dipimpin oleh pimpinan pengawalan;

(d) Melaporkan kepada pimpinan bahwa pengawalan telah dilaksanakan.

5) Pengakhiran pengawalan Khusus II:

(a) Melaksanakan konsolidasi selesai pengawalan.

(1). Melaksanakan pengecekan terhadap personil dan kelengkapan perseorangan pengawalan;

(2). Melaksanakan pengecekan terhadap kendaraan pengawalan dan kelengkapannya;

(3). Hambatan-hambatan yang ditemui selama dalam perjalanan pengawalan VIP.

(b) Membuat Laporan hasil pelaksanaan tugas pengawalan;

(c) Evaluasi hasil pelaksanaan tugas pengawalan.

(d) Untuk pengawalan Capres - Cawapres, setelah dinyatakan pemenang dalam pemilihan umum yang telah ditetapkan oleh KPU maka pengamanan dan pengawalan diserah terimakan kepada Paspampres;

(e) Untuk pengawalan Cakada - Cawakada, setelah dinyatakan pemenang dalam pemilihan pilkada yang ditetapkan oleh KPU daerah maka pengawalan tetap dilanjutkan sampai dengan penyerahan kepada kesatuan wilayah sampai dengan pelantikan.

e. Pengawalan Khusus III

1) Digunakan untuk mengawal :

(a) Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas;

(b) Ambulance yang mengangkut orang sakit;

(c) Kendaraan untuk memberi pertolongan pada kecelakaan lalu lintas;

(d) Kendaraan untuk penanganan bencana alam.

2) Prosedur persiapan pemberangkatan pengawalan Khusus III meliputi :

(a) Menempatkan kendaraan dan menyusun formasi rangkaian pengawalan di tempat tertentu setelah mendapatkan informasi keberangkatan;

(b) Melaksanakan persiapan pertama keberangkatan dengan melaporkan kepada jajaran;

(c) Melaksanakan persiapan terakhir pemberangkatan pengawalan.

3) Prosedur pelaksanaan pengawalan Khusus III meliputi :

(a) Melaksanakan pengawalan dari tempat keberangkatan sampai tempat tujuan akhir pengawalan dengan aman, tertib dan lancar serta tepat waktu;

(b) Menjaga jarak antara kendaraan satu dengan kendaraan berikutnya agar tidak terjadi kecelakaan;

(c) Menggunakan lajur paling kanan;

(d) Kecepatan pengawalan diupayakan agar disesuaikan dengan situasi dan kondisi;

(e) Pimpinan pengawalan / konvoi agar selalu mengadakan komunikasi dengan para pemimpin unit pengawalan (sweeper / kawal depan dan kawal belakang) dan pam route yang dilalui;

(f) Dalam pelaksanaan pengawalan selalu menjaga sikap etika profesi pengawalan dan tidak terkesan arogan;

(g) Untuk lampu rotator agar dinyalakan mulai dari awal pemberangkatan sampai dengan tempat tujuan sedangkan untuk sirine dibunyikan situasional.

4) Prosedur tiba ditempat tujuan pengawalan Khusus III meliputi:

(a) Pimpinan pengawalan menginformasikan dan memerintahkan kepada para pengawal untuk memperlambat rangkaian dan berhenti sesuai prosedur;

(b) Melaporkan kepada pimpinan bahwa pengawalan telah dilaksanakan.

5) Pengakhiran pengawalan Khusus III

(a) Melaksanakan konsolidasi selesai pengawalan.

(1) Melaksanakan pengecekan terhadap personil dan kelengkapan perseorangan pengawalan;

(2) Melaksanakan pengecekan terhadap kendaraan pengawalan dan kelengkapannya;

(3) Hambatan-hambatan yang ditemui selama dalam perjalanan pengawalan VIP.

(b) Membuat Laporan hasil pelaksanaan tugas pengawalan;

(c) Evaluasi hasil pelaksanaan tugas pengawalan.

f. Pengawalan Khusus IV

1) Digunakan untuk mengawal Rombongan kendaraan TNI / Polri;

2) Prosedur persiapan pemberangkatan pengawalan Khusus IV meliputi:

(a) Menempatkan kendaraan dan menyusun formasi rangkaian pengawalan di tempat tertentu setelah mendapatkan informasi keberangkatan;

(b) Melaksanakan persiapan pertama keberangkatan dengan melaporkan kepada jajaran;

(c) Melaksanakan persiapan terakhir pemberangkatan pengawalan;

(d) Melaporkan kesiapan rangkaian kepada penanggung jawab/pimpinan rombongan.

3) Prosedur pelaksanaan pengawalan Khusus IV meliputi:

(a) Melaksanakan pengawalan dari tempat keberangkatan sampai tempat tujuan akhir pengawalan dengan aman, tertib dan lancar serta tepat waktu;

(b) Menjaga jarak antara kendaraan satu dengan kendaraan berikutnya agar tidak terjadi kecelakaan;

(c) Menggunakan lajur paling kanan;

(d) Kecepatan pengawalan diupayakan agar disesuaikan dengan situasi dan kondisi;

(e) Pimpinan pengawalan / konvoi agar selalu mengadakan komunikasi dengan para pemimpin unit pengawalan (*sweeper* / kawal depan dan kawal belakang) dan pam *route* yang dilalui;

(f) Dalam pelaksanaan pengawalan selalu menjaga sikap etika profesi pengawalan dan tidak terkesan arogan;

(g) Untuk lampu rotator agar dinyalakan mulai dari awal pemberangkatan sampai dengan tempat tujuan sedangkan untuk sirine dibunyikan situasional.

4) Prosedur tiba ditempat tujuan pengawalan Khusus IV meliputi :

(a) Pimpinan pengawalan menginformasikan dan memerintahkan kepada para pengawal untuk memperlambat rangkaian dan berhenti sesuai prosedur;

(b) Melaporkan kepada pimpinan bahwa pengawalan telah dilaksanakan.

5) Pengakhiran pengawalan Khusus IV

(a) Melaksanakan konsolidasi selesai pengawalan.

(1) Melaksanakan pengecekan terhadap personil dan kelengkapan perseorangan pengawalan;

(2) Melaksanakan pengecekan terhadap kendaraan pengawalan dan kelengkapannya;

(3) Hambatan- hambatan yang ditemui selama dalam perjalanan pengawalan VIP.

(b) Membuat Laporan hasil pelaksanaan tugas pengawalan;

(c) Evaluasi hasil pelaksanaan tugas pengawalan.

g. Pengawalan Khusus V

1) Digunakan untuk mengawal :

(a) Dokumen penting / Uang Negara;

(b) Bahan-bahan khusus / barang berbahaya.

2) Prosedur persiapan pemberangkatan pengawalan Khusus V meliputi :

(a) Menempatkan kendaraan dan menyusun formasi rangkaian pengawalan di tempat tertentu setelah mendapatkan informasi keberangkatan;

(b) Melaksanakan persiapan pertama keberangkatan dengan melaporkan kepada jajaran;

(c) Melaksanakan persiapan terakhir pemberangkatan pengawalan;

(d) Melaporkan kesiapan rangkaian kepada penanggung jawab / pimpinan rombongan.

3) Prosedur pelaksanaan pengawalan Khusus V meliputi:

(a) Melaksanakan pengawalan dari tempat keberangkatan sampai tempat tujuan akhir pengawalan dengan aman, tertib dan lancar serta tepat waktu;

(b) Menjaga jarak antara kendaraan satu dengan kendaraan berikutnya agar tidak terjadi kecelakaan;

(c) Menggunakan lajur paling kanan;

(d) Kecepatan pengawalan diupayakan agar disesuaikan dengan situasi dan kondisi;

(e) Pimpinan pengawalan / konvoi agar selalu mengadakan komunikasi dengan para pemimpin unit pengawalan (sweeper / kawal depan dan kawal belakang) dan pam route yang dilalui;

(f) Dalam pelaksanaan pengawalan selalu menjaga sikap etika profesi pengawalan dan tidak terkesan arogan;

(g) Untuk lampu rotator agar dinyalakan mulai dari awal pemberangkatan sampai dengan tempat tujuan sedangkan untuk sirine dibunyikan situasional.

4) Prosedur tiba ditempat tujuan pengawalan Khusus V meliputi:

(a) Pimpinan pengawalan menginformasikan dan memerintahkan kepada para pengawal untuk memperlambat rangkaian dan berhenti sesuai prosedur;

(b) Melaporkan kepada pimpinan bahwa pengawalan telah dilaksanakan.

5) Pengakhiran pengawalan Khusus V

(a) Melaksanakan konsolidasi selesai pengawalan.

(1) Melaksanakan pengecekan terhadap personil dan kelengkapan perseorangan pengawalan;

(2) Melaksanakan pengecekan terhadap kendaraan pengawalan dan kelengkapannya;

(3) Hambatan- hambatan yang ditemui selama dalam perjalanan pengawalan VIP.

(b) Membuat Laporan hasil pelaksanaan tugas pengawalan;

(c) Evaluasi hasil pelaksanaan tugas pengawalan.

h. Pengawalan kegiatan masyarakat

1) Pengawalan ini dilaksanakan dalam rangka melindungi, melayani dan mengamankan kegiatan masyarakat dalam pengawalan :

(a) Iring iringan pengantar jenazah;

(b) Peringatan hari besar nasional dengan jumlah kendaraan yang dikawal tidak terbatas dan melalui ruas jalan tertentu serta tertutup untuk umum;

(c) Pawai pembangunan;

(d) HUT Propinsi / Kota / Kabupaten / Instansi;

(e) Rombongan Jama'ah Haji;

(f) Touring / wisata;

(g) Pengantin.

2) Prosedur persiapan pemberangkatan pengawalan kegiatan masyarakat meliputi :

(a) Menempatkan kendaraan dan menyusun formasi rangkaian pengawalan di tempat tertentu setelah mendapatkan informasi keberangkatan;

(b) Memberikan AAP terhadap pengemudi yang mengikuti rangkaian pengawalan antara lain aturan pengawalan yang berhubungan dengan undang-undang, jarak aman dan ketentuan pengawalan dll;

(c) Melaksanakan persiapan pertama keberangkatan dengan melaporkan kepada jajaran;

(d) Melaksanakan persiapan terakhir pemberangkatan pengawalan;

(e) Melaporkan kesiapan rangkaian kepada penanggung jawab /pimpinan rombongan.

3) Prosedur pelaksanaan pengawalan kegiatan masyarakat meliputi :

(a) Melaksanakan pengawalan dari tempat keberangkatan sampai tempat tujuan akhir pengawalan dengan aman, tertib dan lancar serta tepat waktu;

(b) Menjaga jarak antara kendaraan satu dengan kendaraan berikutnya agar tidak terjadi kecelakaan;

(c) Menggunakan lajur paling kanan;

(d) Kecepatan pengawalan diupayakan agar disesuaikan dengan situasi dan kondisi;

(e) Pimpinan pengawalan / konvoi agar selalu mengadakan komunikasi dengan unit pengawalan

(sweeper / kawal depan dan kawal belakang) dan pam route yang dilalui;

(f) Dalam pelaksanaan pengawalan selalu menjaga sikap etika profesi pengawalan dan tidak terkesan arogan;

(g) Untuk lampu rotator agar dinyalakan mulai dari awal pemberangkatan sampai dengan tempat tujuan sedangkan untuk sirine dibunyikan situasional.

4) Prosedur tiba ditempat tujuan pengawalan kegiatan masyarakat meliputi :

(a) Pimpinan pengawalan menginformasikan dan memerintahkan kepada para pengawal untuk memperlambat rangkaian dan berhenti sesuai prosedur;

(b) Pimpinan pengawalan melaporkan kepada atasan bahwa pengawalan telah dilaksanakan.

5) Pengakhiran pengawalan kegiatan masyarakat

(a) Melaksanakan konsolidasi selesai pengawalan.

(1) Melaksanakan pengecekan terhadap personil dan kelengkapan perseorangan pengawalan;

(2) Melaksanakan pengecekan terhadap kendaraan pengawalan dan kelengkapannya;

(3) Hambatan-hambatan yang ditemui selama dalam perjalanan pengawalan kegiatan masyarakat.

(b) Membuat laporan hasil pelaksanaan tugas pengawalan;

(c) Evaluasi hasil pelaksanaan tugas pengawalan.

i. Bentuk Penyelamatan Terhadap Obyek Kawal

1) Menggunakan route cadangan / alternatif

(a) Informasi / kontijensi dari satuan kewilayahan;

(b) Berdasarkan pertimbangan Kepolisian.

2) Membatalkan keberangkatan

(a) Informasi / kontijensi dari satuan kewilayahan;

(b) Berdasarkan pertimbangan Kepolisian.

3) Penyelamatan (*Escape*) dalam rangka pengawalan lalu lintas.

(a) Tehnik penyelamatan (*escape*) kode kembali;

(b) Penyelamatan (*escape*) kode makar;

(c) Penyelamatan (*escape*) kode kiri atau kanan;

(d) Penyelamatan (*escape*) kode Tabrak.

4) Penyelamatan (*escape*) menggunakan pesawat udara (helikopter).

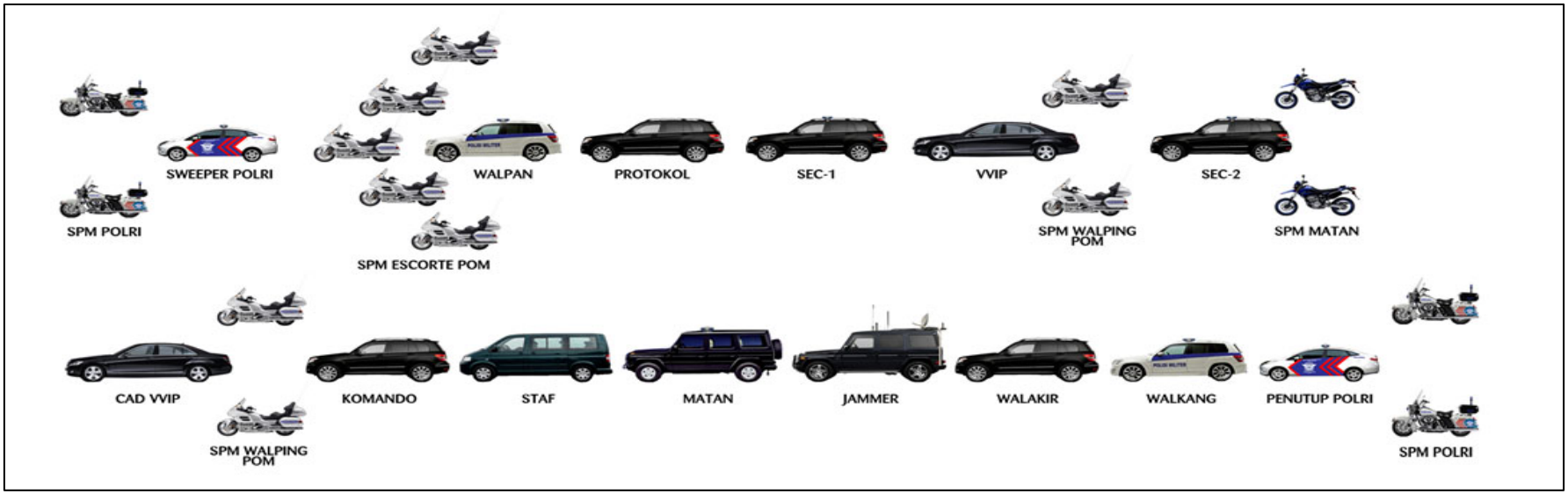
Formasi pokok dua kendaraan pengawal dan kendaraan VVIP/VIP mengadakan pengurangan kecepatan persiapan untuk berhenti menuju tempat yang telah disediakan (helipad), selanjutnya pesawat udara (helicopter) melakukan evakuasi ke tempat tujuan yang telah ditentukan (kesatuan, rumah sakit dan lain-lain) dengan tetap memperhatikan keamanan dan keselamatan VVIP/ VIP.

5. Penyelamatan (*escape*) menggunakan kapal laut

Formasi pokok dua kendaraan pengawal dan kendaraan VVIP/VIP mengadakan pengurangan kecepatan persiapan untuk berhenti menuju tempat yang telah disediakan (dermaga), selanjutnya kapal laut melakukan evakuasi ke tempat tujuan yang telah

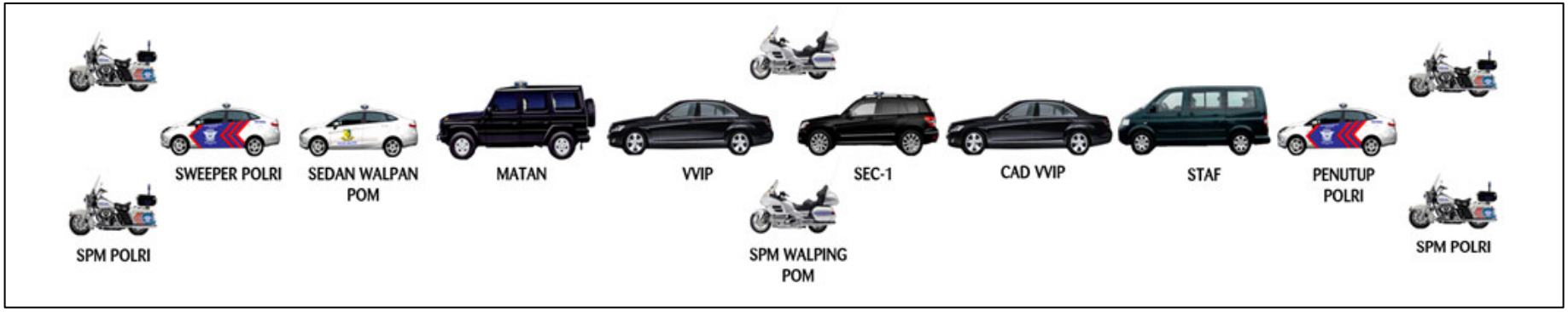
ditentukan dengan tetap memperhatikan keamanan dan keselamatan VVIP/VIP.

SUSUNAN RANGKAIAN KENDARAAN PRESIDEN RI / WAKIL PRESIDEN RI
UNTUK RANGKAIAN KEBESARAN



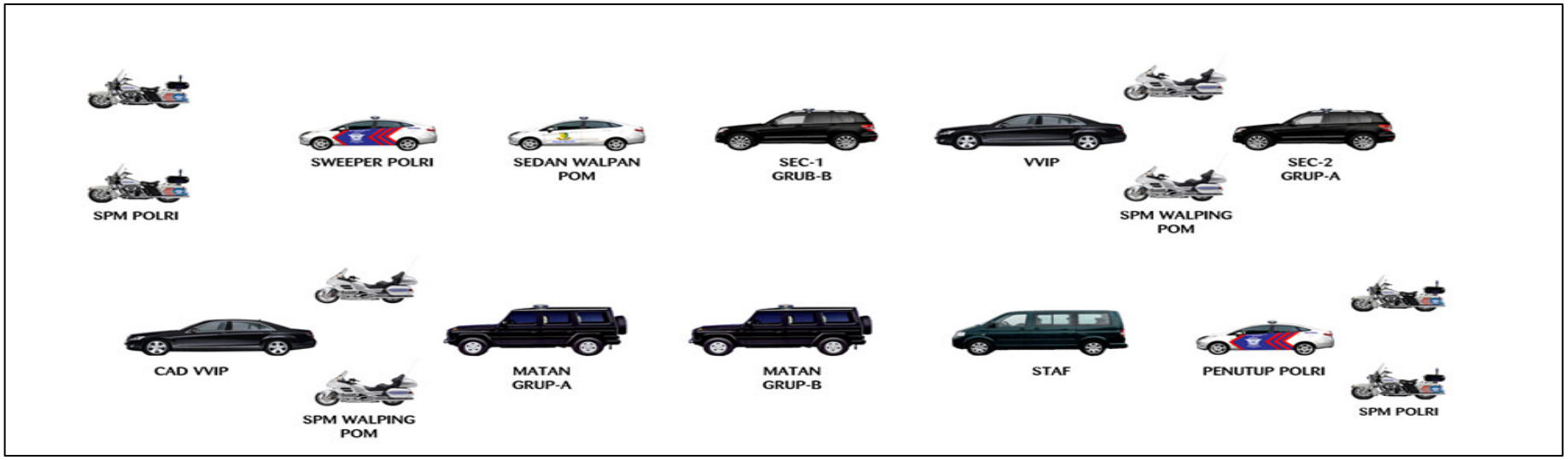
a. Sepeda motor polisi (Escort) 2 unit atau lebih;
b. Mobil sweeper polisi 1 unit;
c. Sepeda motor polisi militer (Escort) 5 unit;
d. Mobil pengawal depan (Walpan) Polisi Militer;
e. Mobil protokol;
f. Mobil pengamanan dan pengawalan 1 (SEC-1);
g. Mobil VVIP;
h. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
i. Mobil pengamanan dan pengawalan 2 (SEC-2);
j. Sepeda motor kawal samping (MATAN) 2 unit;
k. Mobil cadangan VVIP;
l. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
m. Mobil komando;
n. Mobil staf;
o. Mobil MATAN;
p. Mobil jammer;
q. Mobil pengawal akhir;
r. Mobil pengawal belakang Polisi Militer;
s. Mobil pengawal penutup Polri;
t. Sepeda motor pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

SUSUNAN RANGKAIAN KENDARAAN
UNTUK IBU PRESIDEN ATAU IBU WAKIL PRESIDEN



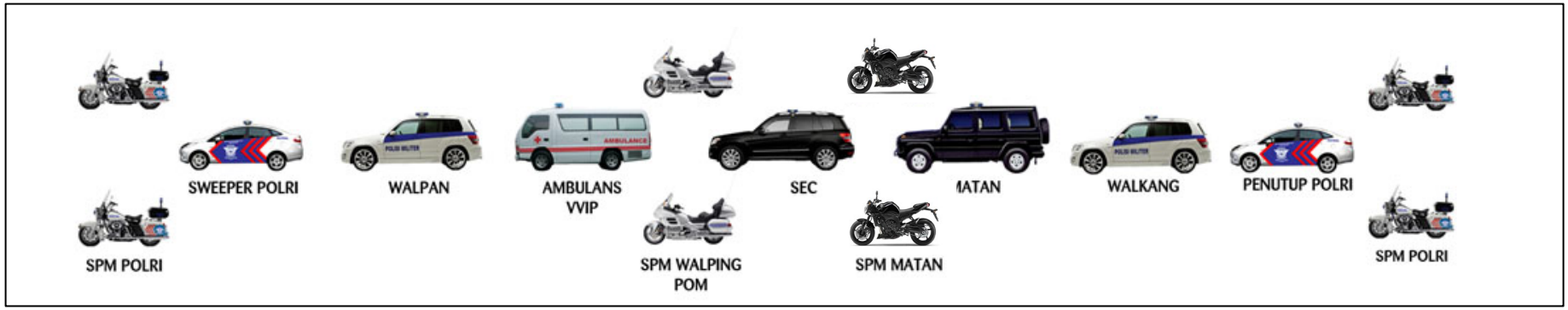
a. Sepeda motor polisi (Escort) 2 unit atau lebih;
b. Mobil sweeper polisi 1 unit;
c. Mobil pengawal depan (Walpan) Polisi Militer;
d. Mobil penyelamatan (MATAN);
e. Mobil VVIP;
f. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
g. Mobil pengamanan dan pengawalan 1 (SEC-1);
h. Mobil cadangan VVIP;
i. Mobil staf;
j. Mobil pengawal penutup Polri;
k. Sepeda motor pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

SUSUNAN RANGKAIAN KENDARAAN
PADA SAAT IBU PRESIDEN & IBU WAKIL PRESIDEN
DALAM SATU KENDARAAN VVIP



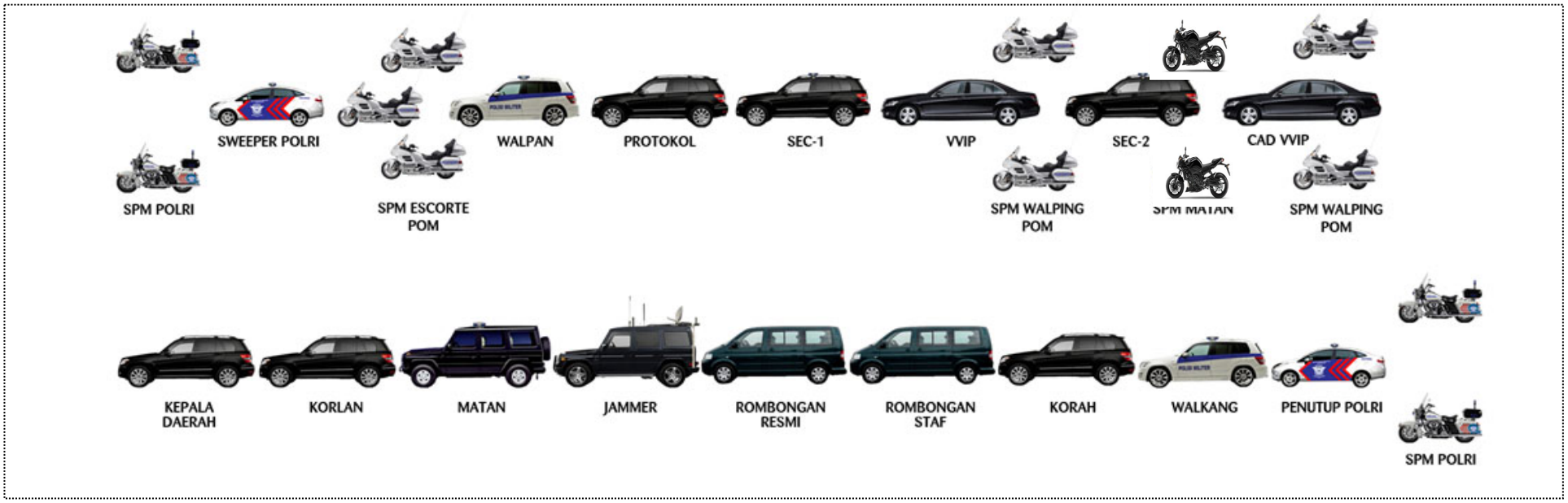
a. Sepeda motor polisi (Escort) 2 unit atau lebih;
b. Mobil sweeper polisi 1 unit;
c. Mobil pengawal depan (Walpan) Polisi Militer;
d. Mobil pengamanan dan pengawalan 1 (SEC-1 Group-B);
e. Mobil VVIP;
f. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
g. Mobil pengamanan dan pengawalan 2 (SEC-2 Group-A);
h. Mobil cadangan VVIP;
i. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
j. Mobil penyelamatan (MATAN Group-A);
k. Mobil penyelamatan (MATAN Group-B);
l. Mobil staf;
m. Mobil pengawal penutup Polri;
n. Sepeda motor pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

SUSUNAN RANGKAIAN KENDARAAN
PRESIDEN RI / WAKIL PRESIDEN RI
UNTUK EVAKUASI MEDIS



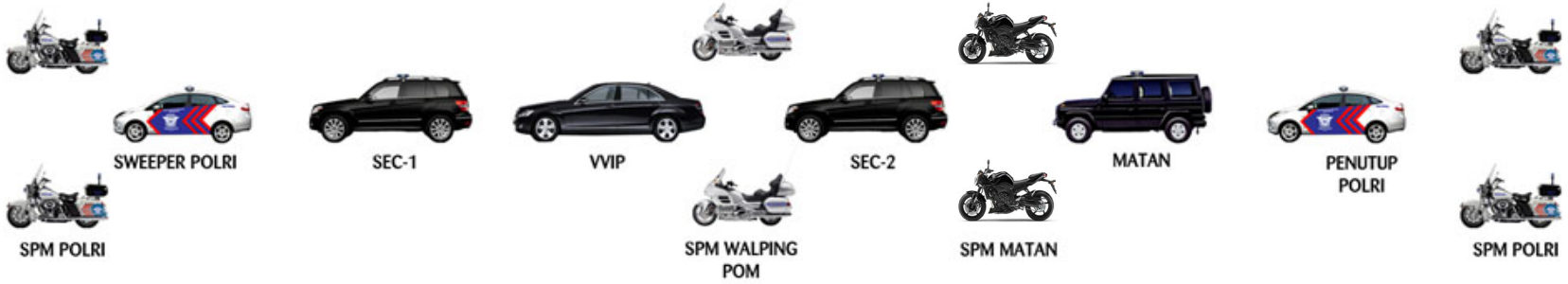
a. Sepeda motor polisi (Escort) 2 unit atau lebih;
b. Mobil sweeper polisi 1 unit;
c. Mobil pengawal depan (Walpan) Polisi Militer;
d. Mobil ambulance VVIP;
e. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
f. Mobil pengamanan dan pengawalan (SEC);
g. Sepeda motor kawal samping (MATAN) 2 unit;
h. Mobil penyelamatan (MATAN);
i. Mobil pengawal belakang Polisi Militer;
j. Mobil pengawal penutup Polri;
k. Sepeda motor pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

SUSUNAN RANGKAIAN KENDARAAN
PRESIDEN RI / WAKIL PRESIDEN RI
UNTUK KUNJUNGAN RESMI



a. Sepeda motor polisi (Escort) 2 unit atau lebih;
b. Mobil sweeper polisi 1 unit;
c. Sepeda motor Polisi Militer (Escort) 3 unit;
d. Mobil pengawal depan (Walpan) Polisi Militer;
e. Mobil protokol; q.
f. Mobil pengamanan dan pengawalan 1 (SEC-1);
g. Mobil VVIP;
h. Sepeda motor kawal samping 2 unit (Walping) Polisi Militer;
i. Mobil pengamanan dan pengawalan 2 (SEC-2);
j. Sepeda motor kawal samping 2 unit (MATAN);
k. Mobil cadangan VVIP;
l. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
m. Mobil kepala daerah;
n. Mobil koordinator perjalanan (KORLAN);
o. Mobil penyelamatan (MATAN);
p. Mobil jammer;
Mobil rombongan resmi;
r. Mobil rombongan staf;
s. Mobil koordinator daerah (KORAH) / Pangdam / Kapolda;
t. Mobil pengawal belakang Polisi Militer;
u. Mobil pengawal penutup Polri;
v. Sepeda motor pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

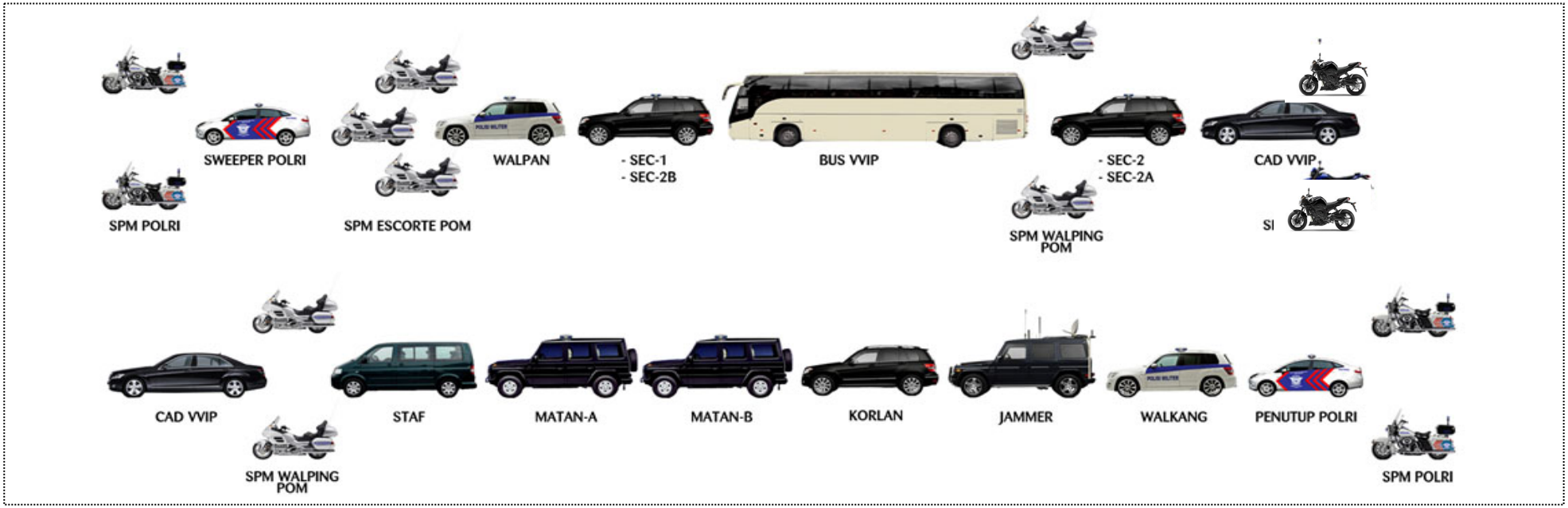
SUSUNAN RANGKAIAN KENDARAAN
PRESIDEN RI / WAKIL PRESIDEN RI
UNTUK *INCOGNITO*



Catatan:
- Penyusunan rangkaian kendaraan berdasarkan pertimbangan taktis dan bersifat fleksibel.

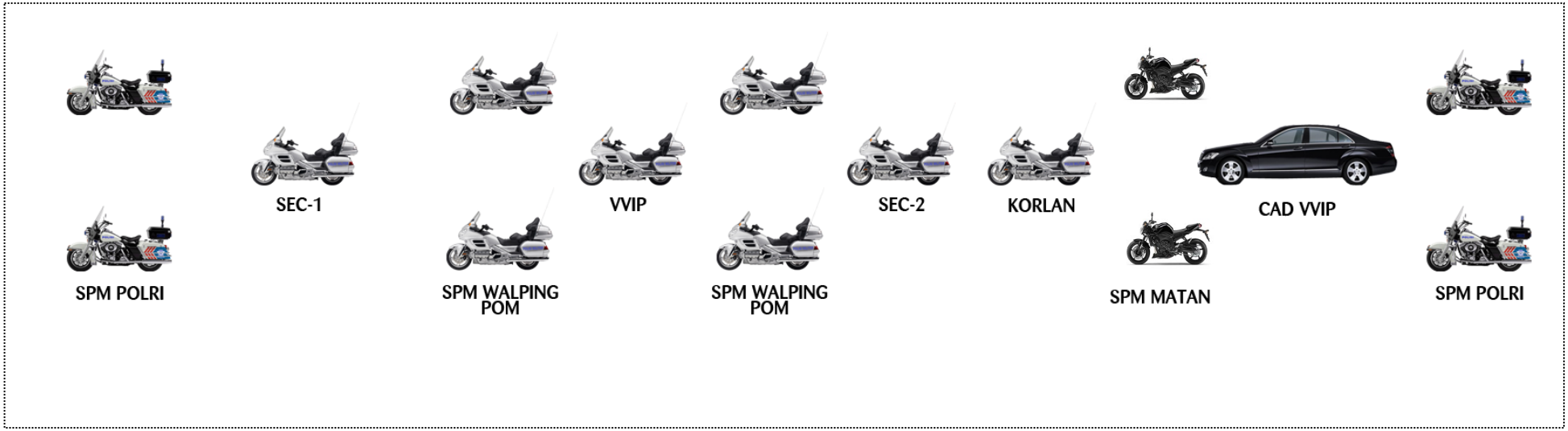
a. Sepeda motor Polisi (Escort) 2 unit atau lebih;
b. Mobil sweeper Polisi 1 unit;
c. Mobil pengamanan dan pengawalan 1 (SEC-1);
d. Mobil VVIP;
e. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
f. Mobil pengamanan dan pengawalan 2 (SEC-2);
g. Sepeda motor kawal samping (MATAN) 2 unit;
h. Mobil penyelamatan (MATAN);
i. Mobil pengawal penutup Polri;
j. Sepeda motor pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

SUSUNAN RANGKAIAN RESMI KENDARAAN
PRESIDEN RI DAN IBU PRESIDEN SERTA WAKIL PRESIDEN RI DAN IBU WAKIL PRESIDEN
MENGGUNAKAN KENDARAAN BUS



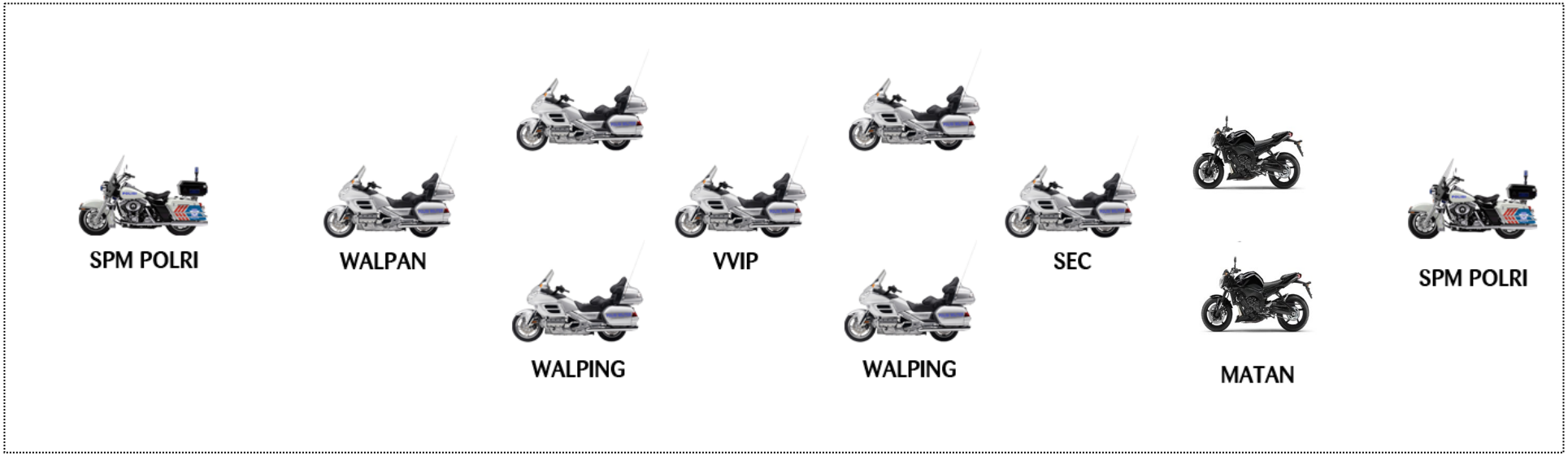
a. Sepeda motor polisi (Escort) 2 unit atau lebih;
b. Mobil sweeper polisi 1 unit;
c. Sepeda motor Polisi Militer (Escort) 3 unit;
d. Mobil pengawal depan (Walpan) Polisi Militer;
e. Mobil pengamanan dan pengawalan 1 (SEC-1);
f. Bus VVIP;
g. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
h. Mobil pengamanan dan pengawalan 2 (SEC-2);
i. Mobil cadangan VVIP;
j. Sepeda motor kawal samping (MATAN) 2 unit;
k. Mobil cadangan VVIP;
l. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
m. Mobil staf;
n. Mobil penyelamatan (MATAN-A);
o. Mobil penyelamatan (MATAN-B);
p. Mobil koordinator perjalanan (KORLAN);
q. Mobil jammer;
r. Mobil pengawal belakang Polisi Militer;
s. Mobil pengawal penutup Polri;
t. Sepeda motor pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

SUSUNAN RANGKAIAN KENDARAAN VVIP
MENGGUNAKAN SEPEDA MOTOR



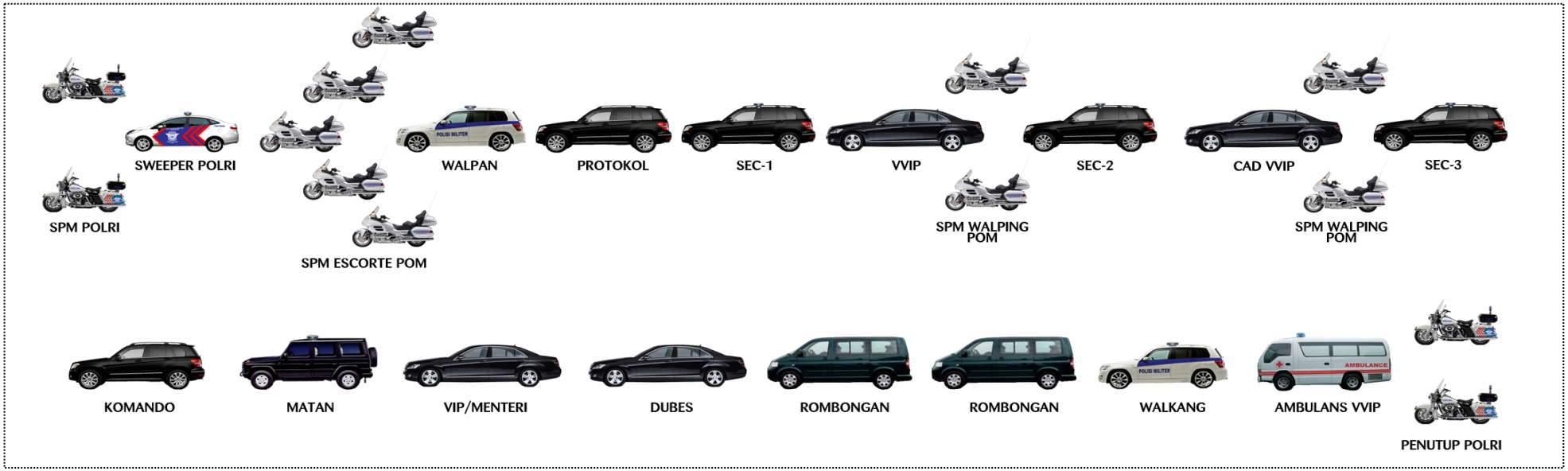
a. Sepeda motor polisi (Escort) 2 unit atau lebih;
b. Sepeda motor pengamanan dan pengawalan 1 (SEC-1);
c. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
d. Sepeda motor VVIP;
e. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
f. Sepeda motor pengamanan dan pengawalan 2 (SEC-2);
g. Sepeda motor koordinator perjalanan (KORLAN) ;
h. Sepeda motor kawal samping (MATAN) 2 unit;
i. Sepeda motor kawal samping (MATAN) 2 unit;
j. Mobil cadangan VVIP;
k. Sepeda motor pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

SUSUNAN RANGKAIAN KENDARAAN VVIP
UNTUK EVAKUASI DENGAN SEPEDA MOTOR



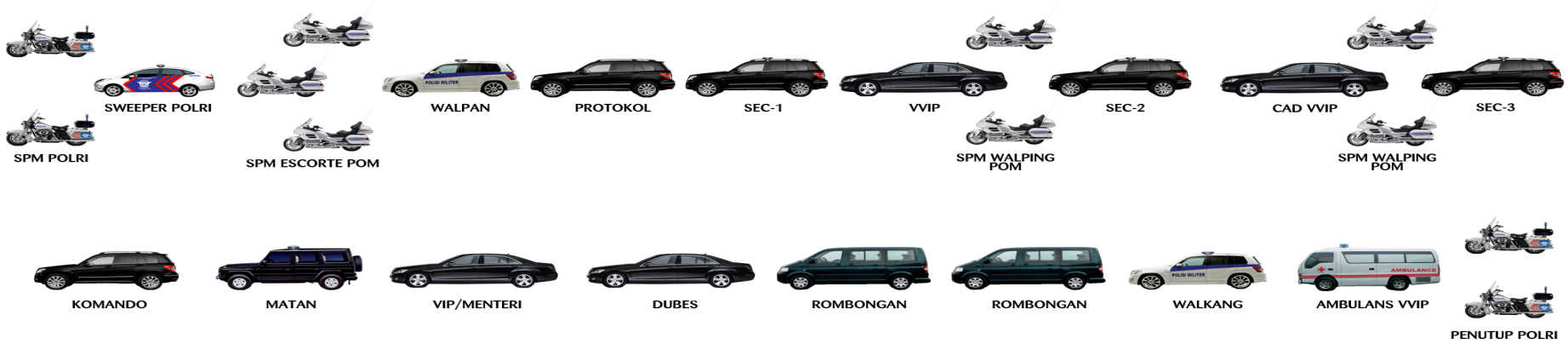
a. Sepeda motor polisi (Escort) 1 unit atau lebih;
b. Sepeda motor pengawalan depan Polisi Militer 1 unit;
c. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
d. Sepeda motor VVIP;
e. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
f. Sepeda motor pengamanan dan pengawalan (SEC);
g. Sepeda motor kawal samping (MATAN) 2 unit;
h. Sepeda motor pengawal penutup Polri 1 unit atau lebih.

SUSUNAN RANGKAIAN KENDARAAN TAMU NEGARA
UNTUK RANGKAIAN KEBESARAN



a. Sepeda motor polisi (Escort) 2 unit atau lebih;
b. Mobil sweeper polisi 1 unit;
c. Sepeda motor Polisi Militer (Escort) 5 unit;
d. Mobil pengawal depan (Walpan) Polisi Militer;
e. Mobil protokol;
f. Mobil pengamanan dan pengawalan 1 (SEC-1);
g. Mobil VVIP;
h. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
i. Mobil pengamanan dan pengawalan 2 (SEC-2);
j. Mobil cadangan VVIP;
k. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
l. Mobil pengamanan dan pengawalan 3 (SEC-3);
m. Mobil komando;
n. Mobil penyelamatan (MATAN);
o. Mobil VIP / Menteri;
p. Mobil Duta Besar (Dubes);
q. Mobil rombongan;
r. Mobil pengawal belakang Polisi Militer;
s. Mobil Ambulance VVIP;
t. Sepeda motor pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

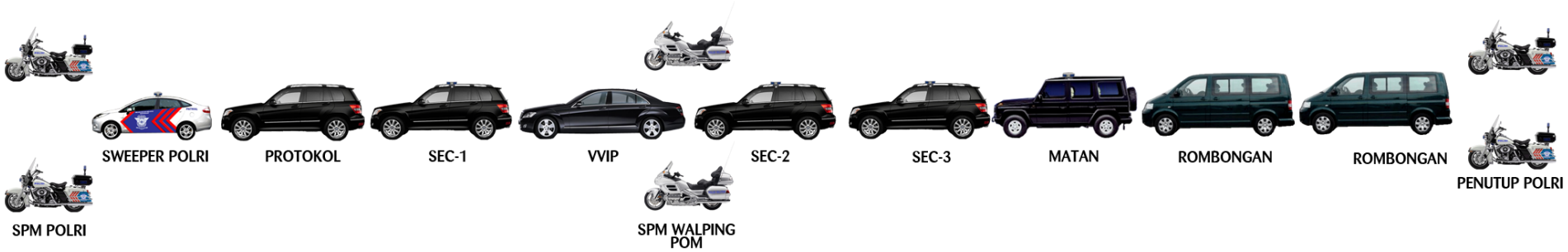
SUSUNAN RANGKAIAN KENDARAAN TAMU NEGARA
UNTUK RANGKAIAN KUNJUNGAN KERJA



Catatan:
- Susunan rangkaian digunakan pada saat acara yang bersifat resmi.

a. Sepeda motor polisi (Escort) 2 unit atau lebih;
b. Mobil sweeper polisi 1 unit;
c. Sepeda motor Polisi Militer (Escort) 3 unit;
d. Mobil pengawal depan (Walpan) Polisi Militer;
e. Mobil protokol;
f. Mobil pengamanan dan pengawalan 1 (SEC-1);
g. Mobil VVIP;
h. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
i. Mobil pengamanan dan pengawalan 2 (SEC-2);
j. Mobil cadangan VVIP;
k. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
l. Mobil pengamanan dan pengawalan 3 (SEC-3);
m. Mobil komando;
n. Mobil penyelamatan (MATAN);
o. Mobil VIP / Menteri;
p. Mobil Duta Besar (Dubes);
q. Mobil rombongan;
r. Mobil pengawal belakang Polisi Militer;
s. Mobil Ambulance VVIP;
t. Sepeda motor pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

SUSUNAN RANGKAIAN KENDARAAN TAMU NEGARA
UNTUK RANGKAIAN *INCOQNITO*



Catatan :
- Plat nomor kendaraan VVIP menggunakan plat nomor sipil tanpa menggunakan bendera kenegaraan;
- Susunan dan jumlah kendaraan dapat berubah disesuaikan dengan situasi dan kondisi tertentu;
- Susunan rangkaian kendaraan digunakan pada saat Tamu Negara melaksanakan kegiatan pribadi.

a. Sepeda motor polisi (Escort) 2 unit atau lebih;
b. Mobil sweeper polisi 1 unit;
c. Mobil protokol;
d. Mobil pengamanan dan pengawalan 1 (SEC-1);
e. Mobil VVIP;
f. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
g. Mobil pengamanan dan pengawalan 2 (SEC-2);
h. Mobil pengamanan dan pengawalan 3 (SEC-3);
i. Mobil penyelamatan (MATAN);
j. Mobil rombongan;
k. Sepeda motor pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

SUSUNAN RANGKAIAN KENDARAAN

UNTUK BARANG VVIP

a. Sepeda motor polisi (Escort) 1 unit atau lebih;

b. Mobil box barang VVIP;

c. Mobil box barang rombongan.

SUSUNAN RANGKAIAN KENDARAAN TAMU NEGARA
UNTUK *SPOUSE* (ISTERI)/SUAMI TAMU NEGARA

Catatan :

- Plat nomor kendaraan VVIP menggunakan tanda "**TAMU NEGARA**" dengan warna dasar plat warna putih dan tulisan hitam;
- Susunan dan jumlah kendaraan dapat berubah disesuaikan dengan situasi dan kondisi tertentu.

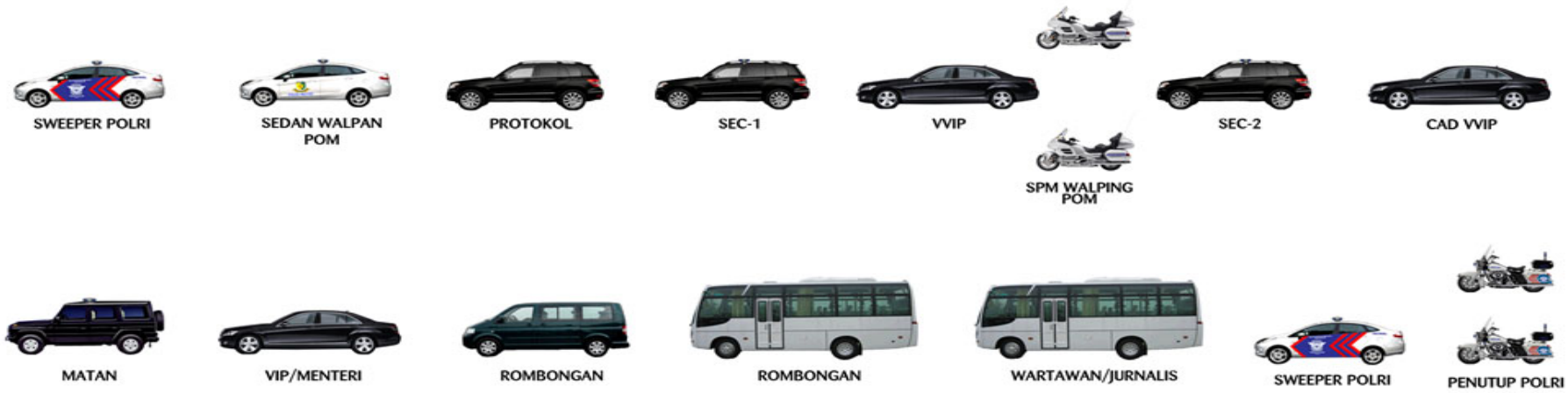
a. Mobil sweeper polisi 1 unit atau lebih;
b. Sepeda motor Polisi Militer 1 unit;
c. Mobil protokol;
d. Mobil VVIP;
e. Mobil pengamanan dan pengawalan (SEC);
f. Mobil rombongan;
g. Sepeda motor pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

SUSUNAN RANGKAIAN KENDARAAN

UNTUK *CREDENTIALS*

a. Sepeda motor polisi (Escort) 2 unit atau lebih;
b. Mobil sweeper polisi 1 unit;
c. Mobil protokol;
d. Mobil VVIP;
e. Mobil pengamanan dan pengawalan (SEC);
f. Mobil rombongan;
g. Mobil pengawal penutup Polri;
h. Sepeda motor pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

SUSUNAN RANGKAIAN KTT
PADA SAAT KEDATANGAN/KEPULANGAN DI INDONESIA



Catatan :
- Susunan dan jumlah kendaraan dapat berubah disesuaikan dengan situasi dan kondisi tertentu;
- Susunan rangkaian digunakan pada saat kedatangan/kepulangan Kepala Negara dalam rangka menghadiri KTT dari Bandara ke Hotel dan sebaliknya.

a. Mobil sweeper polisi 1 unit atau lebih;
b. Mobil pengawal depan (Walpan) Polisi Militer;
c. Mobil protokol;
d. Mobil pengamanan dan pengawalan 1 (SEC-1);
e. Mobil VVIP;
f. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;
g. Mobil pengamanan dan pengawalan 2 (SEC-2);
h. Mobil cadangan VVIP;
i. Mobil penyelamatan (MATAN);
j. Mobil VIP / Menteri;
k. Mobil rombongan;
l. Bus rombongan;
m. Bus wartawan / jurnalis;
n. Mobil pengawal penutup Polri;
o. Sepeda motor pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

SUSUNAN RANGKAIAN KTT
PADA SAAT DARI PENGINAPAN MENUJU *VENUE* KTT

Catatan :
- Susunan dan jumlah kendaraan dapat berubah disesuaikan dengan situasi dan kondisi tertentu;
- Susunan rangkaian digunakan pada saat pergerakan dari penginapan menuju venue KTT pada saat pelaksanaan KTT.

a. Mobil sweeper polisi 1 unit;

b. Mobil pengawal depan (Walpan) Polisi Militer;

c. Mobil protokol;

d. Mobil pengamanan dan pengawalan 1 (SEC-1);

e. Mobil VVIP;

f. Sepeda motor kawal samping (Walping) Polisi Militer 2 unit;

g. Mobil pengamanan dan pengawalan 2 (SEC-2);

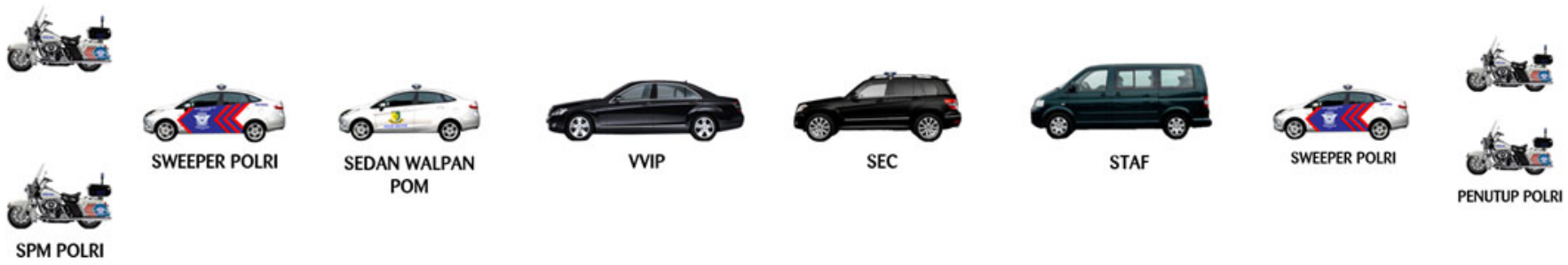
h. Mobil rombongan;

i. Mobil pengawal penutup Polri;

j. Sepeda motor pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

SUSUNAN RANGKAIAN KTT

UNTUK *SPOUSE*



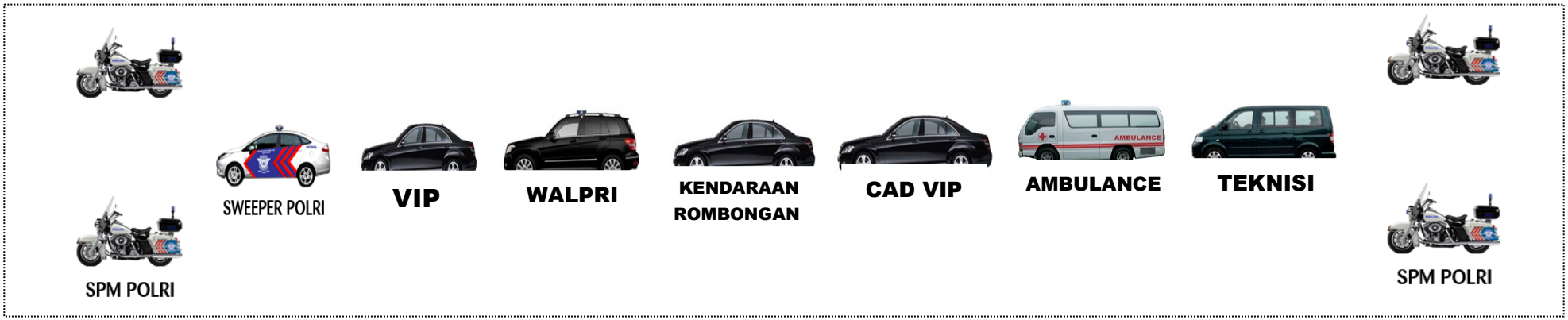
Catatan:

- Susunan dan jumlah kendaraan dapat berubah disesuaikan dengan situasi dan kondisi tertentu.

a. Sepeda motor polisi (Escort) 2 unit atau lebih;
b. Mobil sweeper polisi 1 unit;
c. Mobil pengawal depan (Walpan) Polisi Militer;
d. Mobil VVIP;
e. Mobil pengamanan dan pengawalan (SEC);
f. Mobil staf;
g. Mobil pengawal penutup Polri;
h. Sepeda motor Pengawal penutup Polri 2 unit atau lebih.

SUSUNAN RANGKAIAN

PENGAWALAN KHUSUS I



a. Sepeda motor polisi pengawal depan 2 Unit;
b. Mobil polisi pengawal depan 1 unit;
c. Mobil VIP;
d. Mobil Wal Pri;
e. Kendaraan Rombongan;
f. Mobil cadangan VIP;
g. Mobil Ambulance;
h. Mobil teknisi;
i. Mobil polisi pengawal penutup 1 unit atau Sepeda motor polisi pengawal penutup 2 unit.

SUSUNAN RANGKAIAN

PENGAWALAN KHUSUS II (CAPRES – CAWAPRES)

a. Sepeda motor polisi (Escort) 2 unit;
b. Mobil sweeper polisi 1 unit;
c. Mobil Kanit Pam;
d. Mobil Capres / Cawapres;
e. Sepeda motor kawal samping 2 unit;
f. Mobil Wal Pri;
g. Mobil cadangan Capres Cawapres;
h. Mobil Ibu / Bapak;
i. Mobil Ambulance;
j. Mobil tehnisi;
k. Mobil penghubung (PHB);
l. Mobil polisi pengawal penutup 1 unit/sepeda motor polisi pengawal penutup 2 unit;
m. Mobil Perwira Penghubung (advance)/diluar formasi pengawalan / petugas tersebut sudah lebih awal tiba di obyek.

SUSUNAN RANGKAIAN

PENGAWALAN KHUSUS II (CAKADA – CAWAKADA)

a. Sepeda motor polisi (Escort) 2 unit;

b. Mobil sweeper polisi 1 unit;

c. Mobil calon Kepala Daerah;

d. Mobil Wal Pri;

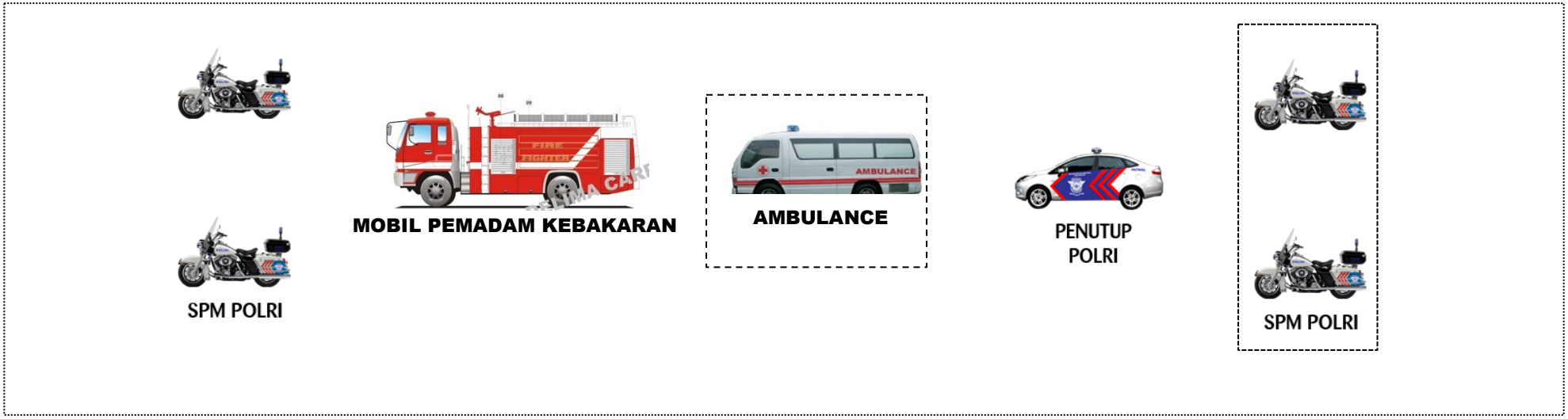
e. Mobil cadangan Calon Kepala Daerah;

f. Mobil Ambulance;

g. Mobil polisi pengawal penutup 1 unit / sepeda motor polisi pengawal penutup 2 unit.

SUSUNAN RANGKAIAN

PENGAWALAN KHUSUS III



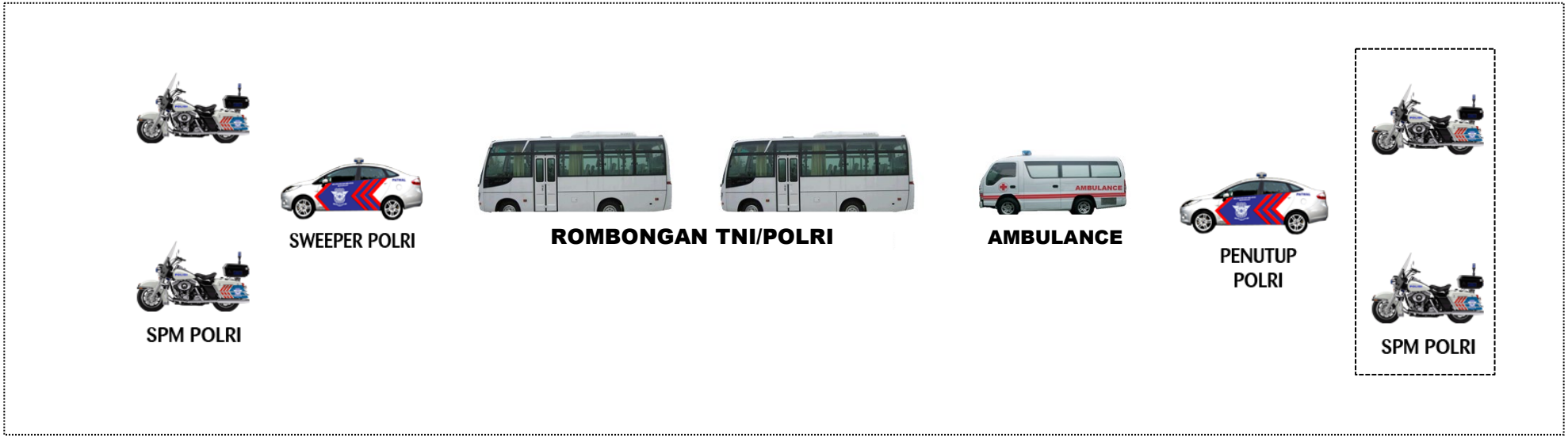
a. Sepeda motor polisi pengawal depan 2 unit;

b. Mobil Pemadam Kebakaran / Mobil Ambulance / Kendaraan untuk memberi pertolongan pada kecelakaan lalu lintas / Kendaraan untuk penanganan bencana alam;

c. Mobil polisi pengawal penutup 1 unit / sepeda motor polisi pengawal penutup 2 unit.

SUSUNAN RANGKAIAN

PENGAWALAN KHUSUS IV



a. Sepeda motor polisi pengawal depan 2 unit;

b. Mobil polisi pengawal depan 1 unit;

c. Rangkaian kendaraan TNI/Polri;

d. Mobil Ambulance;

e. Mobil polisi pengawal penutup 1 unit / sepeda motor polisi pengawal penutup 2 unit.

SUSUNAN RANGKAIAN

PENGAWALAN KHUSUS V

a. Sepeda motor polisi pengawal depan 2 unit;

b. Mobil polisi pengawal depan 1 unit;

c. Rangkaian kendaraan khusus (Dokumen Khusus, Uang Negara, Bahan – bahan berbahaya dll);

d. Mobil polisi pengawal penutup 1 unit / sepeda motor polisi pengawal penutup 2 unit.

SUSUNAN RANGKAIAN

PENGAWALAN KEGIATAN MASYARAKAT

a. Sepeda motor pengawal depan 2 unit;

b. Mobil pengawal depan 1 unit;

c. Kendaraan yang dikawal;

d. Mobil pengawal belakang 1 unit / sepeda motor pengawal belakang 2 unit.

SUSUNAN RANGKAIAN

PENGAWALAN KEGIATAN MASYARAKAT

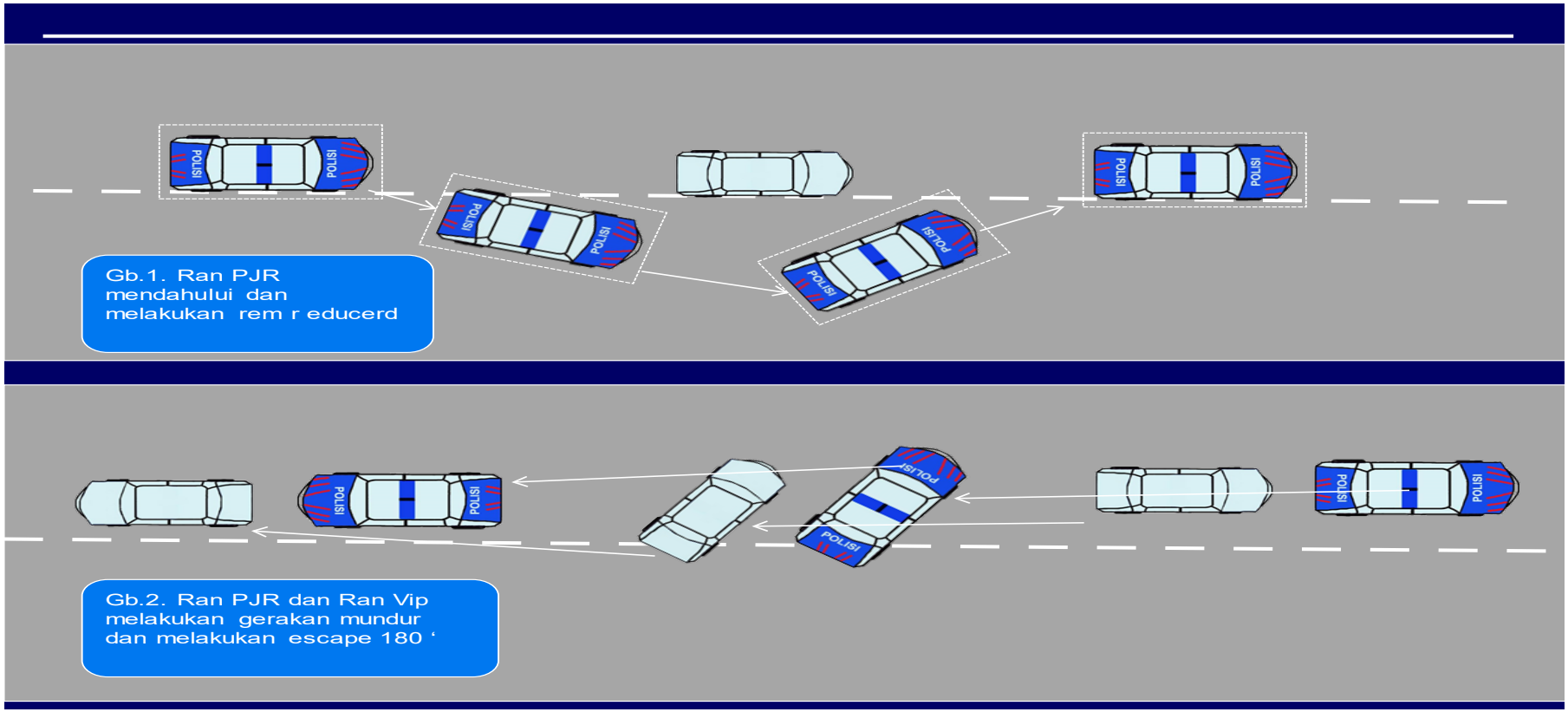
a. Sepeda motor pengawal depan 2 unit;

b. Mobil pengawal depan 1 unit;

c. Kendaraan yang dikawal;

d. Mobil pengawal belakang 1 unit / sepeda motor pengawal belakang 2 unit.

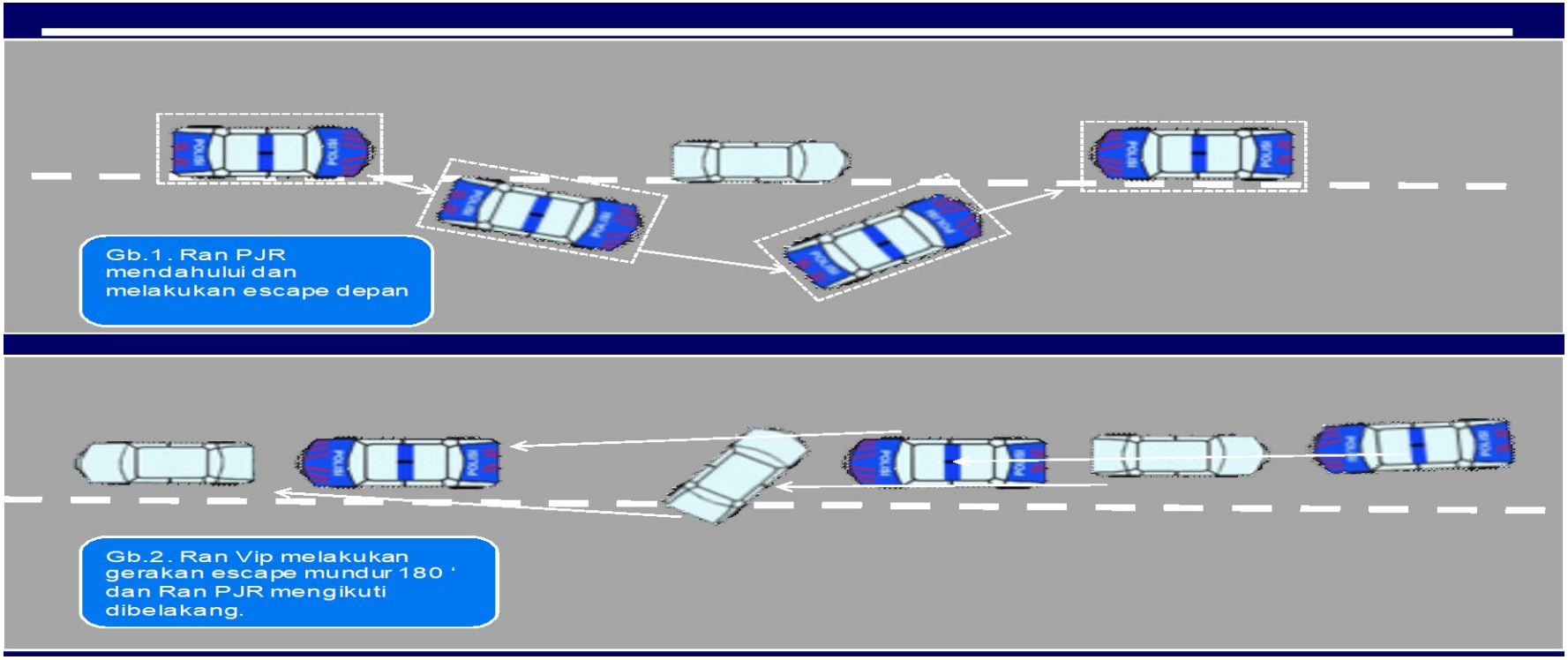
TEHNIK MENGEMUDI ESCAPE KODE KEMBALI



Ket :

Formasi pokok dua kendaraan pengawal dan kendaraan VVIP/VIP mengadakan pengurangan kecepatan selanjutnya didahului dengan kendaraan kedua dari sebelah kanan. Selanjutnya kendaraan kedua mengambil posisi tegak lurus didepan kendaraan pertama disertai pengereman dengan cara dipompa (reduceerd) hingga berhenti total. Kemudian kedua kendaraan mengambil ancang-ancang mundur secara bersamaan dan melakukan manuver 180 derajat.

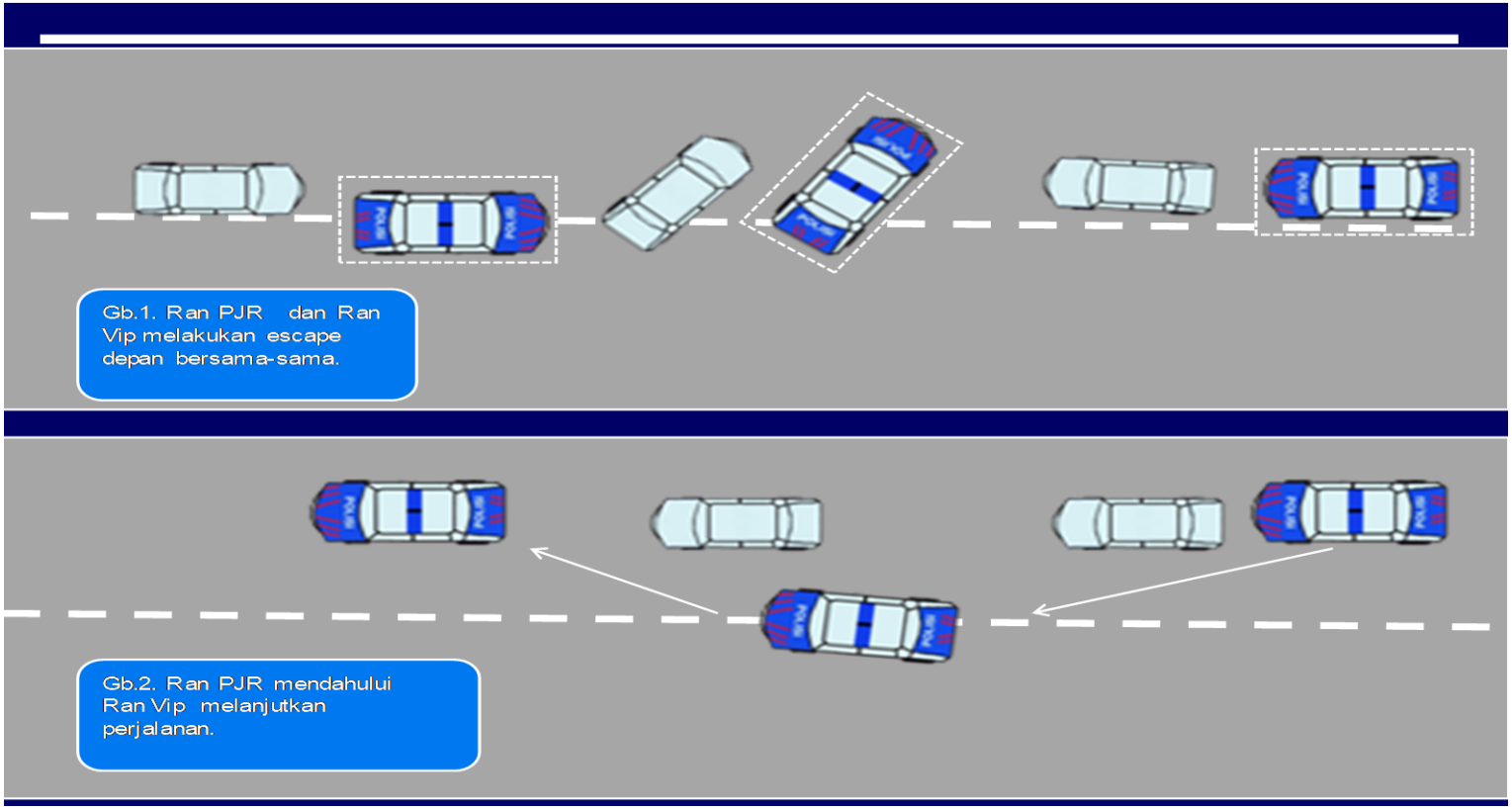
TEHNIK MENGEMUDI ESCAPE KODE MAKAR



Ket :

Formasi pokok dua kendaraan pengawal dan kendaraan VVIP/VIP mengadakan pengurangan kecepatan persiapan untuk berhenti yang selanjutnya didahului oleh kendaraan kedua dari sebelah kanan. Kendaraan kedua melakukan kode kembali 180 derajat kedepan menutup kendaraan pertama secara penuh dengan posisi sejajar tegak lurus (beradu hidung). Selanjutnya kendaraan pertama mundur guna melakukan manuver mundur 180 derajat, yang dilindungi kendaraan kedua.

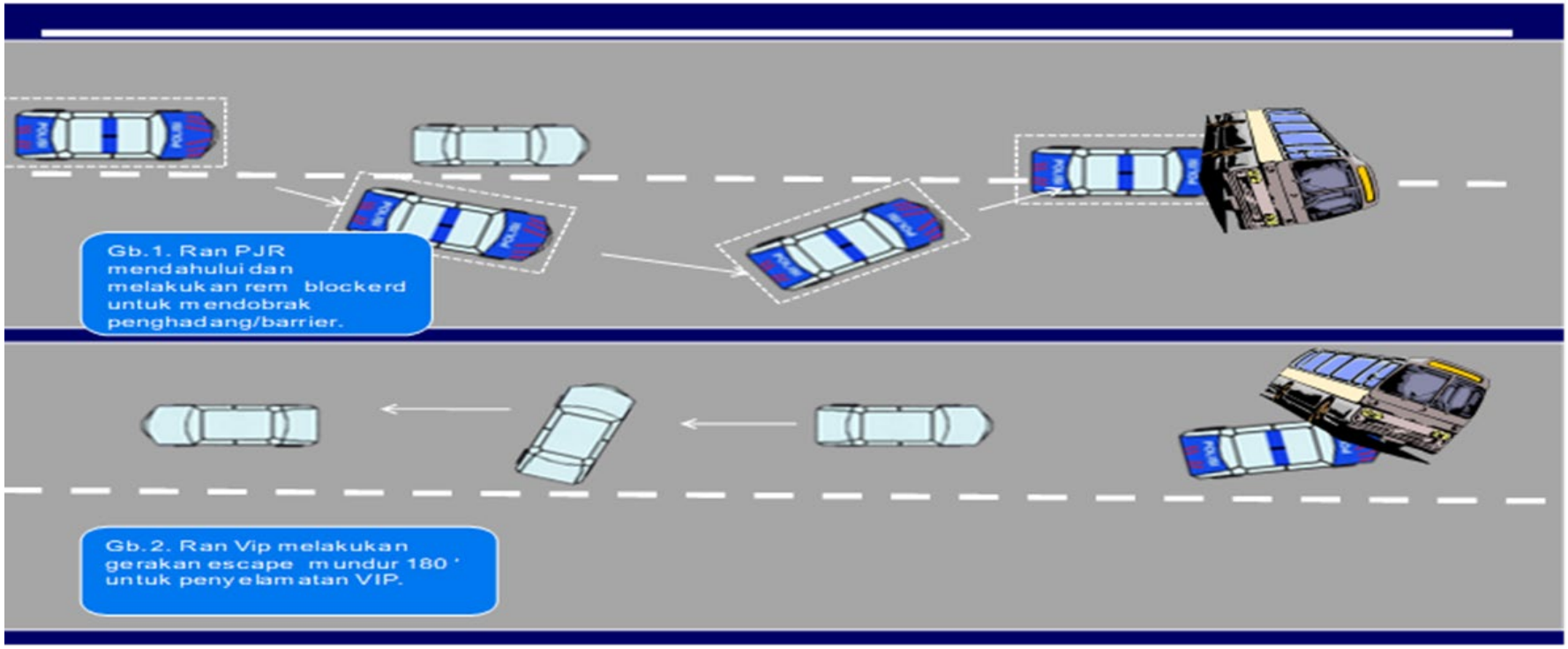
TEHNIK MENGEMUDI ESCAPE KODE KIRI



Ket :

Formasi pokok dua kendaraan pengawal dan kendaraan VVIP/VIP mengadakan manuver maju 180 derajat yang diikuti oleh kendaraan pertama yang melakukan gerakan manuver 180 derajat yang sama, selanjutnya kendaraan pertama menjadi pengawal penutup.

TEHNIK MENGEMUDI ESCAPE KODE TABRAK



Ket :

Formasi pokok dua kendaraan pengawal dan kendaraan VVIP/VIP melakukan pengereman dengan cara dipompa (reduceerd) selanjutnya kendaraan kedua mendahului dari sebelah kanan menuju barikade penghadangan.Kendaraan kedua berfungsi sebagai pembuka / pendobrak barikade dengan melakukan kecepatan diatas 60 km/jam mendekati obyek. Setelah mendekati jarak 5 meter dari obyek maka kendaraan kedua melakukan pengereman blocked, untuk merendahkan hidung kendaraan sesaat sebelum menyentuh obyek maka kendaraan kedua melakukan penambahan kecepatan maksimal (full power) untuk mendorong / mengangkat barikade

B. Patroli Jalan Raya

1. Pengertian

a. Patroli Lalu Lintas adalah suatu kegiatan perondaan yang dilakukan pada ruas jalan tertentu dengan tujuan untuk melakukan pengawasan terhadap arus lalu lintas dan aktifitas masyarakat pemakai jalan guna menumbuhkan dampak penangkalan bagi pemakai jalan, menemukan atau menindak pelanggar lalu lintas serta memberikan perlindungan dan pelayanan bagi masyarakat yang membutuhkan.

b. Pengaturan Lalu Lintas adalah sebagai pemberitahuan kepada pemakai jalan, bagaimana dan dimana mereka dapat atau tidak dapat bergerak atau berhenti terutama pada waktu ada kemacetan atau keadaan darurat, dalam arti luas pengaturan lalu lintas meliputi semua aktifitas dari petugas Polri dalam mengatur lalu lintas di jalan umum.

c. Penjagaan Lalu Lintas adalah suatu kegiatan pengawasan lalu lintas pada tempat-tempat tertentu yang diadakan sesuai dengan kebutuhan terutama bersifat pencegahan, dalam rangka perlindungan, pengayoman dan pelayanan terhadap pengguna jalan, bila menemukan adanya pelanggaran lalu lintas maupun kecelakaan lalu lintas segera mengambil tindakan Kepolisian sesuai prosedur dan peraturan-peraturan perundang-undangan yang berlaku.

d. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan /atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan larangan perintah atau petunjuk bagi pengguna jalan.

e. Marka Jalan adalah suatu tanda yang egrada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.

f. Pengguna jalan adalah orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas.

g. Pengaturan Lalu Lintas Dalam Keadaan Tertentu adalah tindakan petugas dalam hal mengatur lalu lintas dijalan dengan menggunakan gerakan tangan , isyarat bunyi, isyarat cahaya , dan alat bantu lainnya dalam keadaan tertentu.

h. Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan dijalan.

i. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.

j. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.

k. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.

l. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.

m. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

n. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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.

2. Tugas, Fungsi, dan Peranan Patroli Lalu Lintas si Jalan Raya

a. Tugas Patroli Lalu Lintas

1) Melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap Kamseltibcar Lantas;

2) Melakukan penyuluhan lalu lintas kepada para pemakai jalan;

3) Melakukan pencegahan dan penindakan terhadap semua bentuk pelanggaran lalu lintas;

4) Melakukan tindakan pertama terhadap setiap kejadian (TPTKP) / peristiwa yang timbul di jalan;

5) Memberikan perlindungan dan pelayanan kepada masyarakat yang membutuhkan bantuan Polisi.

b. Fungsi Patroli Lalu Lintas.

1) Fungsi Pre-emtif adalah suatu upaya untuk menghilangkan potensi gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

2) Fungsi Preventif adalah suatu upaya untuk mencegah terjadinya gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas pada lokasi-lokasi rawan yang merupakan ambang gangguan.

3) Fungsi Represif adalah suatu upaya untuk melakukan tindakan Kepolisian terhadap masalah atau gangguan nyata keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

c. Peranan Patroli Lalu Lintas

1) Sebagai Pos Polisi Mobil, yaitu Setiap petugas Patroli lalu lintas harus dapat melaksanakan tugas Polisi umum untuk menerima setiap laporan dan pengaduan dari masyarakat serta menindak lanjuti sesuai batas kewenangannya;

2) Kesiap siagaan Polisi, yaitu setiap petugas / Unit patroli lalu lintas harus memiliki mobilitas yang tinggi sehingga akan selalu ada pada saat masyarakat membutuhkan bantuan Polisi dan atau seakan-akan disetiap tempat dan waktu terlihat adanya petugas Polisi;

3) Sebagai Penyuluh lalu lintas, yaitu setiap petugas / Unit patroli lalu lintas harus memiliki kemampuan berkomunikasi secara efektif agar dapat menyampaikan pesan-pesan Kamseltibcar Lantas secara jelas kepada masyarakat sehingga dapat menumbuhkan kesadaran dan ketaatan hukum di bidang lalu lintas;

4) Sebagai Pengamat, yaitu setiap petugas / unit patroli lalu lintas harus memiliki kemampuan untuk

mengamati situasi kondisi yang ditemukan, menganalisa faktor-faktor apa yang menjadi penyebab terjadinya masalah Kamseltibcar Lantas dan membuat laporan sebagai saran / rekomendasi kepada pihak yang berwenang untuk menangani;

5) Sebagai Sumber Informasi, yaitu setiap petugas/ Unit patroli lalu lintas harus mampu menguasai situasi kondisi lingkungan tugasnya, mampu memperkirakan kemungkinan-kemungkinan yang akan terjadi, mampu mengidentifikasi kejadian yang ditemukan, memiliki wawasan yang cukup tentang tugas Kepolisian, selalu menyampaikan laporan-laporan situasi secara rutin dan perkembangan situasi.

3. Bentuk, Jenis, Sifat, Sasaran dan Teknik Patroli Lalu Lintas Di Jalan Raya

a. Bentuk Patroli Lalu Lintas

1) Patroli sepeda motor, yaitu patroli lalu lintas yang dilakukan petugas Polantas dengan menggunakan kendaraan bermotor R2 (sepeda motor). Wilayah patrolinya adalah jalur-jalur jalan kota /jalan kabupaten terutama untuk jalur-jalur jalan yang arus lalu lintasnya padat, rawan terjadi kecelakaan lalu lintas, rawan terjadi pelanggaran lalu lintas serta rawan terjadi gangguan kamtibmas; dan

2) Patroli mobil, yaitu patroli lalu lintas dengan menggunakan kendaraan bermotor R4. Wilayah patrolinya adalah jalur-jalur jalan protokol didalam kota, jalur-jalur jalan antar daerah, jalur jalan Tol /

Non Tol dan jalan yang arus lalu lintasnya padat, rawan terjadi kecelakaan lalu lintas, rawan terjadi pelanggaran lalu lintas serta rawan terjadi gangguan kamtibmas.

b. Jenis Patroli Lalu Lintas

1) Patroli lalu lintas dalam kota, yaitu patroli lalu lintas yang dilaksanakan disekitar jalur-jalur jalan dalam kota;

2) Patroli lalu lintas antar kota, yaitu patroli lalu lintas yang dilaksanakan disekitar luar kota ataupun jalur-jalur jalan antar kota tetapi masih dalam satu Polda;

3) Patroli lalu lintas antar daerah, yaitu patroli lalu lintas yang dilaksanakan pada jalur-jalur jalan yang melintasi 2 (dua) wilayah Polda dan bisa dilakukan lebih dari 1 (satu) hari; dan

4) Patroli lalu lintas jalan Tol, yaitu patroli lalu lintas yang dilaksanakan pada jalur-jalur jalan Tol baik dalam kota dan antar daerah (jalan berbayar);

5) Patroli lalu lintas jalan Non Tol, yaitu patroli lalu lintas yang dilaksanakan pada jalur-jalur jalan Non Tol di dalam kota (jalan tidak berbayar).

c. Sifat Patroli Lalu Lintas

1) Patroli mandiri, yaitu patroli lalu lintas yang dilakukan oleh kesatuan Polantas itu sendiri;

2) Patroli terpadu/gabungan, yaitu patroli lalu lintas yang dilakukan secara bersama antara kesatuan Polantas dengan intern fungsi Kepolisian maupun dengan instansi terkait lain diluar Polri;

3) Patroli rutin, yaitu patroli lalu lintas secara rutin setiap hari sesuai dengan rencana kegiatan dan jadwal patroli yang telah disusun; dan

4) Patroli selektif, yaitu patroli lalu lintas yang dilakukan secara selektif terhadap sasaran khusus karena berdasarkan penilaian bahwa situasi kondisi Kamseltibcar Lantas pada saat itu telah terganggu.

d. Sasaran Patroli Lalu Lintas Di Jalan Raya Disusun Sesuai Dengan Kerawanan Wilayah, Antara Lain:

1) Ruas jalan atau lokasi yang rawan kemacetan lalu lintas;

2) Ruas jalan atau yang sering terdapat pelanggaran lalu lintas;

3) Ruas jalan atau lokasi yang rawan kecelakaan lalu lintas; dan

4) Ruas jalan atau lokasi yang rawan kriminalitas / gangguan kamtibmas.

e. Tehnik Patroli Lalu Lintas

1) Patroli Estafet, yaitu patroli lalu lintas yang dilaksanakan secara saling mengisi/mendorong atau bergantian. Petugas / Unit patroli lalu lintas belum bisa berpindah jalur sebelum petugas / Unit patroli lalu lintas yang lain datang;

2) Patroli Blok/Zone, yaitu patroli lalu lintas yang dilakukan pada satu daerah tertentu dan dipertanggung jawabkan sepenuhnya kepada petugas/Unit patroli lalu lintas yang ditunjuk;

3) Patroli Garis / Strip, yaitu patroli lalu lintas yang dilakukan secara terus menerus pada satu jalur jalan dan kembali ke Kesatuannya tidak melalui jalur jalan yang sama;

4) Patroli stasioner, yaitu patroli yang pelaksanaannya berhenti disuatu tempat kurang lebih 10 (sepuluh) sampai dengan 15 (lima belas) menit dan bergeser atau berpindah-pindah dari suatu tempat ke tempat lainnya secara terpadu dan terkendali sesuai dengan rencana dan jadwal Patroli; dan

5) Tehnik patroli bergerak membuntuti, yaitu teknik pelaksanaan patroli jika ditemukan suatu pelanggaran lalu lintas atau kendaraan yang dicurigai melakukan kejahatan maka petugas patroli membuntuti. Bila posisi siap maka langsung mengadakan penghentian dan penindakan terhadap pelanggar.

4. Perencanaan Dan Pengorganisasian Patroli Lalu Lintas Di Jalan Raya

a. Perencanaan Patroli Lalu Lintas Di Jalan Raya

1) Mengidentifikasi peta kerawanan Kamseltibcar lantas dan gangguan Kamtibmas di jalan raya.

(a) Mengidentifikasi ruas jalan dan lokasi rawan terjadi kemacetan lalu lintas antara lain :

(1) Daerah persimpangan tiga, empat atau lebih;

(2) Jalur dan lajur yang menyempit atau jalan yang mengerucut;

(3) Jembatan yang dilalui kendaraan besar;

(4) Jalan-jalan protokol didalam kota besar;

(5) Jalan-jalan yang menanjak/tanjakan terjal dan turunan;

(6) Jalan yang menuju tempat-tempat umum;

(7) Adanya perbaikan jalan;

(8) Daerah atau tempat-tempat keramaian;

(9) Dan lain-lain sesuai dengan karakteristik wilayah.

(b) Mengidentifikasi daerah/lokasi rawan terjadi pelanggaran lalu lintas antara lain:

(1) Jalan yang padat/jarang dilalui kendaraan umum;

(2) Jalan persimpangan;

(3) Jalan nasional, jalan propinsi, jalan kabupaten/jalan kota; dan

(4) Jalan tol dan non tol.

(c) Mengidentifikasi daerah/lokasi rawan terjadi kecelakaan lalu lintas antara lain:

(1) Jalan rusak;

(2) Jalan menikung, menanjak, menurun dan bergelombang;

(3) Jalan lurus yang jarak tempuhnya jauh;

(4) Jalan yang belum dilengkapi dengan sarana dan prasarana jalan;

(5) Daerah pemukiman padat penduduk; dan

(6) Daerah/tempat-tempat yang terdapat fasum/fasos antara lain pusat perbelanjaan, dan sekolah.

(d) Mengidentifikasi daerah/lokasi rawan terjadi kriminalitas /gangguan Kamtibmas antara lain :

(1) jalan sepi yang jarang dilewati oleh kendaraan;

(2) jalan yang tidak terjangkau oleh pos-pos polisi setempat;

(3) jalan yang menjadi perlintasan tempat keramaian publik dan perekonomian;

(4) jalan yang sering terjadi pencurian dengan pemberatan /pencurian dengan kekerasan; dan

(5) jalan yang sering terjadi pembuangan korban kriminalitas.

2) Menyiapkan Sarana Prasana dan Perangkat Patroli Lalu Lintas di Jalan Raya

(a) Menyiapkan dokumen acuan atau pedoman patroli lalu lintas di jalan raya:

(1) KUHAP;

(2) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan jalan;

(3) Perkap Nomor 15 Tahun 2013 Tentang Tata Cara Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas;

(4) Sop Patroli Lalu Lintas;

(5) Sop Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas;

(6) Modul Patroli Lalu Lintas.

(b) Menyiapkan kelengkapan organik perorangan:

(1) Surat-surat identitas meliputi KTA, KTP, SIM, Surat Izin Pemegang Senpi (bila ada);

(2) Senpi organik perorangan (bila ada);

(3) Tongkat Polisi;

(4) Senter lalu lintas;

(5) Borgol;

(6) Peluit;

(7) Alat Tulis (Buku Saku dan Pulpen);.

(8) Jaket/ Rompi / Jas hujan;

(9) Helm (R2);

(10) Sarung tangan (R2).

(c) Menyiapkan dan memeriksa kelengkapan sarana prasarana kegiatan Patroli lalu lintas di jalan raya:

(1) Sepeda Motor Standar Patroli Lalu Lintas;

(a) Surat Tanda Nomor kendaraan (STNK);

(b) Alat komunikasi;

(c) Sirene dan rotator;

(d) Public address dan megaphone;

(e) Buku patroli; dan

(f) Kotak PPPK.

(2) Mobil Standar Patroli Lalu Lintas;

(a) Buku Mutasi patroli;

(b) Surat Tanda Nomor kendaraan (STNK);

(c) Alat komunikasi;

(d) Sirene dan rotator;

(e) Public address dan megaphone;

(f) Senjata api bahu;

(g) GPS atau Kompas;

(h) Segi tiga pengaman;

(i) Kotak Peralatan Kecelakaan Lalu Lintas (accident kit terdiri dari 25 jenis barang);

(j) Sepatu Boot;

(k) Kotak PPPK;

(l) Alat pemadam kebakaran;

(m) Jumper accu/baterai;

(n) Ban Serep;

(o) Dongkrak;

(p) Toolkid;

(q) Cone.

(3) Kendaraan lain yang sifatnya situasional (Heli Copter, Sepeda, Sepatu Roda, dll).

(d) Menyiapkan administrasi patroli lalu lintas dijalan raya:

(1) rencana kegiatan;

(2) surat perintah patroli;

(3) blangko tilang dan blangko teguran;

(4) HP berbasis Android yang sudah diaplikasi E-Tilang;

(5) Blangko / BA TPTKP laka lantas / Guantibmas; dan

(6) blangko laporan hasil pelaksaaan tugas patroli.

b. Pengorganisasian Kegiatan Patroli Lalu Lintas Jalan Raya

1) Mengatur penugasan personel patroli lalu lintas di jalan raya sesuai dengan kondisi kesatuan.

(a) Kelompok tugas A: Dinas pagi dari pukul 06.00 s/d 14.00 WIB;

(b) Kelompok tugas B: Dinas siang dari pukul 14.00 s/d 22.00 WIB;

(c) Kelompok tugas C: Dinas malam pukul 22.00 s/d 06.00 WIB.

2) Menyiapkan personel serta tugas dan tanggung jawab masing-masing personil yang akan melaksanakan patroli lalu lintas di jalan raya yaitu :

(a) Patroli lalu lintas sepeda motor:

(1) Dua (2) anggota Polantas yang terdiri dari Ka tim dan anggota patroli lalu lintas; dan

(2) Dua (2) Unit sepeda motor (R2).

(b) Patroli lalu lintas mobil:

(1) Tiga (3) anggota polantas yang terdiri dari Ka tim, pengemudi dan Navigator; dan

(2) Satu (1) Unit kendaraan bermotor (R4) minimal dua orang sebagai pengemudi dan navigator.

(c) Patroli lalu lintas yang bersifat khusus atau untuk kebutuhan tugas tertentu (operasi-operasi tertentu) dapat di susun dalam bentuk 1 (satu) Tim atau 1 (satu) Squad dengan kekuatan yang memadai:

(1) Satu (1) unit mobil ditambah dua unit sepeda motor;

(2) Satu (1) unit mobil ditambah empat unit sepeda motor.

3) Menentukan prosedur dan batas wilayah patroli lalu lintas di jalan raya kepada personel patroli sesuai kebutuhan.

(a) Kecepatan dalam melaksanakan patroli rata-rata 20 sd 30 km/jam untuk jalan tanpa hambatan di bahu jalan (khusus jalan non tol);

(b) Menghidupkan lampu rotator saat melaksanakan patroli lalu lintas;

(c) Memberikan penyuluhan dan penerangan kepada masyarakat pengguna jalan;

(d) Melakukan penindakan kepada pengguna jalan yang melakukan pelanggaran lalu lintas;

(e) Melaksanakan tptkp terhadap gangguan kamseltibcarlantas dan gangguan kamtibmas di jalan raya;

(f) Menentukan batas wilayah patroli antar daerah, provinsi, kabupaten/kota berdasarkan batas wilayah patroli lalu lintas yang sudah di tentukan masing-masing wilayah hukum patroli.

5. Persiapan Pelaksanaan Patroli Lalu Lintas di Jalan Raya

a. Melaksanakan pemeriksaan kelengkapan organik perorangan petugas patroli lalu lintas di jalan raya;

1) Surat-surat identitas meliputi KTA, KTP, SIM, Surat Izin Pemegang Senpi (bila ada);
2) Senpi organik perorangan (bila ada);
3) Tongkat Polisi;
4) Senter lalu lintas;
5) Borgol;
6) Peluit;
7) Alat Tulis (Buku Saku dan Pulpen);.
8) Jaket/ Rompi / Jas hujan;
9) Helm (R2);
10) Sarung tangan (R2).

b. Melaksanakan pemeriksaan kendaraan patroli lalu lintas jalan raya:

1) pemeriksaan kendaraan Patroli Sepeda Motor Roda Dua:

(a) Pemeriksaan bagian utama (Primer) dari sepeda motor terdiri atas:

(1) Kemudi/Stir;

(2) Rem;

(3) Minyak rem;

(4) Kopling;

(5) Persneling;

(6) Gas;

(7) Mesin;

(8) Oli mesin;

(9) Accu;

(10) Ban; dan

(11) Rantai.

(b) Pemeriksaan bagian pendukung (Sekunder) dari sepeda motor terdiri atas:

(1) Klakson;

(2) Alat komunikasi;

(3) Sirene;

(4) Lampu besar, lampu indikator, lampu rotator;

(5) Choke untuk membantu menghidupkan kendaraan sewaktu mesin dingin;

(6) Fungsi lampu indicator (oli, bahan bakar, accu, temperatur mesin);

(7) Standar tengah (Jiffy Fly); dan

(8) Mengatur kaca spion.

2) Memeriksa Kendaraan Patroli Roda Empat, meliputi:

(a) Bagian luar/body:

(1) Bagian bumper kendaraan;

(2) Bagian kap depan kendaraan;

(3) Ban/baut roda kendaraan;

(4) Kaca depan, belakang, samping dan kaca spion;

(5) Kaca-kaca Lamp, knalpot;

(6) Ban Serep;

(7) *Tool kit*.

(b) Bagian ruang mesin;

(1) Air radiator;

(2) Air accu;

(3) Air wiper;

(4) pan belt (tali kipas);

(5) Minyak power stering;

(6) Minyak rem & kopling;

(7) Control oli mesin; dan

(8) Kabel-kabel dan sekering.

(c) Bagian ruang kabin antara lain:

(1) Kopling, rem, gas, kemudi, persneling;

(2) Instrumen dan tombol-tombol;

(3) Seat belt/sabuk pengaman;

(4) Rem tangan/hand rem;

(5) Spion dalam; dan

(6) Lampu dalam.

c. Persiapan sebelum berangkat patroli lalu lintas jalan raya:

1) AAP dilakukan oleh Pimpinan kepada seluruh petugas patroli;
2) Petugas menempati posisi sesuai dengan tanggung jawab masing-masing anggota;
3) Pengemudi memeriksa dan pastikan persneling pada posisi normal;
4) Pengemudi menghidupkan mesin dan panaskan beberapa saat; dan
5) Melaporkan keberangkatan pelaksanaan patroli ke operator kesatuan.

6. Pelaksanaan Teknik Patroli Lalu Lintas Di Jalan Raya

a. Teknik Patroli Estafet

Patroli lalu lintas yang dilaksanakan secara saling mengisi/mendorong atau bergantian. Petugas/Unit patroli lalu lintas belum bisa berpindah tempat sebelum petugas/Unit patroli lalu lintas yang lain datang dengan pelaksanaan sebagai berikut :

1) Pengamatan situasi arus lalu lintas dalam pengamatan ini didasarkan atas volume/kepadatan lalu lintas/intensitas kendaraan pada jalur jalan yang diamati, kecepatan rata-rata dan pelanggaran lalu lintas yang ada;
2) Mengatur posisi kendaraan patroli pada saat berhenti, Kendaraan patroli ditempatkan pada posisi yang strategis dan aman, sehingga dapat memonitor segala arah lalu lintas terhadap

kemungkinan pelanggaran lalu lintas yang terjadi, misalnya pada bahu jalan atau pada chevron dipersimpangan jalan;

3) Adakan evaluasi situasi arus lalu lintas yang terjadi dan tentukan langkah tindak lanjutnya.

4) Menyeleksi pelanggaran:
   Adakan seleksi terhadap pelanggaran baik ringan, sedang maupun berat. Upayakan menindak setiap pelanggar yang memiliki potensi kecelakaan dan kemacetan. Pada prinsipnya setiap penindakan tidak harus dengan tilang, melainkan secara edukatif persuasif ataupun petunjuk arahan bagi pelanggar bilamana dianggap efektif dan efisien.

b. Teknik Patroli Blok/Zone

Patroli lalu lintas yang dilakukan pada satu daerah tertentu dan dipertanggung jawabkan sepenuhnya kepada petugas/unit patroli lalu lintas yang ditunjuk, dengan pelaksanaan sebagai berikut:

1) Pengamatan situasi arus lalu lintas
   Dalam pengamatan ini didasarkan atas volume/kepadatan lalu lintas/intensitas kendaraan pada jalur jalan yang diamati, kecepatan rata-rata dan pelanggaran lalu lintas yang ada.

2) Mengatur posisi kendaraan patroli pada saat berhenti
   Kendaraan patroli ditempatkan pada posisi yang strategis dan aman, sehingga dapat memonitor segala arah lalu lintas terhadap kemungkinan pelanggaran lalu lintas yang terjadi, misalnya pada

bahu jalan atau pada chevron dipersimpangan jalan.

3) Adakan evaluasi situasi arus lalu lintas
   Evaluasi situasi lalu lintas yang terjadi dan tentukan langkah tindak lanjutnya.

4) Menyeleksi pelanggaran
   Adakan seleksi terhadap pelanggaran baik ringan, sedang maupun berat. Upayakan menindak setiap pelanggar yang memiliki potensi kecelakaan dan kemacetan. Pada prinsipnya setiap penindakan tidak harus dengan tilang, melainkan secara edukatif persuasif ataupun petunjuk arahan bagi pelanggar bilamana dianggap efektif dan efisien.

c. Teknik Patroli Garis/Strip

Patroli lalu lintas yang dilakukan secara terus menerus pada satu jalur jalan dan kembali ke Kesatuannya tidak melalui jalur jalan yang sama:

1) Pengamatan situasi arus lalu intas
   Dalam pengamatan ini didasarkan atas volume/kepadatan lalu lintas/intensitas kendaraan pada jalur jalan yang diamati, kecepatan rata-rata dan pelanggaran lalu lintas yang ada.

2) Mengatur posisi kendaraan patroli pada saat berhenti, Kendaraan patroli ditempatkan pada posisi yang strategis dan aman, sehingga dapat memonitor segala arah lalu lintas terhadap kemungkinan pelanggaran lalu lintas yang terjadi, misalnya pada bahu jalan atau pada chevron dipersimpangan jalan.

3) Adakan evaluasi situasi arus lalu lintas

Evaluasi situasi lalu lintas yang terjadi dan tentukan langkah tindak lanjutnya.

4) Menyeleksi pelanggaran

Adakan seleksi terhadap pelanggaran baik ringan, sedang maupun berat. Upayakan menindak setiap pelanggar yang memiliki potensi kecelakaan dan kemacetan. Pada prinsipnya setiap penindakan tidak harus dengan tilang, melainkan secara edukatif persuasif ataupun petunjuk arahan bagi pelanggar bilamana dianggap efektif dan efisien.

d. Teknik Patroli Stasioner

Patroli yang dilaksanakan dengan cara berhenti disuatu tempat kurang lebih 10 s/d 15 menit dan bergeser atau berpindah-pindah dari suatu tempat ke tempat lainnya secara terpadu dan terkendali sesuai dengan rencana dan jadwal patroli dengan pelaksanaan sebagai berikut:

1) Pengamatan situasi arus lalu intas

Dalam pengamatan ini didasarkan atas volume/kepadatan lalu lintas/intensitas kendaraan pada jalur jalan yang diamati, kecepatan rata-rata dan pelanggaran lalu lintas yang ada.

2) Mengatur posisi kendaraan patroli pada saat berhenti, Kendaraan patroli ditempatkan pada posisi yang strategis dan aman, sehingga dapat memonitor segala arah lalu lintas terhadap kemungkinan pelanggaran lalu lintas yang terjadi, misalnya pada bahu jalan atau pada chevron dipersimpangan jalan.

3) Adakan evaluasi situasi arus lalu lintas

Evaluasi situasi arus lalu lintas yang terjadi dan tentukan langkah tindak lanjutnya.

4) Menyeleksi pelanggaran

Adakan seleksi terhadap pelanggaran baik ringan, sedang maupun berat. Upayakan menindak setiap pelanggar yang memiliki potensi kecelakaan dan kemacetan. Pada prinsipnya setiap penindakan tidak harus dengan tilang, melainkan secara edukatif persuasif ataupun petunjuk arahan bagi pelanggar bilamana dianggap efektif dan efisien.

5) Berpindah tempat

Kegiatan ini dilakukan dalam waktu 10 s/d 15 menit secara berlanjut sesuai rencana dan kebutuhan dihadapkan pada perkembangan arus lalu lintas (waktu tersebut tidak mutlak).

6) Pada jam rawan maka patroli dilaksanakan dengan menggerakkan seluruh kendaraan patroli dengan teknik patroli bergerak.

e. Teknik Patroli Bergerak Membuntuti

Teknik pelaksanaan patroli jika ditemukan suatu pelanggaran lalu lintas atau kendaraan yang dicurigai melakukan kejahatan maka petugas patroli bergerak membuntuti. Bila posisi siap maka langsung mengadakan penghentian dan penindakan terhadap pelanggar itu, mekanisme pelaksanaannya, antara lain:

1) Posisi penempatan kendaraan dibelakang kendaraan yang dibuntuti dengan jarak yang cukup;

2) Adakan pengamatan terhadap kendaraan yang ada di depan, disamping kiri/kanan (kendaraan yang diamati);

3) Menyeleksi dan memeriksa pelanggaran (ringan, sedang dan berat).

4) Bilamana ada pelanggaran ringan, hentikan dan berikan tindakan atau pembinaan;

5) Berpindah lajur, untuk membuntuti kendaraan pelanggar/ kendaraan yang dicurigai.

7. Pelaksanaan Teknik Patroli Lalu Lintas Di Jalan Raya

Pengendalian Terhadap Gangguan Kamseltibcarlantas dan Kamtibmas di Jalan Raya

a. Potensi kemacetan lalu lintas dan gangguan kamtibmas di jalan raya antara lain:

1) Tempat keramaian;

2) Perkantoran;

3) Sekolah/universitas;

4) Pasar/Ruko;

5) Obyek wisata;

6) Persimpangan jalan;

7) Perbaikan jalan; dan

8) Dan lain-lain yang berdampak menimbulkan kemacetan lalu lintas.

b. Melaksanakan pengamanan dan pengendalian terhadap lokasi atau jalur rawan gangguan kamseltibcar lantas dan kamtibmas di jalan raya:

1) Melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap Kamseltibcar Lantas;

2) Melakukan penyuluhan lalu lintas kepada para pemakai jalan yang berisi pesan-pesan

kamseltibcar lantas dan gangguan Kamtibmas dengan menggunakan *public address* antara lain :

(a) Penerangan melalui public addres dalam upaya menyampaikan pesan-pesan Kamseltibcar Lantas; dan

(b) Adakan pendekatan dengan potensi masyarakat yang terdapat di daerah tersebut untuk menumbuhkan peran sertanya dalam upaya pembinaan Kamseltibcar Lantas.

3) Melakukan pencegahan dan penindakan terhadap semua bentuk pelanggaran lalu lintas;

4) Melakukan tindakan pertama terhadap setiap kejadian / peristiwa yang timbul di jalan; dan

5) Memberikan perlindungan dan pelayanan kepada masyarakat / pengguna jalan yang membutuhkan bantuan Polisi.

c. Penanganan kemacetan lalu lintas dan gangguan kamtibmas di jalan raya:

1) Menempatkan kendaraan patroli pada tempat yang aman dan tidak mengganggu arus lalu lintas;

2) Mencari titik simpul kemacetan dan berupaya merekayasa arus lalu lintas agar kendaraan dapat bergerak;

3) Mengatur gerak kendaraan pada titik simpul; dan

4) Mencari jalan alternatif untuk mengalihkan arus lalu lintas.

d. Melaksanakan penanganan gangguan kamseltibcar lantas dan kamtibmas di jalan raya:

1) Koordinasi dengan intansi terkait apabila terdapat jalan rusak, kurangnya rambu rambu dan penerangan;

2) Meningkatkan pelaksanaan skala patroli guna terciptanya Kamseltibcarlantas.

8. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas di Jalan Raya

a. Mengidentifikasi jenis-jenis pelanggaran lalu lintas di jalan raya:

1) Pelanggaran Ringan;

2) Pelanggaran Sedang; dan

3) Pelanggaran Berat.

b. Teknik menghentikan pelanggar lalu lintas di jalan raya disaat kendaraan patroli sedang stasioner:

1) Menggunakan gerakan tangan ialah dengan cara mengulurkan salah satu lengan ke depan ke arah kendaraan yang akan diberhentikan dengan telapak tangan tegak lurus;

2) Menggunakan sempritan ialah dengan tiupan panjang satu kali, disertai gerakan lengan sambil menunjuk kendaraan yang akan diberhentikan kearah mana kendaraan tersebut menepi dan berhenti;

3) Menggunakan lampu senter terselubung merah pada waktu malam hari. Gerakan tangan dengan memegang lampu senter ataupun tiupan sempritan sama seperti butir a dan b di atas; dan

4) Menggunakan gabungan dua atau tiga cara tersebut di atas pada butir a, b dan c.

c. Teknik menghentikan pelanggar lalu lintas di jalan raya saat sedang melaksanakan patroli (bergerak):

1) Untuk menarik perhatian kendaraan yang akan diberhentikan, pertama-tama nyalakan rotator terutama pada waktu malam hari, kalau perlu bunyikan sirene;

2) Sejajarkan kendaraan yang akan diberhentikan dan pada waktu kendaraan tersebut dalam kedudukan berdampingan dengan kendaraan patroli, berikan isyarat menggunakan sempritan tiupan panjang satu kali dan gerakan tangan dengan menunjuk kendaraan tersebut supaya menepi dan berhenti di bahu jalan atau di tempat yang aman;

3) Dalam hal seperti ini apabila diperkirakan bahwa pengemudi kendaraan yang akan diberhentikan tersebut kurang mengerti isyarat ataupun maksud petugas, harus pula diberikan petunjuk atau perintah yang jelas, singkat dan tegas melalui pengeras suara (public addres) yang maksudnya agar kendaraan tersebut berhenti; dan

4) Kendaraan pelanggar lalu lintas yang dihentikan oleh petugas berada di depan kendaraan patroli lalu lintas.

d. Teknik pemeriksaan dan penindakan pelanggar lalu lintas:

1) Kendaraan pelanggar lalu lintas yang dihentikan oleh petugas berada di depan kendaraan patroli lalu lintas dengan memperhatikan arus lalu lintas yang ada dan memasang *traffic cone* di belakang

kendaraan patroli dengan jarak di sesuaikan kecepatan arus lalu lintas;

2) Menyalakan rotator, lampu hazard kemudian memerintahkan untuk pelanggar keluar dari kendaraan dengan menggunakan *public adress*, satu petugas mengatur lalu lintas, satu petugas mendatangi kendaraan pelanggar dan satu petugas tetap siaga dalam kendaraan patroli;

3) Petugas yang mendatangi pelanggar berada disamping pintu kanan pengemudi yang melakukan pelanggaran;

4) Memberi penghormatan, mengucapkan salam, meminta pengemudi untuk mematikan dan turun dari kendaraan, menjelaskan pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dan memeriksa surat-surat serta menindak dengan menggunakan E-Tilang, blanko Tilang, blangko Teguran atau peringatan dengan lisan yang pelaksanaannya dilakukan secara simpatik dan bertanggung jawab.

5) Prosedur penulisan tilang

   (a) mengisi formulir blangko tilang dengan lengkap dan jelas (karena akan dipergunakan bamin dalam penginputan data tilang dan penghitungan insentif tilang);

   (b) menginformasikan nomor pembayaran online kepada pelanggar dan menuliskannya pada sisi kanan atas blangko tilang;

   (c) memberitahukan kepada pelanggar dimana pelanggar bisa mengambil kembali barang bukti

yang disita apabila pelanggar telah membayar titipan denda tilang;

(d) menjelaskan kepada pelanggar kapan batas waktu pembayaran sebelum berkas tilang dan barang buktinya diteruskan ke pengadilan, sehingga pelanggar tidak dapat lagi mengambil barang bukti ke petugas;

(e) menginformasikan pentingnya input nomor HP pelanggar karena akan mendapat 3 notifikasi yaitu info nomor pembayaran dan besaran denda, info bahwa pembayaran berhasil, dan info besaran amar putusan hakim serta sisa denda yang bisa diambil di Bank BRI; dan

(f) apabila di pengadilan setempat ada tabel denda, agar diinformasikan kepada pelanggar.

6) Prosedur penyitaan surat-surat dan kendaraan tetap berpedoman kepada Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana dan Perma nomor 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara penyelesaian pelanggaran Lalu Lintas dengan menggunakan E-Tilang;

7) Khusus penindakan jalan Tol, pelaku pelanggaran digiring ke pintu gerbang, tempat istirahat atau tempat yang dianggap aman untuk dilakukan penindakan dengan memperhatikan aspek Kamseltibcar Lantas; dan

8) Setelah melakukan penindakan agar disampaikan ucapan terima kasih dan memberi penghormatan.

9. Pembuntutan dan Pengejaran Kendaraan Bermotor di Jalan Raya

a. Mengamati kendaraan bermotor

Unit patroli mengamati kendaraan yang menjadi sasaran pengintaian dengan mengambil jarak yang aman untuk diidentifikasi;

b. Pembuntutan kendaraan bermotor:

1) Unit patroli mengikuti kendaraan dari belakang yang menjadi sasaran pengintaian dengan mengambil jarak yang aman;

2) Mendahului sasaran dan mengambil posisi di depan sasaran untuk melakukan pengamatan dari depan dengan memperhatikan jarak dan kecepatan yang aman; dan

3) Memperlambat kendaraan patroli dan memberikan kesempatan kepada sasaran untuk mendahului dan pada saat sasaran berada di sebelah kanan, petugas patroli berupaya melakukan pengamatan sasaran dari sebelah kiri.

c. Memperlambat kendaraan bermotor yang diduga pelaku tindak pidana.

Unit patroli memberi isyarat lalu lintas dan/atau memberi petunjuk atau perintah yang jelas menggunakan pengeras suara (*public address)* kepada pelanggar/pelaku tindak pidana untuk memperlambat kendaraan.

d. Memberhentikan kendaraan bermotor yang diduga pelaku tindak pidana

Unit patroli memberi isyarat lalu lintas dan/atau memberi petunjuk atau perintah yang jelas

menggunakan pengeras suara (*public address)* kepada pelanggar/pelaku tindak pidana untuk menghentikan kendaraan di tempat yang dianggap aman. Menghentikan kendaraan bermotor di jalan dengan maksud untuk:

1) Memeriksa kendaraan bermotor yang dicurigai atau diperkirakan terlibat kejahatan;
2) Memeriksa pengemudi yang dicurigai atau diperkirakan telah melakukan kejahatan.

e. Pengejaran kendaraan bermotor yang diduga pelaku tindak pidana

1) Melakukan koordinasi dengan operator;
2) Operator memberi informasi kepada petugas patroli lainnya;
3) Melakukan pembuntutan;
4) Melakukan penyekatan;
5) Menghentikan kendaraan yang diduga pelaku tindak pidana; dan
6) Mengutamakan keamanan petugas dan pengguna jalan lainnya.

10. Pelaksanaan Pengawalan Insidentil di Jalan Raya

a. Melaksanakan Tehnik pengawalan langsung di jalan raya:

Pengawalan Langsung, yaitu pengawalan lalu-lintas yang dilaksanakan mulai dari saat start, selama perjalanan sampai akhir tujuan dan dilaksanakan oleh petugas atau unit pengawalan yang sama/tetap berdasarkan perintah dan/atau permintaan.

b. Melaksanakan tehnik pengawalan estafet di jalan raya

1) Pengawalan estafet yaitu pengawalan lalu lintas yang dilaksanakan secara berkesinambungan atau berlanjut dengan serah terima tugas pengawalan di tiap tiap perbatasan wilayah masing masing satuan unit;

2) Pada saat serah terima pengawalan kendaraan rombongan tidak berhenti dan lanjut mengikuti kendaraan pengawalan yang berikutnya/baru; dan

3) Dilaksanakan dengan koordinasi terlebih dahulu sebelum pelaksanaan pengawalan.

c. Melaksanakan koordinasi dengan wilayah yang akan di lalui/dilintasi:

1) Melaksanakan koordinasi dan pemberitahuan tentang dilaksanakan tugas pengawalan yang akan melalui wilayah yang akan di lalui/dilintasi; dan

2) Pada saat pelaksanaan pengawalan selalu berkoordinasi menggunakan alkom dengan satuan wilayah yang dilalui/dilintasi.

11. Persiapan Mendatangi Tempat Kejadian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya

a. Menyiapkan Petugas yang mendatangi TKP kecelakaan lalu lintas di jalan raya:

1) Setiap petugas Polri yang diberi tugas menangani TKP mempunyai kompetensi:

(a) Terampil melaksanakan TPTKP;

(b) Menguasai teknik Pertolongan Pertama Gawat Darurat (P2GD);

(c) Terampil mengamankan TKP; dan

(d) Terampil mengatur kelancaran arus lalu lintas.

2) Kompetensi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditingkatkan melalui pemberian pelatihan secara berkala;

3) Untuk meningkatkan kompetensi petugas Polri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, Polri mengadakan kerja sama dengan instansi yang membidangi kesehatan; dan

4) Petugas kepolisian yang menuju ke tempat kejadian perkara kecelakaan lalu lintas adalah petugas selaku penyidik atau penyidik pembantu kecelakaan lalu lintas, sehingga benar-benar mengerti dan terampil dalam mengerjakan pekerjaan yang harus dilakukan di tempat kejadian perkara kecelakaan lalu lintas.

b. Sarana dan Prasarana untuk mendatangi TKP kecelakaan lalu lintas di jalan raya disiapkan sesuai standar Polri

1) Sarana dan Prasarana untuk mendatangi TKP. Guna mendukung Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, petugas Polri dilengkapi dengan:

(a) peralatan kesatuan terdiri atas:

(1) Alat pengamanan TKP;

(2) Peralatan Pertolongan Pertama Gawat Darurat (P2GD);

(3) Peralatan pendukung; dan

(4) Alat komunikasi.

(b) peralatan perseorangan terdiri atas:

(1) jas hujan;

(2) rompi lalu lintas;
(3) sarung tangan;
(4) peluit;
(5) borgol;
(6) tongkat polisi;
(7) radio komunikasi;
(8) senjata api (bila ada); dan
(9) masker.

2) Peralatan pengaman TKP terdiri atas:
   (a) Kendaraan unit kecelakaan lalu lintas;
   (b) Lampu peringatan atau segitiga pengaman;
   (c) Kerucut lalu lintas;
   (d) Rambu lalu lintas berupa petunjuk arah, batas kecepatan, dan prioritas;
   (e) Senter kedip jika pengamanan dilakukan pada malam hari; dan
   (f) papan informasi adanya kejadian kecelakaan lalu lintas.

3) Peralatan Pertolongan Pertama Gawat Darurat (P2GD) terdiri atas:
   (a) kotak Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K), berisi antara lain:
      (1) pembalut cepat;
      (2) kasa steril;
      (3) pembalut biasa;
      (4) obat merah (yodium);
      (5) pembalut segi tiga;
      (6) plester;
      (7) kapas; dan
      (8) gunting;

(b) kotak peralatan Kecelakaan Lalu Lintas (Accident Kit), antara lain berisi:

(1) senter kedip lantas dan baterai;
(2) kapur tulis dan/atau cat semprot;
(3) tanda angka 1 sampai dengan 9;
(4) senter LED dan Baterai;
(5) pengukur jarak roll 50 (lima puluh) meter atau digital;
(6) gergaji besi;
(7) alat tulis penyidik Laka Lantas yaitu, spidol, pensil, pulpen penggaris, kertas, dan papan klip untuk membuat sketsa/gambar TKP;
(8) paku beton;
(9) garis polisi;
(10) gunting;
(11) pinset;
(12) tang kombinasi;
(13) tang buaya;
(14) pengukur tekanan ban;
(15) pisau pengiris *(cutter*);
(16) kaca pembesar;
(17) kampak serba guna;
(18) kamera foto digital;
(19) baterai kamera foto;
(20) sarung tangan kulit dan karet;
(21) label barang bukti;
(22) kantong plastik;
(23) rompi reflektor;
(24) kantong jenazah 2 (dua) buah;
(25) tiang besi *key point* / titik tabrak; dan
(26) kompas.

4) Peralatan pendukung penanganan Kecelakaan Lalu Lintas antara lain terdiri atas:
   (a) pemecah kaca;
   (b) alat pemotong sabuk pengaman;
   (c) alat pemotong kerangka kendaraan bermotor;
   (d) alat pengungkit/dongkrak kendaraan bermotor;
   (e) alat penarik kendaraan bermotor;
   (f) Alat Pemadam Api Ringan (APAR);
   (g) oksigen; dan
   (h) papan keras.

5) Alat komunikasi antara lain berupa radio komunikasi yang terpasang di kendaraan Patroli Lalu Lintas dan yang melekat pada petugas.

c. Prosedur mendatangi TKP kecelakaan lalu lintas

1) Mendatangi TKP kecelakaan lalu lintas

   Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam mendatangi tempat kejadian perkara kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut:

   (a) Tentukan route terpendek dengan memperhatikan situasi lalu lintas;

   (b) Bergerak dengan cepat tetapi tetap memperhatikan keselamatan;

   (c) Apabila situasi lalu lintas padat dan melewati persimpangan dapat mengunakan sirine dan rotator;

   (d) Upayakan seminimal mungkin melakukan pelanggaran lalu lintas; dan

(e) Perhatikan arus lalu lintas selama diperjalanan menuju tempat kejadian perkara, antisipasi bila ada kendaraan yang dicurigai melarikan diri.

2) Tiba Di TKP Kecelakaan Lalu Lintas

Pada saat tiba di tempat kejadiaan perkara kecelakaan lalu lintas terdapat beberapa hal yang perlu untuk diperhatikan, yaitu sebagai berikut:

(a) Parkir kendaraan di tempat yang aman dan dapat diketahui oleh pengguna jalan lainnya;

(b) Kendaraan dapat berfungsi untuk mengamankan tempat kejadian perkara kecelakaan lalu lintas dan dapat memberikan petunjuk kepada pengguna jalan lainnya untuk lebih berhati-hati;

(c) Posisi kendaraan searah dengan datangnya arus lalu lintas dan menghadap kedalam TKP. Dalam hal ini posisi ban serong ke dalam;

(d) Apabila jalan lurus kendaraan berada dekat dengan tempat kejadian perkara, sedangkan untuk tempat kejadian perkara yang dekat dengan tikungan kendaraan berada sebelum tikungan; dan

(e) Rotator kendaraan, lampu besar, lampu hazard dan mesin kendaraan tetap dinyalakan sampai selesai kegiatan penanganan tempat kejadian perkara kecelakaan lalu lintas tersebut.

12. Mengamankan Tempat Kejadian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya

a. Penjagaan/Pengamanan TKP Laka Lantas

Dalam melaksanakan penjagaan/pengamanan TKP Kecelakaan Lalu Lintas, petugas menentukan tata letak alat pengamanan TKP dengan prosedur sebagai berikut:

1) Menentuan jarak untuk menutup dan membatasi TKP kecelakaan lalu lintas. Untuk menentukan jarak dalam rangka menutup dan membatasi TKP kecelakaan lalu lintas harus terlebih dahulu menentukan jarak berhenti aman suatu kendaraan bermotor Jarak henti aman dicari dengan dasar atau patokan kecepatan maksimal yang diijinkan disuatu jalan;

2) Cara penempatan alat-alat pengamanan TKP kecelakaan lalu lintas:

   (a) Pada jalur satu arah:

      (1) Parkir kendaraan petugas menyudut/ serong dengan badan jalan (membentuk sudut kira-kira 30 derajat) didepan TKP kecelakaan lalu lintas, dengan jarak 10 meter dari TKP awal dengan bagian depan kendaraan. Lampu rotator,lampu hazard, lampu besar dan mesin kendaraan petugas dinyalakan;

      (2) Letakan kerucut No.1 disamping kanan bagian belakang kendaraan petugas diikuti kerucut No. 2 sampai No. 7 sepanjang jarak henti kendaraan dan segaris dengan sudut kanan depan kendaraan petugas, kemudian letakan kerucut No.8diletakkan diantara mobil petugas dengan TKP awal,

kemudian kerucut no 9 dan 10 berturut turut sampai dengan akhir TKP sejajar dengan kerucut no 1 dan sudut depan kanan kendaraan petugas;

(3) Lampu peringatan (lampu hazard fortable) diletakkan dikedua sisi jalan dengan jarak 25 s/d 50 meter dari kerucut no. 7 kemudian diantara kerucut nomor 7 dan lampu hazard fortable diletakkan rambu-rambu. Bila lampu hazard fortable tidak ada dapat diganti dengan segi tiga pengaman.

(b) Pada jalur 2 (dua) arah:

(1) Posisi kendaraan petugas dengan cara penempatan pada jalur satu arah;

(2) Penempatan kerucut pada prinsipnya sama dengan cara penempatan pada jalur satu arah, hanya pada jalur jalan yang ditutup ditempatkan 7 (tujuh) buah kerucut sepanjang jarak berhenti kendaraan;

(3) Kerucut nomor 11 dan 12 diletakkan setelah kerucut no 10 dengan posisi serong sebagai batas akhir TKP;

(4) Satu buah lampu hazard diletakkan dengan jarak 25 s/d 25 m dati kerucut nomor 7 dan satu buah lampu hazard fortable diletakkan 25 s/d 25 meter dari kerucut nomor 12 diseberang jalan; dan

(5) Diantara kerucut nomor 7 dengan lampu hazard dan kerucut nomor 12 dengan

lampu hazard diletakkan rambu-rambu lalu lintas fortable.

(c) Ketentuan penempatan alat-alat TKP laka lantas tersebut diatas hanya dapat dilaksanakan pada TKP kecelakaan lalu lintas di jalur lalu lintas yang sepi, ruas jalannya lebar dan kecepatan tinggi seperti jalan Tol dan Arteri.

b. Melindungi dan mengamankan Korban dan barang bukti kecelakaan lalu lintas di jalan raya:

1) Tujuan dilaksanakannya pertolongan terhadap korban kecelakaan lalu lintas adalah untuk membantu agar kondisi korban tersebut tidak menjadi lebih buruk;

2) Peralatan yang diperlukan dalam menolong korban kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut:
   (a) Pembalut cepat;
   (b) Kasa steril;
   (c) Pembalut biasa;
   (d) Obat merah (yodium);
   (e) Pembalut segi tiga;
   (f) Plester;
   (g) Kapas; dan
   (h) Gunting.

c. Mengumpulkan keterangan dan fakta sesuai dengan ketentuan

1) Kumpulkan barang bukti (identitas tersangka / korban, saksi, kendaraan dan lain-lain);

2) Keterangan dari saksi, korban dan tersangka; dan

3) Fakta lokasi, jalan, waktu dan cuaca.

13. Melaksanakan Pertolongan Pertama Gawat Darurat Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Raya

a. Menyiapkan Peralatan Pertolongan Pertama Gawat Darurat (P2GD) terdiri atas kotak Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K), berisi Kotak TKP kecelakaan lalu lintas:

1) pembalut cepat;
2) kasa steril;
3) pembalut biasa;
4) obat merah (yodium);
5) pembalut segi tiga;
6) plester;
7) kapas; dan
8) gunting.

b. Prosedur pertolongan terhadap korban:

1) Petugas dan atau bersama dengan petugas medis yang mendatangi TKP wajib segera memberikan pertolongan pertama agar kondisi korban tidak menjadi lebih buruk;

2) Pemberian pertolongan oleh petugas dilaksanakan dengan prosedur pertolongan pertama gawat darurat (P2GD) meliputi:

   (a) Korban patah tulang dijaga tetap pada posisi semula dan pada saat akan dibawa ke rumah sakit posisi korban diusahakan tetap seperti saat ditemukan di TKP;

   (b) Korban yang anggota badannya terhimpit kendaraan dan mengalami pendarahan wajib diupayakan penghentian pendarahan sebelum dilakukan pertolongan lebih lanjut;

(c) Korban sesegera mungkin dibawa ke rumah sakit dengan menggunakan kendaraan *ambulance* atau kendaraan petugas Polri;

(d) Dalam hal posisi korban mengganggu kelancaran arus lalu lintas korban dipindahkan ke tempat yang aman dengan memberikan tanda terlebih dahulu pada letak korban semula; dan

(e) Dalam hal kedua jenis kendaraan tersebut tidak tersedia, dapat digunakan kendaraan lain dengan terlebih dahulu mencatat identitas kendaraan dan pengemudi serta rumah sakit tempat korban akan dirawat;

c. Identifikasi korban dan kendaraan

1) Mengetahui dan mencatat identitas korban antara lain:
   (a) NIK:
   (b) Nama:
   (c) Tempat tanggal lahir:
   (d) Jenis kelamin:
   (e) Alamat:
   (f) Agama:
   (g) Pekerjaan:
   (h) Nomor SIM:

2) Mengetahui dan mencatat identitas kendaraan antara lain:
   (a) Nomor Kendaraan/Nopol:
   (b) Nama Pemilik kendaraan:
   (c) Alamat pemilik kendaraan:
   (d) Jenis kendaraan:
   (e) Nomor Rangka:

(f) Nomor Mesin:

d. Barang milik korban diidentifikasi dan diamankan sesuai dengan ketentuan

1) Mengamankan identitas; dan

2) Barang yang dimiliki oleh korban (dompet, jam tangan, perhiasan)

14. Melaksanakan Pengaturan Kelancaran Arus Lalu Lintas di Jalan Raya

a. Penempatan rambu-rambu peringatan dan petunjuk

1) Menempatkan rambu peringatan adanya kecelakaan lalu lintas; dan

2) Menempatkan rambu petunjuk untuk mengarahkan arus lalu lintas.

b. Informasi kecelakaan lalu lintas dijalan raya disampaikan kepada masyarakat melalui:

1) *Public adress*/pengeras suara;

2) Running text yang ada di jalan/VMS;

3) Media sosial; dan

4) Media elektronik.

c. Arus lalu lintas diatur untuk menjamin kamseltibcar lantas

1) Melakukan pengaturan arus lalu lintas di TKP; dan

2) Melakukan rekayasa lalu lintas bila perlu.

15. Menginformasikan dan Menyerahkan Permasalahan Kecelakaan Lalu Lintas

a. Menyiapkan data dan bukti permasalahan kecelakaan lalu lintas yang akan diinformasikan:

1) Data-data korban, tersangka, saksi yang terlibat kecelakaan lalu lintas; dan

2) Barang bukti yang terlibat kecelakaan lalu lintas.

b. Menyiapkan administrasi penyerahan permasalahan kecelakaan lalu lintas:

1) Berita Acara penyerahan barang bukti dan tersangka;

2) Foto Dokumentasi; dan

3) Pencatatan dalam buku mutasi.

16. Penanganan Tindak Pidana Kejahatan / Gangguan Kamtibmas di Jalan Raya

a. Menyiapkan Sarana Prasarana untuk melakukan pertolongan pertama terhadap korban / tersangka sesuai dengan standar yang ditetapkan Polri

1) Kotak P3K;
2) Kotak peralatan kecelakaan lalu lintas (Accident Kit);
3) Alat komunikasi;
4) Ambulance; dan
5) Derek

b. Prosedur pertolongan pertama terhadap korban / tersangka kejahatan dijalan raya.

1) Periksa kondisi korban / tersangka dan lingkungan;
2) Menghubungi tenaga Medis;
3) Evakuasi ke RS terdekat.

c. Mengamankan dan mengidentifikasi korban / tersangka sesuai dengan ketentuan.

1) Nama;

2) Umur;

3) Alamat.

Ciri-Ciri:

a) Tinggi badan;
b) Warna kulit;
c) Bentuk Rambut;
d) Ciri Khusus;
e) Jenis Kelamin;
f) Pakaian.

d. Mengamankan dan mengidentifikasi barang milik korban / tersangka

1) Mengamankan barang milik korban / tersangka agar tetap terjamin kuantitas dan/ kualitasnya;

2) Mencatat barang milik korban / tersangka;

3) Melakukan pemotretan terhadap barang sebagai bahan dokumentasi; dan

4) Menempatkan barang bukti ditempat yang aman.

17. Mengamankan Tempat Kejadian Perkara Tindak Pidana Kejahatan / Gangguan Kamtibmas di Jalan Raya

a. Menjaga TKP tindak pidana kejahatan/gangguan kamtibmas di jalan raya

1) Menutup dan mengamankan TKP (mempertahankan status quo) agar TKP tetap utuh / tidak rusak;

2) Membuat batas/tanda garis Polisi (Police Line) di TKP dengan tali khusus atau alat lain dimulai dari jalur yang diperkirakan merupakan arah masuknya pelaku, melingkar ke sekitar letak korban atau tempat yang dapat diperkirakan akan didapatkan barang-barang bukti, kemudian yang diperkirakan merupakan arah keluarnya pelaku meninggalkan TKP dan memberikan tanda arah keluar masuknya pelaku;

3) Melakukan pengaturan arus lalu lintas, pasang rambu petunjuk atau peringatan;

4) Memerintahkan orang yang berada di TKP pada waktu terjadinya tindak pidana untuk tidak (dilarang) meninggalkan TKP dan mengumpulkannya diluar batas yang telah dibuat.

5) Melarang orang yang dicurigai sebagi pelaku kejahatan untuk meninggalkan TKP;

6) Mengamankan pelaku yang masih berada di sekitar TKP;

7) Meminta bantuan masyarakat setempat dalam melakukan pengamanan TKP dan membubarkan massa yang berkerumun;

8) Mengamankan Barang Bukti dan jangan sekali-kali menambah/mengurangi barang bukti yang ada di TKP; dan

9) Mencari dan mengumpulkan barang bukti, saksi dan keterangan lain tentang peristiwa yang terjadi.

b. Mengamankan barang bukti tindak pidana Kejahatan/gangguan kamtibmas di jalan raya

1) Kumpulkan seluruh barang bukti;

2) Identifikasi barang bukti;

3) Amankan barang bukti;

4) Serahkan kepada satuan Reskrim Setempat;

5) Membuat Berita Acara Serah Terima.

c. Mengumpulkan Keterangan dan Fakta di TKP

1) menjaga status quo;

2) Mencari Bukti Permulaan;

3) Mencatat identitas saksi, korban dan tersangka;

4) Keterangan saksi, korban dan tersangka;

5) Mengumpulkan dan mengamankan barang bukti setelah diberi tanda.

6) Melakukan Pemotretan sebagai Dokumentasi.

d. Melaksanakan Koordinasi dengan instansi terkait antara lain :

1) Koordinasi dengan pihak Unit laka lantas, Reskrim dan Departemen Sosial;

2) Koordinasi dengan pihak pengelola jalan tol;

3) Koordinasi dengan pihak rumah sakit/puskesmas terdekat;

4) Koordinasi dengan POM TNI.

18. Melaksanakan Penangkapan terhadap Pelaku Tindak Pidana Kejahatan di Jalan Raya

a. Taktik dan teknik penangkapan pelaku tindak pidana kejahatan di jalan raya dengan menggunakan kendaraan Patroli adalah sebagai berikut:

1) Menghentikan kendaraan di jalan

(a) Menghentikan kendaraan bermotor di jalan dengan maksud untuk:

(1) Memeriksa pengemudi yang dicurigai atau diperkirakan telah melakukan kejahatan;

(2) Memeriksa kendaraan bermotor yang dicurigai atau diperkirakan tersangkut kejahatan.

(b) Teknik menghentikan kendaraan bermotor yang dicurigai atau diperkirakan tersangkut kejahatan pada saat anggota sedang melaksanakan patroli (bergerak).

(1) Kendaraan bermotor yang akan dihentikan berada didepan kendaraan patroli lalu lintas:

(a) Untuk menarik perhatian kendaraan yang akan dihentikan, pertama-tama nyalakan rotator;

(b) Hidupkan sirine untuk meminta perhatian;

(c) Gunakan pengeras suara (public address) untuk memberikan instruksi agar kendaraan menepi;

(d) Berikan isyarat dengan gerakan tangan dijulurkan keluar dan diayunkan keatas kebawah beberapa kali agar kendaraan yang akan dihentikan tidak mendahului kendaraan patroli dan kecepatan kendaraan tersebut bergerak lambat;

(e) Kendaraan patroli diperlambat, dan menepi kemudian berhenti di sebelah kiri jalan. Kendaraan yang akan diberhentikan akan mengikuti dan berhenti didepan kendaraan patroli;

(f) Dalam hal patroli dilaksanakan oleh 3 (tiga) anggota, 1 (satu) anggota patroli lalu lintas mendekati kendaraan yang diberhentikan dengan sikap waspada, 1(satu) anggota patroli melaksanakan pengaturan lalulintas sedangkan 1 (satu) anggota patroli lalu lintas lainnya mengawasi dari dalam kendaraan patroli.

(2) Membuntuti kendaraan bermotor dalam keadaan berjalan:

(a) Unit patroli mengamati arus lalu lintas dan mengikuti dari belakang terhadap kendaraan bermotor yang menjadi sasaran petugas patroli lalu lintas;

(b) Mengamati sasaran dari belakang untuk diidentifikasi;

(c) Mendahului sasaran dan mengambil posisi sejajar disebelah kanan untuk melakukan identifikasi dari samping kanan;

(d) Mendahului dan mengambil posisi di depan sasaran untuk melakukan identifikasi dari depan dengan

memperhatikan jarak dan kecepatan yang aman;

(e) Memperlambat kendaraan patroli dan memberikan kesempatan kepada sasaran untuk mendahului dan pada saat berada di sebelah kanan petugas patroli berupaya melakukan identifikasi dari sebelah kiri;

(f) Apabila hasil pengamatan memerlukan pemeriksaan yang lebih jelas terhadap kendaraan yang di curigai maka dapat dihentikan oleh petugas patroli lalu lintas.

2) Teknik Pengejaran

(a) Pengejaran dengan Tehnik Estafet.

(1) Pengejaran berdasarkan Beat Patroli.
Pelaku kriminal yang melarikan diri dengan menggunakan kendaraan bermotor roda 2 (dua) atau roda 4 (empat) tidak harus dilakukan pengejaran dan pembututan terus menerus namun dapat dilakukan pengejaran melalui kordinasi dengan beat.

(2) Pengejaran dengan penutupan akses jalan
Pengejaran pelaku kriminal yang melarikan dengan menggunakan kendaraan bermotor dapat dilakukan penutupan akses jalan.

(3) Teknik Paku Jalan
Pengejaran dengan Penggiringan, pengejaran pelaku kriminal yang melarikan diri dengan menggunakan kendaraan

bermotor dapat dilakukan penggiringan kedalam suatu akses jalan tertentu dengan menghentikan seluruh aktivitas lalu lintasnya untuk menjebak pelaku kedaerah paku jalan yang telah disiapkan petugas.

(b) Tehnik Pengejaran dan Penangkapan (Jarkap)

(1) Cutik Ekor Kiri

Kendaraan tersangka berada didepan kendaraan petugas, untuk selanjutnya petugas melakukan pengejaran terhadap kendaraan tersangka. Kendaraan petugas berada disebelah kiri body belakang kendaraan tersangka kemudian menempelkan sedikit bagian depan kanan kendaraan petugas pada sisi belakang kiri kendaraan tersangka dan melakukan pendorongan dengan kecepatan maksimal yang diikuti pengarahan kemudi secara penuh kekanan.

(c) Cutik Ekor Kanan

Kendaraan tersangka berada didepan kendaraan petugas, untuk selanjutnya petugas melakukan pengejaran terhadap kendaraan tersangka. kendaraan petugas berada disebelah kanan body belakang kendaraan tersangka kemudian menempelkan sedikit bagian depan kiri kendaraan petugas pada sisi belakang kanan kendaraan tersangka dan melakukan pendorongan dengan kecepatan maksimal yang diikuti pengarahan kemudi secara penuh kekiri.

(d) Giring Depan Kiri

Kendaraan petugas melakukan pengejaran kemudian memposisikan disamping kanan kendaraan tersangka yang berada disamping kiri kendaraan petugas seperti disejajarkan tetapi kendaraan petugas agak sedikit lebih maju dimana kondisi ini berfungsi sebagai pengendali penuh kendaraan tersangka. Kendaraan petugas mengarahkan kendaraan tersangka kesisi kiri bahu jalan dengan cara petugas memutar kemudi kendaraannya secara penuh kearah kiri.

(e) Giring Depan Kanan

Kendaraan petugas melakukan pengejaran kemudian memposisikan disamping kiri kendaraan tersangka yang berada disamping kanan kendaraan petugas seperti disejajarkan tetapi kendaraan petugas agak sedikit lebih maju dimana kondisi ini berfungsi sebagai pengendali penuh kendaraan tersangka. Kendaraan petugas mengarahkan kendaraan tersangka kesisi kanan jalan dengan cara petugas memutar kemudi kendaraannya secara penuh kearah kanan.

(f) Pendadakan dan Jepit Kendaraan Pelaku.

(1) Kode A.

Formasi tiga kendaraan bersaf. Kendaraan tersangka didampingi oleh dua kendaraan petugas dari sisi kiri maupun sisi kanan. Selanjutnya petugas membentuk formasi penjepitnya huruf V terbalik dengan sedikit

mendahului dari sisi kiri dan kanan kendaraan tersangka. Kedua kendaraan petugas melakukan putaran arah kemudi yang saling berlawanan, dimana petugas yang saling berada pada posisi sebelah kiri kendaraan tersangka mengarahkan kemudi kekanan secara penuh dan sebaliknya petugas yang berada disisi sebelah kanan kendaraan tersangka mengarahkan steer kemudi kekiri secara penuh disertai dengan melakukan persamaan tingkat kecepatan terhadap kendaraan tersangka hingga akhirnya dapat berhenti total.

(2) Kode B.

Formasi empat kendaraan paralel. Kendaraan tersangka berada diurutan pertama dan selanjutnya didahului oleh kendaraan petugas yang berada diurutan ketiga dan mengambil posisi tepat sejajar tegak lurus didepan kendaraan tersangka. Selanjutnya kendaraan petugas yang berada pada urutan empat maju mendahului kendaraan kedua dan mengambil posisi tepat berdampingan dengan kendaraan tersangka yang mengambil posisi disebelah kanan/kiri kendaraan tersangka (tergantung barrier/vangrel dimana bahu jalan berada). Selanjutnya kendaraan petugas yang berada tepat didepan kendaraan tersangka melakukan pengereman mendadak / *blockeerd* yang diikuti dua kendaraan

petugas lainnya. Kendaraan petugas yang berada disamping kendaraan tersangka harus meniadakan ruang bagi tersangka untuk lari dengan membuka pintunya

3) Pengamanan pelaku tindak pidana kejahatan

(a) Apabila tersangka tidak melakukan perlawanan fisik

(1) Memposisikan kendaraan petugas dan tersangka pada tempat yang aman sehingga tidak menimbulkan kemacetan dan gangguan lalu lintas;

(2) Pemeriksaan identitas tersangka dan surat-surat kendaraan;

(3) Melakukan penggeledahan tersangka dan kendaraan;

(4) Mengamankan tersangka ke dalam kendaraan dinas patroli.

(b) Apabila tersangka melakukan perlawanan secara fisik /berisiko tinggi.

(1) Mengikuti tersangka sampai bantuan tiba dan kendaraan petugas harus tetap cukup dekat dengan kendaraan tersangka sehingga dia tidak ada cukup ruang untuk melarikan diri atau mengelak;

(2) Menghentikan kendaraan tersangka dengan cara paksa memepet/mendorong kendaraan tersangka ke tepi jalan, mendahului secara aman menahan laju kendaraan tersangka (blokir kecepatan

mengemudi). Bagian depan kendaraan petugas tidak boleh melewati bagian belakang sebelah kanan kendaraan tersangka, Sirine dan rotator harus dihidupkan untuk memberikan rasa panik tersangka dan diharapkan dapat memberhentikan kendaraannya dengan segera. Petugas harus menghentikan kendaraan tersangka pada area yang terang dan aman.

(3) Setelah kendaraan tersangka berhenti, tersangka diperintahkan untuk meletakkan kedua tangannya ke luar dari jendela dengan jari-jari terbuka, pintu kendaraan dibuka dari luar, setelah itu tersangka keluar dari kendaraannya dengan membelakangi petugas, berdiri dengan kaki menyilang dan jari-jari tangan saling menjalin dibelakang kepalanya atau jika dianggap sangat berbahaya tersangka diperintahkan untuk menelungkup rata ditanah, kaki di buka lebar dan tangan direntangkan dengan telapak tangan menghadap ke atas:

i) Jika orang didalam kendaraan tersangka lebih dari satu, maka orang yang berada dibagian kiri belakang tempat duduk harus keluar lebih dahulu, orang yang berada dikanan belakang terus mengikutinya. Dia harus menutup pintu dengan kakinya

sehingga hal tersebut tidak dapat digunakan sebagai pelindung untuk orang yang duduk di depan.

ii) Pada beberapa kasus, karena tersangka sangat membahayakan, maka tidak satupun petugas meninggalkan posisinya berlindung dibelakang pintu depan kendaraannya, karena pintu depan kendaraan patroli dapat digunakan sebagai perisai dan tidak menempatkan ditengah jalan yang dapat berbahaya tertabrak lalu lintas dari belakang. Juga pada malam hari, lampu sorot dapat digunakan untuk menyinari kendaraan tersangka dari posisi tersebut.

iii) Ketika seluruh tersangka telah keluar dari kendaraannya dan diperintahkan mengambil tempat yang telah ditentukan untuk diperiksa, petugas yang berada disebelah kanan kendaraan harus pindah ke sebelah kiri untuk membantu pemeriksaan. Pemeriksaan dapat dilaksanakan seperti yang dijelaskan dibawah ini:

(a) Pemeriksaan dengan menghadap dinding.

Tersangka pada metode ini harus diperintahkan menyandar menghadap dinding, pagar dan lain–lain yang berada disisi

kendaraannya dengan kedua tangannya, kaki dibuka selebar mungkin. Kemudian pemeriksaan dapat dilaksanakan oleh seorang petugas, sementara yang lainnya berjaga. Pemeriksaan oleh petugas harus menempatkan kaki kanannya disisi sebelah dalam kaki kanan tersangka ketika pemeriksaan dari sebelah kanan dan kaki kirinya berada disebelah dalam kaki kiri tersangka ketika pemeriksaan dari sebelah kiri. Jika ada lebih dari seorang tersangka/pelaku, petugas dapat menghindarkan posisinya diantara para tersangka yang membahayakan dengan pemeriksaan satu sisi dari seorang tersangka ke sisi berikutnya sampai ke sisi akhir dari tersangka dalam satu baris. Setelah diperiksa badannya, ambil borgol lalu tangan kanan masukkan ke borgol berikut tangan kirinya. kemudian diperintahkan ketempat yang ditentukan. Kelemahan yang utama dari pemeriksaan menghadap ke dinding adalah bahwa petugas mudah diserang oleh tersangka yang tangkas, yaitu orang yang ramping dan mudah bergerak dapat berbalik dan menendang serta

memukul petugas dengan kekuatan yang sudah diperhitungkan. Penjahat akan mempraktikkan kepandaiannya untuk menyerang petugas dari posisi pemeriksaan dengan menghadap ke dinding. Jika posisi ini digunakan, tersangka harus diperintahkan untuk menempatkan kakinya jauh dari dinding kurang lebih 90 % dari tingginya sehingga hampir seluruh beratnya bertumpu pada tangannya.

(b) *Pemeriksaan dengan jongkok.*

Petugas agar memerintahkan tersangka jongkok dengan kedua lututnya serta kaki disilangkan, kemudian kedua tangan dengan jari terjalin diletakkan pada tengkuk untuk selanjutnya tekankan lutut petugas pada tersangka. Setelah itu mulailah menggeledah pinggang, punggung, leher, kedua tangan, kedua kaki tersangka untuk kemudian ambil borgol dengan memegang tangan kanan tersangka masukan borgol dan pegang tangan kiri lalu masukan ke borgol. Setelah diborgol supaya diperintahkan berdiri agar dapat dipindahkan atau disuruh berjalan

ketempat yang ditentukan dan petugas lain mengawasi.

(c) *Pemeriksaan dengan menelungkup-kan tersangka di tanah.*

Urut-urutannya adalah perintahkan tersangka telungkup ke tanah, kaki dibuka lebar dengan jari-jari membuka dan telapak tangan menghadap ke atas. Injak pergelangan kaki kiri tersangka dengan kaki kiri petugas dan lutut kanan petugas benturkan pada punggung tersangka. Mulailah menggeledah pinggang tersangka, punggung, leher, kedua tangan turun ke kaki kanan dan kiri serta sekitar kemaluan. Setelah itu rubah posisi untuk menggeledah tangan kanan dan kaki kanan. Setelah di geledah secara teliti, ambil borgol, masukkan ke tangan tersangka kemudian tangan kiri. Setelah diborgol, perintahkan berguling hingga posisi telentang dan dudukkan tersangka dan perintahkan berdiri dan kemudian suruh berjalan ke tempat yang ditentukan. Sementara pemeriksaan badan tersebut, petugas lain mengawasi.

(d) *Pemeriksaan tersangka wanita*. Apabila seorang petugas laki–laki menemukan tersangka wanita, dia dibatasi oleh ketentuan dalam pengeledehan terhadap tersangka tersebut. Dalam mayoritas kasus, petugas akan sedikit kesulitan, petugas harus waspada, sebab wanita dapat lebih berbahaya daripada laki–laki, petugas laki–laki cenderung toleran dengan tersangka wanita karena penampilan yang cantik, simpatik atau menarik. Ada juga kemungkinan bahwa wanita melakukan ancaman penuduhan bahwa dirinya diperkosa atau perilaku menyerang lainnya, termasuk pelecehan seksual. Sekali petugas memutuskan tindakan pada suatu kejadian dia harus meminimalisir konflik dan perdebatan dengan tersangka. Petugas laki-laki harus menghindari penggeledahan yang dilakukan sendiri, diupayakan penggeledahan terhadap tersangka wanita dilakukan oleh petugas wanita atau polwan, namun apabila saat itu tidak ada petugas wanita, maka kita dapat meminta bantuan warga masyarakat yang berjenis kelamin

wanita yang telah dewasa untuk menyaksikan proses penggeledahan yang dilakukan petugas tersebut.

b. Mengamankan pelaku tindak pidana kejahatan

Pengamanan tersangka dari amuk massa bila mana tersangka sudah ditangkap, selanjutnya tersangka agar segera dilindungi untuk mencegah masyarakat yang main hakim sendiri dengan cara dimasukkan ke dalam kendaraan petugas dan langsung dibawa ke kantor polisi terdekat.

c. Pelaku tindak pidana kejahatan diserahkan

Pelaku tindak pidana kejahatan diserahkan kepada kesatuan kewilayahan yang berwenang dilengkapi dengan berita acara serah terima pelaku dan barang bukti lainnya yang terkait dengan kasus tindak pidana yang dilakukan oleh pelaku serta ditanda tangani oleh para saksi - saksi.

19. Menginformasikan dan Menyerahkan Permasalahan Tindak Pidana Kejahatan di Jalan Raya

a. Data dan bukti permasalahan tindak pidana kejahatan di jalan raya yang akan diinformasikan disiapkan dan cek kembali seluruh barang bukti; dan

b. Administrasi penyerahan permasalahan tindak pidana kejahatan di jalan raya disiapkan.

1) Berita acara serah terima; dan

2) Foto Dokumentasi.

20. Pengakhiran Pelaksanaan Tugas Patroli Lalu Lintas di Jalan Raya

a. *Melaksanakan Apel / Konsolidasi Patroli Lalu Lintas di Jalan Raya, antara lain:*

1) Memeriksa kekuatan personel

   Merupakan suatu pelaksanaan kegiatan untuk mengetahui jumlah personel selesai melaksanakan Patroli.

2) Memeriksa kelengkapan personel dan kelengkapan kendaraan.

   Merupakan kegiatan pemeriksaan kelengkapan perorangan dan kondisi serta kelengkapan kendaraan.

3) Evaluasi

   Merupakan suatu kegiatan untuk mengetahui hambatan dan kendala selama pelaksanaan tugas patroli jalan raya.

b. *Membuat Laporan Hasil Kegiatan Patroli Lalu Lintas di Jalan Raya.*

1) Tata cara pembuatan laporan yang meliputi membuat laporan hasil kegiatan patroli lalu lintas di jalan raya dan gangguan kamseltibcarlantas;

   (a) Membuat laporan sesuai dengan ketentuan yang diawali cover dan isi kegiatan meliputi:

      (1) Kop
      (2) Logo Tribrata atau Lalu Lintas;
      (3) Judul Kegiatan;
      (4) Tempat taggal bulan dan Tahun.

   (b) Laporan Hasil Pelaksanaan tugas terdiri dari;

      (1) Kop surat;

(2) Judul Laporan Patroli;
(3) Pendahuluan
(4) Dasar;
(5) Maksud dan tujuan;
(6) Ruang Lingkup;
(7) Tata urut yang dimulai dari Pendahuluan, Pelaksanaan dan Penutup.

(c) Pelaksanaan patroli meliputi;
(1) Kuat personel;
(2) Surat perintah tugas;
(3) Kendaraan yang digunakan;
(4) Perlengkapan perorangan dan perlengkapan kendaraan (roda 2 dan roda 4);
(5) Formulir dan buku patroli;
(6) Laporan jumlah penindakan pelanggaran;
(7) Laporan jumlah kecelakaan;
(8) Laporan guantibmas;
(9) Bentuk, jenis, lokasi dan tehnik patroli yang dilaksanakan.

(d) Penutup meliputi:
(1) Kesimpulan;
(2) Saran.

(e) Ditanda tangani oleh Petugas Patroli dan diketahui oleh Kasat / Ka Unit Patroli.

2) Mendata laporan hasil kegiatan patroli dan gangguan kamtibmas serta diserahkan kepada petugas administrasi.

Petugas Patroli Jalan Raya harus mencatat hal-hal yang menonjol atau mencurigakan dan apabila

ragu-ragu, untuk mendapatkan kejelasan segera meminta informasi kepada petugas lalu lintas atau kesatuan yang berwenang, seperti:

(a) Kondisi jalan, jembatan, rambu yang perlu segera mendapatkan perhatian untuk perbaikan termasuk juga pasar tumpah, pedagang kaki lima yang turun ke jalan;

(b) Kepadatan arus lalu lintas yang ditemui;

(c) Terdapat orang atau kendaraan bermotor yang dicurigai;

(d) Situasi yang diperkirakan dapat menimbulkan Ancaman Faktual;

(e) Apabila menemukan peristiwa yang besar dan tidak mungkin ditangani (unjuk rasa, kerusuhan) segera meminta bantuan dan menjaga keamanan diri sambil mengawasi berdasarkan situasi dan kondisi yang ada.

(f) Melaporkan kegiatan:

(1) Penindakan pelanggaran lalu lintas;

(2) Tindakan pertama ditempat kejadian perkara:

(3) Kecelakaan lalu lintas;

(4) Kriminalitas di jalan;

(5) Bencana alam;

(6) Gangguan ketertiban umum lainnya;

(7) Mengatasi kemacetan lalu lintas;

(8) Memberikan perlindungan dan pelayanan kepada masyarakat yang membutuhkan.

3) Manfaat laporan hasil pelaksanaan tugas patroli adalah;

(a) Sebagai bahan evaluasi pimpinan satuan kerja;

(b) Sebagai bahan pertanggung jawaban petugas;

(c) Sebagai bahan pelaporan ketingkat pimpinan Ditlantas Polda dan Korlantas Mabes Pori;

(d) Sebagai bahan laporan pertanggung jawaban kepada Irwasda/Irwasum Polri.

(e) Sebagai bahan acuan perencanaan untuk mendapatkan dukungan anggaran pelaksanaan tugas oleh instansi Pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan lainnya.

c. *Saran dan masukan diberikan kepada pimpinan sebagai bahan evaluasi*.

Membuat laporan hasil kegiatan Patroli Lalu Lintas dengan menggunakan prosedur dan format yang ditetapkan. Selanjutnya mengkonsultasikan laporan kepada atasan atau pihak yang berwenang dengan persetujuan.

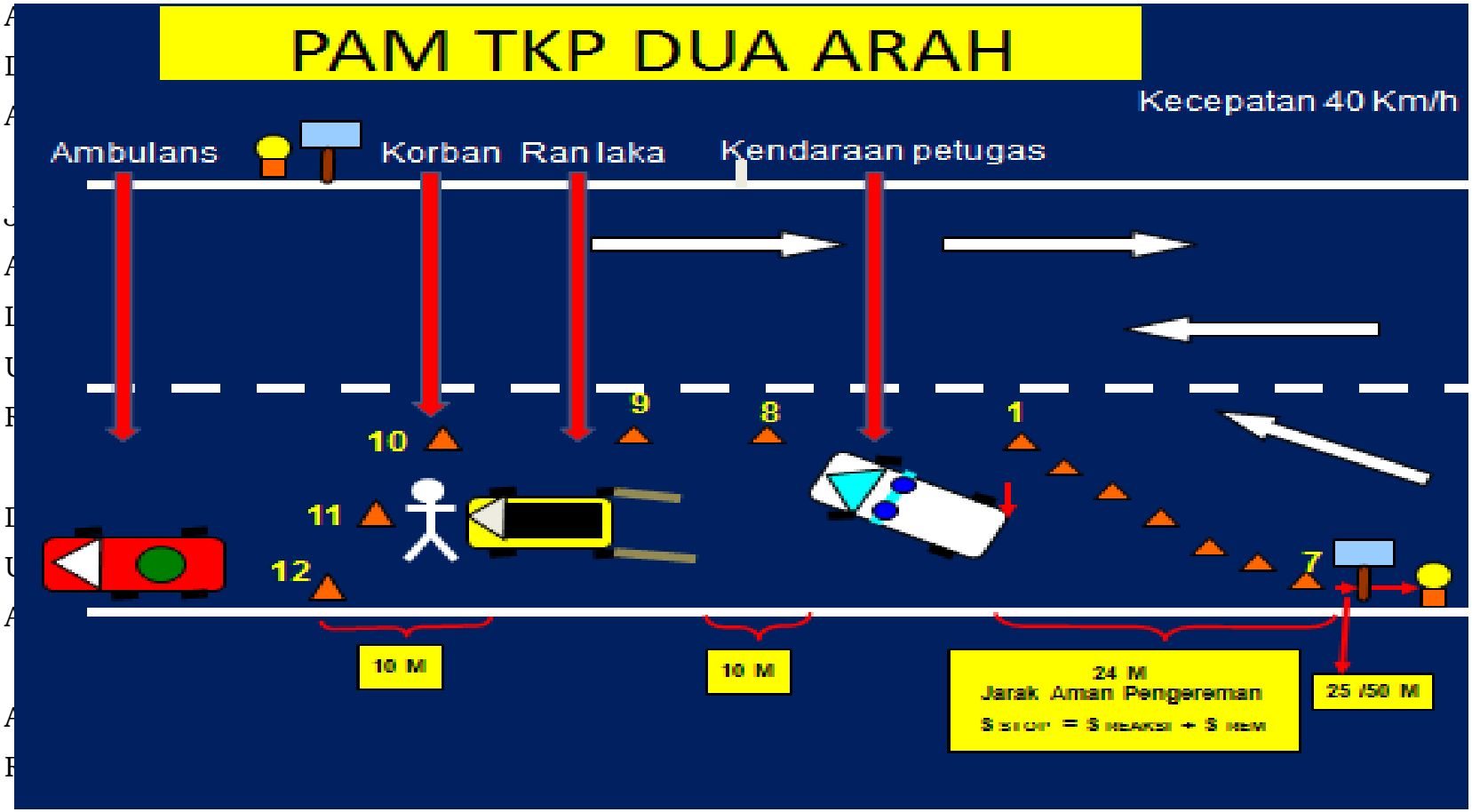
d. *Mengarsipkan laporan hasil kegiatan patroli lalu lintas di jalan raya*.

Dokumen Laporan lengkap beserta dokumen pendukung hasil patroli lalu lintas lainnya dapat dikumpulkan dan disimpan pada ruang arsip oleh petugas sebagai arsip dokumen Patroli Lalu Lintas.

PENEMPATAN ALAT-ALAT PENGAMANAN TKP KECELAKAAN LALU LINTAS

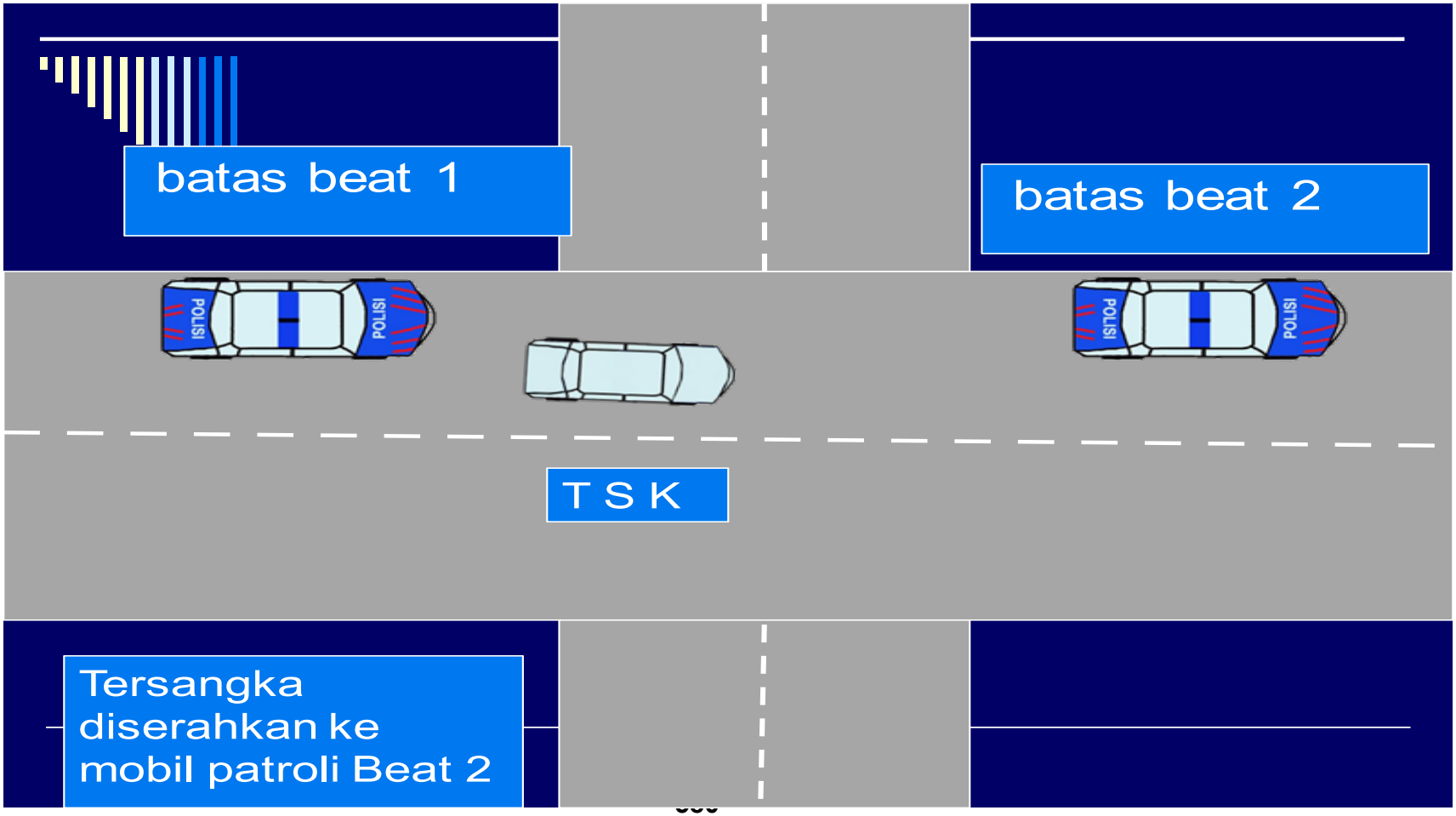
1. PADA JALUR SATU ARAH

P

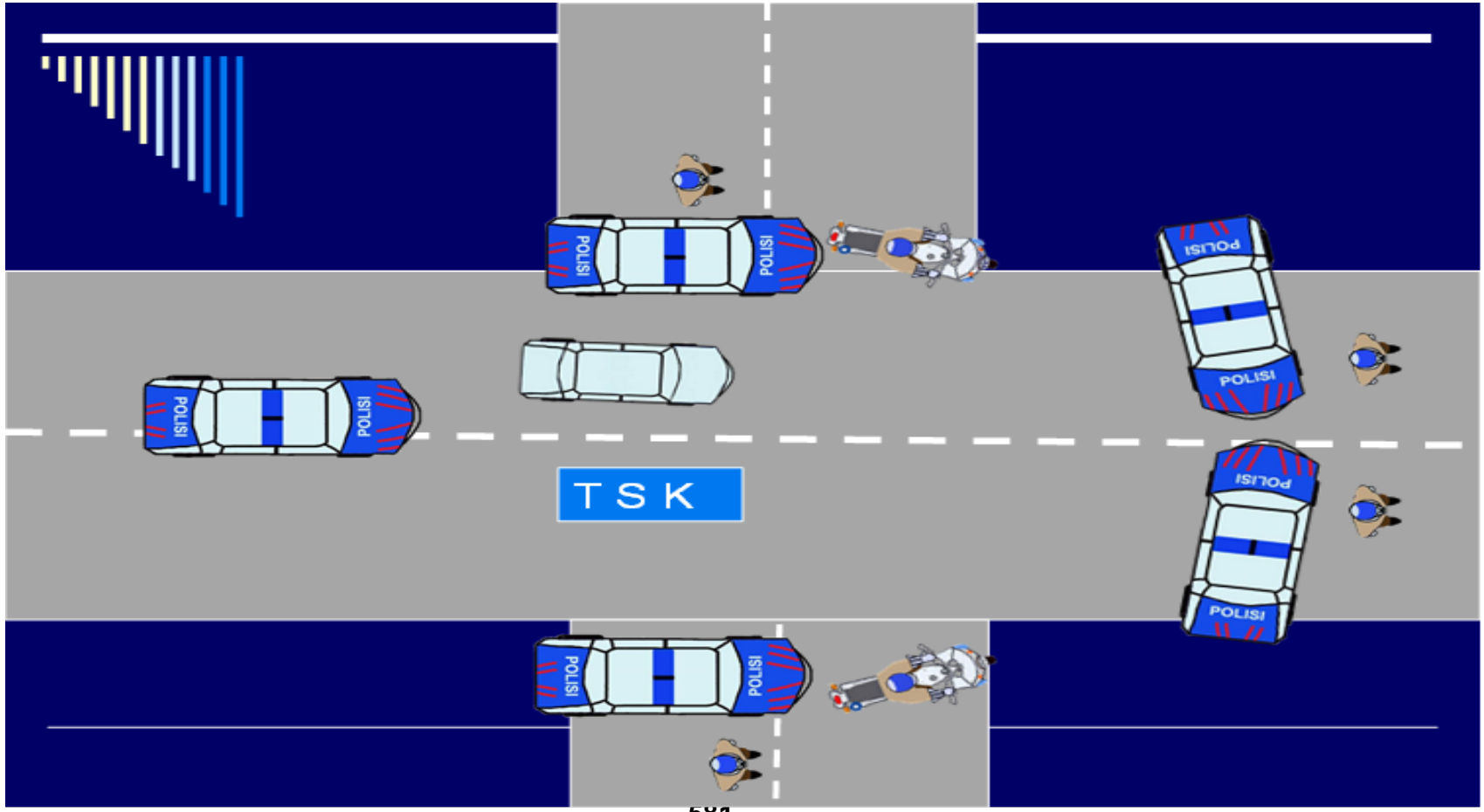

PAM TKP DUA ARAH
Kecepatan 40 Km/h
Ambulans
Korban Ran laka
Kendaraan petugas
1
7
8
9
10
11
12
10 M
10 M
24 M
Jarak Aman Pengereman
25 /50 M

AH

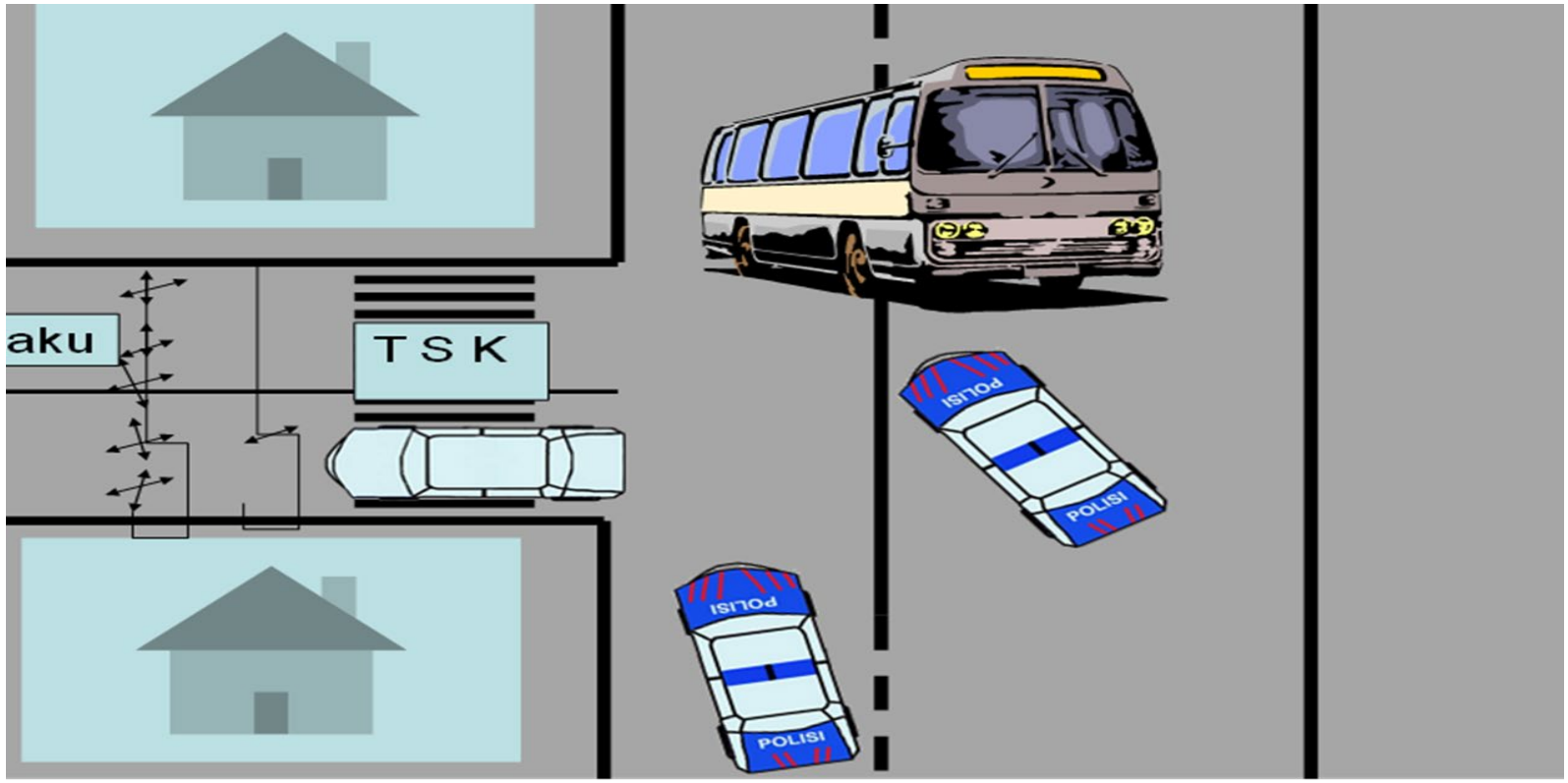
PENGEJARAN DENGAN TEHNIK ESTAFET



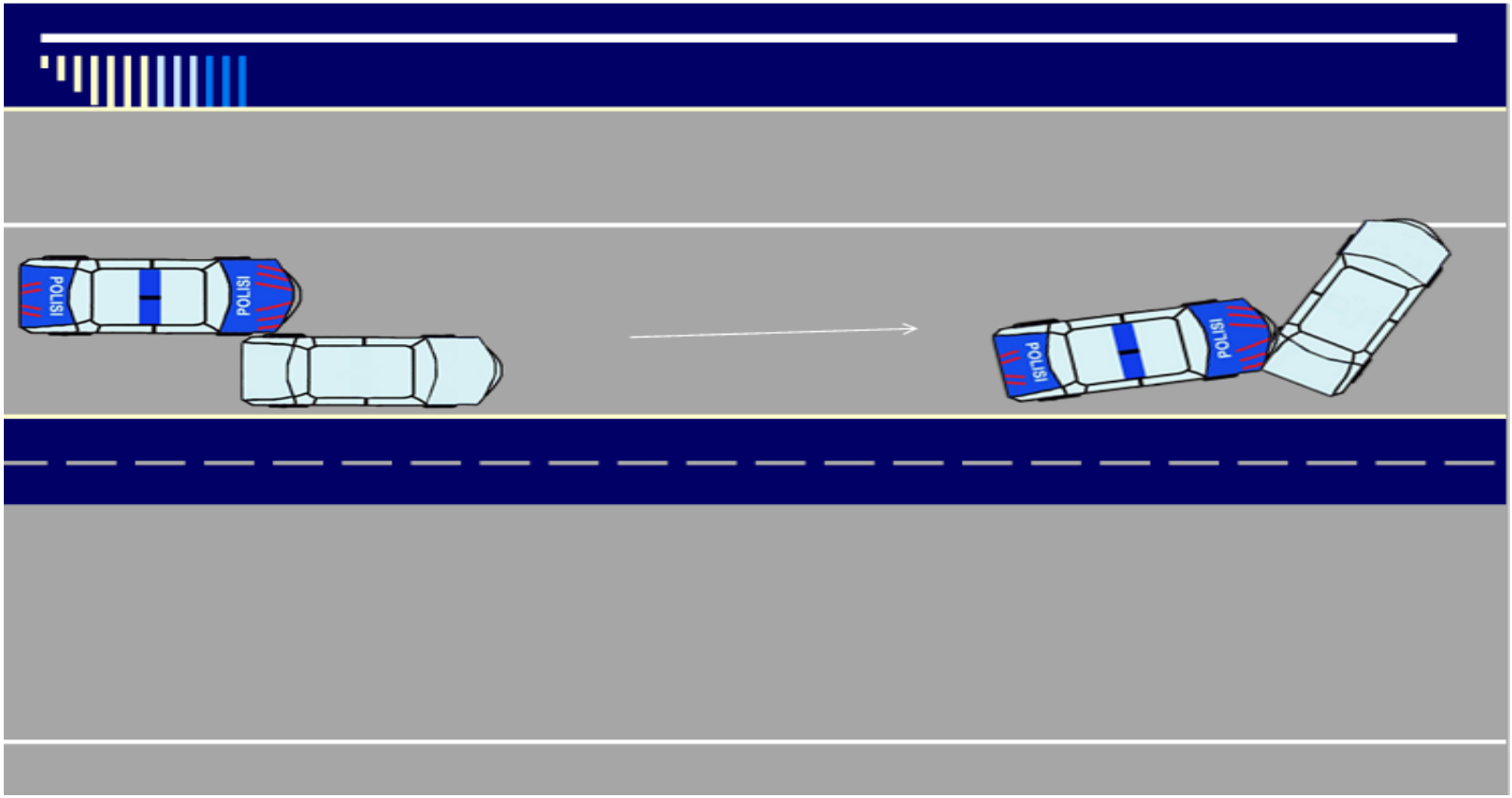
PENGEJARAN DENGAN PENUTUPAN AKSES JALAN



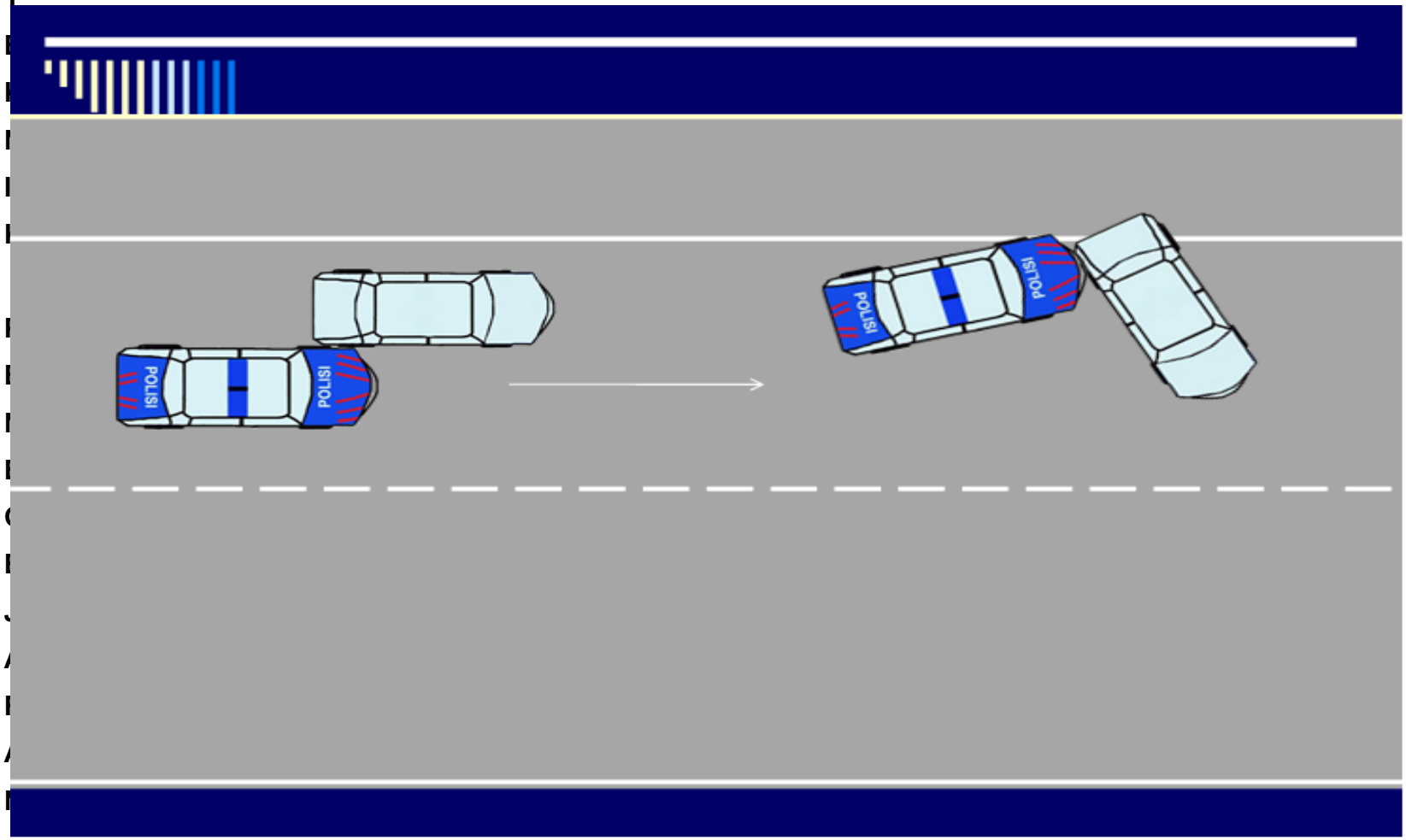
LAN



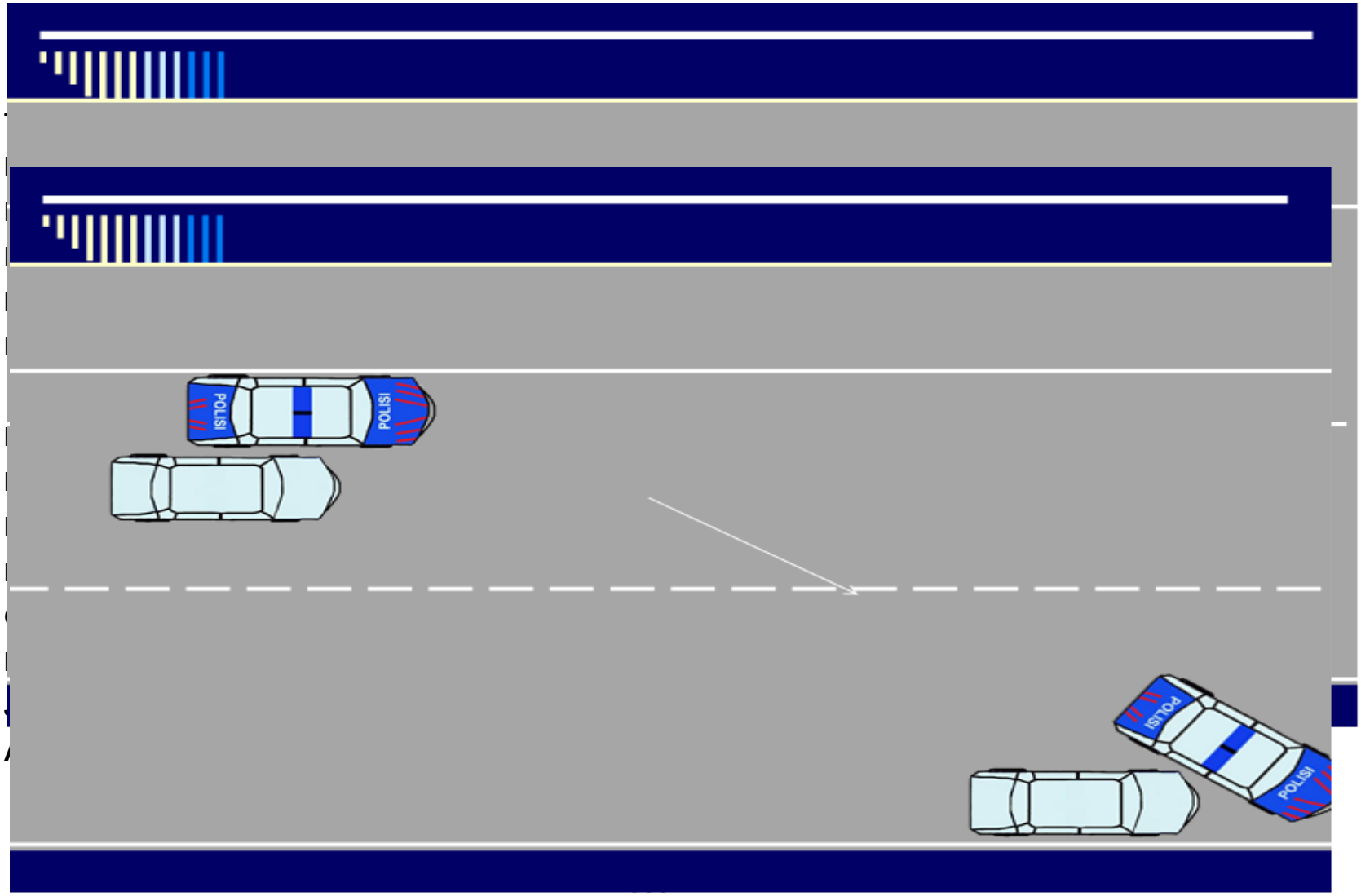
TEkNIK PENEGEJARAN DAN PENANGKAPAN CUTIK EKOR KIRI



TEkNIK PENEGEJARAN DAN PENANGKAPAN CUTIK EKOR KIRI

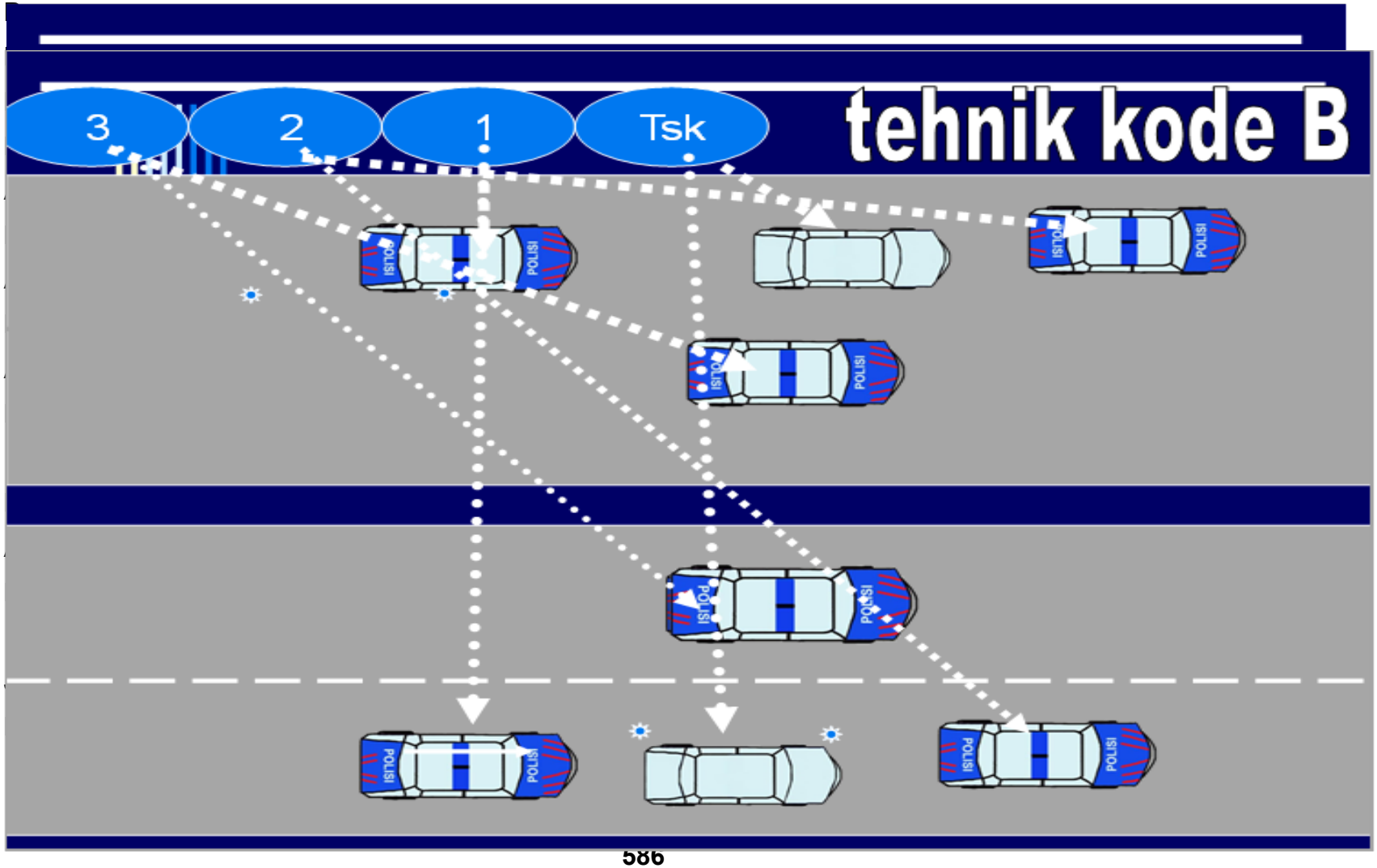


DAN PENANGKAPAN GIRING DEPAN KIRI



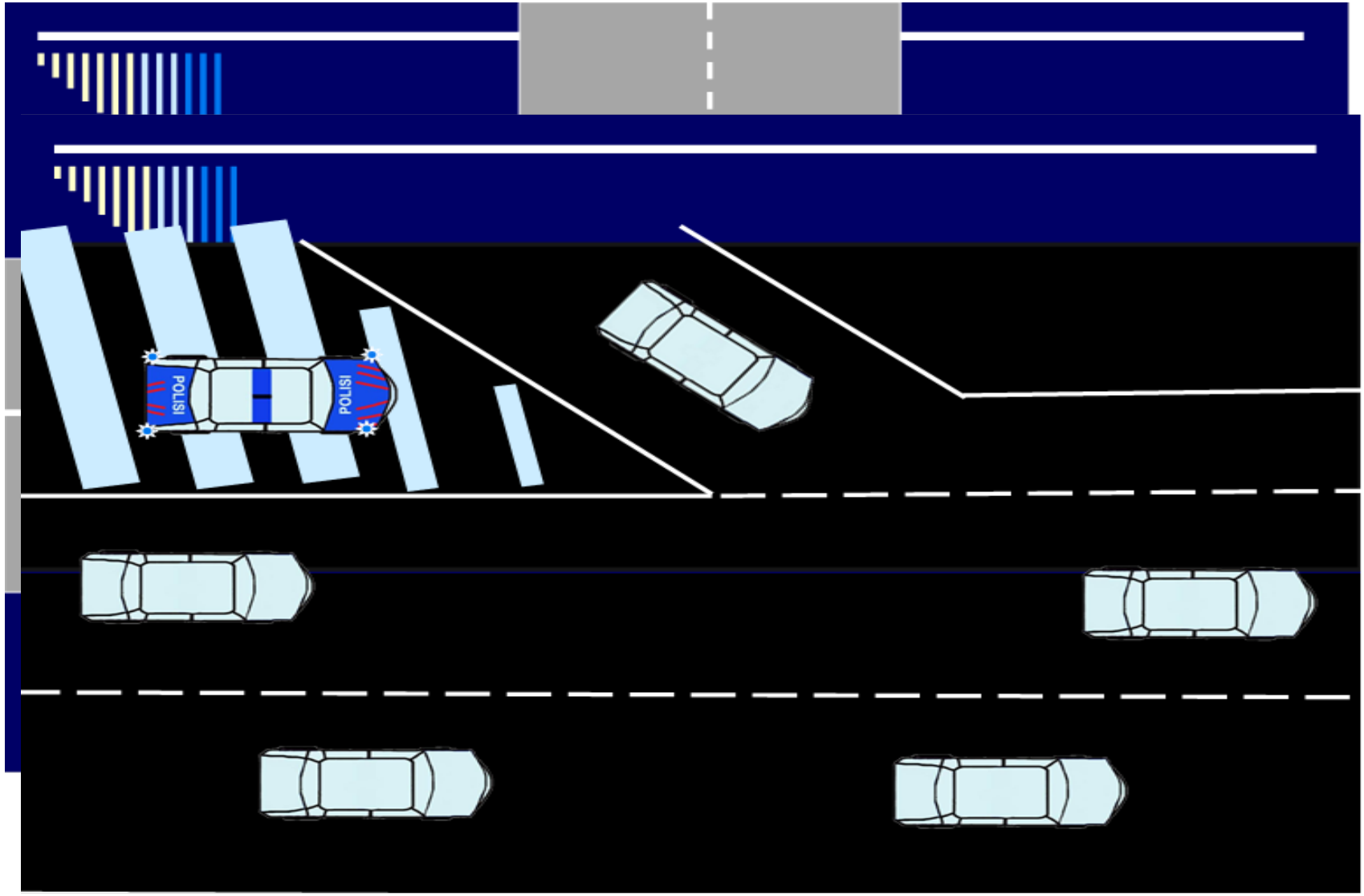
RAN DAN PENANGKAPAN GIRING DEPAN KANAN

PENDADAKAN DAN JEPIT KENDARAAN PELAKU KODE A



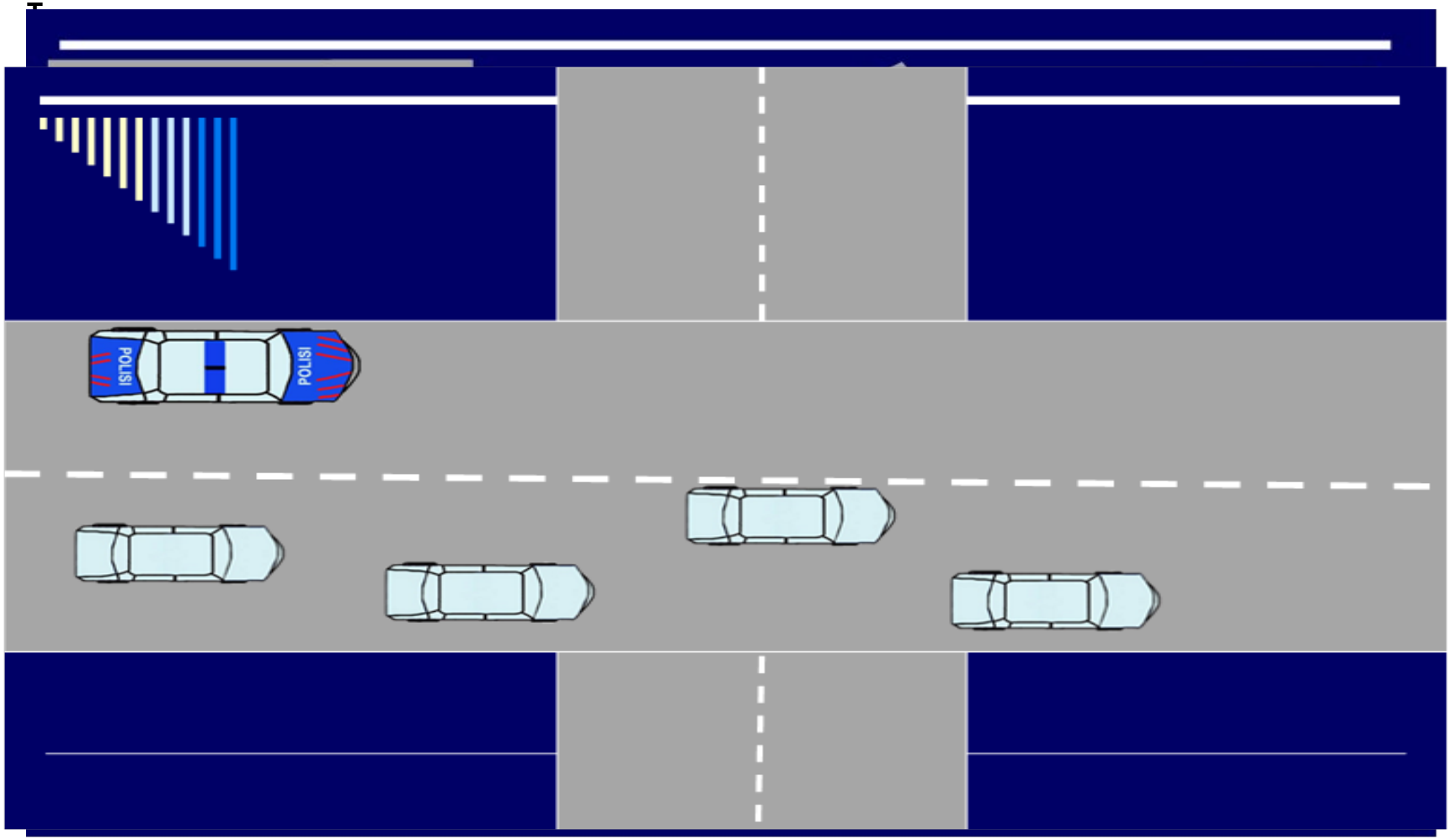
PIT KENDARAAN PELAKU KODE B

TEKNIK PATROLI ESTAFET



TASIONER

TEkNIK PATROLI GARIS / STRIP



EkNIK PATROLI BLOK / ZONE

7.3. TATA TERTIB HUKUM LALU LINTAS

A. Tata Cara Penjagaan Lalu Lintas

1. Penjagaan Lalu Lintas adalah suatu kegiatan pengawasan lalu lintas pada tempat-tempat tertentu yang diadakan sesuai dengan kebutuhan terutama bersifat pencegahan, dalam rangka perlindungan, pengayoman dan pelayanan terhadap pengguna jalan, bila menemukan adanya pelanggaran lalu lintas maupun kecelakaan lalu lintas segera mengambil tindakan Kepolisian sesuai prosedur dan peraturan-peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2. Penjagaan Lalu Lintas, meliputi: Pos Penjagaan Lalu Lintas, Lokasi Penjagaan Lalu Lintas, dan waktu penjagaan Lalu Lintas.

3. Pos penjagaan:

a. Pos penjagaan lalu lintas tetap : Lokasi atau tempat tertentu yang dinilai memiliki kerawanan lalu lintas yang bersifat sebagai potensi gangguan dan atau ambang gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas untuk mendapatkan pengawasan atau penjagaan secara terus-menerus oleh petugas Polri;

b. Pos penjagaan lalu lintas sementara : Lokasi atau tempat tertentu yang memiliki kerawanan lalu lintas pada jam rawan (peak hours) yang bersifat sebagai potensi gangguan dan atau ambang gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, untuk mendapat pengawasan atau penjagaan

pada waktu adanya kepadatan atau kesemrawutan lalu lintas.

4. Lokasi penjagaan lalu lintas: Penentuan lokasi-lokasi penjagaan lalu lintas adalah berdasarkan tingkat kerawanan lalu lintas dan perkiraan gangguan Kamseltibcar Lantas antara lain :

a. Dalam kota: Pada ruas-ruas jalan yang ada bangunan fasilitas umum seperti mall, pusat perbelanjaan, pasar, perkantoran, tempat hiburan, terminal, stasiun, tempat ibadah dll; Pada persimpangan yang volume arus lalu lintasnya padat baik dilengkapi atau tidak dilengkapi dengan alat pengendali isyarat lalu lintas (APIL); Ruas jalan / lokasi yang memiliki kerawanan timbulnya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas,

b. Luar kota: Pada perbatasan kota; Pada ruas jalan tertentu yang karakteristiknya dapat mengganggu Kamseltibcar lalu lintas seperti pada penyempitan jalan (Bottle Neck), keluar masuk jalan tol, pasar tumpah dan bandara serta terminal dan lain lain; Ruas jalan yang rawan terhadap kecelakaan lalu lintas (Black Spot),

c. Pada lokasi penjagaan di maksud apabila dinilai perlu untuk di pasang rambu-rambu sesuai kebutuhan, agar di koordinasikan dengan dinas lalu lintas dan angkutan jalan Pemda setempat / Dinas Perhubungan,

d. Pada lokasi tertentu dapat didirikan bangunan pos penjagaan.

5. Waktu penjagaan lalu lintas.

Waktu penjagaan lalu lintas dituangkan dalam pola pengaturan penjagaan antara lain :

a. Waktu tetap: Dengan pola penjagaan 3 kelompok dimana setiap kelompok bertugas selama 12 jam, sehingga satu kelompok sebagai cadangan dan dapat diberikan pelatihan, istirahat dan dapat di berdayakan untuk tugas insendentil lainnya; Dengan pola penjagaan 3 kelompok dengan sistem penugasan masing-masing kelompok selama 8 jam; Pengaturan pergantian waktu penugasan di laksanakan 1 kali dalam 1 minggu untuk menghindari kejenuhan,

b. Waktu tidak tetap: Pola pengaturan jam dinas ditentukan berdasarkan anatomi dari karakteristik ancaman tingkat kerawanan lalu lintas (ambang gangguan) yang ada pada satu lokasi / tempat; Dalam pelaksanaannya pola pengaturan waktu penjagaan dapat dilakukan secara koordinasi sehingga pelaksanaan tugas dapat diatur secara efektif dan efisien.

6. Kegiatan serta kelengkapan penjagaan Lalu Lintas: Kelengkapan petugas di dalam melakukan penjagaan antara lain: Surat Perintah Tugas, Tilang, BAP singkat, Alat komunikasi / HT, Kapur tulis, ATK (Alat Tulis Kantor), Mega phone, Ranmor R2 dan R4, Mantel hujan, Jaket dinas, Rambu-rambu lalu lintas yang dapat di pindah-indahkan (portable), Pada saat cuaca tertentu dan malam hari agar : a) menggunakan rompi yang dapat memantulkan cahaya, b) dilengkapi senter dengan pancaran warna merah, Kelengkapan perorangan sesuai Gampol, Buku saku / catatan.

7. Setelah tahap persiapan tugas penjagaan lalu lintas, dilakukan pelaksanaan tugas yaitu :

a. Melaksanakan APP dengan kegiatan sebagai berikut :1) kesempatan pimpinan memberikan petunjuk tentang perkembangan situasi terkini, cakupan tugas dan pelayanan, Cara Bertindak dan pemecahan masalah yang dihadapi, 2) Melakukan pemeriksaan/pengecekan kelengkapan tugas dan perlengkapan perorangan sesuai Gampol, 3) Memberikan motivasi dan menanamkam kepercayaan serta menumbuhkan moril kepada anggota, agar lebih siap untuk mengemban tugas yang di berikan, 4) Menekankan kembali kepada setiap anggota agar selalu waspada, tanggap dan menindak setiap bentuk pelanggaran dan menghindari setiap perbuatan yang tercela serta menjaga nama baik diri pribadi maupun kesatuan;

b. Jam J-1 atau J-2 Setiap petugas sudah berada di lokasi tanggung jawab penjagaannya;

c. Serah terima Petugas jaga lama dan petugas jaga baru pada Pos Sementara, petugas jaga lama memberikan informasi tentang situasi kamseltibcar lantas;

d. Serah terima Petugas jaga lama dan petugas jaga baru pada Pos Tetap, petugas jaga lama memberikan informasi tentang situasi kamseltibcar lantas dan kondisi barang inventaris;

e. Petugas jaga segera menyesuaikan diri dengan situasi dan kondisi lingkungan serta mulai melakukan pengamatan maupun pengawasan pergerakan arus lalu lintas;

f. Apabila situasi/kondisi arus lalu lintas berubah (macet) segera melakukan pengaturan arus lalu lintas;

g. Apabila melihat/menemukan pelanggaran lalu lintas, agar melakukan tindakan penegakan hukum, mulai teguran, peringatan dan penilangan atau BAP singkat untuk memberikan efek jera kepada para pelanggar;

h. Memberikan pelayanan dan perlindungan kepada pengguna jalan yang memerlukan bantuan;

i. Melakukan tindakan pertama bila terjadi laka lantas di lokasi tanggung jawabnya dan segera menghubungi petugas yang terkait dengan kecelakaan lalu lintas; j. Mencatat dan segera melaporkan setiap kejadian yang perlu mendapatkan atensi pimpinan melalui alat komunukasi yang ada;

j. Menempatkan kendaraan yang digunakan pada posisi siap operasional dan tidak mengganggu serta melanggar aturan lalu lintas;

k. Bersikap tanggap dan selalu waspada terhadap situasi yang dihadapi; m. Bila terjadi kontijensi yang ada kecenderungan untuk melakukan pengrusakan terhadap pos maka tindakan yang dilakukan adalah sebagai berikut : 1) Pelajari kondisi lawan, bila kondisi kekuatan lawan seimbang lakukan, 2) Melaporkan pada pimpinan secara berjenjang, 3) Meminta bantuan kekuatan.

8. Setelah pelaksanaan tugas penjagaan lalu lintas dilakukan tahap pengakhiran yaitu : melaksanakan dengan kegiatan sebagai berikut :

a. Memeriksa kekuatan anggota jaga;

b. Memeriksa perlengkapan anggota jaga baik perlengkapan inventaris kantor maupun inventaris perorangan;

c. Membuat dan melaporkan hasil pelaksanaan tugas penjagaan lalu lintas baik secara lisan maupun tertulis kepada pimpinan.

9. Dalam pelaksanaan tugas penjagaan lalu lintas agar dilengkapi dengan administrasi seperti:

a. Rencana Kegiatan,

b. buat Surat Perintah Tugas,

c. Laporan Hasil Pelaksanaan Tugas.

B. Tugas, Fungsi, Peranan dan Sasaran Patroli Lalu Lintas

1. Tugas patroli lalu lintas adalah:

a. Melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap Kamseltibcar Lantas,

b. Melakukan penyuluhan lalu lintas kepada para pemakai jalan,

c. Melakukan pencegahan dan penindakan terhadap semua bentuk pelanggaran lalu lintas,

d. Melakukan tindakan pertama terhadap setiap kejadian (TPTKP)/peristiwa yang timbul di jalan,

e. Memberikan perlindungan dan pelayanan kepada masyarakat yang membutuhkan bantuan Polisi.

2. Fungsi patroli lalu lintas:

a. **Fungsi Pre-emtif** adalah suatu upaya untuk menghilangkan potensi gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas,

b. **Fungsi Preventif** adalah suatu upaya untuk mencegah terjadinya gangguan keamanan, keselamatan,

ketertiban dan kelancaran lalu lintas pada lokasi-lokasi rawan yang merupakan ambang gangguan,

c. **Fungsi Represif** adalah suatu upaya untuk melakukan tindakan Kepolisian terhadap masalah atau gangguan nyata keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

3. Peranan patroli lalu lintas dalam pelaksanaan tugas dan fungsi patroli lalu lintas antara lain:

a. Sebagai **Pos Polisi Mobil**, yaitu setiap petugaspatroli lalu lintas harus dapat melaksanakan tugas Polisi umum untuk menerima setiap laporan dan pengaduan dari masyarakat serta menindak lanjuti sesuai batas kewenangannya,

b. **Kesiap siagaan Polisi**, yaitu setiap petugas/Unit patroli lalu lintas harus memiliki mobilitas yang tinggi sehingga akan selalu ada pada saat masyarakat membutuhkan bantuan Polisi dan atau seakan-akan disetiap tempat dan waktu terlihat adanya petugas Polisi,

c. Sebagai **Penyuluh lalu lintas**, yaitu setiap petugas/Unit patroli lalu lintas harus memiliki kemampuan berkomunikasi secara efektif agar dapat menyampaikan pesan-pesan Kamseltibcar Lantas secara jelas kepada masyarakat sehingga dapat menumbuhkan kesadaran dan ketaatan hukum dibidang lalu lintas,

d. Sebagai **Pengamat**, yaitu setiap petugas / unit patroli lalu lintas harus memiliki kemampuan untuk mengamati situasi kondisi yang ditemukan, menganalisa faktor-faktor apa yang menjadi penyebab terjadinya masalah Kamseltibcar Lantas dan membuat laporan sebagai

saran/ rekomendasi kepada pihak yang berwenang untuk menangani,

e. Sebagai **Sumber Informasi**, yaitu setiap petugas/ Unit patroli lalu lintas harus mampu menguasai situasi kondisi lingkungan tugasnya, mampu memperkirakan kemungkinan-kemungkinan yang akan terjadi, mampu mengidentifikasi kejadian yang ditemukan, memiliki wawasan yang cukup tentang tugas Kepolisian, selalu menyampaikan laporan-laporan situasi secara rutin dan perkembangan situasi.

4. Sasaran patroli lalu lintas adalah :

a. Ruas jalan atau lokasi yang rawan kemacetan lalu lintas,

b. Ruas jalan atau yang sering terdapat pelanggaran lalu lintas,

c. Ruas jalan atau lokasi yang rawan kecelakaan lalu lintas,

d. Ruas jalan atau lokasi yang rawan kriminalitas.

C. Kekuatan, Sistem, Bentuk, Jenis, Lokasi Dan Sifat Patroli Lalu Lintas

1. Kekuatan personil:

a. **Patroli lalu lintas sepeda motor** : 1) 2 (dua) anggota Polantas yang terdiri dari Ka Unit dan anggota patroli lalu lintas, 2) 2 (dua) Unit sepeda motor (R2);

b. **Patroli lalu lintas mobil** : 1) 3 (tiga) anggota Polantas yang terdiri dari Ka Unit, pengemudi dan operator, 2) 1 (satu) Unit kendaraan bermotor (R4);

c. **Patroli lalu lintas udara** : 1) 2 (dua) anggota polantas yang terdiri dari Ka Unit dan anggota patroli lalu lintas, untuk Pilot dan Co Pilot dari unsur penerbang, 2) 1 (satu) Unit Helikopter atau Pesawat Udara kecil;

d. **Patroli lalu lintas yang bersifat khusus** atau untuk kebutuhan tugas tertentu (operasi tertentu) dapat disusun dalam bentuk 1 (satu) Tim dengan kekuatan : 1) 1 (satu) Unit mobil ditambah 2 (dua) Unit sepeda motor, 2) 1 (satu) Unit mobil ditambah 4 (empat) Unit sepeda motor.

2. Sistem Patroli Lalu Lintas adalah Penugasan personel pada setiap Kesatuan Polantas, patroli lalu lintas dibentuk khusus dalam Unit-Unit patroli lalu lintas dan atau dilaksanakan oleh personel dari petugas Polantas yang tergabung dalam regu penjagaan Lantas secara bergiliran. Penugasan patroli lalu lintas sangat ditentukan pula oleh kekuatan personel Polantas yang ada pada kesatuan, yaitu :

a. **Menggunakan sistim 1 x 12 jam dalam 3 kelompok2 bagian** : 1) Kelompok tugas A: Dinas siang dari pukul 06.00 s/d 18.00 WIB, 2) Kelompok tugas B: Dinas malam dari pukul 18.00 s/d 06.00 WIB, 3) Kelompok tugas C : Cadangan ;

b. **Menggunakan sistim 1 x 8 jam dalam 3 kelompok3 bagian** : 1) Kelompok tugas A: Dinas pagi dari pukul 06.00 s/d 14.00 WIB, 2) Kelompok tugas B : Dinas siang dari pukul 14.00 s/d 22.00 WIB, 3) Kelompok tugas C : Dinas malam dari pukul 22.00 s/d 06.00 WIB ;

c. **Menggunakan sistim 1 x 8 jam dalam 2 kelompok 2 bagian** : 1) Kelompok tugas A: Dinas siang dari pukul

06.00 s/d 14.00 WIB, 2) Kelompok tugas B : Dinas sore dari pukul 14.00 s/d 22.00 WIB, 3) Kelompok tugas C : Dinas malam dari pukul 22.00 s/d 06.00 WIB.

3. Bentuk patroli lalu lintas adalah :

a. **Patroli sepeda motor**, yaitu patroli lalu lintas yang dilakukan petugas Polantas dengan menggunakan kendaraan bermotor R2 (sepeda motor). Wilayah patroli adalah jalur-jalur jalan pada blok (zone) tertentu dalam kota terutama untuk jalur-jalur jalan yang arus lalu lintas padat;

b. **Patroli mobil**, yaitu patroli lalu lintas yang dilakukan petugas Polantas dengan menggunakan kendaraan bermotor R4. Wilayah patroli adalah jalur-jalur jalan protokol didalam kota, jalur-jalur jalan antar daerah, jalur jalan Tol ;

c. **Patroli udara,** yaitu patroli lalu lintas yang dilakukan petugas Polantas dengan menggunakan Helikopter atau Pesawat Udara kecil. Wilayah patroli adalah jalur-jalur jalan antar daerah, pengamatan situasi lalu lintas pada suatu daerah dari atas (dari udara).

4. Jenis patroli lalu lintas adalah

a. **Patroli Estafet,** yaitu patroli lalu lintas yang dilaksanakan secara saling mengisi / mendorong atau bergantian.Petugas/ Unit patroli lalu lintas belum bisa berpindah jalur sebelum petugas/ Unit patroli lalu lintas yang lain datang;

b. **Patroli Blok / Zone**, yaitu patroli lalu lintas yang dilakukan pada satu daerah tertentu dan dipertanggung jawabkan sepenuhnya kepada petugas / Unit patroli lalu lintas yang ditunjuk;

c. **Patroli Garis / Strip**, yaitu patroli lalu lintas yang dilakukan secara terus menerus pada satu jalur jalan dan kembali ke kesatuannya tidak melalui jalur jalan yang sama.

5. Lokasi Patroli Lalu Lintas adalah

a. **Patroli lalu lintas dalam kota,** yaitu disekitar jalur-jalur jalan dalam kota,

b. **Patroli lalu lintas antar kota**, yaitu disekitar luar kota ataupun jalur- jalur jalan antar kota tetapi masih dalam satu Polda,

c. **Patroli lalu lintas antar daerah**, yaitu pada jalur-jalur jalan yang melintasi 2 (dua) wilayah Polda dan bisa dilakukan lebih dari 1 (satu) hari,

d. **Patroli lalu lintas jalan Tol**, yaitu pada jalur-jalur jalan Tol baik dalam kota dan antar daerah.

6. Sifat patroli lalu lintas :

a. **Patroli mandiri**, yaitu patroli lalu lintas yang dilakukan oleh kesatuan Polantas itu sendiri;

b. **Patroli terpadu/gabungan**, yaitu patroli lalu lintas yang dilakukan secara bersama antara kesatuan Polantas dengan intern fungsi Kepolisian maupun dengan instansi terkait lain diluar Polri;

d. **Patroli rutin**, yaitu patroli lalu lintas secara rutin setiap hari sesuai dengan rencana kegiatan dan jadwal patroli yang telah disusun;

e. **Patroli selektif** , yaitu patroli lalu lintas yang dilakukan secara selektif terhadap sasaran khusus karena berdasarkan penilaian bahwa situasi kondisi Kamseltibcar Lantas pada saat itu telah terganggu.

D. Pengaturan Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas

1. Pengaturan lalu lintas dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APIL) :

a. Dengan APIL tiga warna (merah, kuning, hijau) digunakan untuk mengatur arus lalu lintas dan ketentuan ini berlaku untuk semua pemakai jalan.

b. Dengan APIL dua warna (merah, hijau) digunakan untuk mengatur kendaraan dan pejalan kaki. Penggunaan APIL dua warna pada tempat-tempat penyeberangan dan harus lalu lintas dilengkapi oleh isyarat suara serta harus lalu lintas memiliki symbol (bentuk orang berdiri / berjalan).

c. Dengan APIL satu warna (merah / kuning) digunakan untuk memberi peringatan bahaya, yang mengisyaratkan pengemudi harus lalu lintas berhati-hati apabila menyala warna kuning dan mengisyaratkan kepada pengemudi harus lalu lintas berhenti apabila menyala warna merah. APIL tersebut dipasang pada persilangan jalan kereta api;

2. Pengaturan lalu lintas dengan isyarat gerakan tangan:

1) Tanda/isyarat berhenti : a) Berhenti semua jurusan; b) berhenti satu jurusan tertentu; c) Berhenti dari depan; d) Berhenti dari belakang; e) Berhenti dari depan dan belakang.

2) Tanda / isyarat jalan : a) Jalan dari kanan; b) Jalan dari kiri; c) Jalan dari kanan dan kiri.

3) Tanda / isyarat percepat : a) Percepat dari kanan; b) Percepat dari kiri.

4) Tanda / isyarat perlambat : a) Perlambat dari depan; b) Perlambat dari belakang.

3. **Pelaksanaan pengaturan lalu lintas dengan isyarat gerakan tangan** :

1) Memberhentikan kendaraan yang datang dari arah depan petugas dengan cara merentangkan tangan kanan kesamping lurus mendatar, sehingga kendaraan yang paling depan berhenti.

2) Memberhentikan kendaraan yang datang dari arah belakang petugas dengan cara merentangkan tangan kiri kesamping lurus mendatar, sehingga kendaraan yang paling depan berhenti.

3) Memberhentikan kendaraan yang datang dari arah depan dan belakang dengan cara merentangkan ke dua belah tangan tangannya kesamping lurus mendatar, sehingga kendaraan yang paling depan dari ke dua jurusan berhenti.

4) Menjalankan kendaraan yang datang dari arah kiri petugas dengan cara merentangkan tangan kiri mendatar dan diangkat ke depan dada kemudian kembali mendatar dan seterusnya, sehingga kendaraan yang paling depan berjalan / bergerak.

5) Menjalankan kendaraan yang datang dari arah kanan petugas dengan cara merentangkan tangan kanan mendatar dan diangkat ke depan dada kemudian kembali mendatar dan seterusnya, sehingga kendaraan yang paling depan berjalan/bergerak. Isyarat ini dapat diberikan dengan memperlihatkan papan hijau, ataupun menghidupkan cahaya hijau yang letaknya tegak lurus

atau hampir tegak lurus terhadap jurusan lalu lintas yang harus lalu lintas jalan.

6) Menjalankan kendaraan yang datang dari arah kiri dan kanan petugas dengan cara merentangkan tangan kiri dan kanan mendatar dan diangkat ke depan dada kemudian kembali mendatar dan seterusnya, sehingga kendaraan yang paling depan dari ke dua jurusan jalan.

7) Mempercepat kendaraan yang datang dari arah kiri petugas dengan cara tangan kiri lurus ke bawah samping kiri ± 45 ° kemudian ditarik kearah depan perut berulang-ulang sampai cukup disesuaikan dengan kondisi arus lalu lintas.

8) Mempercepat kendaraan yang datang dari arah kanan petugas dengan cara kanan kanan lurus kebawah sampaing kanan ± 45 ° kemudian ditarik kearah depan perut berulang-ulang sampai cuku disesuaikan dengan kondisi arus lalu lintas.

9) Memperlambat kendaraan yang datang dari arah depan petugas dengan cara merentangkan tangan kanan kesamping kanan kemudian diayunkan turun-naik perlahan-lahan berulang-ulang sampai kendaraan yang paling depan mengerti dan mengurangi kecepatan.

10) Memperlambat kendaraan-kendaraan yang datang dari arah belakang petugas dengan cara merentangkan tangan kiri ke samping kiri kemudian diayunkan turun-naik perlahan-lahan berulang-ulang sampai kendaraan yang paling depan mengerti dan mengurangi kecepatannya.

11) Memberhentikan kendaraan yang datang dari semua jurusan dengan cara mengangkat lurus tangan kanan

ke atas tapak tangan rapat, terbuka menghadap kedepan sehingga kendaraan semua jurusan berhenti.

12) Memberhentikan kendaraan yang ditujukan / kendaraan tertentu dengan cara petugas menghadap pemakai jalan dan mengulurkan tangan kanan mendatar ke depan dengan telapak tangannya tegak lurus ke depan, sehingga kendaraan yang dituju berhenti. Tanda berhenti yang disebutkan pada butir-butir di atas, dapat juga diberikan dengan memperlihatkan papan merah dengan tulisan "BERHENTI" yang jelas kelihatan ataupun dengan menghidupkan cahaya merah yang letaknya tegak lurus terhadap jurusan lalu lintas yang harus lalu lintas berhenti.

4. **Pengaturan lalu lintas dengan isyarat bunyi sempritan atau pluit** :

   1) Isyarat dengan menggunakan sempritan atau pluit: a) Tiupan panjang satu kali berarti tanda berhenti; b) Tiupan pendek dua kali berarti jalan; c) Tiupan pendek berulang-ulang (lebih dari dua kali) untuk meminta perhatian maupun sebagai peringatan bagi pemakai jalan.

   2) Isyarat peluit tidak pernah berdiri sendiri melainkan mempertegas isyarat gerakan tangan dan isyarat peluit dapat diberikan mendahului, bersama-sama atau mengikuti gerakan tangan.

5. **Pengaturan lalu lintas dengan isyarat cahaya:**

   1) Mengatur lalu lintas dengan isyarat cahaya diberikan dengan menggunakan isyarat lampu senter warna merah yaitu : a) Sinar panjang berarti berhenti. b) Sinar

pendek dua kali berarti berjalan. c) Sinar pendek berulang-ulang lebih dari dua kali berarti untuk meminta perhatian pemakai jalan yang tidak mematuhi isyarat yang diberikan petugas.

2) Isyarat cahaya diperlukan pada waktu mengatur lalu lintas pada waktu malam hari/gelap. Alat yang dipergunakan berupa lampu senter warna merah sehingga mudah dilihat oleh pemakai jalan, alat tersebut merupakan pelengkap dari pelaksanaan isyarat gerakan tangan.

6. Lokasi Pengaturan Lalu Lintas:

1) Di simpang tiga, simpang empat, dan simpang lima serta dibundaran, dengan atau tanpa alat pengatur isyarat lalu lintas (APIL).

2) Di putaran/balik arah.

3) Di Belok kanan/kiri.

4) Tempat keramaian, bencana alam, kebakaran.

5) Pengaturan ditempat terjadinya kecelakaan lalu lintas.

6) Pengaturan menghadapi keadaan khusus/tertentu.

7. Pelaksanaan Pengaturan lalu Lintas

a. Sebelum melaksanakan suatu kegiatan operasional harus lalu lintas melakukan: **Apel** untuk melakukan:

1) Pengecekan kesiapan dan perlengkapan anggota.

2) Melaksanakan pengawasan dan pengendalian terhadap pelaksanaan tugas.

3) Konsolidasi dan anev setelah selesai pelaksanaan tugas.

b. **Pengecekan** sebelum melaksanakan tugas pengaturan akan dilakukan apel kesiapan dalam rangka:

1) Memberikan APP, antara lain: *a)* menyampaikan hal-hal yang berkaitan dengan kesiapan penampilan, tugas dan tantangan yang dihadapi, cara bertindak dan sistem pelaporan. *b)* memberikan penekanan tentang hal-hal yang harus lalu lintas dan tidak dilaksanakan. *c)* Memberikan dukungan moril dan materil terhadap anggota yang akan melaksanakan tugas.

2) Melakukan pengecekan terhadap kelengkapan dan perlengkapan: *a)* Surat Perintah, *b)* Penggunaan seragam sesuai gampol, *c)* Penampilan perorangan, *d)* Alat komunikasi (Alkom), *e)* Kendaraan dinas baik sepeda motor maupun mobil. *f)* Lampu senter (Pada malam hari), *g)* Jaket/rompi, *h)* Tilang/BAP Tipiring, *i)* Mega phone, *j)* Rambu-rambu pendukung yang bisa dipindah-pindahkan, *k)* Mantel pada saat cuaca hujan.

8. Posisi Anggota Polantas di Lapangan

a. Petugas berupaya berada pada tempat yang lebih tinggi, aman dan terlihat oleh pengguna jalan sehingga mudah untuk melakukan gerakan pengaturan lalu lintas.

b. Berdiri dengan posisi menghadap arah lalu lintas jalan.

c. Berdiri pada lokasi di luar badan jalan dan sewaktu-waktu dapat mengambil posisi pada badan jalan;

d. Tidak membahayakan pengguna jalan maupun dirinya;

e. Tidak mengelompok / bergerombol;

f. Pada saat tidak mengatur lalu lintas tetap mengambil sikap istirahat tetapi tetap waspada;

g. Jika menggunakan kendaraan agar ditempatkan pada lokasi yang tidak melanggar peraturan lalu lintas dan tidak mengganggu arus lalu lintas lalu lintas.

9. Sikap Penampilan Anggota Polantas di Lapangan

a. Mengatur lalu lintas sesuai dengan gerakan dasar teknik pengaturan lalu lintas / yang mudah dimengerti masyarakat;

b. Mengatur lalu lintas dengan simpatik;

c. Pada saat gerakan mempercepat, memperlambat dan memberhentikan kendaraan jangan mengetok / memukul kendaraan;

d. Tidak mengucapkan perkataan / kalimat dengan nada berteriak / membentak kepada pengguna jalan;

e. Senantiasa mengamati perkembangan / situasi arus lalu lintas lalu lintas dan memprioritaskan arus lalu lintas lalu lintas yang padat;

f. Tidak bersikap yang terkesan ogah-ogahan, malas dan terpaksa;

g. Pada saat istirahat, makan, minum atau merokok ditempat yang telah disediakan tidak terlihat oleh pengguna jalan;

h. Apabila akan beristirahat dilakukan secara bergantian;

i. Tidak bercakap-cakap dengan sesama petugas dalam melaksanakan tugas;

j. Pada saat melaksanakan tugas dilarang menggunakan HP (Hand Phone);

k. Untuk penggunaan HT (Handy Talkie) harus lalu lintas menggunakan alat bantu hands free.

10. Pengaturan dalam Kondisi Tertentu

a. Dalam keadaan tertentu untuk Ketertiban dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dapat melaksanakan sebagai berikut: a. memberhentikan arus Lalu Lintas dan/atau Pengguna Jalan; b. memerintahkan Pengguna Jalan untuk jalan terus; c. mempercepat arus Lalu Lintas; d. memperlambat arus Lalu Lintas; e. mengalihkan arah arus Lalu Lintas; f. menutup dan membuka arus lalu lintas.

b. Salah satu "keadaan tertentu" yang dimaksud adalah adanya pengguna jalan yang diprioritaskan. Pengguna jalan yang memperoleh hak utama diprioritaskan yaitu:

- Kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas;
- Ambulans yang mengangkut orang sakit;
- Kendaraan untuk memberikan pertolongan pada Kecelakaan Lalu Lintas;
- Kendaraan pimpinan Lembaga Negara Republik Indonesia;
- Kendaraan pimpinan dan pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara;
- Iring-iringan pengantar jenazah; dan
- Konvoi dan/atau Kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

c. Yang dimaksud dengan "kepentingan tertentu" adalah kepentingan yang memerlukan penanganan segera, antara lain, Kendaraan untuk penanganan ancaman bom, Kendaraan pengangkut pasukan, Kendaraan untuk penanganan huru-hara, dan Kendaraan untuk penanganan bencana alam.

d. Kendaraan yang mendapat hak utama tersebut harus dikawal oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau menggunakan isyarat lampu merah atau biru dan bunyi sirene. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas dan Rambu Lalu Lintas tidak berlaku bagi Kendaraan yang mendapatkan hak utama.

e. Kendaraan yang mendapat hak utama harus dikawal oleh petugas kepolisian dan alat memberi isyarat lalu lintas dan rambu lalu lintas tidak berlaku padanya.

f. Pengaturan lalu lintas adalah sebagai pemberitahuan kepada pemakai jalan, bagaimana dan dimana mereka dapat atau tidak dapat bergerak atau berhenti terutama pada waktu ada kemacetan atau keadaan darurat, dalam arti luas pengaturan lalu lintas meliputi semua aktifitas dari petugas Polri dalam mengatur lalu lintas di jalan umum.

g. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.

11. Penanganan Kejadian dan Orang Tertentu

a. ***Menangani kemacetan lalu lintas*** dengan cara: a**.** Menempatkan kendaraan patroli pada tempat yang

aman dan tidak mengganggu arus lalu lintas, b. Mencari titik simpul kemacetan dan berupaya pada titik simpul terdapat ruang gerak kendaraan, c. Mencari jalan alternatif untuk mengalihkan arus lalu lintas, d. Mengatur gerak kendaraan pada titik simpul, e. Memanfaatkan potensi masyarakat yang ada disekitar lokasi kemacetan lalu lintas.

b. ***Menangani orang mabuk di jalan*** dengan cara: a.Melakukan penangkapan dan pemborgolan, jangan sekali-kali menggunakan senjata api, b. Memasukan kedalam kendaraan patroli, c. Menyerahkan ke kantor Polisi terdekat d. Membuat Laporan Polisi.

c. ***Menangani orang mengamuk di jalan*** dengan cara: a. Memberikan peringatan keras dan tegas agar pelaku menghentikan mengamuknya, b. Memperingatkan untuk tidak mengamuk atau menyerahkan diri, c. Apabila pelaku melarikan diri atau menggunakan senjata tajam dan membahayakan petugas/orang lain gunakan tembakan peringatan, apabila petugas mampu jangan menggunakan senjata api kecuali keadaan terpaksa.

d. ***Menangani perkelahian di jalan*** dengan cara \: a**.** Mengusahakan melerai pelakunya, b. Mengalihkan perhatian para pelaku, c. Apabila ada yang menggunakan senjata tajam berikan peringatan khusus kepadanya, d. Jangan bertindak gegabah sehingga membahayakan diri sendiri, e. Mengetahui kejadian perkelahian massa, segera menghubungi atau melapor ke kesatuan kewilayahan terdekat, f. Penggunaan senjata api dengan tujuan melindungi diri atau orang lain dilakukan bila dalam keadaan terpaksa.

e. ***Menangani kejadian kebakaran*** bangunan/lokasi dengan cara: a. Segera menghubungi petugas kebakaran, Kesatuan Wilayah, b. Sementara petugas kebakaran belum datang, mengatur masyarakat sekitarnya untuk melakukan pemadaman dan pengamanan, c. Melakukan pengaturan lalu lintas, d. Melakukan penutupan pada tempat-tempat tertentu supaya tidak terjadi gangguan Kamtibmas, e. Memberikan pertolongan terhadap korban, f. Memberikan peringatan kepada penduduk sekitar kejadian, g. Menjaga keamanan harta benda yang masih dapat diselamatkan, pastikan yang mengambil barang tersebut adalah pemiliknya, h. Meminta masyarakat untuk mengamankan TKP, i. Membuat Laporan Polisi.

f. ***Menangani kebakaran kendaraan bermotor di jalan:***

(1) ***Kendaraan yang ada tanda akan terjadi kebakaran***: 1) Membantu membuka pintu kendaraan, 2) Membuka kap/tutup mesin dan mencabut kabel accu/ baterai, 3) Memadamkan api dengan alat pemadam yang ada, 4) Meminggirkan kendaraan ketempat yang aman agar tidak mengganggu arus lalu lintas;

(2) ***Kendaraan sudah terbakar*** : 1) Menggunakan palu atau pemukul untuk memecahkan kaca mobil sebagai pintu darurat dan segera membantu penumpang untuk keluar dari kendaraan, 2) Bilamana masih menungkinkan segera membantu untuk memadamkan api dengan alat pemadam kebakaran yang ada, 3) Mencegah agar api tidak meluas dengan cara melokalisir TKP, 4)

Mengalihkan arus lalu lintas agar tidak terjadi kemacetan, 5) Membantu mengevakuasi korban ke Rumah Sakit terdekat, 6) Mengeluarkan barang-barang yang masih bisa diselamatkan dari kendaraan dan mengamankan agar tidak kehilangan, 7) Bila api tidak bisa dikuasai segera menghubungi mobil kebakaran melalui alat komunikasi yang ada, 8) Mengamankan barang-barang penumpang yang masih bisa diselamatkan dari tangan-tangan jahil.

g. ***Menangani bencana alam*** dengan cara: a. Segera mendatangi lokasi kejadian dengan cepat dan aman serta laporkan setiap perkembangan ke Markas/Posko melalui sarana komunikasi, b. Memberikan pertolongan dan penyelamatan serta mengamankan korban jiwa dan harta benda, c. Menutup arus lalu lintas yang menuju ke lokasi dengan menempatkan rambu-rambu yang tersedia, d. Mengalihkan arus lalu lintas yang menuju ke lokasi dengan menempatkan rambu-rambu sementara dan selalu diawasi oleh petugas, e. Memperlancar dan memprioritaskan para petugas penanggulangan bencana alam yang menuju ke dan dari lokasi.

h. ***Menangani kecelakaan lalu lintas pada jalur Kereta Api*** dengan cara : a.Mengamankan TKP dan melakukan peraturan darurat guna pengaturan arus lalu lintas, b. Melakukan tindakan Pertolongan Pertama Gawat Darurat (PPGD) pada korban serta membantu mengevakuasi korban ke rumah sakit terdekat, c. Melakukan identifikasi korban, d. Melakukan pengukuran untuk membuat sketsa TKP untuk

keperluan penyidikan, e. Mengumpulkan dan mengamankan barang bukti maupun harta benda milik korban, f. Mencari dan mengumpulkan keterangan di TKP untuk keperluan penyidikan, g. Meminta dukungan bantuan peralatan teknis (Derek, Buldoser, Mobil pemadam kebakaran, Ambulance, Kereta jenasah) melalui Markas Satuan.

E. Teknik dan Taktik Menghentikan Kendaraan di Jalan

1. **Menghentikan kendaraan bermotor di jalan dengan maksud untuk**: a. Menindak pengemudi kendaraan karena melakukan pelanggaran lalu lintas baik secara Yustisiil maupun Non Yustisiil, b. Memeriksa pengemudi yang dicurigai atau diperkirakan telah melakukan pelanggaran atau kejahatan, c. Memeriksa kendaraan bermotor yang dicurigai atau diperkirakan tersangkut pelanggaran/ kejahatan.
2. **Teknik menghentikan kendaraan bermotor pada saat anggota patroli berada di luar kendaraan bermotor patroli**: 1) Menggunakan gerakan tangan ialah dengan cara mengulurkan salah satu lengannya ke depan ke arah kendaraan yang akan diberhentikan dengan telapak tangan tegak lurus, 2) Menggunakan sempritan ialah dengan tiupan panjang satu kali, disertai gerakan lengan sambil menunjuk kendaraan yang akan diberhentikan kearah mana kendaraan tersebut menepi dan berhenti, 3) Menggunakan lampu senter terselubung merah pada waktu malam hari. Gerakan tangan dengan memegang lampu senter ataupun tiupan sempritan sama seperti butir a) dan b) di atas, 4) Menggunakan gabungan dua atau tiga cara tersebut di atas pada butir a), b) dan c).

3. Teknik menghentikan kendaraan bermotor pada saat anggota sedang melaksanakan patroli (bergerak):

   a. **Kendaraan bermotor yang akan dihentikan berada dibelakang kendaraan patroli lalu lintas** : a) Untuk menarik perhatian kendaraan yang akan dihentikan, pertama-tama nyalakan rotator terutama pada waktu malam hari, b) Berikan isyarat dengan gerakan lengan dijulurkan keluar dan diayunkan keatas kebawah beberapa kali supaya kendaraan yang akan dihentikan tidak mendahului kendaraan patroli dan kecepatan kendaraan tersebut bergerak pelan, c) Kecepatan kendaraan patroli dipelankan, semakin lama semakin pelan dan akhirnya menepi kemudian berhenti di sebelah kiri jalan. Kendaraan yang akan diberhentikan akan mengikuti dan kemudian berhenti pula, d) Dalam hal seperti ini diperkirakan bahwa pengemudi kendaraan tersebut kurang mengerti isyarat ataupun maksud petugas, harus pula diberikan perhatian atau perintah yang jelas, singkat dan tegas melalui pengeras suara yang maksudnya agar kendaraan tersebut berhenti, e) 1 (satu) anggota patroli lalu lintas mendekati kendaraan yang diberhentikan dengan sikap waspada, sedangkan anggota patroli lalu lintas lainnya mengawasi dari dalam kendaraan patroli;

   b. **Kendaraan bermotor yang akan dihentikan berada di depan kendaraan patroli lalu lintas** : a) Untuk menarik perhatian kendaraan yang akan diberhentikan, pertama-tama nyalakan rotator terutama pada waktu malam hari, kalau perlu bunyikan sirene, b) Dahului kendaraan yang akan diberhentikan itu dan pada waktu kendaraan tersebut dalam kedudukan berdampingan

dengan kendaraan patroli, berikan isyarat menggunakan sempritan tiupan panjang satu kali dan gerakan tangan dengan menunjuk kendaraan tersebut supaya menepi dan berhenti, c) Setelah kendaraan itu berhenti, kendaraan petugas patroli menepi dan berhenti pula di belakang atau di depan kendaraan tersebut sesuai perkiraan petugas, d) Dalam hal seperti ini apabila diperkirakan bahwa pengemudi kendaraan yang akan diberhentikan tersebut kurang mengerti isyarat ataupun maksud petugas, harus pula diberikan petunjuk atau perintah yang jelas, singkat dan tegas melalui pengeras suara yang maksudnya agar kendaraan tersebut berhenti, e) 1 (satu) anggota patroli lalu lintas mendekati kendaraan yang dihentikan dengan sikap waspada, sedangkan anggota patroli yang lain mengawasi dari dalam kendaraan patroli.

4. **Membuntuti kendaraan bermotor bergerak dengan tahapan:** a**.** Unit patroli mengamati arus lalu lintas dan mengikuti dari belakang terhadap kendaraan bermotor yang menjadi sasaran pengintaian dengan mengambil jarak yang aman, b. Mengamati sasaran dari belakang untuk diidentifikasi, c. Mendahului sasaran dan mengambil posisi sejajar disebelah kanan untuk melakukan identifikasi dari samping kanan, d. Mendahului sasaran dan mengambil posisi di depan sasaran untuk melakukan identifikasi dari depan dengan memperhatikan jarak dan kecepatan yang aman, e. Memperlambat kendaraan patroli dan memberikan kesempatan kepada sasaran untuk mendahului dan pada saat sasaran berada di sebelah kanan petugas patroli berupaya melakukan identifikasi sasaran dari sebelah kiri, f. Apabila hasil pengamatan

memerlukan pemeriksaan yang lebih jelas terhadap sasaran maka sasaran dapat dihentikan dengan tehnik patroli menghentikan kendaraan bermotor pada saat bergerak.

5. **Pengejaran kendaraan bermotor oleh unit patroli lalu lintas dengan cara:** a. Sasaran pengejaran adalah pengemudi dan atau kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan melarikan diri serta pelaku pencurian kendaraan bermotor atau pelaku tindak pidana kejahatan yang melarikan diri dengan menggunakan kendaraan bermotor, b. Untuk mendapat prioritas jalan, unit patroli harus menggunakan rotator dan sirene serta memberikan kejelasan-kejelasan/perhatian melalui *public adress* kepada pemakai jalan, c. Melalui publik adress perintahkan agar pelaku/pengemudi meng-hentikan kendaraannya, d. Melaporkan secara terus menerus untuk disebar luaskan kepada petugas yang ada di lapangan tentang tindakan yang sedang dilakukan serta meminta bantuan untuk penangkapan terutama kepada Unit-Unit patroli lainnya, e. Apabila pelaku / pengemudi tetap tidak mau menghentikan kendaraan dapat dilakukan : 1) Mengikuti terus pelaku/pengemudi sampai berhenti karena tidak ada jalan lagi atau habis bahan bakar, 2) Menghentikan kendaraan pelaku dengan cara paksa : memepet/mendorong kendaraan pelaku ke tepi jalan, mendahului kendaraan pelaku mengambil posisi di depan kemudian secara aman menahan laju kendaraan pelaku. (Blokir kecepatan mengemudi).

F. Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan

1. ***Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertujuan*:** a. terpenuhinya persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor; b. terpenuhinya kelengkapan dokumen registrasi dan identifikasi pengemudi dan Kendaraan Bermotor serta dokumen perizinan dan kelengkapan Kendaraan Bermotor angkutan umum; c. terdukungnya pengungkapan perkara tindak pidana; dan d. terciptanya kepatuhan dan budaya keamanan dan keselamatan berlalu lintas.
2. ***Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan meliputi pemeriksaan*:** a. Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor; b. tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji; c. fisik Kendaraan Bermotor; d. daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang; dan/atau e. izin penyelenggaraan angkutan.
3. ***Pemeriksaan Surat Izin Mengemudi, terdiri atas***: a. kepemilikan; b. kesesuaian Surat Izin Mengemudi dengan identitas pengemudi; c. kesesuaian golongan Surat Izin Mengemudi dengan jenis kendaraan; d. masa berlaku; dan e. keaslian.
4. ***Pemeriksaan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor terdiri atas***: a. kepemilikan; b. kesesuaian Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor dengan identitas Kendaraan Bermotor; c. masa berlaku; dan d. keaslian.
5. ***Pemeriksaan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor, terdiri atas***: a.

spesifikasi teknis tanda nomor kendaraan; b. masa berlaku; dan c. keaslian.

6. ***Pemeriksaan tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji meliputi:*** a. kepemilikan; b. kesesuaian tanda bukti lulus uji dengan identitas Kendaraan Bermotor; c. masa berlaku; dan d. keaslian.

7. ***Pemeriksaan fisik Kendaraan Bermotor meliputi pemeriksaan atas persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan Kendaraan Bermotor***.

8. ***Pemeriksaan persyaratan teknis Kendaraan Bermotor meliputi pemeriksaan atas***: a. susunan, terdiri atas: 1. rangka landasan; 2. motor penggerak; 3. sistem pembuangan; 4. sistem penerus daya; 5. sistem roda-roda; 6. sistem suspensi; 7. sistem alat kemudi; 8. sistem rem; 9. sistem lampu dan alat pemantul cahaya, terdiri atas: a) lampu utama dekat; b) lampu utama jauh; c) lampu penunjuk arah; d) lampu rem; e) lampu posisi depan; f) lampu posisi belakang; dan g) lampu mundur; 10. komponen pendukung, terdiri atas: a) pengukur kecepatan (speedometer); b) kaca spion; c) penghapus kaca kecuali sepeda motor; d) klakson; e) spakbor; dan f) bumper kecuali sepeda motor. b. Perlengkapan kendaraan bermotor selain sepeda motor, terdiri atas: 1. sabuk keselamatan; 2. ban cadangan; 3. segitiga pengaman; 4. dongkrak; 5. pembuka roda; 6. helm dan rompi pemantul cahaya bagi pengemudi Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak memiliki rumah-rumah; dan 7. peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan. c. perlengkapan sepeda motor berupa helm bagi pengemudi dan penumpang; d. ukuran kendaraan bermotor, terdiri atas: 1. panjang; 2. lebar dan tinggi; 3. julur depan; 4. julur

belakang; dan 5. sudut pergi.e. karoseri, yang ditujukan atas badan kendaraan, terdiri atas: 1. kaca-kaca; 2. pintu; 3. engsel; 4. tempat duduk; 5. tempat pemasangan tanda nomor Kendaraan Bermotor; 6. tempat keluar darurat (khusus mobil bus); 7. tangga (khusus mobil bus); dan 8. perisai kolong (khusus mobil barang). f. rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, terdiri atas: 1. ketersediaan dan kesesuaian antara jumlah tempat duduk dengan daya muatnya; 2. ketersediaan alat pegangan penumpang berdiri bagi mobil bus angkutan umum perkotaan; dan 3. ketersediaan bak muatan terbuka atau tertutup bagi Kendaraan Bermotor angkutan barang. g. pemuatan, ditujukan atas tata cara memuat orang dan/atau barang; dan h. penggandengan dan/atau penempelan Kendaraan Bermotor, ditujukan atas ketersediaan alat perangkai dan/atau ketersediaan roda kelima yang dilengkapi alat pengunci.

9. ***Pemeriksaan atas persyaratan laik jalan Kendaraan Bermotor meliputi***: a. emisi gas buang; b. kebisingan suara; c. efisiensi sistem rem utama; d. efisiensi sistem rem parkir; e. kincup roda depan; f. suara klakson; g. daya pancar dan arah sinar lampu utama; h. radius putar; i. akurasi alat penunjuk kecepatan; j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan/atau k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

10. ***Pemeriksaan daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang meliputi***: a. jumlah berat yang diizinkan atau jumlah berat kombinasi yang diizinkan pada setiap Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, atau kereta tempelan; b. tata cara pengangkutan barang.

11. ***Pemeriksaan dokumen perizinan*** penyelenggaraan angkutan meliputi pemeriksaan atas dokumen perizinan dan dokumen angkutan orang atau angkutan barang yang diwajibkan dalam izin.

12. ***Pemeriksaan atas dokumen perizinan*** terdiri atas : a. dokumen perizinan penyelenggaraan angkutan dalam trayek; b. dokumen perizinan penyelenggaraan angkutan tidak dalam trayek; dan c. dokumen perizinan penyelenggaraan angkutan barang khusus dan alat berat.

13. ***Pemeriksaan atas dokumen angkutan orang*** yang diwajibkan dalam izin meliputi: a. tiket penumpang umum; b. tanda pengenal bagasi; dan c. manifes.

14. ***Pemeriksaan atas dokumen angkutan barang*** yang diwajibkan dalam izin meliputi: a. surat perjanjian pengangkutan; dan b. surat muatan barang.

15. ***Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan*** dilakukan oleh: a. Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan b. Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

16. ***Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia*** dapat melakukan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di jalan secara berkala atau insidental.

17. ***Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil*** atas ruang lingkup tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji; fisik Kendaraan Bermotor; daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang; dan/atau izin penyelenggaraan angkutan wajib didampingi petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

18. ***Pola pemeriksaan Kendaraan Bermotor*** di Jalan dapat dilakukan secara berkala setiap 6 (enam) bulan atau insidental sesuai dengan kebutuhan.

19. ***Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala*** dilaksanakan secara gabungan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

20. ***Pemeriksaan Kendaraan Bermotor secara gabungan*** dapat dilakukan berdasarkan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu berupa adanya peningkatan: a. angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di jalan; b. angka kejahatan yang menyangkut Kendaraan Bermotor; c. jumlah Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan; d. ketidaktaatan pemilik dan/atau pengusaha angkutan untuk melakukan pengujian Kendaraan Bermotor pada waktunya; e. pelanggaran perizinan angkutan umum; dan/atau f. pelanggaran kelebihan muatan angkutan barang.

21. ***Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental*** dilakukan dalam hal: a. pelaksanaan Operasi Kepolisian; b. terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan; dan c. penanggulangan kejahatan.

    a. ***Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental*** atas dasar Operasi Kepolisian dilakukan sebagai upaya: a. penertiban kelengkapan dokumen registrasi dan identifikasi, dokumen angkutan umum, pemenuhan persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan Kendaraan Bermotor; dan/atau b. penciptaan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. ***Pemeriksaan secara insidental*** karena tertangkap tangan dilakukan pada saat terjadi pelanggaran yang terlihat secara kasat indera atau tertangkap oleh alat penegakan hukum secara elektronik.

c. ***Pemeriksaan secara insidental*** untuk penanggulangan kejahatan dilakukan dengan pertimbangan adanya informasi telah terjadi tindak kejahatan.

22. ***Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia melakukan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental***: a. atas dasar Operasi Kepolisian sesuai dengan rencana internal kepolisian; dan/atau b. karena tertangkap tangan pada saat melakukan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli.

23. ***Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil*** di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara insidental dilakukan atas dasar Operasi Kepolisian.

24. ***Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil*** di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang melakukan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala atau insidental atas dasar Operasi Kepolisian dan/atau penanggulangan kejahatan wajib dilengkapi dengan surat perintah tugas.

25. ***Surat perintah tugas*** dikeluarkan oleh: a. atasan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia bagi petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan b. atasan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagi Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

26. ***Surat perintah tugas*** paling sedikit memuat: a. alasan dan pola pemeriksaan Kendaraan Bermotor; b. waktu pemeriksaan Kendaraan Bermotor; c. tempat pemeriksaan Kendaraan Bermotor; d. penanggung jawab dalam pemeriksaan Kendaraan Bermotor; dan e. daftar Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ditugaskan melakukan pemeriksaan Kendaraan Bermotor.

27. ***Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia*** atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang melakukan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib menggunakan pakaian seragam dan atribut.

28. ***Pakaian seragam dan atribut*** ditetapkan oleh: a. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia bagi Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia; b. Menteri bagi Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

29. ***Petugas Pemeriksa wajib menggunakan peralatan pemeriksaan*** yang dapat dipindah-pindahkan sesuai obyek yang akan diperiksa dalam melakukan pemeriksaan: a. fisik terhadap persyaratan teknis berupa ukuran; b. fisik terhadap persyaratan laik jalan Kendaraan Bermotor; dan c. daya angkut.

30. ***Peralatan pemeriksaan*** persyaratan teknis berupa alat ukur manual atau elektronik.

31. ***Peralatan pemeriksaan persyaratan laik jalan Kendaraan Bermotor*** paling sedikit terdiri atas: a. alat uji

rem; b. alat uji gas buang; c. alat uji penerangan; dan d. alat uji kebisingan.

32. ***Peralatan pemeriksaan daya angkut*** berupa alat penimbangan Kendaraan Bermotor.

33. ***Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental*** atas dasar Operasi Kepolisian oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia ditetapkan oleh Kepala Kepolisian sesuai jenjangnya.

34. ***Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental*** atas dasar Operasi Kepolisian dipimpin oleh seorang penanggung jawab.

35. ***Penanggung jawab Pemeriksaan Kendaraan Bermotor*** di Jalan adalah petugas yang ditunjuk oleh Kepala Kepolisian sesuai jenjangnya.

36. ***Penanggung jawab Pemeriksaan Kendaraan Bermotor*** di Jalan wajib melaporkan hasil Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan kepada Kepala Kepolisian secara berjenjang.

37. ***Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara insidental*** atas dasar pola Operasi Kepolisian oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditetapkan oleh Menteri, Kepala Dinas Provinsi yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau Kepala Dinas Kabupaten/Kota yang membidangi Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

38. ***Menteri atau Kepala Dinas Provinsi yang membidangi sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan***, atau Kepala Dinas Kabupaten/Kota yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan

mengajukan surat permintaan kepada Kepala Kepolisian sesuai jenjangnya untuk menugaskan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia mendampingi Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk melakukan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.

39. ***Kepala Kepolisian*** sesuai jenjangnya wajib menugaskan petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia untuk mendampingi Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk melakukan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.

40. ***Rencana Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala*** disusun dan ditetapkan bersama oleh: a. Kepala Kepolisian sesuai jenjangnya; dan b. Menteri, Kepala Dinas Provinsi yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, atau Kepala Dinas Kabupaten/Kota yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

41. ***Pelaksanaan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala*** yang sudah ditetapkan dilakukan secara gabungan yang dikoordinasikan oleh Kepala Kepolisian sesuai jenjangnya.

42. ***Kegiatan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala*** menjadi tanggung jawab: a. Petugas yang ditunjuk oleh Kepala Kepolisian sesuai jenjangnya dalam hal pemeriksaan Kendaraan Bermotor atas inisiatif Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan b. Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ditunjuk oleh Menteri, Kepala Dinas Provinsi, Kepala Dinas Kabupaten/Kota yang membidangi sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam hal pemeriksaan Kendaraan Bermotor atas inisiatif Penyidik

Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

43. ***Penanggung jawab Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala wajib*** melaporkan hasil pemeriksaan kepada atasan Petugas Pemeriksa dengan ditembuskan kepada instansi terkait pemeriksaan

44. ***Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala dan insidental*** dilakukan di tempat dan dengan cara yang tidak mengganggu keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

45. ***Pada tempat Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala dan insidental*** wajib dilengkapi dengan tanda yang menunjukkan adanya Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan, kecuali tertangkap tangan. Tanda ditempatkan pada jarak paling sedikit 50 (lima puluh) meter sebelum tempat pemeriksaan.

46. ***Pemeriksaan yang dilakukan pada jalur jalan yang memiliki lajur lalu lintas dua arah yang berlawanan*** dan hanya dibatasi oleh marka jalan, ditempatkan tanda) pada jarak paling sedikit 50 (lima puluh) meter sebelum dan sesudah tempat pemeriksaan. Tanda harus ditempatkan sedemikian rupa sehingga mudah terlihat oleh pengguna jalan.

47. ***Dalam hal Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dilakukan pada malam hari***, petugas wajib: a. menempatkan tanda; b. memasang lampu isyarat bercahaya kuning; dan c. memakai rompi yang memantulkan cahaya.

7.4. PENINDAKAN PELANGGARAN LALU LINTAS

A. Pengertian

1. Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman pelaku dalam lalu lintas yang meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas.
2. Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.
3. Operasi Kepolisian adalah serangkaian tindakan polisional dalam rangka pencegahan, penanggulangan, penindakan terhadap gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas yang diselenggarakan dalamkurun waktu, sasaran, cara bertindak, pelibatan kekuatan, dan dukungan sumber daya tertentu oleh beberapa fungsi kepolisian dalam bentuk satuan tugas.
4. Tempat Kejadian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas yang selanjutnya disebut TKP adalah tempat dimana suatu kecelakaan lalu lintas terjadi atau tempat -tempat lain dimana tersangka dan/atau korban dan/atau saksi dan/atau barang bukti yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas tersebut dapat ditemukan.
5. Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas adalah serangkaian kegiatan yang ilaksanakan oleh petugas Polri di bidang lalu lintas setelah terjadi Kecelakaan Lalu Lintas di jalanyang meliputi kegiatan mendatangi TKP dengan segera menolong korban, melakukan tindakan pertama di TKP, mengolah TKP, mengatur kelancaran arus lalu lintas, mengamankan barang bukti, dan melakukan penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas.

6. kegiatan Mendatangi TKP Kecelakaan Lalu Lintas yang selanjutnya disebut mendatangi TKP adalah tindakan oleh petugas Polri di bidang lalu lintas untuk segera berada di lokasi Kecelakaan Lalu Lintas guna melakukan tindakan kepolisian yang diperlukan di TKP dengan mempersiapkan kendaraan dan peralatan sesuai yang ditentukan.

7. Pemberian Pertolongan Pertama Kecelakaan Lalu Lintas yang selanjutnya disebut Pemberian Pertolongan Pertama adalah tindakan yang dilakukan oleh petugas Polridi bidang lalu lintas dan/atau petugas medis untuk menyelamatkan jiwa korban dengan cara memberikan perawatan medis dan/atau membawa segera korban Kecelakaan Lalu Lintas pada unit pelayanan kesehatan terdekat.

8. Tindakan Pertama di Tempat Kejadian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas yang selanjutnya disebut Tindakan Pertama di TKP adalah serangkaian tindakan yang dilaksanakan petugas Polri di bidang lalu lintas di TKP untuk menjaga keutuhan TKP dengan cara menempatkan alat pengamanan sesuai yang ditentukan dan melarang pihak yang tidak berkepentingan memasuki area TKP.

9. Olah TKP Kecelakaan Lalu Lintas yang selanjutnya disebut Olah TKP adalah serangkaian tindakan di TKP untuk mencari dan mengumpulkan keterangan, petunjuk, barang bukti, identitas tersangka, dan saksi/korban, mencari hubungan antara saksi/korban, tersangka, dan barang bukti serta untuk memperoleh gambaran penyebab terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.

10. Pengaturan Kelancaran Arus Lalu Lintas di TKP adalah tindakan menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran arus lalu lintas di lokasi dan sekitar TKP serta

menormalkan kembali arus lalu lintas setelah selesai dilakukan olah TKP.

11. Pengamanan Barang Bukti adalah serangkaian tindakan untuk menjaga keutuhanagar barang bukti tetap terjaminnya kuantitas dan/atau kualitasnya.

12. Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang Kecelakaan alu Lintas yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya.

13. Tersangka adalah seseorang yang karena perbuatan atau keadaannya, berdasarkan bukti permulaan yang cukup patut diduga sebagai pelaku tindak pidana.

14. Penyitaan adalah tindakan penyidik untuk mengambil alih dan/atau menyimpan di bawah penguasaannya kendaraan dan/atau barang muatan serta benda-benda yang terkait dengan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.

15. Penangkapan adalah suatu tindakan penyidik berupa pengekangan sementara waktu kebebasan Tersangka berdasarkan bukti permulaan yang cukup untuk kepentingan penyidikan.

16. Penahanan adalah penempatan Tersangka yang menyebabkan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas di tempat tertentu oleh penyidik, berdasarkan bukti yang cukup.

17. Saksi adalah orang yang dapat memberikan keterangan mengenai kejadian yangdialami sendiri, atau yang didengar, dilihat dan/atau diketahui guna kepentingan penyidikan, penuntutan, dan/atau peradilan berkaitan dengan Kecelakaan Lalu Lintas.

18. Keterangan Ahli adalah keterangan yang diberikan oleh seorang yang memiliki keahlian khusus tentang hal-hal yang terkait dengan Kecelakaan Lalu Lintas guna kepentingan penyidikan.

19. Laporan Kecelakaan Lalu Lintas adalah pemberitahuan yang disampaikan oleh seseorang karena hak atau kewajiban berdasarkan undang-undang kepada pejabat yang berwenang tentang peristiwa dan lokasi, serta informasi terkait Kecelakaan Lalu Lintas.

20. Laporan Polisi adalah laporan tertulis yang dibuat oleh petugas Polri tentang adanya suatu peristiwa yang diduga terdapat pidananya baik yang ditemukan sendiri aaupun melalui pemberitahuan yang disampaikan oleh seseorang karena hak atau kewajiban berdasarkan peraturan perundang-undangan.

21. Bukti Permulaan adalah alat bukti berupa Laporan Polisi dan 1 (satu) alat bukti yang sah, yang digunakan untuk menduga bahwa seseorang telah melakukan tindak pidana sebagai dasar untuk dapat dilakukan penangkapan.

22. Bukti Yang Cukup adalah alat bukti berupa Laporan Polisi dan 2 (dua) alat bukti yang sah, yang digunakan untuk menduga bahwa seseorang telah melakukan tindak pidana sebagai dasar untuk dapat dilakukan penahanan.

23. Surat Pemberitahuan perkembangan Hasil Penyidikan (SP2HP) adalah surat yang wajib diberikan penyidik terhadap korban/keluarga korban tentang perkembangan penyidikan kecelakaan lalu lintas.

24. Pelanggaran adalah penyimpangan terhadap ketentuan undang-undang yang berlaku.

25. Penindakan adalah proses, perbuatan, cara menindak (mengambil tindakan).

26. Penindak adalah petugas yang melakukan penindakan pelanggaran lalu lintas.

27. Tilang (bukti pelanggaran lalu lintas) adalah pelanggaran yang hanya ditujukan kepada 27 jenis pelanggaran lalu lintas atau alat bukti pelanggaran tertentu di bidang lalu lintas dan angkutan jalan dengan format tertentu yang telah ditetapkan.

28. Kriteria jenis pelanggaran lalu lintas tertentu yaitu: pelanggaran kasat mata/mudah diketahui, tidak diperlukan alat untuk membuktikan, tidak diperlukan keterangan ahli.

29. Blanko Tilang adalah lembaran tilang yang diberikan penindak kepada pelanggar sebagai bukti telah melakukan suatu pelanggaran atau lebih pelanggaran lalu lintas jalan tertentu.

30. Pelanggar adalah orang yang sedang atau telah melakukan pelanggaran lalu lintas jalan tertentu.

31. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas: adalah tindakan hukum yang ditunjukkan kepada pelanggar peraturan undang-undang lalu lintas oleh petugas kepolisian baik secara edukatif maupun yuridis.

32. Tindakan edukatif/tindakan represif non yustisiil: adalah bentuk tindakan yang dilakukan oleh petugas Polri kepada pelanggar secara simpatik dalam bentuk teguran/peringatan. Tindakan ini hanya ditujukan kepada pelanggaran lalu lintas yang sifatnya ringan dan terhadap pelanggar yang masih asing dengan suatu wilayah.

33. Tindakan yuridis/tindakan represif yustisil: adalah bentuk tindakan yang diberikan oleh petugas POlri kepada pelanggar secara yuridis (acara pemeriksaan cepat/tilang),

tindakan ini ditujukan kepada pelanggar peraturan perundang-undangan lalu lintas.

34. Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu: adalah suatu pelanggaran terhadap ketentuan perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan yang berlaku dan dilakukan oleh seseorang di jalan, baik dengan menggunakan kendaraan bermotor, maupun pejalan kaki sedemikian rupa sehingga mudah untuk dibuktikan.

35. Perkara pelanggaran Lalu Lintas tertentu: 1. menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintangi, membahayakan ketertiban atau keamanan lalu lintas atau mungkin menimbulkan kerusakan pada jalan; 2. Mengemudikan kendaraan bermotor tidak dapat memperlihatkan SIM, STNK, STUK atau bukti lain yang diwajibkan menurut ketentuan peraturan perundang-undangan atau dapat memperlihatkan tetapi kadaluarsa; 3. Membiarkan atau memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan oleh orang yang tidak memiliki SIM; 4. Tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan tentang penomoran, penerangan, peralatan, perlengkapan pemuatan kendaraan dan syarat penggandengan kendaraan lain; 5. Membiarkan kendaraan bermotor yang ada di jalan tanpa dilengkapi dengan plat nomor yang sah, sesuai dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan yang bersangkutan; 6. Pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu lintas atau APIL, rambu-rambu atau tanda-tanda yang ada di permukaan jalan; 7. Pelanggaran terhadap ketentuan tentang ukuran dan muatan yang diijinkan, cara menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau memuat membongkar barang; 8. Pelanggaran terhadap ijin trayek,

jenis kendaraan yang diperbolehkan beroperasi di jalan yang ditentukan.

36. Klasifikasi penindakan pelanggaran: a. tindakan secara Yuridis terdiri dari: Tindakan dengan menggunakan Tilang, diatur dengan kesepakatan bersama Mahkamah Agung, Kejaksaan Agung dan Kepolisian Republik Indonesia, tanggal 18 Nopember 1992 yang menyangkut terhadap 27 pasal pelanggaran lalu lintas jalan tertentu; b. tindakan dengan menggunakan Berita Acara Pemeriksaan Singkat, dikenakan terhadap jenis Pelanggaran Lalu Lintas tertentu diluar pasal-pasal Tilang, proses pengajuan melalui Kejaksaan selaku Penuntut Umum sesuai pasal 203 KUHAP;c. Tindakan pelanggaran terhadap peraturan yang diatur dengan Peraturan Daerah, Proses Pengajuan dengan menggunakan Tripiring sesuai pasal 205 KUHAP; d. tindakan secara edukatif yaitu tindakan berupa teguran atau peringatan.

37. Angka pinalti adalah angka yang diberikan kepada pelanggaran oleh penindak satu atau lebih pelanggaran lalu lintas jalan tertentu dan atau pelanggaran yang dilakukan secara berulang.

38. Pemberian angka pinalti hanya kepada pelanggar lalu lintas jalan tertentu yang melakukan:

a. Pelanggaran Berulang. Pelanggaran sejenis dilakukan oleh seorang secara berulang satu kali dengan selang waktu dari pelanggaran yang pertama pelanggaran berikutnya;

b. pelanggaran berganda. Pelanggaran yang jumlahnya lebih dari satu jenis pelanggaran yang dilakukan oleh seorang pelanggar dalam satu kali kejadian pelanggaran;

c. Pelanggaran berat. Pelanggaran yang dilihat dari akibat yang dapat ditimbulkan berpeluang terjadinya fatalitas bagi korban atas kejadian itu.

39. Penindakan dengan Sistem Tipiring adalah mengatur tata cara penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas yang tidak tercantum dalam pasal-pasal tabel tilang dengan alat yang digunakan berupa berita acara cepat.

40. Penanganan Kecelakan Lalu Lintas ringan adalah penanganan yang terdapat cukup bukti atau terpenuhinya unsur tindak pidana, dilakukan dengan proses pemeriksaan singkat.

41. Proses pemeriksaan singkat pada Kecelakaan Lalu Lintas ringan adalah apabila terjadi kesepakatan damai diantara pihak yang terlibat dapat diselesaikan di luar pengadilan.

42. Tata cara penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas dilaksanakan sesuai dengan Undang-undang Hukum Acara Pidana dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

43. Metode alternatif tilang adalah model pembayaran tilang dengan bentuk membayar / menitipkan denda tilang ke bank dan bentuk mengikuti sidang di pengadilan.

B. Tata Cara Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didasarkan atas hasil: a. temuan dalam proses Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan; b. laporan; dan/atau c. rekaman peralatan elektronik.

2. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan berdasarkan tata acara pemeriksaan cepat, digolongkan menjadi: a. tata acara pemeriksaan terhadap

tindak pidana ringan; dan b. tata acara pemeriksaan perkara terhadap tindak pidana Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tertentu.

3. Tata acara pemeriksaan tindak pidana ringan atas pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

4. Tata acara pemeriksaan tindak pidana pelanggaran tertentu terhadap Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan dengan menerbitkan Surat Tilang.

5. Penerbitan Surat Tilang dilakukan dengan pengisian dan penandatanganan Belangko Tilang.

6. Belangko Tilang paling sedikit berisi kolom mengenai: a. identitas pelanggar dan Kendaraan Bermotor yang digunakan; b. ketentuan dan pasal yang dilanggar; c. hari, tanggal, jam, dan tempat terjadinya pelanggaran; d. barang bukti yang disita; e. jumlah uang titipan denda ke bank; f. tempat atau alamat dan/atau nomor telepon pelanggar; g. pemberian kuasa; h. penandatanganan oleh pelanggar dan Petugas Pemeriksa; i. berita acara singkat penyerahan Surat Tilang kepada pengadilan; j. hari, tanggal, jam, dan tempat untuk menghadiri sidang pengadilan; dan k. catatan petugas penindak.

7. Isi Belangko Tilang jumlah uang titipan denda ke bank hanya dapat diisi bagi Pelanggar Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tidak menghadiri sidang.

8. Pengadaan Belangko Tilang dibebankan pada anggaran pendapatan dan belanja negara dan/atau anggaran pendapatan dan belanja daerah.

9. Ketentuan lebih lanjut mengenai bentuk, ukuran, dan tata cara pengisian Belangko Tilang oleh Petugas Kepolisian

Negara Republik Indonesia diatur dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

10. Ketentuan lebih lanjut mengenai bentuk, ukuran, dan tata cara pengisian Belangko Tilang oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil diatur dengan Peraturan Menteri.Peraturan Menteri ditetapkan setelah menerima masukan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia.

11. Surat Tilang harus ditandatangani oleh Petugas Pemeriksa dan pelanggar.

12. Surat Tilang yang sudah ditandatangani oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan pelanggar untuk kepentingan: a. pelanggar sebagai dasar hadir di persidangan atau pembayaran uang titipan untuk membayar denda melalui bank yang ditunjuk oleh Pemerintah; b. Kepolisian Negara Republik Indonesia; c. Pengadilan Negeri setempat; dan d. Kejaksaan Negeri setempat.

13. Surat Tilang yang sudah ditandatangani oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil dan pelanggar untuk kepentingan: a. pelanggar sebagai dasar hadir di persidangan atau pembayaran uang titipan untuk membayar denda melalui bank yang ditunjuk oleh Pemerintah; b. Kepolisian Negara Republik Indonesia; c. Pengadilan Negeri setempat; d. Kejaksaan Negeri setempat; dan e. Instansi yang membawahi Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang bersangkutan.

14. Dalam hal pelanggar tidak bersedia menandatangani Surat Tilang petugas harus memberikan catatan.

15. Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib menyerahkan berkas perkara hasil penyidikan pelanggaran Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan beserta barang bukti kepada pengadilan melalui penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia paling lama 3 (tiga) hari kerja sejak diberikan Surat Tilang atau 3 (tiga) hari kerja sebelum pelaksanaan hari sidang berikutnya.

16. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang didasarkan atas hasil rekaman peralatan elektronik, Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat menerbitkan Surat Tilang. Surat Tilang harus dilampiri dengan bukti rekaman alat penegakan hukum elektronik.

17. Surat Tilang disampaikan kepada pelanggar sebagai pemberitahuan dan panggilan untuk hadir dalam sidang pengadilan.

18. Dalam hal pelanggar tidak dapat memenuhi panggilan untuk hadir dalam sidang pengadilan, pelanggar dapat menitipkan uang denda melalui bank yang ditunjuk oleh Pemerintah.

19. Ketentuan lebih lanjut mengenai penindakan pelanggaran berdasarkan alat bukti rekaman elektronik diatur dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

20. Surat Tilang dan alat bukti disampaikan kepada Pengadilan Negeri tempat terjadinya pelanggaran dalam waktu paling lama 14 (empat belas) hari sejak terjadinya pelanggaran.

21. Dalam hal pelanggar menitipkan uang denda melalui bank yang ditunjuk oleh Pemerintah, bukti penitipan uang denda dilampirkan dalam Surat Tilang.

22. Pelaksanaan persidangan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan sesuai dengan hari sidang

yang tersebut dalam Surat Tilang. Persidangan dilaksanakan dengan atau tanpa kehadiran pelanggar atau kuasanya.

23. Pembayaran uang denda tilang pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan setelah adanya putusan pengadilan atau dapat dilakukan pada saat pemberian Surat Tilang dengan cara penitipan kepada bank yang ditunjuk oleh Pemerintah.

24. Pembayaran uang denda setelah adanya putusan pengadilan dilakukan dalam hal pelanggar atau kuasanya menghadiri persidangan.

25. Besar pembayaran uang denda harus sesuai dengan yang ditetapkan dalam putusan pengadilan.

26. Bukti penitipan uang denda dinyatakan sah jika: a. dibubuhi stempel dan tanda tangan petugas bank dalam hal penitipan uang denda dilakukan secara tunai; atau b. format bukti penyerahan atau pengiriman uang denda sesuai dengan yang ditetapkan dalam hal penitipan dilakukan melalui alat pembayaran elektronik.

27. Dalam hal denda yang diputus pengadilan lebih kecil dari uang titipan untuk membayar denda yang dititipkan, jaksa selaku pelaksana putusan pengadilan memberitahukan kepada pelanggar melalui petugas penindak untuk mengambil sisa uang titipan paling lama 14 (empat belas) hari kerja setelah putusan pengadilan diterima.

28. Sisa uang titipan denda yang tidak diambil dalam kurun waktu 1 (satu) tahun sejak putusan pengadilan dijatuhkan disetorkan ke kas Negara.

29. Tata cara penyetoran dan pengembalian sisa uang titipan denda dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

30. Petugas Pemeriksa Kendaraan Bermotor di Jalan dapat melakukan penyitaan atas: a. Surat Izin Mengemudi; b. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor; c. surat izin penyelenggaraan angkutan umum; d. tanda bukti lulus uji; e. barang muatan; dan/atau f. Kendaraan Bermotor yang digunakan melakukan pelanggaran.

31. Penyitaan atas Surat Izin Mengemudi dilakukan atas setiap terjadi pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

32. Penyitaan atas Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dilakukan jika pengemudi Kendaraan Bermotor tidak membawa Surat Izin Mengemudi.

33. Penyitaan atas surat izin penyelenggaraan angkutan Umum dilakukan jika pengoperasian Kendaraan Bermotor umum tidak sesuai dengan izin yang diberikan.

34. Penyitaan atas tanda bukti lulus uji dilakukan jika Kendaraan Bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan atau pelanggaran daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang.

35. Penyitaan atas Kendaraan Bermotor dilakukan jika: a. Kendaraan Bermotor tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan yang sah pada waktu dilakukan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan; b. pengemudi tidak memiliki Surat Izin Mengemudi; c. terjadi pelanggaran atas persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan Kendaraan Bermotor; d. Kendaraan Bermotor diduga berasal dari hasil tindak pidana atau digunakan untuk melakukan tindak pidana; atau e. Kendaraan Bermotor

terlibat kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan meninggalnya orang atau luka berat.

36. Selain tindakan penyitaan, Petugas Pemeriksa dapat memerintahkan secara tertulis kepada pengemudi Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan untuk melakukan: a. pemenuhan persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan yang tidak dipenuhi; dan/atau b. uji berkala ulang.

37. Dalam hal Kendaraan Bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan, Petugas Pemeriksa dapat melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor.

38. Pengemudi yang melakukan pelanggaran dapat dikenai: a. pemberian tanda atau data pelanggaran pada Surat Izin Mengemudi; b. pencabutan sementara Surat Izin Mengemudi; atau c. pencabutan Surat Izin Mengemudi.

39. Pemberian tanda atau data pelanggaran pada Surat Izin Mengemudi pada Surat Izin Mengemudi diberikan kepada pelanggar setiap melakukan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

40. Pencabutan sementara Surat Izin Mengemudi, dikenakan kepada pengemudi yang melakukan pengulangan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

41. Pencabutan Surat Izin Mengemudi ditetapkan melalui putusan Pengadilan Negeri.

42. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian tanda atau data pelanggaran, pencabutan sementara, dan pelaksanaan pencabutan Surat Izin Mengemudi setelah putusan Pengadilan Negeri diatur dengan Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

43. Barang bukti yang disita: a. Surat Izin Mengemudi; b. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor; c. surat izin penyelenggaraan angkutan umum; d. tanda bukti lulus uji; e. barang muatan; dan/atau f. Kendaraan Bermotor yang digunakan melakukan pelanggaran dicatat secara tertib sebelum dilakukan penyimpanan dan/atau penitipan.

44. Barang bukti berupa Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan, Tanda Bukti Lulus Uji, dan Izin Penyelenggaraan Angkutan Umum dicatat dalam Buku Daftar Dokumen Sitaan.

45. Barang bukti berupa barang muatan dan/atau Kendaraan Bermotor dicatat dalam Buku Daftar Barang Sitaan.

46. Penyimpanan dan/atau penitipan barang bukti berupa barang muatan dan/atau Kendaraan Bermotor dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

47. Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan, Tanda Bukti Lulus Uji, dan Izin Penyelenggaraan Angkutan Umum yang disita dikembalikan kepada pengemudi atau pemilik setelah: a. penyerahan surat bukti penitipan uang titipan untuk membayar denda kepada jaksa selaku pelaksana putusan pengadilan; b. membayar denda sesuai dengan putusan pengadilan; dan/atau c. memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan yang dilanggar.

48. Kendaraan Bermotor yang disita karena tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan yang sah dikembalikan kepada pemilik setelah menunjukkan Surat Tanda Nomor Kendaraan yang sah.

49. Penyitaan Kendaraan Bermotor karena diduga berasal dari hasil tindak pidana, digunakan untuk melakukan tindak

pidana, atau terlibat kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan meninggalnya orang atau luka berat dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

50. Tata cara pelaksanaan eksekusi putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap dilaksanakan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

51. Pelaksanaan penindakan pelanggaran lalu lintas yang didasarkan atas hasil rekaman peralatan elektronik mulai berlaku 1 (satu) tahun sejak tahun 2012 (berarti 2013).

C. Penegakan Hukum Elektronik Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Pengertian

a. Penegakan hukum elektronik adalah tindakan korektif oleh petugas Polri dalam rangka menegakkan hukummelalui sistem peradilan pidana dengan menggunakan peralatan elektronik sebagai perekam dan pencetak pelanggaran lalu lintas jalan yang terjadi, untuk digunakan sebagai pendukung pembuktian.

b. *Closed Circuit Television* (CCTV) adalah alat kamera yang digunakan untuk monitor pergerakan lalu lintas di jalan.

c. *National Traffic Management Center* (NTMC) adalah pusat pengendalian sistem informasi lalu lintas dan angkutan jalan dalam lingkup nasional.

d. *Regional Traffic Management Center* (RTMC) adalahpusat pengendalian sistem informasi lalu lintas dan angkutan jalan dalam lingkup regional.

e. *Traffic Management Center* (TMC) adalah pusat

pengendalian sistem informasi lalu lintas dan angkutan jalan dalam lingkup lokal.

D. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tertentu dengan Kriteria Perbuatan yang Dapat Diselesaikan dengan Sistem Tilang

1. Kendaraan Bermotor berbalapan di Jalan sebagaimana dimaksud pada Pasal 115 huruf b;
2. Pasal 274, menggunakan Jalan dengan cara yang dapat merintangi, membahayakan Keselamatan Lalu Lintas, atau yang dapat menimbulkan kerusakan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dan Pasal 105;
3. Pasal 275 ayat (1), melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguanpada fungsi Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, fasilitas Pejalan Kaki, dan alat pengaman Pengguna Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (2);
4. Pasal 279, mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasangi perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58;
5. Pasal 280, Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasangi Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 ayat (1);
6. Pasal 283, mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1);

7. Pasal 284, mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2);

8. Pasal 285 ayat (1), mengendarai Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) jo. Pasal 48ayat (2) dan ayat (3);

9. Pasal 285 ayat (2), mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) *jo*. Pasal 48ayat (2);

10. Pasal 286, mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalansebagaimana dimaksud dalam Pasal 106ayat (3) *jo*. Pasal 48 ayat (3);

11. Pasal 287 ayat (1), Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106ayat (4) huruf a;

12. Pasal 287 ayat (2), Mengemudikan Kendaraan Bermotor di

Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b;

13. Pasal 287 ayat (3), Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas, tata cara berhenti dan Parkir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf c;

14. Pasal 287 ayat (4), Mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar ketentuan mengenai penggunaan atau hak utama bagi Kendaraan yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 59, Pasal 106ayat (4) huruf d, dan Pasal 134;

15. Pasal 287 ayat (6), mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106ayat (4) huruf f;

16. Pasal 290, mengemudikan dan menumpang Kendaraan Bermotor selain Sepeda Motor yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106ayat (7);

17. Pasal 291 ayat(1), mengendarai Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8);

18. Pasal 291 ayat (2), mengendarai Sepeda Motor yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106ayat (8);

19. Pasal 292, mengendarai Sepeda Motor tanpa kereta samping yang mengangkut penumpang lebih dari 1 (satu) orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106ayat (9);

20. Pasal 293 ayat (1), mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107ayat (1);

21. Pasal 293 ayat (2), mengendarai Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 107ayat (2);

22. Pasal 294, mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (1);

23. Pasal 295, mengemudikan Kendaraan Bermotor yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberikan isyarat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 112 ayat (2);

24. Pasal 296, mengemudikan kendaraan bermotor pada perlintasanantara kereta api dan Jalan yang tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 huruf a;

25. Pasal 298, mengemudikan Kendaraan Bermotor yang tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau Parkir dalam keadaan darurat di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 121ayat (1);

26. Pasal 299, Mengendarai Kendaraan Tidak Bermotor yang dengan sengaja berpegang pada Kendaraan Bermotor untuk ditarik, menarik benda-benda yang dapat membahayakan Pengguna Jalan lain, dan/atau menggunakan jalur jalan kendaraan sebagaimana

dimaksud dalam Pasal 122huruf a, huruf b, atau huruf c;

27. Pasal 300 huruf a, pengemudi Kendaraan Bermotor Umum yang tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri, kecuali saat akan mendahului atau mengubah arah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124ayat (1) huruf c;

28. Pasal 300 huruf b, pengemudi Kendaraan Bermotor Umum yang tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124 ayat (1) huruf d;

29. Pasal 300 huruf c, pengemudi Kendaraan Bermotor Umum yang tidak menutup pintu kendaraan selama Kendaraan berjalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 124huruf e;

30. Pasal 301, mengemudikan Kendaraan Bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 125;

31. Pasal 302, mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126;

32. Pasal 303, mengemudikan mobil barang untuk mengangkut orang kecuali dengan alasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 137 ayat 4 huruf a, huruf b, dan huruf c;

33. Pasal 304, mengemudikan Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan Penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan Kendaraan angkutan tidak sesuai dengan

angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 153 ayat (1);

34. Pasal 305, mengemudikan Kendaraan Bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, Parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 162 huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf e, atau huruf f;

35. Pasal 306, mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 167 ayat (1);

36. Pasal 308 huruf a, mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum yang tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a;

37. Pasal 308 huruf b, tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf b.

E. Tata Cara Prosedur dan Mekanisme Penegakan Hukum Elektronik Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Petugas yang melaksanakan penindakan pelanggaran terhadap Peraturan Perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan harus memiliki: a. kemampuan mengoperasionalkan peralatan ELE (Electronic Law Enforcement); b. menguasai mekanisme dan prosedur

tilang; c. memahami Peraturan Perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; d. mahir menggunakan belangko tilang dalam penindakan pelanggaran tertentu terhadap Peraturan Perundang-undangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Alat penegakan hukum elektronikterhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan terdiri dari: **a. belangko Tilang**: 1) 1 (Satu) set belangko tilang terdiri atas 5 (lima) lembar, 1(satu) buku tilang terdiri atas 5 (lima) set tilang yang dihimpun dan dijilid sesuai dengan urutan nomor seri tilang yang diterbitkan; 2) penggunaan belangko tilang dalam 1 (Satu) buku harus berurutan; 3) peruntukan belangko tilang ditentukan sebagai berikut : a) lembar tilang berwarna merah sebagai bukti pelanggaran tertentu, diperuntukkan bagi pelanggar yang akan melaksanakan sidang perkara pelanggarannya di pengadilan; b) lembar tilang berwarna biru diperuntukkan bagi pelanggar yang telah menyatakan setuju atas dakwaan penyidik, dan ia bersedia membayar sejumlah denda maksimal yang ditentukan dalam Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan disetorkan melalui bank yang ditentukan; c) lembar tilang berwarna hijau diperuntukkan bagi Pengadilan Negeri setempat; d) lembar tilang berwarna kuning diperuntukkan bagi kesatuan Polri setempat; e) lembar tilang berwarna putih diperuntukkan bagi Kejaksaan Negeri setempat; **b. formulir surat panggilan:** formulir surat panggilan memuat: 1) identitas pemilik kendaraan bermotor/pelanggar;2) identitas kendaraan bermotor;3) waktu lokasi dan jenis pelanggaran yang dilakukan; 4) waktu dan tempat menghadiri, serta identitas petugas Polri yang akan melayani; **c. perangkat CCTV:** perangkat CCTV ditempatkan pada lokasi rawan kecelakaan, kemacetan, dan pelanggaran lalu lintas; d.

perangkat NTMC perangkat NTMC berada di Korps Lalu Lintas Polri; e. **perangkat RTMC** perangkat RTMC berada di Ditlantas Polda; f. **perangkat TMC** perangkat NTMC berada di Satlantas Polres/Ta/Tabes.

3. Tahap Persiapan sebelum melakukan penindakkan pelanggaran Lalu Lintas jalan tertentu dengan menggunakan peralatan elektronik perlu dilakukan persiapan sebagai berikut: CCTV dalam keadaan siap operasional; NTMC, RTMC dan TMC dalam keadaan siap operasional; Petugas sudah siap di NTMC, RTMC dan TMC.

4. Pelaksanaan setelah segala sesuatu yang diperlukan dalam rangka penindakkan pelanggaran lalu lintas jalan tertentu dengan menggunakan peralatan elektronik telah siap dipergunakan, maka petugas penindak melakukan kegiatan dengan tahap-tahap sebagai berikut:

Tahap 1: 1) identifikasi terhadap pelanggaran lalu lintas yang termonitor melalui CCTV; 2) mengambil foto kendaraan bermotor yang melanggar lalu lintas termonitor oleh CCTV; 3) mengindetifikasi pengemudi, jenis pelanggaran, pemilik kendaraan bermotor, kendaraan bermotor, tempat, dan waktu terjadinya pelanggaran berdasarkan hasil foto;

Tahap II: 1) mengirim surat pemberitahuan yang dilampiri lembar tilang warna merah ke alamat pemilik kendaraan bermotor/pelanggar, 2) setelah pemilik kendaraan bermotor/pelanggar mengembalikan surat pemberitahuan kepada petugas unit gakkum, selanjutnya petugas melakukan langkah-langkah sebagai berikut: a) Pengembalian surat pemberitahuan yang dikembalikan oleh pemilik kendaraan bermotor dan atau pelanggar

disertai dengan bukti pembayaran Bank yang ditunjuk, maka petugas menginformasi ke petugas Samsat dan NTMC/RTMC/TMC dan mewakili siding, b) Pengembalian surat pemberitahuan yang dikembalikan 0leh pemilik kendaraan bermotor dan atau pelanggar tanpa disertaI dengan bukti pembayaranBank yang ditunjuk, maka petugas menginformasi ke petugas Samsat dan NTMC/RTMC/TMC serta mengirim berkas tilang ke Pengadilan Negeri, c) Pengembalian surat pemberitahuan yang dikembalikan 0leh pemilik kendaraan bermotor disertaI dengan penjelasan bahwa pemilikan kendaraan bermotor sudah berpindah tangan dan/ atau dipergunakan orang lain, maka tindakan petugas sebagaimana angka 1) dan 2) huruf a) dan b) tersebut diatas dan menginformasi ke petugas Samsat dan NTMC/RTMC/TMC;

Tahap III: apabila setelah 7 (tujuh) hari surat pemberitahuan tidak dikembalikan oleh pemilik kendaraan bermotor /pelanggar atau pemilik kendaraan bermotor/pelanggar tidak menghadiri sidang maka petugas: a) bintara urusan tilang atas perintah eksekutor mengajukan permohonan kepada koordinator kantor bersama SAMSAT untuk dilakukan pemblokiran Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor(STNK), b) pembukaan blokir Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) dapat dilakukan setelah pemilik kendaraan bermotor/pelanggar melaksanakan kewajiban sebagaimana yang telah diputuskan oleh pengadilan.

5. Untuk Tahap pengawasan dan pengendalian: Dalam rangka sinkronisasi dan integralisasi data penyelesaian penegakan hukum elektronik terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan,perlu dilakukan pengawasan dan

pengendalian dalam bentuk pelaporan secara online mengenai: a. jumlah dan jenis pelanggaran yang ditindak di setiap wilayah hukum yang dibuat oleh Polri;b. daftar pelanggar yang mendapat putusan pengadilan; c. jumlah pelanggar yang menyatakan mewakilkan di sidang tetapi tidak menyetorkan uang titipan denda tilang kepada Bank yang ditunjuk atau tidak melaksanakan kewajiban di sidang pengadilan; d. jumlah dan jenis barang bukti yang tidak diambil oleh pemiliknya; e. daftar Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) bermotor yang diblokir.

6. Data tersebut dibuat setiap bulan yang ditandatangani oleh atasan dan pimpinan Polri satuan lalu lintas pelaksana tilang dengan format yang telah ditentukan.

7.5. LAKA LANTAS

A. Tata Cara Penggolongan dan Pelaporan Kecelakaan Lalu Lintas

1. Kecelakaan Lalu Lintas 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.

2. Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas : Kecelakaan ringan, kecelakaan sedang dan kecelakaan berat.

3. Kecelakaan ringan adalah : kecelakaan yang mengakibatkan kerusakaan kendaraan dan/atau barang.

4. Kecelakaan sedang adalah : kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.

5. Luka ringan terdiri atas: a. luka yang mengakibatkan korban menderita sakit yang tidak memerlukan perawatan inap di rumah sakit; atau b. selain yang diklasifikasikan dalam luka berat.

6. Kecelakaan berat adalah : kecelakaan yang mengakibatkan korban luka berat atau meninggal dunia.

7. Luka berat terdiri atas: a. jatuh sakit dan tidak ada harapan sembuh sama sekali atau menimbulkan bahaya maut; b. tidak mampu terus-menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan; c. kehilangan salah satu panca indera; d. menderita cacat berat atau lumpuh; e. terganggu daya pikir selama 4 (empat) minggu lebih; f. gugur atau matinya kandungan seorang perempuan; atau g. luka yang membutuhkan rawat inap lebih dari 30 hari.

8. Korban meninggal dunia terdiri atas: a. meninggal dunia di TKP; b. meninggal dunia dalam perjalanan ke rumah sakit; atau c. meninggal dunia karena luka yang diderita dalam masa perawatan selama 30 (tiga puluh) hari sejak terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.

9. Laporan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas disampaikan kepada: a. petugas Polri di lokasi terdekat atau di kantor polisi secara langsung; atau b. Sentra Pelayanan Kepolisian Terpadu melalui nomor telepon, nomor pesan singkat, media online, dan alamat surat elektronik untuk kemudian menginformasikan kepada petugas Polri di lokasi terdekat atau di kantor Polisi secara langsung. Laporan diberikan tanda bukti lapor. Format laporan dan tanda bukti terjadinya kecelakaan lalu lintas didasarkan pada Peraturan Kapolri.

10. Setiap kesatuan Polri menyediakan dan menginformasikan nomor telepon, nomor pesan singkat, media online, dan alamat surat elektronik di Sentra Pelayanan Kepolisian Terpadu kepada masyarakat. Nomor telepon, nomor pesan singkat, media online, dan alamat surat elektronik di Sentra Pelayanan Kepolisian Terpadu wajib tersambung dan dapat dihubungi setiap saat selama 24 (dua puluh empat) jam.

11. Setiap petugas Polri di bidang lalu lintas dilengkapi dengan alat komunikasi yang tersambung dengan Sentra Pelayanan Kepolisian Terpadu, dan dapat dihubungi setiap saat selama 24 (dua puluh empat) jam.

12. Tempat Kejadian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu lokasi di jalan tempat kecelakaan terjadi dimana ditempat itu terdapat korban dan/atau bukti-bukti yang menunjukkan bahwa telah terjadi suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan.

13. Korban kecelakaan lalu lintas adalah orang yang mengalami kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan hilangnya nyawa manusia, luka berat atau luka ringan pada anggota tubuh manusia.

14. Korban meninggal dunia kecelakaan lalu lintas adalah korban yang dipastikan meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut.

15. Korban luka berat kecelakaan lalu lintas adalah korban yang karena luka-lukanya itu ia menjadi menderita cacat tetap sebagai akibat langsung dari kecelakaan lalu lintas atau harus dalam jangka waktu lebih dari 30 (tiga puluh) hari sejak terjadi kecelakaan atau keadaan luka pada tubuh yang tidak akan sembuh lagi dengan sempurna

sehingga tidak cakap lagi melakukan jabatan atau pekerjaannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

16. Korban luka ringan kecelakaan lalu lintas adalah korban luka-luka sebagai akibat kecelakaan lalu lintas, yang tidak termasuk dalam pengertian luka berat.

17. Kerugian harta benda dalam kecelakaan lalu lintas adalah kerugian yang timbul sebagai akibat langsung dari kecelakaan lalu lintas dalam wujud benda milik korban atau orang lain, kendaraan, bangunan, fasilitas umum, yang dapat dinilai dengan uang rupiah.

18. Keterangan kecelakaan lalu lintas adalah keterangan tertulis yang dibuat oleh petugas Unit Kecelakaan Polisi Lalu Lintas tentang kecelakaan lalu lintas yang ditanganinya, yang dibuat dalam suatu formulir laporan kecelakaan lalu lintas pelaku dan korban, identitas dan kondisi kendaraan yang terlibat, kondisi jalan tempat kejadian kecelakaan, dan risalah kejadian kecelakaan lalu lintas tersebut.

19. Visum Et Repertum adalah laporan tertulis yang dibuat dokter berdasarkan sumpah atas permintaan yang berwajib untuk kepentingan peradilan tentang segala hal yang dilihat dan ditemukan menurut pengetahuan yang sebaik-baiknya.

20. Gawat Darurat adalah suatu keadaan dimana seseorang berada dalam kondisi ancaman kematian dan memerlukan pertolongan tepat dan segera guna menghindari kematian dan kecacatan

B. Tata Cara Mendatangi Tempat Kejadian Perkara dengan Segera

1. Setelah menerima laporan terjadinya kecelakaan lalu lintas, petugas Sentra Pelayanan Kepolisian Terpadu wajib segera menginformasikan laporan kepada petugas kepolisian terdekat dan/atau Unit Kecelakaan Lalu Lintas.
2. Petugas kepolisian terdekat dan/atau Unit Kecelakaan Lalu Lintas wajib segera mendatangi TKP, melakukan Tindakan Pertama di TKP, Pemberian Pertolongan Pertama, dan khusus Petugas Unit Kecelakaan Lalu Lintas melaksanakan Olah TKP.
3. Dalam hal terjadi Kecelakaan Lalu Lintas yang mengakibatkan korban manusia, petugas Sentra Pelayanan Kepolisian Terpadu wajib menginformasikannya kepada petugas rumah sakit terdekat.
4. Dalam hal terjadi Kecelakaan Lalu Lintas yang memuat barang berbahaya dan/atau beracun dan/atau yang menimbulkan keadaan yang membayakan, petugas wajib menginformasikannya dan meminta bantuan kepada instansi terkait. Petugas Polri yang mendatangi TKP, menggunakan kendaraan dan peralatan yang diperlukan dalam penanganan lalu lintas.
5. Setiap petugas Polri yang diberi tugas menangani TKP mempunyai kompetensi: a. terampil melaksanakan TPTKP; b. menguasai teknik Pertolongan Pertama Gawat Darurat (P2GD); c. terampil mengamankan TKP; d.terampil dalam pengolahan TKP; e.terampil mengatur kelancaran arus lalu lintas.
6. Kompetensi ditingkatkan melalui pemberian pelatihan secara berkala. Untuk meningkatkan kompetensi petugas Polri dalam menguasai teknik Pertolongan Pertama Gawat

Darurat (P2GD), Polri mengadakan kerja sama dengan instansi yang membidangi kesehatan.

7. Untuk mendukung Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, petugas Polri dilengkapi dengan: a. peralatan kesatuan dan b. peralatan perseorangan.

8. Peralatan kesatuan terdiri atas: a. alat pengamanan TKP; b. peralatan Pertolongan Pertama Gawat Darurat (P2GD); c. peralatan pendukung; dan d. alat komunikasi.

9. Alat pengamanan TKP meliputi: a. kendaraan unit kecelakaan lalu lintas; b. lampu peringatan atau segitiga pengaman; c. kerucut lalu lintas; d. rambu lalu lintas berupa petunjuk arah, batas kecepatan, dan prioritas; e. senter kedip jika pengamanan dilakukan pada malam hari; dan f. papan informasi adanya kejadian kecelakaan lalu lintas.

10. Peralatan Pertolongan Pertama Gawat Darurat (P2GD) terdiri atas: a.kotak Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K), berisi: 1.pembalut cepat; 2.kasa steril; 3.pembalut biasa; 4.obat merah (yodium); 5.pembalut segi tiga; 6.plester; 7.kapas; dan 8.gunting; b.kotak peralatan Kecelakaan Lalu Lintas, berisi: 1.senter kedip lantas dan baterai; 2.kapur tulis/cat berwarna; 3.tanda angka 1 sampai dengan 9; 4.senter LED dan Baterai; 5.pengukur jarak roll 50 (lima puluh) meter atau digital; 6.gergaji besi; 7.alat tulis penyidik Kecelakaan Lalu Lintas, yaitu spidol, pensil, pulpen penggaris, kertas, dan papan klip untuk membuat sketsa/gambar TKP; 8.paku beton; 9.garis polisi; 10.gunting; 11.pinset; 12.tang kombinasi; 13.tang buaya; 14.pengukur tekanan ban; 15.pisau pengiris *(cutter*); 16.kaca pembesar; 17.kampak serba guna; 18.kamera foto digital; 19.baterai kamera foto; 20.sarung tangan kulit dan karet; 21.label barang bukti; 22.kantong plastik; 23.rompi

reflektor; 24.kantong jenazah 2 (dua) buah; 25.tiang besi *key point* / titik tabrak; dan 26.kompas.

11. Peralatan pendukung terdiri atas: a.pemecah kaca; b.alat pemotong sabuk pengaman; c.alat pemotong kerangka kendaraan bermotor; d.alat pengungkit/dongkrak kendaraan bermotor; e.alat penarik kendaraan bermotor; f.pemadam kebakaran; g.oksigen; dan h.papan keras.

12. Alat komunikasi, berupa radio komunikasi yang terpasang di kendaraan bermotor Unit Kecelakaan Lalu Lintas dan yang melekat pada petugas.

13. Peralatan perseorangan terdiri atas: a.jas hujan; b.rompi lalu lintas; c.sarung tangan; d.peluit; e.borgol; f.tongkat polisi; g.radio komunikasi; h.senjata api; dan/atau i.masker.

14. Untuk mempercepat Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, pada setiap unit Kecelakaan Lalu Lintas atau kantor kepolisian tersedia kendaraan bermotor, yang terdiri atas: a.mobil dan/atau sepeda motor yang dilengkapi dengan lampu rotator warna biru dan sirine; dan b.dapat didukung dengan mobil ambulans dan mobil derek.

15. Untuk menjamin kesiapan kendaraan bermotor, petugas Polri melakukan pengecekan setiap hari terhadap: a.kondisi kelaikan kendaraan bermotor; dan b. fungsi lampu rotator dan sirene.

C. Tata Cara Menolong Korban

1. Petugas Polri dan/atau bersama dengan petugas medis yang mendatangi TKP wajib segera memberikan pertolongan pertama agar kondisi korban tidak menjadi lebih buruk.

2. Pemberian Pertolongan oleh petugas dilaksanakan dengan prosedur Pertolongan Pertama Gawat Darurat (P2GD) meliputi: a.korban patah tulang dijaga tetap pada posisi semula dan pada saat akan dibawa ke rumah sakit, posisi korban diusahakan tetap seperti saat ditemukan di TKP; b. korban yang anggota badannya terhimpit kendaraan dan mengalami pendarahan wajib diupayakan penghentian pendarahan sebelum dilakukan pertolongan lebih lanjut; c. korban sesegera mungkin dibawa ke rumah sakit dengan menggunakan kendaraan ambulans atau kendaraan petugas Polri; d. dalam hal posisi korban mengganggu kelancaran arus lalu lintas, korban dipindahkan ke tempat yang aman dengan memberikan tanda terlebih dahulu pada letak korban semula; dan e. dalam hal kedua jenis kendaraan tersebut tidak tersedia, dapat digunakan kendaraan lain dengan terlebih dahulu mencatat identitas kendaraan dan pengemudi serta rumah sakit tempat korban akan dirawat.

3. Dalam Pemberian Pertolongan terhadap korban, petugas Polri wajib: a. mengetahui dan mencatat identitas korban dan identitas kendaraan yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas; b. memberikan informasi kepada keluarga korban dan PT. Jasa Raharja (persero) tentang kondisi korban; dan c. mengamankan dan mencatat barang berharga milik korban, untuk kemudian diserahkan kepada korban atau keluarga korban.

D. Tata Cara Melakukan Tindakan Pertama di Tempat Kejadian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas

1. Petugas Polri yang pertama kali datang di tempat Kecelakaan Lalu Lintas wajib: melakukan pengamanan TKP.

Pengamanan TKP untuk: a. menjaga agar TKP tetap tidak berubah atau utuh sebagaimana pada saat dilihat dan diketemukan oleh petugas yang melakukan tindakan pertama di TKP; b. melindungi agar barang bukti, barang muatan, dan/atau barang bawaan penumpang yang ada tidak hilang atau rusak; dan c. mengumpulkan keterangan dan fakta sebagai bahan penyidikan.

2. Dalam melaksanakan pengamanan TKP, petugas menentukan tata letak alat pengamanan TKP dengan prosedur sebagai berikut: a. kendaraan unit kecelakaan lalu lintas wajib ditempatkan pada posisi menyudut atau serong lebih kurang 30 (tiga puluh) derajat searah TKP, dengan jarak 10 (sepuluh) meter dari kendaraan yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas atau korban; b. posisi kendaraan petugas yang dilengkapi lampu rotator berwarna biru wajib dinyalakan selama proses pengamanan berlangsung; dan c. kerucut lalu lintas wajib ditempatkan sedemikian rupa di bagian jalan arah datangnya arus lalu lintas untuk jalur jalan satu arah atau di dua bagian jalan untuk jalur jalan dua arah dengan menggunakan rumus jarak henti.

3. Petugas Polri dalam melaksanakan pengamanan TKP wajib: a. melarang setiap orang yang tidak berkepentingan masuk ke TKP yang telah diberi batas; b. mengamankan Tersangka dan mencatat identitas Saksi; dan c. membuat tanda di TKP.

Pembuatan tanda di TKP dilakukan dengan ketentuan sebagai berikut: a. untuk kendaraan bermotor roda 4 atau lebih yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas, berupa "garis siku" di atas permukaan jalan pada batas setiap bumper depan dan belakang dari kendaraan serta pada as ban diberi tanda pejera " ⊔". b. untuk korban Kecelakaan Lalu

Lintas, sepeda motor dan sepeda berupa gambar sketsa di atas permukaan jalan; c. untuk alat bukti, berupa ceceran darah, pecahan kaca, alat-alat kendaraan yang terlepas, lubang atau goresan di permukaan jalan, dan sebagainya diberi tanda lingkaran di atas permukaan jalan pada bagian luar alat bukti ditemukan; d. untuk *key point*, diberi tanda " ⊗" (X dalam lingkaran); dan e. untuk bekas rem, diberi tanda garis putus-putus, pada kedua ujung bekas rem diberi tanda " ⌴". Kendaraan, korban, dan alat bukti huruf a, huruf b, dan huruf c setelah dilakukan penandaan, wajib segera dipindahkan ke tempat yang aman untuk memperlancar arus lalu lintas

E. Tata Cara Olah Tempat Kejadian Perkara

1. Penyidik dan/atau penyidik pembantu melaksanakan kegiatan olah TKP dengan cara: a. melakukan pengamatan, b. pengumpulan bukti-bukti; dan c. melakukan dokumentasi.

2. Pengamatan terdiri dari: a. pengamatan umum mengenai situasi kecelakaan lalu lintas; dan b. pengamatan khusus mengenai kondisi yang terlibat kecelakaan lalu lintas.

3. Pengamatan umum untuk memperoleh data mengenai: a. keadaan jalan berkaitan dengan sempit atau lebarnya jalan, kondisi tanjakan atau turunan jalan, kondisi tikungan atau simpangan jalan, atau berkait dengan lurus atau tidak lurus jalan; b. keadaan lingkungan berkaitan dengan keadaan ramai atau sepinya arus lalu lintas, atau keadaan bebas atau terhalangnya pandangan pengemudi; c. keadaan cuaca pada waktu terjadi Kecelakaan Lalu Lintas; d. kendaraan yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas; dane.arah datangnya kendaraan yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas.

4. Pengamatan khusus untuk memperoleh data mengenai identitas dan kondisi pelaku/korban, kendaraan bermotor dan kondisi jalan beserta sarana prasarananya.
5. Hasil pengamatan dituangkan dalam Berita Acara Pemeriksaan yang ditandatangani oleh petugas penyidik atau penyidik pembantu.
6. Pengumpulan bukti-bukti meliputi: a. identitas, keterangan, dan kondisi saksi, pelaku/korban; b. identitas dan kondisi Kendaraan bermotor; c. kondisi jalan beserta sarana prasarananya; d. kondisi lingkungan; dan e. bekas-bekas kejadian yang ditemukan di TKP.
7. Identitas, keterangan dan kondisi saksi, pelaku/korban meliputi: a. identitas yang dimiliki saksi, pelaku/korban meliputi KTP, SIM, Paspor dan kartu identitas lainnya; b. tingkat fisiologis dan psikologis pelaku/korban sebelum terjadinya kecelakaan; dan c. tingkat luka korban.
8. Identitas dan kondisi kendaraan bermotor meliputi: a. kerusakan pada kendaraan; b. kelengkapan surat kendaraan; c. kondisi dan fungsi lampu kendaraan serta arah sorot lampu; d. keadaan dan bunyi klakson; e. keadaan alat penghapus kaca; f. kedudukan persneling; g. keadaan kemudi; .penyetelan kaca spion; i. kondisi rem; j. kondisi ban kendaraan; k. kedudukan spidometer/ukuran kecepatan kendaraan; l. kondisi suspensi; dan m. muatan kendaraan.
9. Kondisi jalan beserta sarana prasarananya meliputi: a. kelaikan fungsi jalan (*hotmix* / pasir dan batu/berlubang/bergelombang); b. kelengkapan rambu lalu lintas yang ada di sekitar TKP; c. marka jalan; dan d. alat pengaman jalan.

10. Kondisi lingkungan merupakan kondisi pada saat terjadi kecelakaan yang meliputi: a. keadaan ramai atau sepinya arus lalu lintas; b. keadaan bebas atau terhalangnya pandangan pengemudi; dan c. keadaan cuaca.

11. Bekas-bekas kejadian yang ditemukan di TKP antara lain: a. bekas rem atau jejak ban; b. bekas benturan; c. ceceran darah; d. pecahan kaca; e. alat-alat kendaraan yang terlepas; dan f. lubang atau goresan di permukaan jalan.

12. Hasil pengumpulan bukti-bukti dituangkan dalam Berita Acara Pemeriksaan yang ditandatangani oleh penyidik atau penyidik pembantu.

13. Pemeriksaan kondisi pelaku/korban, dapat dilakukan dengan mengikutsertakan petugas medis.

14. Pemeriksaan identitas dan kondisi kendaraan bermotor, dapat mengikutsertakan Laboratorium Forensik Kepolisian, tenaga ahli mekanik yang bersertifikat.

15. Pemeriksaan kondisi jalan beserta sarana prasarananya dapat mengikutsertakan Kementerian Pekerjaan Umum dan Kementerian Perhubungan.

16. Pemeriksaan kondisi fisiologi pengemudi sebelum terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas dimaksudkan untuk mendapatkan kepastian kandungan zat-zat adiktif dalam darah dan air seni atau kandungan alkohol dalam pernapasan. Kandungan zat-zat adiktif dalam darah dan air seni atau kandungan alkohol dalam pernapasan yang berpengaruh pada terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas wajib diukur dengan alat tes tertentu dan hasilnya dituangkan dalam berita acara pemeriksaan ahli.

17. Pemeriksaan kondisi psikologis ditujukan untuk mendapatkan kepastian jumlah jam mengemudi dan pengaruhnya terhadap terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.

18. Besaran jumlah jam mengemudi yang berpengaruh pada terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas ditetapkan melebihi 8 (delapan) jam tanpa waktu istirahat paling singkat 30 (tiga puluh) menit.

19. Dokumentasi dalam olah TKP, dalam bentuk kegiatan: a. penomoran terhadap bukti-bukti yang telah diberi tanda di TKP. b. pemotretan di TKP yang meliputi: 1. TKP secara keseluruhan dari 4 (empat) penjuru; 2. posisi kendaraan yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas dari 4 (empat) penjuru; 3. keadaan dan posisi korban sebelum dipindahkan dari TKP; 4. kerusakan kendaraan yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas; dan 5. bekas-bekas yang tertinggal di TKP berupa bekas rem, pecahan kaca, tetesan darah, bekas cat atau dempul mobil, bekas oli, suku cadang yang terlepas atau jatuh.c. Pembuatan gambar atau sketsa TKP.

20. Pemotretan dilakukan dengan memperhatikan faktor-faktor yang meliputi: a. jarak pengambilan gambar; b. cuaca pada waktu pengambilan foto; c. cahaya atau penyinaran yang digunakan; d. kamera yang digunakan; e. diafragma dan kecepatan yang digunakan; dan f. arah pemotretan. Hasil pemotretan dituangkan dalam Berita acara pemotretan dan ditandatangani oleh penyidik atau penyidik pembantu yang melakukan pemotretan.

21. Pembuatan gambar atau sketsa TKP meliputi langkah-langkah sebagai berikut: a. menentukan arah mata angin (arah utara); b. menentukan skala gambar atau sketsa; dan c. melakukan pengukuran di TKP sebagai dasar untuk menentukan jarak antartitik dengan metode garis alas

dan/atau metode segitiga dan/atau metode koordinat meliputi: 1. titik pokok pengukuran (titik P); 2. *key point* (titik X); 3. posisi kendaraan yang terlibat (titik pengukuran dari bumper depan dan belakang); 4. posisi korban; 5. posisi barang bukti; 6. panjang bekas rem; dan 7. lebar jalan;

22. Menuangkan unsur-unsur di TKP pada gambar atau sketsa yang meliputi: 1. lebar jalan, lebar got, dan lebar trotoar; 2. bentuk jalan berupa jalan lurus, tanjakan, turunan, tikungan, dan persimpangan; 3. posisi korban; 4. posisi kendaraan; 5. posisi *key point*; 6. posisi titik pokok pengukuran; 7. posisi barang bukti; dan 8. menentukan bayangan arah datangnya dan tujuan setiap kendaraan yang terlibat. Pembuatan gambar atau sketsa TKP kecelakaan lalu lintas dituangkan dalam kertas milimeter blok atau menggunakan *software* komputer dengan memperhatikan ketepatan skala yang digunakan.

F. Tata Cara Penyidikan Kecelakaan Lalu Lintas

1. Penyidik melakukan penilaian atas hasil olah TKP untuk menentukan ada atau tidaknya unsur tindak pidana pada Kecelakaan Lalu Lintas sebagai dasar dilakukan penyidikan.

2. Penyidik melakukan penyidikan kecelakaan lalu lintas, apabila terdapat cukup bukti atau terpenuhinya unsur tindak pidana.

3. Penyidik melakukan penghentian penyidikan kecelakaan lalu lintas, apabila tidak terdapat cukup bukti atau bukan merupakan tindak pidana atau batal demi hukum.

4. Penyidik Kecelakaan Lalu Lintas menyampaikan hasil perkembangan penyidikan kepada korban atau keluarga

korban melalui Surat Pemberitahuan Perkembangan Hasil Penyidikan (SP2HP).

5. Penanganan Kecelakan Lalu Lintas ringan yang terdapat cukup bukti atau terpenuhinya unsur tindak pidana, dilakukan dengan proses pemeriksaan singkat. Proses pemeriksaan singkat pada Kecelakaan Lalu Lintas ringan, apabila terjadi kesepakatan damai di antara pihak yang terlibat dapat diselesaikan di luar pengadilan.

6. Penyidik Kecelakaan Lalu Lintas menyerahkan kepada penyidik fungsi Reserse, apabila menemukan adanya bukti petunjuk adanya tindak pidana terkait dengan: a. Kendaraan; b. Barang muatan; dan/atau c. Modus kecelakaan. Pelimpahan proses penyidikan sebagaimana dimaksud dilaksanakan dengan membuat Berita Acara Penyerahan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

7. Alat bukti keterangan saksi diperoleh dari: a. saksi korban; dan/atau b. saksi yang melihat, mendengar, dan mengetahui kejadian Kecelakaan Lalu Lintas.

8. Alat bukti keterangan ahli diperoleh dari orang yang memiliki kompetensi di bidang: a. kedokteran kehakiman atau dokter rumah sakit mengenai kondisi korban; b. laboratorium forensik kepolisian mengenai identifikasi kendaraan bermotor; c. kelaikan fungsi kendaraan bermotor; dan/atau d. kelaikan fungsi jalan.

9. Alat bukti surat terdiri atas surat kendaraan bermotor, pengemudi dan surat keterangan ahli.

10. Surat keterangan ahli berupa: a. hasil *visum et repertum* berkenaan dengan kondisi korban luka dan/atau korban meninggal dunia yang ditandatangani oleh dokter

kehakiman atau dokter rumah sakit; b. pernyataan tertulis berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dari laboran forensik; c. pernyataan tertulis mengenai kondisi kelaikan kendaraan bermotor dari ahli bidang teknis kendaraan bermotor; dan/atau d. pernyataan tertulis mengenai kondisi kelaikan fungsi jalan dari ahli bidang jalan.

11. Untuk mendapatkan *visum et repertum*, petugas Polri:a.mengajukan surat permohonan kepada dokter kehakiman atau rumah sakit tempat korban dirawat untuk dilakukan *visum* luar bagi korban luka dan/atau *visum* dalam bagi korban meninggal; danb.memberikan penjelasan secara persuasif kepada keluarga korban mengenai manfaat dan arti penting *visum* bagi kepentingan penyidikan, apabila keluarga korban menolak dilakukan *visum* dalam.

12. Untuk mendapatkan pernyataan tertulis mengenai hal-hal sebagaimana dimaksud huruf b, huruf c, dan huruf d, petugas Polri mengajukan permohonan kepada: a. laboratorium forensik kepolisian; b. instansi/ahli yang membidangi teknis kendaraan bermotor; dan c. instansi yang membidangi jalan. Format surat permohonan permintaan *visum et repertum* diatur dalam Perkap.

G. Penyelesaian Perkara Kecelakaan Lalu Lintas

1. Penentuan dan pembayaran ganti Kerugian Materiil yang diakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dapat diselesaikan melalui : proses di luar pengadilan. Penyelesaian penentuan dan pembayaran ganti Kerugian Materiil dilakukan secara musyawarahlangsung di antara pihak-pihak yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas. Proses

penyelesaian ganti kerugian materiil dilarang melibatkan penyidik/penyidik Pembantu.

2. Para pihak dapat meminta bantuan pihak ketiga selaku mediator apabila Penyelesaian secara musyawarah sebagaimana dimaksud tidak tercapai Kesepakatan.
3. Dalam hal telah terjadi kesepakatan antara para pihak yang terlibat, dituangkan dalam surat pernyataan dan diserahkan kepada penyidik/penyidik pembantu. Penyidik setelah menerima surat pernyataan dilampirkan dalam berkas perkara sebagai pertimbangan hakim dalam mengambil keputusan.
4. Kewajiban mengganti kerugian terjadi kesepakatan damai antara para pihak yang terlibat kecelakaan lalu lintas, untuk menyelesaikan perkaranya dapat diselesaikan di luar sidang pengadilan.
5. Kesepakatan damai antara para pihak yang terlibat kecelakaan lalu lintas dituangkan dalam surat pernyataan kesepakatan damai. Penyelesaian perkara di luar sidang pengadilan dapat dilaksanakan selama belum dibuatnya laporan polisi.
6. Dalam perkara kecelakaan lalu lintas ringan, apabila unsur-unsur tindak pidana terpenuhi dan tidak terjadi kesepakatan damai antara para pihak yang terlibat kecelakaan lalu lintas, maka penyelesaian perkaranya diselesaikan dengan acara singkat.
7. Penyelesaian perkara di luar sidang pengadilan wajib diregister dan surat pernyataankesepakatan damai diarsipkan.

8. Dalam perkara kecelakaan lalu lintas sedang, apabila unsur-unsur tindak pidana terpenuhi, penyelesaian perkaranya diselesaikan dengan acara singkat.

9. Dalam perkara kecelakaan lalu lintas berat, apabila unsur-unsur tindak pidana terpenuhi, penyelesaian perkaranya diselesaikan dengan acara biasa.

10. Pertimbangan untuk melakukan penghentian penyidikan kecelakaan lalu lintas dengan alasan:a. tidak cukup bukti; ataub. demi hukum.

11. Penghentian penyidikan kecelakaan lalu lintas dengan alasan demi hukum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi: a. Tersangka meninggal dunia; b. perkara telah melampaui masa kedaluarsa; atau c. *nebis in idem*.

12. Administrasi dalam rangka melaksanakan penghentian penyidikan kecelakaan lalu lintas meliputi: a. penerbitan Surat Perintah Penghentian Penyidikan oleh pejabat yang mengeluarkan Surat Perintah Penyidikan; b. penerbitan Surat Ketetapan Penghentian Penyidikan oleh pejabat yang berwenang; c. penerbitan Surat Pemberitahuan Penghentian Penyidikan oleh pejabat yang berwenang; d. pembuatan Berita Acara Penghentian Penyidikan yang dibuat olehpenyidik; dan e. pengiriman Surat Pemberitahuan Penghentian Penyidikan olehpenyidik kepada pelapor, Jaksa Penuntut Umum dan Tersangka atau penasihat hukumnya.

H. Penyelesaian Perkara Lalu Lintas di Luar Persidangan

1. Penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas di luar sidang pengadilan merupakan pelaksanaan dari fungsi penegakan hukum yang didasari azas legalitas dengan

mempertimbangkan azas legitimasi dalam bentuk kearifan lokal dan situasional dengan tujuan terwujudnya keadilan masyarakat dengan kepastian hukum sehingga tercipta tertib hukum ditengah masyarakat.

2. Untuk mencegah terjadinya kelalaian atau kesalahan prosedur yang dapat menimbulkan ketidak-pastian, rasa ketidak-adilan, dan ketidak percayaan masyarakat terhadap penegakan hukum, maka diperlukan suatu pedoman bagi anggota Polantas dalam melakukan penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas di luar sidang pengadilan.

3. *Restorative Justice* adalah penempatan pelaku yang berhadapan dengan korban dan masyarakat dimana mengembalikan kepentingan dari korban kejahatan dan keluarganya agar supaya kerugian yang dideritanya dapat dipulihkan.

4. Kasus ringan adalah kasus yang menimbulkan kerugian materi sangat kecil dari sudut pandang masyarakat setempat, tidak berdampak sosial luas, ada keinginan masyarakat agar permasalahan tersebut dapat diselesaikan secara musyawarah.

5. *Alternative Dispute Resolution* (ADR) adalah cara penyelesaian suatu sengketa di luar peradilan umum yang didasarkan pada perjanjian yang dibuat secara tertulis oleh para pihak yang bersengketa.

6. Kecelakaan Lalu Lintas ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.

7. Kecelakaan Lalu Lintas sedang adalah kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.

8. Luka ringan adalah luka yang mengakibatkan korban menderita sakit yang tidak memerlukan perawatan inap di rumah sakit atau selain yang di klasifikasikan dalam luka berat.

9. Tata cara penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas diluar sidang pengadilan dilaksanakan dengan memperhatikan: asas transparan; asas akuntabel; asas berkelanjutan; asas partisipatif; asas bermanfaat; asas efisien dan efektif; asas seimbang; dan asas terpadu;

10. Kriteria penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas di luar sidang pengadilan adalah:a. kasus kecelakaan lalu lintas ringan dan sedang; b.Tindak pidana telah diselesaikan dengan cara rekonsiliasi dengan mempertemukan pihak yang berperkara serta melibatkan pranata sosial dan atau tokoh-tokoh masyarakat dan atau tokoh agama dan atau tokoh adat setempat; c. Pelaku tindak pidana bukan merupakan residivis.

11. Syarat-syarat yang harus dipenuhi dalam penyelesaian kecelakaan lalu lintas di luar pengadilan:

    Syarat Formil: 1) Ada surat pernyataan penyelesaian diluar peradilandari para pihak yang berperkara (pelaku dan korban), 2) adanya surat perjajian dari para pihak yang bersengketa, 3) adanya pencabutan laporan / pengaduan dari Pihak korban atau Pelapor, 4) apabila terjadi ketidak puasan para pihak yang berperkara setelah dilakukan diluar mekanisme pengadilan maka dilakukan penyelesaian sesuai prosedur hukum yang berlaku, 5) adanya berita acara tentang penyelesaian sengketa di luar Peradilan yang di tandatangani oleh pihak yang bersengketa;

Syarat Materil: 1) Tindak Pidana yang diselesaikan adalah kecelakaan lalu lintas ringan dan sedang; 2) Harus dilaksanakan kegiatan yang bersifat rekonsiliasi dengan mempertemukan pihak yang berperkara serta melibatkan pranata sosial seperti tokoh-tokoh masyarakat setempat; 3) Bukan merupakan perbuatan yang berulang; 4) pelanggar termasuk dalam katagori penyimpangan perilaku pertama (primary Deviasion), Apabila terjadi pengulangan tindak pidana yang dilakukan maka harus dilaksanakan proses hukum sesuai peraturan / hukum yang berlaku.

12. Jenis Tindak Pidana yang dapat diselesaikan melalui ADR adalah pasal 310 ayat (1) dan (2) Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang lalu .lintas dan angkutan jalan

13. Penyelesaian sengketa atau beda pendapat diselesaikan dalam waktu paling lama 14 (empat belas) hari dan hasilnya dituangkan dalam suatu kesepakatan tertulis

14. Tata cara penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas di luar sidang pengadilan:

a. ***Tahapan penanganan penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas di luar sidang pengadilan*** adalah sebagai berikut: a) Telah terjadinya kecelakaan lalu lintas diketahui berdasarkan laporan dari masyarakat dan/atau dketahui langsung oleh petugas Polri; b) Petugas Polantas mendatangi lokasi kecelakaan lalu lintas dan melaksanakan TPTKP serta olah TKP; c) Memanggil dan/atau memerintahkan terlapor dan pelapor kekantor petugas Polantas untuk dilakukan pemeriksaan; d) Membuat Laporan Polisi dan Berita Acara Pemeriksaan terlapor dan pelapor; e) Membuat laporan kesimpulan; f) Terlapor dan Pelapor mengajukan surat pernyataan bahwa perkara yang

disengketakan akan diselesaikan diluar sidang pengadilan; g) Berdasarkan hasil penilaian penyidik/penyidik pembantu bahwa perkaranya dapat diselesaikan diluar sidang pengadilan maka penyidik/penyidik pembantu memerintahkan pelapor dan terlapor membuat surat perjanjian (bermaterai); h) setelah adanya kesepakatan antara para pihak, petugas Polri agar mengembalikan semua Barang Bukti yang telah disita kepada yang berhak, dengan dilengkapi Berita Acara Penyerahan; dan i) Penyidik/penyidik pembantu membuat laporan atas tindakan yang telah dilakukan;

b. **Surat perjanjian harus memuat**: a) masalah yang dipersengketaan; b) nama lengkap dan tempat tinggal para pihak; c) nama lengkap dan tempat tinggal saksi; d) jangka waktu penyelesaian tuntutan dari pihak yg dirugikan; e) pernyataan kesediaan dari pihak yang bersengketa untuk menanggung segala biaya / hal-hal lain yang diminta oleh pihak yang dirugikan dan ketersediaannya untuk dituntut sesuai ketentuan yg berlaku apabila mengingkari; f) tanda tangan para pihak diketahui oleh saksi, khusus pihak yang bersedia atas tuntutan dari pihak lainmenandatangani di atas materai;

c. **Surat perjanjian penyelesaian perkara** kecelakaan lalu lintas di luar sidang pengadilan **akan gugur** dengan sendirinya apabila: a) perubahan status korban menjadi luka berat dan/atau meninggal dunia, b) ingkar dari masing-masing pihak terhadap surat perjanjian yang telah disepakati.

15. Untuk pengawasan dan pengendalian penyelesaian

perkara lalu lintas di luar pengadilan maka data penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas di luar sidang pengadilan dibuat setiap bulan yang ditandatangani oleh atasan dan pimpinan satuan lalu lintas dari penyidik/penyidik pembantu yang melaksanakan penyelesaian perkara kecelakaan lalu lintas di luar sidang pengadilan.

I. Gelar Perkara Kecelakaan Lalu Lintas

1. Gelar perkara kecelakaan lalu lintas merupakan sarana pengawasan dan pengendalian, gelar perkara di satu sisi mempunyai fungsi ganda untuk kepentingan pertanggung jawaban manajemen bagi Kepala Kesatuan dan kepentingan pertanggung jawaban teknis / taktis serta juridis bagi atasan Penyidik dan Penyidik Pembantu.
2. Gelar perkara juga dimaksudkan ketika penyidikan mengalami hambatan dalam proses penyidikan maka dilakukan gelar perkara untuk membedah perkara guna menentukan langkah-langkah penyidikan selanjutnya.
3. Gelar Perkara kecelakaan lalulintas adalah suatu upaya berupa kegiatan penggelaran proses penyidikan suatu perkara kecelakaan lalulintas yang dilakukan oleh penyidik / penyidik pembantu dalam rangka menangani suatu tindak pidana secara tuntas sebelum dilimpahkan ke Jaksa Penuntut Umum yang bertujuan untuk mencegah terjadinya pra peradilan, memantapkan penerapan unsur-unsur pasal yang dipersangkakan / dituduhkan, sebagai wadah komunikasi antar penyidik / penegak hukum, untuk mencapai efisiensi dan penuntasan dalam menangani perkara pidana.

4. Langkah-langkah gelar perkara:

a. ***Gelar perkara kecelakaan lalu lintas dapat dilakukan dengan mempertimbangkan beberapa hal sebagai berikut:***

1) ***Adanya masalah yang dihadapi Penyidik / Penyidik Pembantu***: 1) Penyidik / Penyidik Pembantu menghadapi kesulitan atau ragu dalam: a) Menentukan apakah perkara merupakan tindak pidana atau bukan, b) Menentukan Pasal, Undang-Undang yang dipersangkakan, c) Melakukan tindakan / upaya paksa terhadap tersangka atau barang bukti (penggeledahan, penyitaan, penangkapan, penahanan dan peningkatan status saksi menjadi tersangka); 2) Proses penyidikan telah berlangsung lama / waktunya berlarut-larut (lebih dari 3 bulan) tanpa kemajuan; 3) Proses penyidikan memasuki tahapan penting atau kritis dari tahap penyelidikan ke tahap penindakan dan pemeriksaan atau ke tahap penyelesaian dan penyerahan berkas perkara atau penyidikan akan dihentikan / dilanjutkan kembali; 4) Gelar Perkara dapat dilaksanakan terhadap semua perkara yang ditangani yakni pada saat awal menerima laporan polisi, sebelum dilakukan upaya paksa dan sebelum menaikkan status saksi menjadi tersangka.

2) **Kriteria/standar/jenis Perkara**: 1) Pembuktian perkara cukup sulit dan rumit. 2) Perkara terkait berbagai aspek / kebijakan atau kepentingan Negara / Instansi, hubungan antar negara / dunia internasional, kepentingan lembaga tertentu (Politik,

Ekonomi, Sosial, agama, pertahanan), 3) Perkara melibatkan tokoh penting / mempunyai pengaruh luas di masyarakat, 4) Perkara melibatkan Warga Negara Asing, 5) Perkara yang diduga bukan merupakan kasus kecelakaan lalulintas murni, 6) Adanya tindakan Penyidik / Penyidik Pembantu yang menangani perkara dan diduga terjadi penyimpangan teknis / taktis dan atau kekeliruan penerapan Pasal Undang-Undang dalam penyidikan, 7) Adanya putusan pengadilan yang menyatakan tindakan Penyidik / Penyidik Pembantu tidak sah, 8) Perkara yang akan dihentikan penyidikannya.

b. ***Pejabat yang berwenang menyelenggarakan Gelar Perkara***: Penyidik / Penyidik Pembantu yang menangani perkara, Atasan Penyidik / Penyidik Pembantu, Kepala Kesatuan yang secara struktural membawahi Penyidik / Penyidik Pembantu yang menangani perkara.

c. ***Peserta Gelar Perkara***: Gelar Perkara diikuti : Kepala Kesatuan atau Pejabat yang mewakili / ditunjuk, Atasan Penyidik / Penyidik Pembantu yang menangani perkara bertindak selaku Pimpinan Gelar Perkara, Penyidik / Penyidik Pembantu yang menangani perkara sebagai pemapar, Pihak lain yang diundang karena memiliki kompetensi sesuai tujuan pelaksanaan gelar perkara, Notulen yang bertugas mencatat semua kegiatan dan tanya jawab gelar perkara, Peserta gelar perkara harus terpilih dan dapat dipercaya tidak mempunyai hubungan kepentingan dengan pihak-pihak yang terlibat di dalam perkara.

d. ***Pelaksanaan Gelar Perkara***: a. Sebelum pelaksanaan: 1) Penyidik / Penyidik Pembantu yang menangani perkara menyusun dan mengajukan rencana gelar perkara kepada yang bertugas mengatur gelar perkara (Pawasdaldik), 2) Penyidik / Penyidik Pembantu yang menangani perkara menyiapkan bahan / materi paparan gelar perkara, 3) 3 (tiga) hari sebelum pelaksanaan, para Peserta telah menerima undangan gelar perkara, 4) Penyidik / Penyidik Pembantu yang menangani perkara menentukan notulen yang bertugas mencatat lengkap semua kegiatan gelar perkara; b. Saat pelaksanaan: 1) Pembukaan, 2) Paparan Penyidik / Penyidik Pembantu yang menangani perkara, 3) Pembahasan / Diskusi, 4) Kesimpulan dan penutup, 5) Gelar Perkara didokumentasikan, 6) Gelar perkara yang diminta oleh pengawas penyidikan pelaksanaannya atas permintaan secara tertulis kecuali atasan langsung penyidik dan harus didampingi oleh atasan Penyidik atau Pawasdaldik; c. Setelah Gelar Perkara: 1) Notulen menyusun laporan pelaksanaan gelar perkara dengan melampirkan catatan notulen, *copy* / materi paparan Penyidik / Penyidik Pembantu yang menangani perkara, kesimpulan dan rekomendasi hasil gelar perkara serta daftar hadir peserta, 2) Laporan gelar perkara setelah ditandatangani oleh pimpinan gelar perkara, notulen dan Penyidik / Penyidik Pembantu yang menangani perkara kemudian disampaikan kepada Penyidik / Penyidik Pembantu yang menangani perkara untuk dilaksanakan.

BAB VIII

REGISTRASI DAN IDENTIFIKASI LALU LINTAS

8.1. KEBIJAKAN REGIDENT LALU LINTAS

A. Direktorat Registrasi dan Identifikasi (Ditregident)

Polri melalui Korlantas berupaya melaksanakan dan mewujudkan registrasi dan identifikasi pegemudi maupun kendaraan bermotor demi tercapainya pelayanan lalu lintas yang baik. ia. Sesuai Peraturan Kapolri No. 6 Tahun 2017 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Satuan Organisasi pada Tingkat Markas Besar Polri, amanat tersebut di tingkat Korlantas dilaksanakan oleh Direktorat Registrasi dan Identifikasi (Ditregident).

Fungsi lalu lintas kepolisian adalah fungsi teknis profesional kepolisian di bidang lalu lintas. Fungsi lalu lintas kepolisian ini merupakan penyelenggaraan tugas-tugas pokok Polri di bidang lalu lintas dan merupakan penjabaran kemampuan teknis profesional kepolisian, yang antara lain, tugas di bidang Registrasi dan Identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor.

Tugas di bidang Registrasi dan Identifikasi Lalu Lintas dapat di bagi ke dalam empat kategori:

a. Penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM);

b. Penerbitan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB);

c. Penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB);

d. Pembinaan Materiil (SIM, BPKB, STNK dan TNKB).

B. Tugas dan Fungsi Ditregident

Berdasarkan Peraturan Kapolri No. 6 Tahun 2017 dinyatakan bahwa Ditregident merupakan unsur pelaksana utama yang berada di bawah Kakorlantas Polri. Peran tersebut diterjemahkan menjadi serangkaian tugas dan fungsi, yang dijelaskan berikut ini

1. Tugas-Tugas Ditregident

a. Melaksanakan registrasi dan identifikasi pengemudi kendaraan bermotor dalam rangkamemberi jaminan kompetensi bagi pengemudi;

b. Melaksanakan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dalam rangka memberijaminan legitimasi kepemilikan dan operasionalkendaraan bermotor.

2. Fungsi-Fungsi Ditregident

Dalam melaksanakan tugas-tugas di atas, **Ditregident** menyelenggarakan serangkaian fungsi:

a. Pelaksanaan registrasi dan identifikasi, pengecekan bagi pengemudi dalam penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM), penetapan spesifikasi teknis serta kompetensi penguji SIM;

b. pelaksanaan registrasi dan identifikasi penomoran kendaraan bermotor (Ranmor), penetapan spesifikasi teknis dan kompetensi petugas penerbit dokumen ranmor dalam rangka memberi jaminan legitimasi kepemilikan;

c. pemberian jaminan legitimasi operasional kendaraan bermotor melalui penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB).

d. penyusunan rencana kebutuhan dan pendistribusian material SIM, BPKB, STNK, danTNKB;

e. penetapan sasaran dan arah kebijakan pengembangan manajemen regident;

f. penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur penyelenggaraan manajemen regident;

g. penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang manajemen regident;

h. mengembangkan sistem layanan regident berbasis tehnologi informasi;

i. pengawasan pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur manajemen regident di Ditlantas Polda.

C. Unsur Pembantu Pelaksana Utama

Dalam melaksanakan tugas-tugasnya, Ditregident pelaksana utama dibantu oleh:

a. Subdit SIM;
b. Subdit BPKB;
c. Subdit STNK;
d. Subdit Fasmat SBST;
e. Urtu.

1. Subdit SIM

a. Subdit SIM, bertugas mendatakan dan mengkaji penyelenggaraan sistem pengujian bagi calon pengemudi dan pengemudi untuk meningkatkan kualitas penyelenggaraan sistem uji di Satpas baik pra uji, saat uji, dan pascauji maupun bagi penyelenggara sekolah mengemudi.

b. Dalam melaksanakan tugas, Subdit SIM menyelenggarakan fungsi:

i) penetapan standar kompetensi pengemudi kendaraan bermotor;

ii) penetapan standar persyaratan dan prosedur pengujian kompetensi pengemudi ranmor;

iii) penetapan standar dan spesifikasi teknis dokumen SIM dan SIM Internasional serta komponen pendukungnya; dan

iv) penetapan persyaratan dan prosedur penerbitan SIM serta standar kompetensi pejabat penerbit SIM.

c. Dalam melaksanakan tugas, Subdit SIM dibantu oleh:

i) Sistandarpengemudi, bertugas menetapkan standar persyaratan dan pendataan Regident SIM, penyusunan SOP, prosedur penghapusan SIM, sarana dan prasarana pelayanan Satpas serta penetapan spesifikasi teknis Surat Izin Mengemudi (SIM) dan dokumen pendukungnya, spesifikasi Harwat SIM online dan Harwat Simulator;

ii) Sibinyan SIM, bertugas melaksanakan pembinaan teknis, mengembangkan dan mengendalikan manajemen Regident SIM, pelatihan dan sertifikasi kompetensi petugas penguji SIM serta penetapan prototype Satpas seluruh jajaran;

iii) Sianev SIM, bertugas melaksanakan pengumpulan, pengolahan, inventarisasi permasalahan pelayanan penerbitan dan pengujian SIM, membuat Anev data penerbitan SIM secara rutin dan berkala;

iv) Urmin.

2. Subdit BPKB

a. Subdit BPKB, bertugas menjamin terselenggaranya Unit Layanan BPKB, terbangunnya sistem verifikasi data melalui unit layanan cek fisik dan terbangunnya sistem layanan dan sistem data berbasis teknologi informasi, melakukan kajian sesuai dinamika perkembangan masyarakat untuk meningkatkan kualitas penyelenggaraan unit layanan BPKB dan Cek Fisik.

b. Dalam melaksanakan tugas, Subdit BPKB menyelenggarakan fungsi:

i) Penetapan sasaran dan arah kebijakan pengembangan regident pada unit layanan BPKB dan unit layanan Cek Fisik Ranmor;

ii) penetapan persyaratan administrasi pendaftaran kepemilikan Ranmor pada Unit Layanan BPKB dan Unit Layanan Cek Fisik Ranmor;

iii) penetapan standar pendataan regident Ranmor pelayanan BPKB berbasis teknologi informasi; dan

iv) pengumpulan dan pengolahan data Ranmor sebagai basis penyelenggaraan Forensik Kepolisian melalui sistem data Ranmor.

c. Dalam melaksanakan tugas, Subdit BPKB dibantu oleh:

i) Sistandarmilikranmor, bertugas menetapkan standar prosedur persyaratan dan pendataan Regident BPKB dan Cek Fisik Ranmor, prosedur penghapusan Ranmor, standar sarana dan prasarana pelayanan BPKB, penetapan spesifikasi teknis Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) dan Cek Fisik Ranmor serta dokumen pendukungnya dan spesifikasi teknis Harwat komputerisasi BPKB online;

ii) Sibinyan BPKB, bertugas melaksanakan pembinaan teknis, mengembangkan dan mengendalikan manajemen Regident BPKB dan Cek Fisik Ranmor, pelatihan dan sertifikasi kompetensi petugas penerbit BPKB;

iii) Sianev BPKB, bertugas melaksanakan pengumpulan, pengolahan, inventarisasi permasalahan pelayanan BPKB dan Cek Fisik Ranmor dan membuat Anev data penerbitan BPKB secara rutin dan berkala;

iv) Urmin.

3. Subdit STNK

a. Subdit STNK, bertugas menjamin terselenggaranya unit layanan di Kantor bersama SAMSAT, membangun sistem dan data berbasis teknologi informasi, melakukan kajian serta membangun sinergitas dengan pemangku kepentingan dalam penerbitan STNK dan TNKB.

b. Dalam melaksanakan tugas, Subdit STNK menyelenggarakan fungsi:

i) Penetapan sasaran dan arah kebijakan pengembangan regident Ranmor pada Unit Layanan STNK dan TNKB di Kantor Bersama Samsat;

ii) Penetapan persyaratan administrasiSTNK dan TNKB;

iii) Penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur penyelenggaraan manajemen pengujian persyaratan administrasi STNK dan TNKB; dan

iv) Penetapan standar dan spesifikasi teknis STCK, TCKB, Mutasi, STNK-LBN, TNKBLBN, dan NRKB Pilihan serta dokumen pendukungnya.

c. Dalam melaksanakan tugas, Subdit STNK dibantu oleh:

i) Sitandar STNK, bertugas menetapkan standar prosedur, persyaratan dan pendataan Regident STNK dan TNKB, standar sarana dan prasarana pelayanan STNK dan TNKB, spesifikasi teknis STNK, TNKB dan dokumen pendukungnya serta spesifikasi teknis STCK, TCKB, Mutasi, STNK Lintas Batas Negara, TNKB Lintas Batas Negara dan NRKB Pilihan dan dokumen pendukungnya serta Harwat sistem Komputerisasi STNK dan TNKB;

ii) Sibinyan STNK, bertugas melaksanakan pembinaan teknis, mengembangkan dan mengendalikan manajemen Regident STNK dan TNKB, pelatihan dan sertifikasi kompetensi petugas penerbit STNK;

iii) Sianev STNK, bertugas melaksanakan pengumpulan, pengolahan, inventarisasi permasalahan pelayanan STNK dan TNKB serta membuat anev data penerbitan STNK, TNKB, Mutasi, STCK, STNK-LBN, TNKB-LBN dan NRKB pilihan secara rutin dan berkala;

iv) Urmin.

4. Subdit Fasmat SBST

a. Subdit Fasmat SBST, bertugas menyelenggaran dan mengkaji manajemen material regident yaitu SIM, BPKB, STNK, TNKB, STCK, TCKB, Mutasi, STNK-LBN, TNKB-LBN dan NRKB Pilihan berikut dengan komponen pendukungnya serta bertanggung jawab terhadap merencanakan kebutuhan, menjamin ketersediaan, mendistribusikan dan mengendalikan penggunaan material dan penerimaan PNBP.

b. Dalam melaksanakan tugas, Subdit Fasmat SBST menyelenggarakan fungsi:

i) Penetapan sasaran dan arah kebijakan pengembangan manajemen Material SBST dan komponen pendukungnya;

ii) Penetapan standar perencanaan kebutuhan, penyediaan dan pendistribusian Material SBST dan komponen pendukungnya ke Ditlantas Polda dan Satlantas Polres/Ta;

iii) Penetapan standar sistem pendataan dan pemantauan Material SBST serta sistem penerimaan PNBP SBST berbasis teknologi informasi; dan

iv) Pengumpulan dan pengolahan data serta sistem pelaporan penggunaan Material SBST dan Penerimaan PNBP SBST.

c. Dalam melaksanakan tugas, Subdit Subdit Fasmat SBST dibantu oleh:

i) Sidapanmat SBST, bertugas mengembangkan dan mengendalikan sistem manajemen material SBST di seluruh jajaran serta menetapkan standar sistem penerimaan PNBP dan pendataan serta sistem pelaporan penggunaan material SBST berbasisteknologi informasi;

ii) Sidismat SBST, bertugas membuat rencana kebutuhan dan pendistribusian material ke jajaran serta menetapkan standar pendistribusian dan pendataan material SBST;

iii) Sianevmat SBST, bertugas mengumpukan dan mengolah data kebutuhan, penggunaan Material SBST, penerimaan PNBP SBST dan menginventarisir permasalahan material SBST untuk dianev secara rutin dan berkala;

iv) Urmin.

8.2. SURAT IZIN MENGEMUDI (SIM)

A. Dasar Hukum Penerbitan SIM Bagi Polri

1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia Pasal 14 ayat (1) huruf b dan Pasal 15 ayat (2) huruf c.
2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Llau Lintas dan Angkutan Jalan.
3) Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kepolisian NegaraRepublik Indonesia.
4) Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi.

B. Pengertian

1) *Regident Pengemudi* adalah segala usaha dan kegiatan identifikasi pemegang Surat Izin Mengemudi (SIM) dan kualifikasi serta kemampuan dalam mengemudikan kendaraan bermotor sesuai golongannya.
2) Surat Izin Mengemudi yang selanjutnya disingkat SIM adalah tanda bukti legitimasi kompetensi, alat kontrol, dan data forensik kepolisian bagi seseorang yang telah lulus uji pengetahuan, kemampuan, dan keterampilan untuk mengemudikan Ranmor di jalan sesuai dengan persyaratan yang ditentukan berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).
3) Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Ranmor di Jalan yang telah memiliki SIM.
4) Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disingkat Ranmor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.

C. Fungsi dan Peranan SIM dalam Mendukung Operasional Polri

1) Sebagai sarana identifikasi atau jati diri seseorang

Bertitik tolak dari Surat Izin Mengemudi (SIM) akan diketahui identitas diri beserta ciri-ciri fisik seseorang. Di samping itu juga berfungsi sebagai tanda bukti bahwa pemegang SIM lulus tes dan diyntakan berdasarkan SIM telah memiliki kemampuan, pengetahuan dan keterampilan untuk mengemudikan kendaraan bermotor tertentu.

2) Sebagai alat bukti

SIM selain sebagai tanda bukti sebagaimana diuraikan di atas, juga mempunyai fungsi dan peranan sebagai alat bukti dalam kaitannya dengan pelaksanaan tugas pokok Polri, khususnya yang bersifat represif yustisiil, di mana alat bukti tersebut sebagai penunjang penyelidikan dan pengungkapan pelanggaran maupun kejahatan yang berkaitan dengan kendaraan bermotor.

3) Sebagai sarana upaya paksa

Penyitaan SIM dalam kasus pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, untuk kemudian memaksa pelanggar menghadiri sidang, merupakan bukti nyata betapa besarnya fungsi dan peranan SIM dalam pelaksanaan tugas Polri, karena pada dasarnya tanpa upaya paksa demikian itu, sukar dipastikan bahwa pelaksanaan penegakan hukum akan berhasil dengan baik.

4) Sebagai sarana perlidungan masyarakat

Pengemudi kendaraan bermotor wajib memiliki SIM sesuai dengan golongannya dengan pengertian bahwa pemegang SIM tersebut telah memiliki kemampuan mengemudikan kendaraan bermotor dengan baik, sehingga bahaya-bahaya kecelakaan dan terjadinya pelanggaran akan dapat dikurangi.

5) Sebagai sarana pelayanan masyarakat

Polri sebagai instansi yang berwenang menerbitkan SIM wajib melayani kebutuhan masyarakat tersebut dengan sebaik-baiknya. Guna keperluan itulah Polri selalu berusaha meningkatkan pelayanan masyarakat dalam bidang SIM ini, tanpa mengurangi faktor *security* sebagai tujuan pokok.

D. Penggolongan SIM

1) Setiap orang yang mengemudikan Ranmor dijalan wajib memiliki SIM sesuai dengan jenis Ranmor yang dikemudikan.
2) SIM terdiri atas:
   a) SIM Ranmor Perseorangan; dan
   b) SIM Ranmor Umum.
3) SIM A berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
4) SIM B I berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
5) SIM B II berlaku untuk mengemudikan Kendaraan penarik, atau Ranmor dengan menarik kereta tempelan atau gandengan perseorangan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 (seribu) kilogram;
6) SIM C berlaku untuk mengemudikan Ranmor Jenis Sepeda Motor dengan kapasitas silinder mesin sampai dengan 250 cc (dua ratus lima puluh *centimeter cubic*);
7) SIM C I berlaku untuk mengemudikan Ranmor Jenis Sepeda Motor dengan kapasitas silinder mesin di atas 250 (dua ratus lima puluh) sampai dengan 500 cc (lima ratus *centimeter cubic*);

8) SIM C II berlaku untuk mengemudikan Ranmor Jenis Sepeda Motor dengan kapasitas silinder mesin di atas 500 cc (lima ratus *centimeter cubic*);

9) SIM D berlaku untuk mengemudikan kendaraan bermotor Jenis kendaraan khusus bagi penyandang cacat/berkebutuhan khusus/ disabilitas yang setara dengan golongan SIM C; dan

10) SIM D I berlaku untuk mengemudikan kendaraan bermotor Jenis kendaraan khusus bagi penyandang cacat/berkebutuhan khusus/disabilitas yang setara dengan golongan SIM A.

11) SIM C Umum, berlaku untuk mengemudikan Ranmor jenis Sepeda Motor dengan atau tanpa tambahan kereta dan/atau rumah-rumah dengan kapasitas silinder mesin sampai dengan 250 cc (dua ratus lima puluh *centimeter cubic*) yang digunakan sebagai angkutan umum, (catatan : diberlakukan apabila sudah diatur dalam Undang-Undang);

12) SIM C I Umum, berlaku untuk mengemudikan Ranmor jenis Sepeda Motor dengan atau tanpa tambahan kereta dan/atau rumah-rumah dengan kapasitas silinder mesin diatas 250 cc (dua ratus lima puluh *centimeter cubic*) sampai dengan 500 cc (lima ratus *centimeter cubic*) yang digunakan sebagai angkutan umum;

13) SIM A Umum, berlaku untuk mengemudikan Ranmor dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak melebihi 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram berupa:
    a) mobil penumpang umum; dan
    b) mobil barang umum;

14) SIM B I Umum, berlakuuntuk mengemudikan Ranmor dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram berupa:
    a) mobil penumpang umum; dan
    b) mobil barang umum;

15) SIM B II Umum, berlaku untuk mengemudikan Ranmor berupa:

a) kendaraan penarik umum; dan

b) kendaraan dengan menarik kereta tempelan atau gandengan umum dengan jumlah berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan atau gandengan lebih dari 1.000 (seribu) kilogram.

16) SIM Ranmor Umum dengan jumlah berat atau kapasitas silinder (*cylinder capacity*) mesin yang lebih tinggi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan untuk mengemudikan Ranmor dengan jumlah berat atau kapasitas silinder mesin yang lebih rendah, sebagai berikut:

a) SIM Golongan C Umum dapat berlaku untuk mengemudikan Ranmor yang seharusnya menggunakan golongan SIM C;

b) SIM Golongan C I Umum dapat berlaku untuk mengemudikan Ranmor yang seharusnya menggunakan Golongan SIM C dan C I;

c) SIM golongan A Umum dapat berlaku untuk mengemudikan Ranmor yang seharusnya menggunakan golongan SIM A;

d) SIM golongan B I Umum dapat berlaku untuk mengemudikan Ranmor yang seharusnya menggunakan golongan SIM A, SIM A Umum dan SIM B I; atau

e) SIM golongan B II Umum dapat berlaku untuk mengemudikan Ranmor yang seharusnya menggunakan golongan SIM A, SIM A Umum, SIM B I, SIM B I Umum dan SIM B II.

E. Daerah dan Masa Berlaku SIM

1) SIM berlaku di seluruh Wilayah Negara Republik Indonesia dan dapat juga berlaku di wilayah negara lain berdasarkan perjanjian Negara Republik Indonesia dengan negara lain.

2) SIM Internasional berlaku di wilayah negara lain berdasarkan perjanjian internasional di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

3) Masa berlaku SIM:

   a) 5 (lima) tahun sejak diterbitkan dan dapat diperpanjang; dan

   b) 3 (tiga) tahun sejak diterbitkan serta dapat diperpanjang, untuk SIM Internasional yang diterbitkan Polri.

4) SIM yang lewat masa berlakunya dapat diajukan dengan persyaratan dan prosedur SIM Baru sesuai dengan golongan yang dimiliki.

5) Dalam hal SIM hilang atau rusak dilakukan penggantian dengan masa berlaku disesuaikan dengan SIM yang hilang atau rusak.

F. Masa Berlaku SIM

1) Habis masa berlakunya;

2) Dalam keadaan rusak dan tidak terbaca lagi;

3) Diperoleh dengan cara tidak sah;

4) Data yang terdapat dalam sim diubah;

5) Sim dicabut berdasarkan putusan pengadilan; dan/atau

6) Pengemudi mengalami disabilitas yang karena keadaannya tidak dapat lagi mengemudikan ranmor sesuai golongan sim yang dimiliki.

G. Persyaratan Memperoleh SIM

1) Pengajuan penerbitan SIM baru sebagai berikut :

   a) Usia paling rendah 17 (tujuh belas) tahun untuk SIM A, SIM C, SIM D, dan SIM D I ;

   b) persyaratan administrasi sebagai berikut :

(1) Mengisi formulir pengajuan SIM secara manual atau elektronik; dan

(2) Melampirkan fotokopi kartu tanda penduduk bagi Warga Negara Indonesia atau dokumen keimigrasian bagi Warga Negara Asing dan memperlihatkan aslinya.

(3) Dokumen keimigrasian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, berupa:

(a) Paspor, Kartu Izin Tinggal Tetap (KITAP) atau Kartu Izin Tinggal Sementara (KITAS) dan bagi yang bekerja sebagai tenaga ahli atau pelajar yang bersekolah di Indonesia dilengkapi surat keterangan domisili; atau

(b) Paspor, visa diplomatik, kartu anggota diplomatik, dan identitas diri lain bagi staf atau keluarga kedutaan.

c) Selain persyaratan administrasi sebagaimana dimaksud huruf b diatas, pengajuan golongan SIM umum baru dilengkapi dengan surat keterangan mengikuti pendidikan dan pelatihan mengemudi angkutan umum, (dari Sekolah Mengemudi);

d) Melampirkan surat keterangan hasil pemeriksaan kesehatan dari dokter dan surat keterangan lulus tes psikologi dari psikolog.

e) Lulus ujian teori;

f) Uji Keterampilan Pengemudi melalui Simulator; (catatan : mengingat keterbatasan alat simulator dijajaran, persyaratan uji simulator diberlakukan untuk SIM A Umum, BI, BI Umum, BII dan BII Umum);

g) Lulus ujian praktik I dan II.

2) pengajuan penerbitan perpanjangan SIM sebagai berikut:

a) Mengisi formulir pendaftaran;

b) Melampirkan:

(1) fotokopi Kartu Tanda Penduduk bagi Warga Negara Indonesia atau dokumen keimigrasian bagi Warga Negara Asing dan memperlihatkan aslinya;

(2) SIM lama;

(3) Surat keterangan kesehatan dari dokter;

(4) Surat izin kerja dari kementerian yang membidangi ketenagakerjaan bagi Warga Negara Asing yang bekerja di Indonesia.

c) Lulus uji ketrampilan pengemudi melalui simulator, (khusus untuk SIM A Umum, BI, BI Umum, BII dan BII Umum).

3) Pengajuan penerbitan peningkatan golongan SIM sebagai berikut:

a) mengisi formulir pendaftaran;

b) Fotokopi Kartu Tanda Penduduk bagi Warga Negara Indonesia atau dokumen keimigrasian bagi Warga Negara Asing dan memperlihatkan aslinya; dan

c) SIM lama yang telah dimiliki paling singkat 12 (dua belas) bulan;

d) surat keterangan mengikuti pendidikan dan pelatihan mengemudi angkutan umum, khusus SIM Umum;

e) Lulus ujian teori, uji keterampilan pengemudi melalui simulator dan ujian praktik I, II;

f) Khusus untuk Materi ujian praktik I dan II SIM umum adalah sama dengan materi ujian ujian praktik I dan II SIM perseorangan dengan ditambah materi sebagai berikut :

(1) Tata cara mengangkut orang dan/atau barang;

(2) Mengisi surat muatan;

(3) Etika pengemudi ranmor umum; dan

(4) Pengoperasian peralatan keamanan.

g) Ada pun jenis peningkatan SIM adalah sebagai berikut:

(1) SIM A menjadi SIM A Umum dan SIM B I;

(2) SIM A Umum menjadi SIM B I Umum;

(3) SIM B I menjadi SIM B I Umum atau SIM B II;

(4) SIM B I Umum atau SIM B II menjadi SIM B II Umum;

(5) SIM C menjadi SIM C I atau SIM CII atau SIM C Umum; atau

(6) SIM C I menjadi SIM C II atau SIM C I Umum.

h) Persyaratan usia untuk mengajukan peningkatan SIM adalah sebaagai berikut :

(1) 18 tahun untuk SIM C I dan SIM C II;

(2) 19 tahun untuk SIM C Umum dan SIM C1 Umum;

(3) 20 (dua puluh) tahun untuk SIM A Umum dan SIM B I;

(4) 21 (dua puluh satu) tahun untuk SIM B II;

(5) 22 (dua puluh dua) tahun untuk SIM B I Umum; dan

(6) 23 (dua puluh tiga) tahun untuk SIM B II Umum.

i) Golongan SIM dapat ditingkatkan atas dasar permintaan pemilik SIM.

4) Pengajuan penerbitan penurunan golongan SIM adalah :

a) Mengisi formulir pendaftaran;

b) Fotokopi kartu tanda penduduk bagi warga negara indonesia atau dokumen keimigrasian bagi warga negara asing dan memperlihatkan aslinya; dan

c) SIM lama.

d) Penurunan golongan SIM sebagaimana dimaksud pada ayat (satu), berupa:

(1) SIM C I atau SIM C I umum, menjadi SIM C;

(2) SIM C II menjadi SIM C I atau SIM C;

(3) SIM A Umum menjadi SIM A;

(4) SIM B I Umum menjadi SIM BI, SIM A Umum atau SIM A; atau

(5) SIM B II Umum menjadi SIM B II, SIM B I Umum, SIM B I, SIM A Umum atau SIM A.

(6) Golongan SIM dapat diturunkan atas dasar:

(a) permintaan pemilik SIM;

(b) keputusan pengadilan; atau

(c) rekomendasi kesehatan dari dokter.

(7) Pengajuan penerbitan Penurunan Golongan SIM dilakukan di seluruh Satpas Indonesia, dengan prosedur sesuai dengan penerbitan SIM baru, dengan tidak mengikuti ujian.

5) Pengajuan penerbitan SIM karena perubahan data pengemudi sebagai berikut :

a. Mengisi formulir pendaftaran;

b. Fotokopi Kartu Tanda Penduduk bagi Warga Negara Indonesia atau dokumen keimigrasian bagi Warga Negara Asing dan memperlihatkan aslinya;

c. Penetapan Pengadilan tentang perubahan nama bagi Pengemudi yang melakukan perubahan nama; dan

d. SIM lama.

e. Pengajuan penerbitan SIM karena perubahan data identitas pemilik SIM dilakukan di Satpas seluruh wilayah Indonesia.

f. Penerbitan SIM karena perubahan data pengemudi tidak dilaksanakan Ujian Teori, ujian keterampilan melalui Simulator, dan Ujian Praktik I,II.

6) Pengajuan penggantian SIM karena hilang atau rusak sebagai berikut:

a) Persyaratan penggantian SIM akibat SIM hilang sebagai berikut :

(1) mengisi formulir pendaftaran;

(2) melampirkan fotokopi Kartu Tanda Penduduk bagi Warga Negara Indonesia atau dokumen keimigrasian bagi Warga Negara Asing dan memperlihatkan aslinya surat tanda penerimaan laporan dari kepolisian.

b) Persyaratan penggantian SIM akibat SIM rusak sebagai berikut :

(1) Mengisi formulir pendaftaran;

(2) Melampirkan fotokopi Kartu Tanda Penduduk bagi Warga Negara Indonesia atau dokumen keimigrasian bagi Warga Negara Asing dan memperlihatkan aslinya; dan

(3) Menyerahkan SIM yang rusak.

c) Pengajuan penerbitan SIM akibat SIM hilang atau rusak dapat SIM dilakukan di Satpas seluruh wilayah Indonesia.

d) Penerbitan SIM karena SIM akibat SIM hilang atau rusak tidak dilaksanakan Ujian Teori, ujian keterampilan melalui Simulator, dan Ujian Praktik I,II.

7) Pengajuan penerbitan SIM akibat pencabutan SIM karena putusan pengadilan sebagai berikut :

a) mengisi formulir pendaftaran;

b) melampirkan fotokopi kartu tanda penduduk bagi Warga Negara Indonesia atau dokumen keimigrasian bagi Warga Negara Asing dan memperlihatkan aslinya; dan

c) melampirkan putusan pengadilan;

d) Pengajuan penerbitan SIM akibat Pencabutan SIM diajukan di Satpas seluruh wilayah Indonesia dengan tata cara penerbitan SIM Baru.

8) Pengajuan penerbitan SIM Internasional sebagai berikut :

a) Mengisi formulir pendaftaran;

b) Melapirkan fotokopi Kartu Tanda Penduduk bagi Warga Negara Indonesia atau dokumen keimigrasian bagi Warga Negara Asing dan memperlihatkan aslinya;

c) Fotokopi SIM sesuai golongannya dan memperlihatkan aslinya;

d) Fotokopi paspor dan memperlihatkan aslinya;

e) Pasfoto ukuran 4 x 6 sebanyak 3 (tiga) lembar, berlatar belakang biru; dan

f) Materai yang cukup, untuk ditempelkan diformulir pendaftaran.

g) Setiap peserta uji SIM Internasional wajib membayar Biaya PNBP SIM Internasional sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

h) Biaya administrasi SIM Internasional dapat dibayar secara tunai atau secara elektronik pada Bank Persepsi.

i) Pengajuan penerbitan SIM Internasional beserta persyaratannya diajukan secara manual atau elektronik ke Satpas Korlantas atau Polda yang ditetapkan oleh Kakorlantas Polri.

j) Penerbitan SIM Internasional dilakukan tanpa persyaratan lulus Ujian Teori, ujian keterampilan melalui Simulator, dan Ujian Praktik.

k) SIM Internasional berlaku selama 3 Tahun dan dapat diperpanjang.

9) Biaya SIM.

a. Penerbitan SIM oleh Polri dipunggut biaya, besarnya biaya penerbitan SIM di atur dalam PP Nomor 60 Tahun 2016 tetang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimanaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kepolisian Negara Republik Indonesia, adapun pungutan biaya tersebut sebagai berikut :

(1)	SIM baru A	Rp 120.000,-
(2)	SIM baru BI	Rp. 120.000,-
(3)	SIM baru BII	Rp. 120.000,-
(4)	SIM baru C	Rp. 100.000,-
(5)	SIM baru CI	Rp. 100.000,-
(6)	SIM baru CII	Rp. 100.000,-
(7)	SIM baru D	Rp. 50.000,-
(8)	SIM baru DI	Rp. 50.000,-
(9)	SIM Internasional baru	Rp. 250.000,-
(10)	SKUKP (uji simulator)	Rp. 50.000,-
(11)	Perpanjangan SIM A	Rp. 80.000,-
(12)	Perpanjangan SIM BI	Rp. 80.000,-
(13)	Perpanjangan SIM BII	Rp. 80.000,-
(14)	Perpanjangan SIM C	Rp. 75.000,-
(15)	Perpanjangan SIM CI	Rp. 75.000,-
(16)	Perpanjangan SIM CII	Rp. 75.000,-

(17) Perpanjangan SIM D Rp. 30.000,-

(18) Perpanjangan SIM DI Rp. 30.000,-

(19) Perpanjangan SIM Internasional Rp. 225.000,-

b. Pemeriksaan dokter bisa dilakukan oleh Dokter Polri atau Dokter umum yang telah direkomendasikan oleh Kedokteran Kepolisian, adapun biaya penerbiatan surat kesehatan tidak diatur dalam biaya PNBP penerbitan SIM.

c. Pemeriksaan psikologi dilakukan oleh psikolog yang pelaksanaannyaadadalam pengawasan Biro Psikologi Polri, adapun biaya pelaksanaan tes psikologi tidak diatur dalam biaya PNBP penerbitan SIM.

H. Pelaksanaan Ujian Penerbitan SIM

1) Ujian teori dilaksanakan dengan cara dikelompokkan berdasarkan golonga SIM dan dilaksanakana secara komputerisasi dan manual dengan proses sebagai berikut :

a) verifikasi identitas peserta uji;

b) menempatkan peserta uji ke ruang uji teori;

c) penjelasan pelaksanaan ujian teori;

d) pelaksanaan ujian

e) menunjukan hasil kelulusan dari peserta uji;

f) Materi Ujian Teori meliputi:

(1) Pengetahuan peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;

(2) Pengetahuan tata cara berlalu lintas;

(3) Etika berlalu lintas:

(a) hak dan kewajiban pengemudi dan pengguna jalan lain; dan

(b) tanggung jawab pengemudi;

(4) pengetahuan teknik mengemudikan Ranmor; dan

(5) pengetahuan tentang faktor penyebab kecelakaan lalu lintas.

(6) Adapun Ujian Teori untuk SIM A Umum, B I Umum, dan B II Umum ditambah materi:

(a) pelayanan angkutan umum;

(b) fasilitas umum dan fasilitas sosial;

(c) pengetahuan tentang Ranmor;

(d) tata cara mengangkut atau menurunkan orang dan/atau barang;

(e) jenis barang berbahaya; dan

(f) pengoperasian peralatan keselamatan pengoperasian peralatan keamanan.

g) Materi Ujian Teori menggunakan bahasa Indonesia, dan peserta uji Ranmor Warga Negara Asing yang tidak dapat berbahasa Indonesia dapat didampingi oleh penerjemah.

2) Pelaksanaan Ujian Keterampilan Melalui Simulator sebagai berikut:

a) Materi ujian meliputi uji reaksi, antisipasi, pertimbanganan perkiraan, konsentrasi dan sikap mengemudi;

b) Sebelum pelaksanaan Ujian keterampilan melalui Simulator, petugas memberitahukan tata cara penggunaan Simulator dan penilaiannya;

c) Pelaksanaan ujian;

d) Menunjukkan hasil ujian kepada peserta uji;

3) Pelaksanaan ujian praktik I dan II sebagai berikut:

a) Ujian Praktik dilaksanakan oleh Peserta Uji yang lulus ujian keterampilan melalui Simulator;

b) Sebelum pelaksanaan Ujian Praktik, petugas memberitahukan kepada peserta uji mengenai kegiatan persiapan (*drill cockpit*) yang harus dilaksanakan;

c) Kegiatan persiapan bagi peserta uji praktik I Ranmor beroda empat meliputi:

(1) Pengecekan bagian luarranmor, roda dan ban termasuk cadangannya;

(2) pengecekan ruang mesin;

(3) pengecekan bagian dalam Ranmor (*cabin*).

d) Kegiatan persiapan bagi peserta uji praktik I Sepeda Motor meliputi:

(1) Pengecekan bodi ranmor secara keseluruhan, roda dan ban;

(2) pengecekan alat kontrol;

(3) pengecekan kelistrikan;

(4) pengecekan oli dan cairan;

(5) pengecekan kerangka (*chasis*); dan

(6) pengecekan penyangga (*Kick stand*).

e) Setiap peserta uji wajib mengikuti 2 (dua) tingkatan ujian prakti yang terdiri atas :

(1) Ujian Praktik I pada area lapangan uji;

(2) Ujian Praktik II pada jalan umum.

4) Penilaian kelulusan ujian sebagai berikut :

a) Peserta uji dinyatakan lulus Ujian Teori, jika dapat menjawab secara benar paling rendah 70% (tujuh puluh persen) dari semua soal yang diujikan;

b) Dalam hal tidak mencapai nilai terendah 70% sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Peserta diberi kesempatan untuk mengikuti ujian ulang sebanyak 1 (satu) kali dalam tenggang waktu paling lambat 14 (empat belas) hari kerja terhitung 1 (satu) hari setelah dinyatakan tidak lulus;

c) Hasil Ujian Teori diumumkan setelah pelaksanaan ujian dan peserta uji dapat mengetahui hasil kelulusan atau ketidaklulusan dalam menjawab soal ujian.

d) Peserta uji yang dinyatakan lulus ujian teori, mengikuti ujian simulasi keterampilan pengemudi melalui Simulator;

e) Peserta uji dinyatakan lulus ujian keterampilan melalui Simulator, jika dapat mencapai nilai paling rendah 60 (enam puluh) untuk setiap jenis materi yang diujikan;

f) Peserta uji yang dinyatakan lulus Ujian keterampilan mengemudi melalui Simulator dapat mengikuti Ujian Praktik;

g) Peserta uji yang dinyatakan tidak lulus Ujian keterampilan mengemudi melalui Simulator, diberi kesempatan untuk mengikuti ujian ulang sebanyak 2 (dua) kali dalam tenggang waktu paling lambat 14 (empat belas) hari kerja terhitung 1 (satu) hari setelah dinyatakan tidak lulus;

h) Peserta uji dinyatakan lulus Ujian Praktik I, jika tidak melakukan kesalahan pada materi ujian;

i) Dalam hal melakukan kesalahan, Peserta diberi kesempatan untuk mengikuti ujian ulang praktik I dalam tenggang waktu paling lambat 7 (tujuh) hari kerja terhitung 1 (satu) hari setelah dinyatakan tidak lulus;

j) Apabila tidak menempuh ujian ulang, peserta uji dinyatakan mengundurkan diri;

k) Peserta uji yang telah dinyatakan lulus Ujian Praktik I diberikan tanda bukti kelulusan dan mengikuti Ujian Praktik II;

l) Peserta uji dinyatakan lulus Ujian Praktik II jika tidak melakukan kesalahan dan/atau pelanggaran pada setiap materi Ujian Praktik II;

m) Dalam hal melakukan kesalahan dan/atau pelanggaran terhadap materi ujian praktik II, Peserta uji diberi kesempatan untuk mengikuti ujian ulang dalam tenggang waktu paling lambat 7 (tujuh) hari kerja terhitung 1 (satu) hari setelah dinyatakan tidak lulus;

n) Apabila tidak mengikuti ujian ulang, peserta uji dinyatakan mengundurkan diri;

o) Peserta uji yang dinyatakan lulus Ujian Praktik II diberikan tanda kelulusan uji praktik sebagai tanda bukti penerbitan SIM;

p) Dalam hal Peserta dinyatakan tidak lulus ujian ulang Teori, ujian keterampilan pengemudi melalui Simulator dan Ujian Praktik biaya Penerimaan Negara Bukan Pajak SIM yang telah dibayarkan tidak dikembalikan;

q) Peserta yang dinyatakan tidak lulus ujian ulang dapat mengajukan permohonan baru dengan memenuhi semua persyaratan dan prosedur yang ditentukan.

I. Pemblokiran SIM

1) Pemblokiran SIM (SIM dapat diblokir guna kepentingan penyidikan tindak pidana) terhadap :

   a) Pengemudi yang melakukan tindak pidana kecelakaan lalu lintas dan melarikan diri;

b) Pelaku tindak pidana yang masuk dalam daftar pencarian orang (DPO) atas permintaan penyidik;

2) Pemblokiran dilaksanakan dengan tahapan:

a) petugas mencocokkan data SIM sesuai dengan permintaan blokir dengan pangkalan data komputer dan register manual;

b) berdasarkan perintah pejabat, sebagaimana dimaksud pada huruf a, petugas melakukan pemblokiran di pangkalan data komputer dengan memberikan catatan ”DIBLOKIR” serta mencantumkan alasan pengajuan blokir, nomor, dan tanggal surat;

c) petugas mengeluarkan surat keterangan SIM telah diblokir dan diberikan kepada penyidik yang mengajukan permintaan blokir; dan

d) petugas menyimpan arsip blokir SIM.

3) Pembukaan Blokir hanya dapat dilakukan oleh pejabat penanda tangan SIM pada Satpas atas dasar permintaan penyidik dengan proses sebagai berikut :

a) Petugas melakukan pembukaan blokir berdasarkan permintaan penyidik;

b) Petugas mencocokkan data SIM sesuai dengan permintaan buka blokir dengan data Regident Pengemudi;

c) Petugas mengeluarkan surat keterangan Pembukaan Blokir SIM dan memberikan kepada penyidik yang mengajukan permintaan pembukaan blokir; dan

d) Penyidik, sebagaimana dimaksud pada huruf c, dapat menyampaikan surat pembukaan blokir kepada pemilik SIM.

J. Pencabutan SIM

SIM dapat dicabut sementara oleh Polri sebelum diputus oleh pengadilan apabila melakukan pelanggaran lalu lintas dan/atau

dicabut atas dasar putusan pengadilan dengan penyitaan SIM, adapun ketentuannya sebagai berikut :

1) Dibuat berita acara pencabutan sementara SIM;
2) memberi tanda pada pangkalan data Regident Pengemudi;
3) Setelah lewatnya jangka waktu pencabutan sementara, SIM yang disita diserahkan kembali pemilik SIM;
4) Selama jangka waktu pencabutan sementara, pemegang SIM dilarang untuk mengemudikan Ranmor yang sesuai dengan golongan SIM yang dicabut sementara;
5) Setelah berakhirnya jangka waktu pencabutan sementara, SIM yang disita diserahkan kembali ke pemilik SIM.

K. Pelayanan penerbitan di dukung perangkat Komputerisasi Administrasi Surat Izin Mengemudi (KA-SIM) dengan ketentuan sebagai berikut:

1) Bagi Satpas Polres/Ta/Tabes yang sudah dilengkapi perangkat KA-SIM online dari Korlantas Polri, maka dapat melayani penerbitan SIM secara online baik untuk SIM baru maupun perpanjangan dan tidak berdasarkan domisili, (Contoh pemilik E–KTP Jakarta dapat membuat SIM baru / perpanjangan di Satpas Resta Bandung dan seterusnya / sebaliknya).
2) Pelayanan SIM secara online tersebut hanya berlaku untuk SIM C dan SIM A, sedangkan SIM yang lain tetap diproses di Satpas setempat sesuai domisili berdasarkan KTP pemilik SIM.
3) Untuk memberi kemudahan pelayanan, perpanjangan SIM C dan SIM A dapat dilakukan pada Mobil Simling, SIM Corner, Gerai SIM diseluruh jajaran.
4) Spektek Materiil Komputerisasi Administrasi SIM dan material SIM, tercantum pada lampiran I.

L. Penyelenggaraan Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor

a. Setiap Kendaraan Bermotor wajib diregistrasikan pada Kepolisian Negara Republik Indonesia (Pasal 64 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ).

b. Untuk kepentingan Regident, Ranmor dikelompokkan berdasarkan jenis:

   1) Sepeda motor;
   2) Mobil penumpang;
   3) Mobil bus;
   4) Mobil barang; dan
   5) Ranmor khusus.
   6) Jenis Ranmor sebagaimana dimaksud angka 1) sd 5), diperinci berdasarkan tipe dan model sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

c. Regident Ranmor secara rutin meliputi Regident:

   1) Ranmor baru;
   2) Perubahan identitas Ranmor dan pemilik;
   3) Perpanjangan Ranmor; dan/atau
   4) Pengesahan Ranmor.

d. Pemeriksaan Cek Fisik Ranmor wajib dilakukan untuk:

   1) Regident Ranmor baru;
   2) Regident perubahan identitas Ranmor dan Pemilik; dan
   3) Penggantian bukti Regident Ranmor.
   4) Pemeriksaan Cek Fisik Ranmor, meliputi:

a) Aspek kelengkapan dan fungsi keselamatan yang sesuai dengan standar keselamatan Ranmor Indonesia, meliputi:

   1. karoseri/rancang bangun sesuai peruntukan Ranmor;
   2. lampu-lampu;
   3. kaca spion;
   4. kondisi ban;
   5. dimensi Ranmor untuk mengetahui kesesuaian tinggi, lebar, dan panjang;
   6. panel kontrol; dan
   7. sabuk keselamatan dan segitiga pengaman untuk Ranmor roda 4 (empat) atau lebih;

b) Aspek identitas Ranmor, meliputi:

   1. Kesesuaian Antara Dokumen Dan Fisik Ranmor; Dan
   2. Hasil cek fisik nomor rangka dan nomor mesin.

c) Selain untuk Regident Ranmor, kewajiban pemeriksaan cek fisik Ranmor dapat dilakukan untuk kepentingan hukum atau berdasarkan permintaan pemilik Ranmor.

d) Untuk kepentingan cek fisik Agen Pemegang Merek (APM) memberikan spesimen dan posisi nomor rangka dan nomor mesin sesuai dengan spesifikasi teknis Ranmor.

e) Hasil pemeriksaan cek fisik aspek kelengkapan dan identitas Ranmor, dicantumkan pada formulir hasil pemeriksaan Ranmor.

f) Hasil cek fisik nomor rangka dan nomor mesin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 ayat (2) huruf b angka 2, dicantumkan pada blangko cek fisik.

g) Berita acara hasil pemeriksaan Ranmor dan blanko cek fisik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) disatukan yang berfungsi sebagai dokumen hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

h) Berita acara hasil pemeriksaan Ranmor sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berisi data Ranmor, pemilik, hasil pemeriksaan, dan kesimpulan dapat dilakukan atau ditolaknya Regident Ranmor.

i) Spesifikasi teknis dan persyaratan formulir berita acara hasil pemeriksaan Ranmor dan blangko cek fisik ditetapkan dengan Keputusan Kepala Korlantas Polri.

j) Pengadaan formulir berita acara hasil pemeriksaan Ranmor dan blangko cek fisik dilakukan oleh Korlantas Polri.

e. Regident perubahan identitas Ranmor meliputi perubahan

1) Bentuk Ranmor;

2) Fungsi Ranmor;

3) Warna Ranmor;

4) Mesin Ranmor; dan

5) NRKB.

f. Regident perubahan identitas pemilik meliputi perubahan:

1) Nama pemilik Ranmor; dan

2) Alamat pemilik Ranmor:

a) Dalam wilayah Regident Ranmor; dan/atau

b) Ke luar wilayah Regident Ranmor.

g. Regident Ranmor secara khusus dilakukan terhadap Ranmor dinas Tentara Nasional Indonesia (TNI) dan Polri serta Ranmor Asing yang masuk melalui perbatasan dengan STNK LBN. Regident Ranmor dinas TNI dan Polri diselenggarakan oleh pejabat yang bertanggung jawab di bidang pengelolaan Ranmor dinas masing dan datanya dilaporkan ke Polri melalui pelayanan regident Polda setempat secara rutin dan berkala.

h. NRKB terdiri atas kode wilayah, nomor urut registrasi, seri huruf. Kode wilayah terdiri dari 1 (satu) atau 2 (dua) huruf yang ditempatkan pada bagian awal NRKB. Satu kode wilayah dapat diberlakukan pada 1 (satu) atau lebih wilayah Regident Ranmor.

i. Nomor Registrasi, diterbitkan berdasarkan urutan nomor registrasi atau pilihan nomor registrasi. Urutan nomor registrasi berupa angka pada nomor registrasi berdasarkan jenis Ranmor dengan 4 (empat) angka dan seri huruf tertentu.

j. Seri huruf, terdiri atas tanpa huruf, 1 (satu) seri huruf, 2 (dua) seri huruf; atau lebih dari 2 (dua) seri huruf. Penentuan dan penambahan seri huruf lebih dari 2 (dua) dan wilayah penggunaannya ditetapkan dengan Keputusan Kepala Kepolisian Daerah atas persetujuan Kepala Korlantas Polri.

k. Pilihan Nomor Registrasi yang merupakan NRKB pilihan berupa kombinasi angka dengan atau tanpa seri huruf, yang ditetapkan dengan keputusan Kepala Korlantas Polri. NRKB pilihan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diterbitkan kembali. NRKB pilihan tidak berlaku apabila:

   a. Perubahan Kepemilikan Ranmor;

   b. Dipindahkan Ke Ranmor Lain; Atau

   c. Mutasi Dalam Wilayah Regident, Untuk Polda Metro Jaya.

l. Penerbitan NRKB pilihan dikenakan PNBP sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, kecuali NRKB pilihan

untuk kendaraan dinas jabatan pejabat pemerintah provinsi, kabupaten/kota berdasarkan Ketetapan Kepala Korlantas Polri. Penentuan NRKB tercantum dalam Lampiran II.

m. Berdasarkan Perkap Nomor 5 Tahun 2012 tentang Regident Ranmor bahwa TNKB terdiri NRKB dan masa berlaku. (Masa berlaku TNKB harus sesuai dengan masa berlaku STNK. Bentuk, ukuran, bahan, warna, dan cara pemasangan TNKB:

   a. Berbentuk plat persegi empat, dengan ukuran:

      1. Panjang 275 milimeter dan lebar 114 milimeter untuk sepeda motor; dan

      2. Panjang 460 milimeter dan lebar 137 milimeter untuk kendaraan selain sepeda motor;

   b. Terbuat dari bahan yang cukup kuat dan mempunyai unsur pengaman yang pada permukaannya berisi huruf dan angka;

   c. Warna:

      1. dasar hitam, tulisan putih untuk Ranmor perorangan dan sewa;

      2. dasar kuning, tulisan hitam untuk Ranmor umum;

      3. dasar merah, tulisan putih untuk Ranmor dinas pemerintah; dan

      4. dasar putih, tulisan hitam untuk Ranmor Korps Diplomatik negara asing.

   d. TNKB wajib dipasang pada tempat yang disediakan dibagian depan dan belakang Ranmor yang mudah terlihat dan teridentifikasi.

   e. Spesifikasi teknis TNKB ditetapkan dengan Keputusan Kepala Korlantas Polri dan Material TNKB diadakan secara terpusat oleh Korlantas Polri.

n. Pengelolaan arsip regident Ranmor dengan Sistem manajemen arsip terutama dengan memisahkan antara arsip BPKB dan arsip STNK untuk kepentingan keamanan dan pengecekan silang. Kartu induk BPKB, tindasan STNK, dan dokumen persyaratan Regident lainnya dijadikan sebagai arsip yang dikelola dalam sistem manajemen arsip Polri untuk kepentingan Regident Ranmor.

Arsip Regident Ranmor dimaksud berbentuk manual dan/atau elektronik. Penyusunan arsip di BPKB dan di Samsat dikelompokkan berdasarkan NRKB atau Nomor BPKB dan jenis Ranmor

8.3. BUKU PEMILIK KENDARAAN BERMOTOR (BPKB)

A. Umum

1) Buku Pemilik Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disingkat BPKB adalah dokumen pemberi legitimasi kepemilikan Ranmor yang diterbitkan Polri dan berisi identitas Ranmor dan pemilik, yang berlaku selama Ranmor tidak dipindahtangankan.

2) Sebagai bukti bahwa Kendaraan Bermotor telah diregistrasi, pemilik diberi Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB);

3) Buku Pemilik Kendaraan Bermotor berlaku selama kepemilikannya tidak dipindahtangankan. (Pasal 70 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009);

4) Untuk itu perlu diambil langkah-langkah guna menyamakan persepsi dan tindakan dalam proses penerbitan BPKB terutama mekanisme dan prosedur penerbitan BPKB.

B. Dasar hukum

1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik

Indonesia Tahun 2002 Nomor 2, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4168);

2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);

3) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kepolisian Negara Republik Indonesia;

4) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.

C. Fungsi dan peranan BPKB

1) Buku Pemilik Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disingkat BPKB adalah dokumen pemberi legitimasi kepemilikan Ranmor yang diterbitkan Polri dan berisi identitas Ranmor dan pemilik, yang berlaku selama Ranmor tidak dipindahtangankan. BPKB berfungsi sebagai bukti legitimasi Ranmor dan kepemilikan Ranmor.

2) BPKB berfungsi sebagai Dokumen Kepemilikan Kendaraan Bermotor.

3) BPKB berlaku selama kepemilikannya tidak dipindahtangankan.

4) BPKB yang dipindahtangankan kepemilikannya diterbitkan BPKB baru.

5) BPKB dapat dijadikan sebagai jaminan/tanggungan dalam pinjam-meminjam berdasarkan kepercayaan masyarakat.

6) Penerbitan BPKB dilaksanakan oleh Satuan Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

7) Spesifikasi Teknis material BPKB, tercantum pada lampiran II (*lihat Bagian Akhir sub-bab ini*).

D. Persyaratan Penerbitan BPKB Baru

1. ***Penerbitan BPKB baru untuk Ranmor yang diproduksi dan/atau dirakit dalam negeri dalam bentuk Ranmor CKD, harus memenuhi persyaratan***:

   a. Mengisi formulir permohonan;

   b. Melampirkan tanda bukti identitas, dengan ketentuan:

      1) Untuk perseorangan:

         a) Kartu Tanda Penduduk dan surat kuasa bermeterai cukup bagi Warga Negara Indonesia atau Warga Negara Asing yang diwakilkan; atau

         b) Keterangan Izin Tinggal Tetap (KITAP) atau Keterangan Izin Tinggal Terbatas (KITAS) yang dilengkapi dengan Surat Keterangan Tempat Tinggal (SKTT) yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang dan surat kuasa bermeterai cukup bagi Warga Negara Asing yang diwakilkan;

      2) Untuk badan hukum, terdiri atas:

         a) Surat kuasa bermeterai cukup, menggunakan kop surat badan hukum dan ditandatangani oleh pimpinan serta stempel cap badan hukum yang bersangkutan;

         b) Fotokopi KTP yang diberi kuasa;

         c) Surat keterangan domisili;

         d) TDP dan Nomor Pokok Wajib Pajak yang dilegalisir; dan

         e) Akte pendirian dan anggaran dasar atau anggaran rumah tangga, untuk yayasan atau koperasi;

3) Untuk instansi pemerintah, terdiri atas:

a) Surat kuasa bermeterai cukup, menggunakan kop surat instansi pemerintah dan ditandatangani oleh pimpinan serta stempel cap instansi yang bersangkutan; dan

b) Melampirkan fotokopi KTP yang diberi kuasa;

c. Faktur untuk BPKB;

d. Sertifikat uji tipe (SUT) dan/atau Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) Ranmor;

e. Sertifikat Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK) dari Agen Pemegang Merek (APM), kecuali Ranmor khusus tanpa sertifikat Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK);

f. Rekomendasi dari instansi yang berwenang di bidang penggunaan Ranmor untuk angkutan umum; dan

g. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

2. *Penerbitan BPKB baru untuk Ranmor impor CBU, harus memenuhi persyaratan:*

a. Mengisi formulir SPRKB;

b. Melampirkan:

1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1;

2. Faktur untuk BPKB;

3. Sertifikat Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK) atau *Vehicle Identification Number* (VIN);

4. Dokumen pemberitahuan impor barang;

5. Surat keterangan impor Ranmor yang disahkan pejabat Bea dan Cukai yang berwenang, dalam bentuk:

a) Formulir A atau Otomasi data A, untuk impor Ranmor tanpa penangguhan atau pembebasan bea masuk;

b) Formulir B atau Otomasi data B, untuk impor Ranmor dengan penangguhan bea masuk; atau

c) Surat keterangan pemasukan Ranmor dari luar daerah pabean ke kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas sesuai peraturan menteri keuangan;

6. Sertifikat Uji Tipe (SUT) dan/atau Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) Ranmor;

7. Surat tanda pendaftaran tipe untuk keperluan impor dari kementerian perindustrian;

8. Surat hasil penelitian keabsahan surat keterangan impor Ranmor yang dikeluarkan oleh Direktur Lalu Lintas Kepolisian Daerah, khusus Ranmor yang akan diregistrasi di Polda Metro Jaya dikeluarkan oleh Kepala Korlantas Polri;

9. Surat keterangan rekondisi dari perusahaan yang memiliki izin rekondisi yang sah dilengkapi dengan surat izin impor dari kementerian perdagangan, untuk impor Ranmor bukan baru;

10. Surat izin penyelenggaraan untuk angkutan umum dan/atau izin trayek dari instansi yang berwenang, untuk impor Ranmor yang digunakan sebagai angkutan umum; dan

11. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

3. *Penerbitan BPKB baru untuk Ranmor Perwakilan Negara Asing (PNA), harus memenuhi persyaratan*:

a. Mengisi formulir SPRKB;

b. Melampirkan:

1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1;
2. Faktur untuk BPKB;
3. Sertifikat Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK) atau *Vehicle Identification Number* (VIN);
4. Dokumen pemberitahuan impor barang, untuk Ranmor impor CBU;
5. Surat keterangan impor Ranmor yang disahkan pejabat Bea dan Cukai yang berwenang, dalam bentuk:
   a) Formulir A atau Otomasi data A, untuk impor Ranmor tanpa penangguhan atau pembebasan bea masuk; atau
   b) Formulir B atau Otomasi data B, untuk impor Ranmor dengan penangguhan bea masuk;
6. Surat Keterangan Bebas (SKB) Pajak, untuk Ranmor yang diberikan fasilitas pembebasan pajak dari pejabat Ditjen Pajak Kemenkeu, untuk Ranmor CKD atau Ranmor Impor CBU yang dibeli di dalam negeri;
7. surat rekomendasi dan pernyataan penggunaan Ranmor dari Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia;
8. surat hasil penelitian keabsahan surat keterangan impor Ranmor yang dikeluarkan oleh Direktur Lalu Lintas Kepolisian Daerah.

   khusus Ranmor yang akan diregistrasi di Polda Metro Jaya (Provinsi Jakarta) dikeluarkan oleh Kepala Korlantas Polri; dan
9. hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

4. ***Penerbitan BPKB baru untuk Ranmor lembaga atau organisasi internasional, harus memenuhi persyaratan:***

   a. Mengisi formulir SPRKB;

   b. Melampirkan:

      1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1;

      2. Faktur untuk BPKB;

      3. Sertifikat Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK) atau *Vehicle Identification Number* (VIN);

      4. Dokumen pemberitahuan impor barang (PIB), untuk Ranmor CBU;

      5. Formulir B atau Otomasi data B, untuk impor Ranmor dengan penangguhan bea masuk;

      6. Surat Keterangan Bebas Pajak (SKB), untuk Ranmor yang diberikan fasilitas pembebasan pajak dari pejabat Ditjen Pajak Kemenkeu, untuk Ranmor CKD atau Ranmor Impor CBU yang dibeli di dalam negeri;

      7. Surat permohonan dari lembaga atau organisasi internasional;

      8. Surat rekomendasi dan pernyataan penggunaan Ranmor untuk kepentingan pelaksanaan tugas atau misi lembaga atau organisasi internasional dari Kementerian Sekretariat Negara;

      9. Surat hasil penelitian keabsahan surat keterangan impor Ranmor yang dikeluarkan oleh Direktur Lalu Lintas Kepolisian Daerah, khusus Ranmor yang akan diregistrasi di Polda Metro Jaya dikeluarkan oleh Kepala Korlantas Polri; dan

      10. Hasil Pemeriksaan Cek Fisik Ranmor.

5. ***Penerbitan BPKB baru untuk lelang penghapusan Ranmor dinas TNI/Polri, harus memenuhi persyaratan:***

   a. Mengisi formulir SPRKB;

   b. Melampirkan:

      1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b angka 1 huruf a);

      2. Surat keputusan penghapusan Ranmor dan daftar penghapusan Ranmor;

      3. Surat penetapan pemenang dan risalah lelang Ranmor;

      4. Berita acara penyerahan Ranmor yang di lelang;

      5. Bukti pembayaran harga lelang;

      6. Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) dan/atau Sertifikat Uji Tipe (SUT) dan/atau surat keterangan laik jalan dari instansi berwenang; dan

      7. Hasil Pemeriksaan Cek Fisik Ranmor.

6. ***Penerbitan BPKB baru untuk hasil lelang Ranmor temuan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kementerian Keuangan, harus memenuhi persyaratan:***

   a. Mengisi formulir SPRKB;

   b. Melampirkan:

      1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b angka 1 huruf a);

      2. Surat keputusan penetapan barang milik negara;

      3. Risalah lelang Ranmor yang dibuat oleh balai lelang negara;

      4. Berita acara penyerahan Ranmor yang dilelang;

5. Bukti pembayaran harga lelang;
6. Sertifikat Uji Tipe dan/atau Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) dan/atau surat keterangan inspeksi kelaikan Ranmor;
7. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan
8. Tanda pendaftaran tipe untuk tipe Ranmor yang belum pernah diregistrasi.

7. *Penerbitan BPKB baru untuk lelang berdasarkan putusan pengadilan Ranmor sebagai rampasan negara, harus memenuhi persyaratan:*

a. Mengisi formulir SPRKB;

b. Melampirkan:

1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b angka 1 huruf a);
2. Putusan pengadilan;
3. Surat penetapan pemenang lelang;
4. Risalah lelang Ranmor yang dibuat oleh Balai Lelang Negara;
5. Berita acara penyerahan Ranmor yang dilelang;
6. Bukti pembayaran harga lelang;
7. SRUT dan/atau surat keterangan inspeksi kelaikan Ranmor;
8. Tanda pendaftaran tipe untuk tipe Ranmor yang belum pernah diregistrasi; dan
9. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

8. ***Perubahan data BPKB atas dasar perubahan bentuk Ranmor, harus memenuhi persyaratan*:**

   a. Mengisi formulir SPRKB;

   b. Melampirkan:

      1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b;

      2. BPKB;

      3. STNK;

      4. Surat keterangan dari Agen Pemegang Merek (APM) atau bengkel umum yang melaksanakan perubahan bentuk Ranmor;

      5. Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT); dan

      6. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

9. ***Perubahan data BPKB atas dasar perubahan fungsi Ranmor, harus memenuhi persyaratan*:**

   a. Mengisi formulir SPRKB;

   b. Melampirkan:

      1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b angka 1 dan 2;

      2. BPKB;

      3. STNK;

      4. Surat izin penyelenggaraan angkutan umum dari instansi yang berwenang, untuk perubahan fungsi dari Ranmor perseorangan menjadi Ranmor angkutan umum atau surat keterangan dari instansi yang berwenang, untuk perubahan fungsi dari Ranmor angkutan umum menjadi Ranmor perseorangan; dan

      5. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

10. **Perubahan data BPKB atas dasar perubahan warna Ranmor, harus memenuhi persyaratan:**

    a. Mengisi formulir permohonan;

    b. Melampirkan:

        1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud pada angka 1 huruf b;

        2. BPKB;

        3. STNK;

        4. Surat keterangan dari bengkel resmi atau bengkel umum yang melaksanakan perubahan warna Ranmor yang disertai Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) dan keterangan domisili; dan

        5. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

11. ***Perubahan data BPKB atas dasar perubahan mesin baru, harus memenuhi persyaratan:***

    a. Mengisi formulir SPRKB;

    b. Melampirkan:

        1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b;

        2. BPKB;

        3. STNK;

        4. Faktur pembelian mesin dari Agen Pemegang Merek (APM);

        5. Dokumen pemberitahuan impor barang (PIB) untuk penggantian mesin impor; dan

        6. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

12. ***Perubahan data BPKB atas dasar perubahan mesin bukan baru dari Ranmor lain, harus memenuhi persyaratan:***

a. Mengisi formulir SPRKB;

b. Melampirkan:

1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b;
2. BPKB;
3. STNK;
4. Surat keterangan dari bengkel resmi atau bengkel umum yang melaksanakan perubahan mesin yang disertai Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) dan keterangan domisili;
5. BPKB dan STNK dari asal usul mesin pengganti; dan
6. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

13. ***Perubahan data BPKB atas dasar perubahan NRKB, harus memenuhi persyaratan:***

a. Mengisi formulir SPRKB;

b. Melampirkan:

1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b;
2. BPKB;
3. STNK;
4. Tanda bukti pembayaran PNBP, untuk NRKB pilihan; dan
5. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

14. ***Perubahan data BPKB atas dasar perubahan nama pemilik tanpa perubahan alamat, harus memenuhi persyaratan:***

a. Mengisi formulir SPRKB;

b. Melampirkan:

1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b;
2. Akte perubahan nama bagi badan hukum;
3. Penetapan pengadilan bagi pemilik perorangan;
4. BPKB;
5. STNK; dan
6. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

15. ***Perubahan data BPKB atas dasar perubahan alamat pemilik Ranmor dalam wilayah Regident yang sama, harus memenuhi persyaratan:***

a. Mengisi formulir SPRKB;

b. Melampirkan:

1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b;
2. Akte perubahan alamat bagi badan hukum;
3. BPKB;
4. STNK; dan
5. Hasil Pemeriksaan Cek Fisik Ranmor.

16. **Perubahan data BPKB atas dasar perubahan alamat pemilik ke luar wilayah Regident, harus memenuhi persyaratan:**

a. Mengisi formulir SPRKB;

b. Melampirkan:

1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b;
2. Akte perubahan alamat bagi badan hukum.
3. BPKB;
4. STNK;
5. Tanda bukti pembayaran PNBP Mutasi Ranmor keluar wilayah regident;
6. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan
7. Tindasan surat pengantar mutasi ke luar daerah.

17. ***Dalam hal terdapat perubahan pemilik Ranmor dilakukan penggantian BPKB, dengan persyaratan:***

a. Mengisi formulir SPRKB;

b. Melampirkan:

1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b;
2. BPKB;
3. STNK;
4. Bukti kepemilikan Ranmor yang sah/akte pemindahtanganan;
5. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan
6. Tindasan surat pengantar mutasi keluar wilayah Regident bagi yang keluar wilayah Regident.

18. ***Bukti kepemilikan Ranmor yang sah/akte pemindahtanganan dapat berupa:***

a. Faktur Ranmor/kuitansi pembelian bermaterai cukup atau surat pelepasan hak, bagi pemindahtanganan karena jual beli;

b. Akte waris bagi pemindahtanganan karena warisan;

c. Risalah lelang Ranmor instansi pemerintah dan/atau putusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap bagi pemindahtanganan karena lelang;

d. Akte hibah bagi pemindahtanganan karena hibah;

e. Akte penyertaan bagi pemindahtanganan karena penyertaan Ranmor sebagai modal;

f. Akte penggabungan bagi pemindahtanganan karena penggabungan perusahaan berbadan hukum;

g. Akte pembagian harta benda bagi pemindahtanganan karena perceraian; atau

h. Akta pernyataan tukar-menukar dari kedua belah pihak;

i. Surat rekomendasi dari:

   1. Kementerian luar negeri untuk Ranmor Perwakilan Negara Asing; atau

   2. Kementerian Sekretaris Negara untuk Ranmor Organisasi Internasional.

19. ***Dalam hal terdapat Perubahan pemilik Ranmor untuk Ranmor bekas Organisasi Internasional atau Perwakilan Negara Asing dilakukan penggantian BPKB, dengan persyaratan:***

a. Mengisi formulir SPRKB;

b. Melampirkan:

   1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b;

   2. Kuitansi pembelian bermeterai cukup;

3. Surat keterangan pelepasan hak dari Organisasi internasional atau Perwakilan Negara Asing yang bersangkutan;
4. BPKB;
5. STNK;
6. Dokumen kepabeanan, meliputi:
   a) Formulir B atau Otomasi data B, sebagai tanda bukti penangguhan bea masuk atau SKB pengganti, untuk pemindahtanganan kepemilikan antar Organisasi internasional atau Perwakilan Negara Asing; atau
   b) Formulir C atau Otomasi data C sebagai tanda bukti pelunasan bea masuk, untuk pemindahtanganan kepemilikan kepada perorangan/badan hukum;
7. Surat rekomendasi dari kementerian luar negeri untuk kendaraan Perwakilan Negara Asing atau surat rekomendasi Sekretariat Negara untuk Ranmor Organisasi Internasional;
8. Surat hasil penelitian keabsahan data elektronik atau surat keterangan pengimporan Ranmor yang dikeluarkan oleh Kepala Korlantas Polri atau Direktur Lalu Lintas yang ditunjuk sesuai dengan wilayah pabeannya; dan
9. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

20. ***Dalam hal terdapat perubahan pemilik Ranmor, untuk Ranmor bekas taksi yang menggunakan fasilitas penangguhan bea masuk dilakukan penggantian BPKB, dengan persyaratan:***

a. Mengisi formulir SPRKB;
b. Melampirkan:

1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b;
2. Kuitansi pembelian bermeterai cukup;
3. BPKB dan STNK;
4. Surat keterangan pelepasan hak dari perusahaan yang bersangkutan;
5. Formulir C atau Otomasi Data C sebagai tanda bukti pelunasan bea masuk dari Ditjen Bea dan Cukai;
6. Surat hasil penelitian keabsahan surat keterangan impor Ranmor yang dikeluarkan oleh Direktur Lalu Lintas Kepolisian Daerah, khusus Ranmor yang akan diregistrasi di Polda Metro Jaya dikeluarkan oleh Kepala Korlantas Polri; dan
7. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

21. ***Penggantian BPKB karena hilang, harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:***

a. Mengisi formulir SPRKB;

b. Melampirkan:

1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b;
2. Surat Tanda Penerimaan Laporan (STPL) dari Polri;
3. STNK;
4. Tanda bukti pembayaran PNBP;
5. Surat pernyataan pemilik bermaterai cukup mengenai BPKB yang hilang tidak terkait kasus pidana, perdata dan/atau pelanggaran lalu lintas;
6. Bukti pengumuman pada media cetak oleh pemohon sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang

waktu setiap bulan 1 (satu) kali, bulan pertama media cetak lokal dan bulan ke 2 (dua), bulan ke 3 (tiga) pada media cetak nasional; dan

7. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

22. ***Penggantian BPKB karena rusak, harus memenuhi persyaratan:***

a. Mengisi formulir SPRKB;

b. Melampirkan:

1. Tanda bukti identitas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 huruf b;
2. Bukti BPKB yang rusak;
3. Tanda bukti pembayaran PNBP;
4. STNK; dan
5. Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

23. ***Prosedur Penerbitan BPKB dilaksanakan dengan pengajuan permohonan secara tertulis oleh pemohon kepada Unit Pelaksana Regident Ranmor oleh kelompok kerja masing-masing tahapan:***

a. Identifikasi dan verifikasi;

b. Penerimaan pembayaran PNBP;

c. Pendaftaran;

d. Penerbitan dan pemberian bukti Regident; dan

e. Pengarsipan.

24. ***Prosedur Identifikasi dan verifikasi data fisik, fungsional, dan yuridis Ranmor berfungsi sebagai data forensik kepolisian sebagaimana dimaksud huruf a, dilakukan terhadap:***

a. Data fisik Ranmor berupa merek, tipe, jenis, model, tahun pembuatan, isi silinder, nomor mesin, nomor rangka, warna, bahan bakar, jumlah roda dan sumbu;

b. Data fungsional Ranmor berupa penggunaan, dan kelaikan Ranmor; dan

c. Data yuridis Ranmor berupa asal-usul Ranmor dan identitas pemilik.

d. Hasil identifikasi dan verifikasi.

25. **Prosedur Penerimaan** pembayaran PNBP BPKB dapat dilakukan melalui kasir bank dan/atau petugas Bendahara Penerima dengan memberikan bukti pembayaran.

26. **Penerbitan** dan pemberian bukti Regident Ranmor meliputi penandatanganan, pencetakan dan penyerahan bukti Regident kepemilikan Ranmor, berupa BPKB.

27. **BPKB** memuat:

a. NRKB;

b. Nama Pemilik;

c. Nomor Induk Kependudukan Atau Tdp;

d. Alamat Pemilik;

e. Merek;

f. Tipe;

g. Jenis;

h. Model;

i. Tahun Pembuatan;

j. Isi Silinder;

k. Warna;

l. Nomor Rangka;

m. Nomor Mesin;

n. Bahan Bakar;

o. Jumlah Sumbu;

p. Jumlah Roda;

q. Nomor Registrasi Sertifikat Uji Tipe;

r. Nomor Dokumen Kepabeanan untuk Ranmor yang diimpor; dan

s. Nomor Faktur.

28. **BPKB** ditandatangani secara manual atau elektronik oleh:

a. Direktur Lalu Lintas Kepolisian Daerah, untuk BPKB yang diterbitkan Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah; atau

b. Kepala Kepolisian Resor, untuk BPKB yang diterbitkan Kepolisian Resor.

29. Biaya BPKB.

Penerbitan BPKB oleh Polri dipunggut biaya PNBP. Ada pun jumlah atau besaran biaya penerbitan BPKB di atur dalam PP Nomor 60 Tahun 2016 tetang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimanaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kepolisian Negara Republik Indonesia, ada pun pungutan biaya tersebut sebagai berikut :

(1) BPKB Baru R2/R3 Rp 225.000,-/ penerbitan

(2) BPKB Baru R4/Lebih Rp. 375.000,-/ penerbitan

(3) BPKB Ganti Kepemilikan R2/R3 Rp 225.000,- / penerbitan

(4) BPKB Ganti Kepemilikan R4/Lebih Rp. 375.000,- / penerbitan

8.4. PENDAFTARAN TANDA NOMOR KENDARAAN BERMOTOR (STNK)

A. Umum

1) Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor adalah fungsi Kepolisian untuk memberikan legitimasi asal usul dan kelaikan, kepemilikan serta pengoperasian Ranmor, fungsi kontrol, forensik Kepolisian dan pelayanan kepada masyarakat melalui verifikasi, pencatatan dan pendataan, penomoran, penerbitan dan pemberian bukti registrasi dan identifikasi Ranmor, pengarsipan serta pemberian informasi

2) Sebagai bukti bahwa Kendaraan Bermotor telah diregistrasi, pemilik diberikan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB), Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK), dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB).(Pasal 65 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009);

3) Pelayanan penerbitan STNK dan TNKB, pembayaran PKB / BBN-KB, serta SDWKLLJ dilaksanakan pada Kantor Bersama Samsat seluruh Indonesia, berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 5 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap Kendaraan Bermotor.

B. Dasar Hukum

1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

2) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia;

3) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik;

4) Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik;

5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

6) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik;

7) Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik

8) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;

9) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak Yang Berlaku Pada Kepolisian Negara Republik Indonesia;

10) Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap (SAMSAT) Kendaraan Bermotor;

11) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2006 tentang Penomoran Kendaraan Bermotor;

12) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2012 tentang Penerbitan Rekomendasi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor Khusus dan Rahasia Bagi Kendaraan Bermotor Dinas;

13) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.

C. Pengertian

1) Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disebut Ranmor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel;

2) Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disebut Regident Ranmor adalah fungsi Kepolisian untuk

memberikan legitimasi asal usul dan kelaikan, kepemilikan serta pengoperasian Ranmor, fungsi kontrol, forensik Kepolisian dan pelayanan kepada masyarakat melalui verifikasi, pencatatan dan pendataan, penomoran, penerbitan dan pemberian bukti registrasi dan identifikasi Ranmor, pengarsipan serta pemberian informasi;

3) Sistem Manajemen Registrasi Ranmor adalah sekumpulan subsistem yang saling berhubungan dengan melalui penggabungan, pemrosesan, penyimpanan, dan pendistribusian data yang terkait dengan Regident Ranmor;

4) Nomor Registrasi Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disingkat NRKB adalah tanda atau simbol yang berupa huruf atau angka atau kombinasi huruf dan angka yang memuat kode wilayah dan nomor registrasi yang berfungsi sebagai identitas Ranmor;

5) NRKB Pilihan adalah NRKB yang sudah ditetapkan sebagai nomor registrasi pilihan;

6) Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disebut STNK adalah dokumen yang berfungsi sebagai bukti legitimasi pengoperasian Ranmor yang berbentuk surat atau bentuk lain yang diterbitkan Polri yang berisi identitas pemilik, identitas Ranmor dan masa berlaku termasuk pengesahannya;

7) Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disingkat TNKB adalah tanda Regident Ranmor yang berfungsi sebagai bukti legitimasi pengoperasian Ranmor berupa pelat atau berbahan lain dengan spesifikasi tertentu yang diterbitkan Polri dan berisikan kode wilayah, nomor registrasi, serta masa berlaku dan dipasang pada Ranmor;

8) Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disebut STCK adalah dokumen yang berfungsi sebagai bukti

legitimasi pengoperasian sementara Ranmor sebelum diregistrasi;

9) Tanda Coba Nomor Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disebut TCKB adalah tanda yang berfungsi sebagai bukti legitimasi pengoperasian sementara Ranmor sebelum diregistrasi;

10) Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor Lintas Batas Negara yang selanjutnya disingkat STNK LBN adalah dokumen yang berfungsi sebagai bukti legalitas dan legitimasi pengoperasian sementara Ranmor Asing dalam wilayah Negara Republik Indonesia;

11) Tanda Nomor Kendaraan Bermotor Lintas Batas Negara yang selanjutnya disingkat TNKB LBN adalah tanda yang berfungsi sebagai bukti legitimasi pengoperasian sementara Ranmor Asing yang menggunakan STNK LBN;

12) Pemeriksaan Cek Fisik Ranmor adalah proses identifikasi dan verifikasi Ranmor yang meliputi nomor rangka, nomor mesin, warna, bentuk, jenis, dan tipe Ranmor termasuk pemeriksaan aspek keselamatan, perlengkapan, dan persyaratan teknis Ranmor untuk menjamin kesesuaian antara identitas, kondisi fisik dengan dokumen Ranmor;

13) Sistem Administrasi Manunggal Satu Atap yang selanjutnya disingkat Samsat adalah serangkaian kegiatan dalam penyelenggaraan Regident Ranmor, pembayaran pajak Ranmor, bea balik nama Ranmor, dan pembayaran sumbangan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan secara terintegrasi dan terkoordinasi dalam kantor bersama Samsat;

14) Blokir adalah tindakan kepolisian untuk memberikan tanda pada data Regident Ranmor tertentu yang merupakan pembatasan sementara terhadap status kepemilikan ataupun operasional

Ranmor yang terkait kasus pidana, perdata dan/atau pelanggaran lalu lintas;

15) Unit Pelaksana Regident Ranmor adalah satuan yang memberikan pelayanan regident kepemilikan dan/atau pengoperasian Ranmor dalam lingkup provinsi/ kabupaten/kota dalam bentuk kantor tetap dan/atau bergerak;

16) Ranmor *Completely Knock Down* yang selanjutnya disebut Ranmor CKD adalah Ranmor dalam keadaan terurai menjadi bagian-bagian termasuk perlengkapannya serta memiliki sifat utama Ranmor yang bersangkutan;

17) Ranmor impor *Completely Built Up* yang selanjutnya disebut Ranmor Impor CBU adalah impor Ranmor dalam keadaan jadi bagian-bagian termasuk perlengkapannya dalam keadaan telah terakit secara lengkap;

18) Tanda Daftar Perusahaan yang selanjutnya disingkat TDP adalah surat tanda pengesahan yang diberikan oleh kantor perusahaan kepada perusahaan perdagangan yang telah melakukan pendaftaran perusahaan;

19) Surat Permohonan Registrasi Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disingkat SPRKB adalah surat yang digunakan untuk mengajukan permohonan pendaftaraan dan pendataan Regident Ranmor;

20) Tanda Bukti Pelunasan Kewajiban Pembayaran yang selanjutnya disingkat TBPKP adalah tanda bukti setoran pelunasan kewajiban pembayaran biaya administrasi STNK dan/atau TNKB, pengesahan STNK, NRKB pilihan, dan Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB), serta Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ) yang telah divalidasi;

21) Surat ketetapan kewajiban Pembayaran yang selanjutnya disingkat SKKP adalah surat yang digunakan untuk menetapkan

besarnya biaya administrasi STNK dan/atau TNKB, pengesahan STNK, NRKB pilihan, dan besarnya Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBN-KB), serta Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ).

D. Regident Ranmor Dalam Penerbitan STNK Dan TNKB Bertujuan untuk:

1) Tertib administrasi, dalam rangka pelayanan dan perlindungan Polri kepada masyarakat meliputi:

   a) Terjaminnya keabsahan dan operasional Ranmor untuk mewujudkan perlindungan dan kepastian hukum; dan

   b) Terwujudnya sistem informasi dan komunikasi Regident Ranmor sebagai landasan penyelenggaraan fungsi kontrol dan forensik kepolisian;

2) Pengendalian dan pengawasan Ranmor, dalam rangka:

   a) Pemberian dukungan pengendalian jumlah dan operasional Ranmor; dan

   b) Pengawasan Ranmor yang dioperasikan.

3) Mempermudah penyelidikan dan penyidikan pelanggaran dan/atau kejahatan dalam bentuk:

   a) Penyediaan data forensik kepolisian untuk mendukung penyelidikan dan penyidikan kejahatan yang terkait dengan Ranmor; dan

   b) Penyediaan data untuk dukungan proses penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas.

4) Perencanaan, operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka penyediaan data untuk mendukung:

a) Perencanaan manajemen kapasitas dan kebutuhan lalu lintas dan angkutan jalan;

b) Perencanaan manajemen dan rekayasa infrastruktur lalu lintas dan angkutan jalan; dan

c) Operasional dan manajemen rekayasa serta pendidikan lalu lintas dan angkutan jalan.

5) Perencanaan pembangunan nasional dalam rangka penyediaan data untuk mendukung:

a) Pembangunan di bidang jalan;

b) Pembangunan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;

c) Pengembangan industri dan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan; dan

d) Pembangunan di bidang lain yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan.

E. Pelayanan penerbitan STNK dan/atau TNKB untuk:

1) Ranmor baru;

2) Perubahan identitas Ranmor dan pemilik;

3) Perpanjangan STNK; dan/atau

4) Pengesahan STNK setiap tahun

F. STNK dan STCK ditandatangani oleh Direktur Lalu Lintas Kepolisian Daerah secara elektronik.

G. Persyaratan Penerbitan STNK Baru, sebagai berikut :

1) ***Penerbitan STNK baru untuk Ranmor yang diproduksi dan/atau dirakit dalam negeri dalam bentuk Ranmor CKD:***

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas:

1) Untuk perseorangan:

(a) Kartu Tanda Penduduk dan surat kuasa bermeterai cukup bagi Warga Negara Indonesia atau Warga Negara Asing yang diwakilkan; atau

(b) Keterangan Izin Tinggal Tetap (KITAP) atau Keterangan Izin Tinggal Terbatas (KITAS) yang dilengkapi dengan Surat Keterangan Tempat Tinggal (SKTT) yang diterbitkan oleh instansi yang berwenang dan surat kuasa bermeterai cukup bagi Warga Negara Asing yang diwakilkan.

2) Untuk badan hukum, terdiri atas:

(a) Surat kuasa bermeterai cukup, menggunakan kop surat badan hukum dan ditandatangani oleh pimpinan serta stempel cap badan hukum yang bersangkutan;

(b) Fotokopi KTP yang diberi kuasa;

(c) Surat keterangan domisili;

(d) TDP dan Nomor Pokok Wajib Pajak yang dilegalisir; dan

(e) Akte pendirian dan anggaran dasar atau anggaran rumah tangga, untuk yayasan atau koperasi.

3) Untuk instansi pemerintah, terdiri atas:

a) Surat kuasa bermeterai cukup, menggunakan kop surat instansi pemerintah dan ditandatangani oleh pimpinan serta stempel cap instansi yang bersangkutan; dan

b) Melampirkan fotokopi KTP yang diberi kuasa.

c) faktur untuk STNK;

d) sertifikat uji tipe (SUT) dan/atau Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) Ranmor;

e) sertifikat NIK;

f) rekomendasi dari instansi yang berwenang di bidang penggunaan Ranmor untuk angkutan umum;

g) hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan

h) tanda bukti pendaftaran BPKB.

2) ***Penerbitan STNK baru untuk Ranmor Impor CBU:***

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

c) Faktur untuk STNK;

d) Sertifikat Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK) atau *Vehicle Identification Number* (VIN);

e) Dokumen pemberitahuan impor barang (PIB);

f) Surat keterangan impor Ranmor yang disahkan pejabat Bea dan Cukai yang berwenang, dalam bentuk:

(1) Formulir A atau Otomasi data A, untuk impor Ranmor tanpa penangguhan atau pembebasan bea masuk;

(2) Formulir B atau Otomasi data B, untuk impor Ranmor dengan penangguhan bea masuk; atau

(3) Surat keterangan pemasukan Ranmor dari luar daerah pabean ke kawasan perdagangan bebas dan pelabuhan bebas sesuai Peraturan Menteri Keuangan.

g) Sertifikat Uji Tipe (SUT) dan/atau Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT);

h) Surat tanda pendaftaran tipe untuk keperluan impor dari Kementerian Perindustrian;

i) Surat hasil penelitian keabsahan surat keterangan impor Ranmor yang dikeluarkan oleh Direktur Lalu Lintas Kepolisian Daerah, khusus Ranmor yang akan diregistrasi di Polda Metro Jaya dikeluarkan oleh Kepala Korlantas Polri;

j) Surat keterangan rekondisi dari badan usaha yang memiliki izin rekondisi dilengkapi dengan surat izin impor dari Kementerian Perdagangan, untuk impor Ranmor bukan baru;

k) Surat izin penyelenggaraan untuk angkutan umum dan/atau izin trayek dari instansi yang berwenang, untuk impor Ranmor yang digunakan sebagai angkutan umum;

l) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan

m) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

3) ***Penerbitan STNK baru untuk Ranmor Perwakilan Negara Asing (PNA):***

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan:

(1) Surat permohonan dari PNA;

(2) Faktur untuk STNK;

(3) Sertifikat Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK) atau *Vehicle Identification Number* (VIN);

(4) Dokumen pemberitahuan impor barang (PIB) untuk Ranmor CBU;

(5) Surat keterangan impor Ranmor yang disahkan pejabat Bea dan Cukai yang berwenang, dalam bentuk:

(a) Formulir A atau Otomasi data A, untuk impor Ranmor tanpa penangguhan atau pembebasan bea masuk; atau

(b) Formulir B atau Otomasi data B, untuk impor Ranmor dengan penangguhan bea masuk.

(6) Surat Keterangan Bebas (SKB) Pajak untuk Ranmor CKD atau Ranmor Impor CBU yang dibeli di dalam negeri yang diberikan pembebasan pajak dari Ditjen Pajak Kemenkeu;

(7) Surat rekomendasi dan pernyataan penggunaan Ranmor dari Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia;

(8) Surat hasil penelitian keabsahan surat keterangan impor Ranmor yang dikeluarkan oleh Direktur Lalu Lintas Kepolisian Daerah, khusus Ranmor yang akan diregistrasi di Polda Metro Jaya dikeluarkan oleh Kepala Korlantas Polri; dan

(9) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

c) tanda bukti pendaftaran BPKB.

4) ***Penerbitan STNK baru untuk Ranmor lembaga atau organisasi internasional:***

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas, berupa :

(1) Surat kuasa bermeterai cukup, menggunakan kop surat instansi pemerintah dan ditandatangani oleh pimpinan serta stempel cap instansi yang bersangkutan; dan

(2) Melampirkan fotokopi KTP yang diberi kuasa.

c) Faktur untuk STNK;

d) Sertifikat Nomor Identifikasi Kendaraan (NIK) atau *Vehicle Identification Number* (VIN);

e) Dokumen pemberitahuan impor barang (PIB), untuk Ranmor CBU;

f) Formulir B atau Otomasi data B, untuk impor Ranmor dengan penangguhan bea masuk;

g) Surat Keterangan Bebas Pajak (SKB), untuk Ranmor yang diberikan fasilitas pembebasan pajak dari pejabat Ditjen Pajak Kemenkeu, untuk Ranmor CKD atau Ranmor Impor CBU yang dibeli di dalam negeri;

h) Surat permohonan dari lembaga atau organisasi internasional;

i) Surat rekomendasi dan pernyataan penggunaan Ranmor untuk kepentingan pelaksanaan tugas atau misi lembaga atau organisasi internasional dari Kementerian Sekretariat Negara;

j) Surat hasil penelitian keabsahan surat keterangan impor Ranmor yang dikeluarkan oleh Direktur Lalu Lintas Kepolisian Daerah, khusus Ranmor yang akan diregistrasi di Polda Metro Jaya dikeluarkan oleh Kepala Korlantas Polri;

k) Hasil Pemeriksaan Cek Fisik Ranmor; dan

l) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

5) ***Penerbitan STNK baru untuk lelang penghapusan Ranmor dinas TNI/Polri:***

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas berupa Kartu Tanda Penduduk dan surat kuasa bermeterai cukup bagi Warga Negara Indonesia atau Warga Negara Asing yang diwakilkan;

c) Surat keputusan penghapusan Ranmor dan daftar penghapusan Ranmor;

d) Surat penetapan pemenang dan risalah lelang Ranmor;

e) Berita acara penyerahan Ranmor yang di lelang;

f) Bukti pembayaran harga lelang;

g) Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) dan/atau surat keterangan laik jalan dari instansi berwenang;

h) Hasil Pemeriksaan Cek Fisik Ranmor; dan

i) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

6) ***Penerbitan STNK baru untuk hasil lelang Ranmor temuan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Kementerian Keuangan:***

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas berupa Kartu Tanda Penduduk dan surat kuasa bermeterai cukup bagi Warga Negara Indonesia atau Warga Negara Asing yang diwakilkan;

c) Surat keputusan penetapan barang milik negara;

d) Risalah lelang Ranmor yang dibuat oleh balai lelang negara;

e) Berita acara penyerahan Ranmor yang dilelang;

f) Bukti pembayaran harga lelang;

g) Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) dan/atau surat keterangan inspeksi kelaikan Ranmor;

h) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan

i) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

7) ***Penerbitan STNK baru untuk lelang berdasarkan putusan pengadilan untuk Ranmor sebagai rampasan negara:***

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas berupa Kartu Tanda Penduduk dan surat kuasa bermeterai cukup bagi Warga Negara Indonesia atau Warga Negara Asing yang diwakilkan;

c) Putusan pengadilan;

d) Surat penetapan pemenang lelang;

e) Risalah lelang Ranmor yang dibuat oleh Balai Lelang Negara;

f) Berita acara penyerahan Ranmor yang dilelang;

g) Bukti pembayaran harga lelang;

h) Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) dan/atau surat keterangan inspeksi kelaikan Ranmor;

i) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan

j) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

H. ***Persyaratan Perubahan Identitas Ranmor dan Pemilik, sebagai berikut:***

1) Perubahan data STNK atas dasar perubahan bentuk Ranmor:

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

c) STNK;

d) Surat keterangan dari Agen Pemegang Merek (APM) atau bengkel umum yang melaksanakan perubahan bentuk Ranmor;

e) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan

f) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

2) Perubahan data STNK atas dasar perubahan fungsi Ranmor:

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

c) STNK;

d) Surat izin penyelenggaraan angkutan umum dari instansi yang berwenang, untuk perubahan fungsi dari Ranmor perseorangan menjadi Ranmor angkutan umum atau surat keterangan dari instansi yang berwenang, untuk perubahan fungsi dari Ranmor angkutan umum menjadi Ranmor perseorangan;

e) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan

f) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

3) Perubahan data STNK atas dasar perubahan warna Ranmor:

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

c) STNK;

d) Surat keterangan dari bengkel resmi atau bengkel umum yang melaksanakan perubahan warna Ranmor yang disertai Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) dan keterangan domisili;

e) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan

f) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

4) Perubahan data STNK atas dasar perubahan mesin baru:

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

c) STNK;

d) Faktur pembelian mesin dari Agen Pemegang Merek (APM);

e) Formulir PIB untuk penggantian mesin impor;

f) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan

g) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

5) Perubahan data STNK atas dasar perubahan mesin bukan baru dari Ranmor lain harus berasal dari merek Ranmor yang sama:

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

c) STNK;

d) Surat keterangan dari bengkel resmi atau bengkel umum yang melaksanakan perubahan mesin yang disertai Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) dan keterangan domisili;

e) BPKB dan STNK Ranmor asal usul mesin pengganti;

f) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan

g) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

6) Perubahan data STNK atas dasar perubahan NRKB:

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

c) STNK;

d) TNKB;

e) Tanda bukti pembayaran PNBP, untuk NRKB pilihan;

f) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan

g) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

7) Perubahan data STNK atas dasar perubahan nama pemilik tanpa perubahan alamat:

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

c) Akte perubahan nama bagi badan hukum;

d) Penetapan pengadilan bagi pemilik perorangan;

e) STNK;

f) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan

g) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

8) Perubahan data STNK atas dasar perubahan alamat pemilik Ranmor dalam wilayah Regident yang sama:

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

c) Akte perubahan alamat bagi badan hukum;

d) STNK;

e) Hasil Pemeriksaan Cek Fisik Ranmor; dan

f) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

9) Perubahan data STNK atas dasar perubahan alamat pemilik ke luar wilayah Regident:

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

c) Akte perubahan alamat bagi badan hukum;

d) STNK yang telah disahkan;

e) TNKB;

f) Tanda bukti pembayaran PNBP Mutasi Ranmor keluar wilayah regident;

g) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan

h) Tindasan surat pengantar mutasi ke luar daerah.

i) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

10) Dalam hal terdapat perubahan pemilik Ranmor dilakukan penggantian STNK:

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

c) STNK;

d) Tanda bukti/akte pemindahtanganan;

e) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor;

f) Tindasan surat pengantar mutasi keluar wilayah regident bagi yang keluar wilayah Regident; dan

g) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

11) Dalam hal terdapat Perubahan pemilik Ranmor untuk Ranmor bekas Organisasi Internasional atau Perwakilan Negara Asing dilakukan penggantian STNK:

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Surat permohonan dari Organisasi Internasional atau PNA;

c) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

d) Kuitansi pembelian bermeterai cukup;

e) surat keterangan pelepasan hak dari Organisasi internasional atau Perwakilan Negara Asing yang bersangkutan;

f) STNK;

g) dokumen kepabeanan, meliputi:

(1) Formulir B atau Otomasi data B, sebagai tanda bukti penangguhan bea masuk atau SKB pengganti, untuk pemindahtanganan kepemilikan antar Organisasi internasional atau Perwakilan Negara Asing; atau

(2) Formulir C atau Otomasi data C sebagai tanda bukti pelunasan bea masuk, untuk pemindahtanganan kepemilikan kepada perorangan/badan hukum;

h) Surat rekomendasi sekretariat negara untuk Ranmor Organisasi Internasional atau surat rekomendasi dari kementerian luar negeri untuk kendaraan Perwakilan Negara Asing;

i) Surat hasil penelitian keabsahan surat keterangan impor Ranmor yang dikeluarkan oleh Direktur Lalu Lintas Kepolisian Daerah, khusus Ranmor yang akan diregistrasi di Polda Metro Jaya dikeluarkan oleh Kepala Korlantas Polri;

j) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan

k) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

12) Dalam hal terdapat Perubahan pemilik Ranmor untuk Ranmor bekas taksi yang menggunakan fasilitas penangguhan bea masuk dilakukan penggantian STNK:

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

c) Kuitansi pembelian bermeterai cukup;

d) STNK;

e) Surat keterangan pelepasan hak dari perusahaan yang bersangkutan;

f) Formulir C atau Otomasi Data C sebagai tanda bukti pelunasan bea masuk dari Ditjen Bea dan Cukai;

g) Surat hasil penelitian keabsahan surat keterangan impor Ranmor yang dikeluarkan oleh Direktur Lalu Lintas Kepolisian Daerah, khusus Ranmor yang akan diregistrasi

di Polda Metro Jaya dikeluarkan oleh Kepala Korlantas Polri;

h) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor; dan

i) Tanda bukti pendaftaran BPKB.

I. ***Persyaratan Penggantian STNK karena Hilang atau Rusak, sebagai berikut:***

1) Persyaratan penggantian STNK karena hilang

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

c) BPKB;

d) Surat pernyataan pemilik bermaterai cukup mengenai STNK yang hilang tidak terkait kasus pidana, perdata dan/atau pelanggaran lalu lintas;

e) Bukti pengumuman pada media cetak;

f) Surat Tanda Penerimaan Laporan (STPL) dari Polri; dan

g) Hasil Pemeriksaan Cek Fisik Ranmor.

2) Persyaratan penggantian STNK karena rusak

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

c) BPKB;

d) STNK yang rusak; dan

e) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor.

J. ***Persyaratan Pengesahan dan/atau Perpanjangan STNK, sebagai berikut:***

1) Pengesahan STNK dapat dilakukan secara

a) Pengesahan secara manual pada pelayanan Samsat:

(1) Mengisi formulir SPRKB;

(2) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

(3) STNK.

b) Pengesahan secara elektronik dengan persyaratan:

(1) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

(2) STNK;

(3) bukti pembayaran elektronik.

2) Persyaratan perpanjangan STNK meliputi :

a) Mengisi formulir SPRKB;

b) Melampirkan tanda bukti identitas sebagaimana angka 1) huruf b).

c) STNK;

d) TNKB; dan

e) BPKB atau surat keterangan bermaterai cukup dari kreditur, apabila BPKB dijadikan jaminan.

K. Prosedur penerbitan STNK dan TNKB:

1. Prosedur penerbitan STNK dan TNKB dilaksanakan melalui Samsat dengan kelompok kerja yang terdiri atas:

a) Pendaftaran;

b) Penerbitan SKKP;

c) Penerimaan pembayaran;

d) Pencetakan dan pengesahan;

e) Penghimpunan dan penggabungan serta penyerahan; dan

f) Pengarsipan.

2. Kelompok kerja pendaftaran sebagaimana dimaksud pada angka 1 melakukan:

   a) Pendataan dan verifikasi melalui pemeriksaan kelengkapan dan keabsahan persyaratan, pencocokan dan penelitian dokumen persyaratan dengan yang tercantum dalam formulir dan/atau ke instansi penerbit dokumen persyaratan;

   b) Pemanggilan atau pemasukan data identitas pemilik dan Ranmor pada sistem manajemen registrasi Ranmor; dan

   c) Pengecekan data sebagaimana dimaksud dalam huruf b dengan data Regident Kepemilikan Ranmor secara *on-line*.

   d) Apabila persyaratan yang diajukan tidak lengkap, petugas kelompok kerja memberitahukan secara tertulis dan mengembalikan kepada pemohon untuk melengkapi kekurangan persyaratan.

   e) Dalam hal dokumen persyaratan sudah lengkap dan sah, petugas pendaftaran menyerahkan kepada petugas kelompok kerja penerbitan dan pencetakan SKKP.

3. Petugas kelompok kerja penerimaan pembayaran melakukan:

   a) Pemanggilan kepada pemohon untuk melakukan pembayaran sebagaimana yang tercantum pada SKKP secara manual atau elektronik;

   b) Penerimaan pembayaran; dan

   c) Penerbitan TBPKP.

   d) TBPKP yang diterbitkan beserta dokumen persyaratan diserahkan kepada petugas kelompok kerja Pencetakan dan Pengesahan.

   e) Penerimaan pembayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b disalurkan kepada:

1) Bendahara penerima PNBP Polri untuk disetorkan kepada bank persepsi;

2) Bendahara satuan kerja pengelola keuangan daerah yang melaksanakan pemungutan pajak provinsi untuk besaran PKB dan BBN-KB;

3) Bendahara PT Jasa Raharja (Persero) untuk penerimaan besaran Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ).

4. Atas dasar penyerahan TBPKP dan dokumen persyaratan, petugas kelompok kerja Pencetakan dan Pengesahan melakukan:

   a. Pencetakan STNK dan TNKB;

   b. Melakukan pengesahan STNK dengan cara penempelan stiker/pemberian stempel, pembubuhan paraf, dan pencantuman tanggal bulan tahun pada kolom pengesahan; dan

   c. Pencetakan surat keterangan NRKB pilihan bagi yang menggunakan NRKB pilihan.

   d. TBPKP, STNK, TNKB, dan surat keterangan NRKB pilihan dimaksud diserahkan kepada petugas kelompok kerja penghimpunan dan penggabungan serta penyerahan.

5. Petugas kelompok kerja penghimpunan dan penggabungan serta penyerahan, melakukan kegiatan:

   a. Pemisahan STNK, TBPKP, surat keterangan NRKB pilihan dan TNKB dari dokumen persyaratan registrasi; dan

   b. Penyerahan STNK, TBPKP, TNKB dan/atau surat keterangan NRKB pilihan kepada pemohon dengan melakukan pencatatan dan pemohon menandatangani buku register penyerahan.

   c. Dokumen persyaratan regisrasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diserahkan kepada petugas kelompok

kerja pengarsipan untuk disimpan secara manual dan/atau elektronik.

L. Persyaratan Penerbitan STNK dan TNKB Khusus atau rahasia, sebagai berikut:

1) Surat permohonan dari pimpinan instansi/kepala kesatuan pengguna Ranmor dinas;
2) STNK Dinas yang berlaku;
3) Fotokopi STNK dan BPKB untuk Ranmor dinas milik Instansi Pemerintahan;
4) Fotokopi Kartu Tanda Anggota/Pegawai pejabat pengguna Ranmor dinas;
5) Hasil pemeriksaan cek fisik Ranmor dinas yang disahkan oleh pejabat yang berwenang pada fungsi Lalu Lintas; dan
6) STNK khusus/rahasia yang lama, bagi Ranmor dinas yang pernah diberikan STNK/TNKB khusus/rahasia;
7) Rekomendasi untuk instansi di luar Polri dari:
   a) Direktur Intelijen Kemananan Kepolisian Daerah Metro Jaya untuk tingkat pusat; atau
   b) Direktur Intelijen Kemananan Kepolisian Daerah untuk tingkat provinsi/ kabupaten/kota.
8) Rekomendasi untuk internal Polri dari:
   a) Kepala Divisi Profesi dan Pengamanan Polri u.p. Kepala Biro Pengamanan Internal untuk tingkat Markas Besar Polri; atau
   b) Kepala Bidang Profesi dan Pengamanan untuk tingkat Kepolisian daerah.
9) Fotokopi keputusan jabatan pejabat pengguna Ranmor dinas, untuk penerbitan STNK/TNKB khusus.

M. Persyaratan Penerbitan STNK LBN dan TNKB LBN, sebagai berikut:

1) Setiap Ranmor Asing yang akan dioperasionalkan di wilayah Negara Republik Indonesia dilaksanakan Regident Ranmor dengan menerbitkan STNK LBN dan TNKB LBN.

2) Penerbitan STNK LBN dan TNKB LBN dilaksanakan oleh Unit pelaksana Regident Ranmor. (untuk uji coba diberlakukan pada wilayah perbatasan negara asing);

3) Untuk memperoleh STNK LBN dan TNKB LBN, harus memenuhi persyaratan:

   a) Mengisi formulir permohonan STNK LBN yang berisi:

      (1) Identitas pemilik dan Ranmor Asing;

      (2) Kepentingan penggunaan Ranmor di wilayah Indonesia, dan wilayah penggunaannya.

   b) Melampirkan dokumen tanda bukti kepemilikan dan/atau pemberi legitimasi pengoperasian Ranmor yang diterbitkan oleh pejabat yang berwenang di negara asal Ranmor; dan/atau

   c) Surat rekomendasi dari Kementerian / Lembaga / Pemerintah Daerah tentang kepentingan penggunaan Ranmor Asing.

N. Persyaratan Penerbitan NRKB Pilihan, sebagai berikut :

1) NRKB pilihan diajukan pada saat Registrasi:

   a) Ranmor baru;

   b) Perubahan kepemilikan Ranmor;

   c) Perpanjangan STNK; dan

   d) Pengesahan STNK.

2) Pada saat pengajuan Registrasi, dapat diterbitkan NRKB pilihan dengan tambahan persyaratan:

a) Mengisi formulir permohonan;
b) Surat keterangan NRKB Pilihan sebagai bukti pembayaran PNBP;
c) BPKB, STNK dan hasil cek fisik, apabila NRKB diajukan pada saat perpanjangan dan pengesahan STNK; dan
d) Fotokopi surat keterangan NRKB Pilihan yang lama, untuk penerbitan kembali.

O. HAL-HAL KHUSUS

1) Pendaftaran kendaraan bermotor angkutan umum melampirkan antara lain:

a) Izin usaha.

b) Izin Prinsip.

c) Rekomendasi DLLAJ / Dinas Perhubungan.

d) Bukti pembayaran premi asuransi Jasa Raharja yang masih berlaku.

2) Yang dimaksud dengan surat jati diri yang sah adalah KTP/SIM/Pasport/Kartu Tanda Anggota TNI/Polri/Kartu Keluarga;

3) Perpanjangan STNK berlaku 5 (lima) tahun sejak tanggal didaftarkan;

4) Pengesahan STNK setiap tahun, tidak dipersyaratkan Hasil Cek fisik kendaraan bermotor, kecuali ada indikasi tertentu yang membutuhkan Hasil Cek fisik kendaraan bermotor;

5) Mutasi kendaraan bermotor ke luar negeri dengan persyaratan:

Persyaratan untuk Perorangan

a) Mengisi formulir SPPKB.

b) Identitas :

(1) Untuk perorangan: surat tanda jati diri yang sah + 1 lembar fotokopi.

(2) Untuk Badan Hukum: Salinan Akte Pendirian + 1 lembar fotokopi, keterangan domisili, surat kuasa bermaterai cukup dan ditandatangani oleh Pimpinan serta dibubuhi cap Badan Hukum yang bersangkutan;

(3) Untuk Instansi pemerintah (termasuk BUMN dan BUMD): Surat tugas / surat kuasa bermaterai cukup dan ditanda-tangani oleh Pimpinan serta dibubuhi cap Instansi yang bersangkutan.

c) STNK asli.

d) Fotokopi BPKB.

e) Rekomendasi dari kedutaan besar negara yang dituju mengenai dapat atau tidak menerima kendaraan yang akan dimutasi.

f) Hasil Cek fisik kendaraan bermotor.

g) Rekomendasi dari Dirlantas Polri mengenai izin kendaraan bermotor mutasi ke luar negeri.

h) Penyerahan berkas dokumen kendaraan bermotor kepada pemohon.

6) Pengadaan dan Spesifikasi Teknis Material STNK, STCK, Mutasi Ranmor Keluar Daerah, STNK LBN, TNKB LBN dan Pengesahan STNK serta kelengkapannya dilaksanakan secara terpusat oleh Korlantas Polri.

(*Contoh blangko STNK pada Lampiran 2*)

8.5. SURAT TANDA COBA KENDARAAN (STCK) DAN TANDA COBA KENDARAAN BERMOTOR (TCKB)

A. Dasar Hukum Penerbitan STCK

1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia;
2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku di Lingkungan Korlantas Polri;
4) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor.

B. Pengertian

1) Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disebut STCK adalah dokumen yang berfungsi sebagai bukti legitimasi pengoperasian sementara Ranmor sebelum diregistrasi;
2) Tanda Coba Nomor Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disebut TCKB adalah tanda yang berfungsi sebagai bukti legitimasi pengoperasian sementara Ranmor sebelum diregistrasi.

C. Fungsi dan peranan STCK dalam pelaksanaan tugas Polri

1) Sebagai sarana identifikasi atau tanda bukti yang sah untuk sementara dalam tugas foreksik registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor.
2) Sebagai alat bukti yang sah.

   Di dalam praktik peradilan di seluruh wilayah Indonesia, maka STCK telah diterima sebagai alat bukti yang sah bagi suatu perkara yang menyangkut kendaraan bermotor. Bahkan dalam perkara pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas, STCK

juga diterima sebagai bukti pengganti kendaraan bermotor yang terlibat dalam kasus tindak pidana.

3) Sebagai sarana upaya paksa dalam menegakkan hukum yaitu dengan menyita STCK dalam perkara pelanggaran maupun kecelakaan, yang kemudian memaksa pelanggar/tersangka untuk hadir di sidang pengadilan.

4) Sebagai sarana perlindungan masyarakat, pemilik kendaraan wajib menristrasikan kendaraannya, dengan demikian dapat dijadikan titik tolak kepemilikan yang sah atas kendaraan bermotor.

5) Sebagai sarana pelayanan masyarakat untuk berjalan di jalan umum, khususnya bagi kendaraan bermotor yang memerlukan sarana dalam bidang STCK tanpa mengurangi faktor *securitynya.*

6) Sebagai sarana deteksi guna menentukan langkah selanjutnya.

7) Fungsi tambahan bagi STCK adalah juga untuk meningkatkan penerimaan negara non kendaraan bermotor (PNBP).

D. Persyaratan Penerbitan STCK dan TCKB, sebagai berikut:

1) STCK dan TCKB diberikan kepada badan usaha di bidang penjualan, pembuatan, perakitan, atau impor Ranmor;

2) Ranmor yang dilengkapi STCK dan TCKB dioperasionalkan oleh petugas badan usaha dengan menggunakan seragam paling banyak 3 (tiga) orang;

3) STCK dan Formulir STCK merupakan kesatuan yang tidak bisa dipisahkan yang digunakan untuk setiap kendaraan bermotor dan STCK tidak berlaku apabila tidak dilengkapi Formulir STCK;

4) STCK dan Formulir STCK berlaku selama 14 (empat belas) hari sejak diterbitkan dan dapat diperpanjang sebelum habis masa berlaku;

5) TCKB memuat data:

a) Kode wilayah;

b) Momor/angka; dan

c) Huruf seri.

6) Penerbitan STCK dan TCKB dilakukan untuk Ranmor baru yang belum diregistrasi dan identifikasi

7) Penerbitan STCK dan TCKB dilakukan dengan Persyaratan sebagai berikut:

a) Mengisi formulir permohonan;

b) Melampirkan:

(1) surat kuasa bermeterai cukup dari badan usaha;

(2) KTP yang diberi kuasa;

(3) Surat keterangan domisili perusahaan;

(4) TDP;

(5) NPWP; dan

(6) Sertifikat uji tipe dan/atau sertifikat registrasi uji tipe.

8) Dalam hal TCKB hilang atau rusak dapat diajukan permohonan penggantian dengan persyaratan sama dengan pendaftaran baru dan surat tanda penerimaan laporan.

E. Ketentuan Penggunaan STCK

1) Pemilik STCK berkewajiban melaporkan secara berkala setiap 3 bulan kepada petugas registrasi kendaraan bermotor mengenai penggunaannya :

2) Larangan bagi pemegang STCK untuk:

a) Menyerahkan kendaraan untuk dicoba kepada orang lain lebih dari 14 hari.

b) Menggunakan kendaraan untuk mengangkut barang.

c) Meminjamkan kendaraan dengan memungut bayaran.

3) Pencabutan STCK oleh Polri apabila :

a) Digunakan tidak sesuai dengan maksud dan tujuan yang tertera pada formulir STCK.

b) Menggunakan STCK dan TCKB tanpa dilengkapi formulir STCK.

c) Badan usaha yang bersangkutan tidak lagi berusaha di bidang penjualan, pembuatan/perakitan, pengimporan kendaraan bermotor.

d) Tidak melapor apabila terjadi perubahan penanggung jawab badan usaha.

e) Tidak melaksanakan kewajiban memberikan laporan berkala setiap 3 (tiga) bulan kepada pelaksana/petugas registrasi kendaraan bermotor mengenai penggunaan STCK dan BTCK.

f) Tidak melakukan lagi kegiatan penelitian.

F. Tata Cara Pengurusan STCK

Mengajukan permohonan secara tertulis yang memuat:

1) Nama pemohon yang bertanggung jawab

2) Alamat pemohon/badan usaha yang mewakili

3) Wilayah kekuasaan dimana kendaraan bermotor berada

4) Identitas kendaraan

5) Dipungut biaya sesuai tarif yang tercatum dalam PP No.60 Tahun 2016.

6) Sertifikat uji tipe, tanda lulus uji tipe kendaraan bermotor

G. Standarisasi spesifikasi teknis material STCK

(*Lihat Lampiran 4*)

H. Biaya PNBP STNK, TNKB.

Penerbitan STNK dan TNKB oleh Polri dipunggut biaya PNBP, besarnya biaya penerbitan STNK dan TNKB di atur dalam PP Nomor 60 Tahun 2016 tetang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimanaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kepolisian Negara Republik Indonesia, adapun pungutan biaya tersebut sebagai berikut:

I	Penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)			SATUAN		TARIF
	A.	Kendaraan Bermotor Roda 2 atau				
		1.	Baru	Per Penerbitan	Rp.	100.000,00
		2.	Perpanjangan	Per Penerbitan	Rp.	100.000,00
	B.	Kendaraan Bermotor Roda 4 atau				
		1.	Baru	Per Penerbitan	Rp.	200.000,00
		2.	Perpanjangan	Per Penerbitan	Rp.	200.000,00
II.	Pengesahan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) Bermotor					
	A.	Kendaraan Bermotor Roda 2 atau Roda 3		Per Pengesahan	Rp.	25.000,00
	B.	Kendaraan Bermotor Roda 4 atau lebih (termasuk kendaraan noaga dan angkutan umum)		Per Pengesahan	Rp.	50.000,00
III	Penerbitan Surat Tanda Coba Kendaraan (STCK)					
	A.	Kendaraan Bermotor Roda 2 atau Roda 3		Per Penerbitan Per Kendaraan	Rp.	25.000,00
	B.	Kendaraan Bermotor Roda 4 atau lebih		Per Penerbitan Per Kendaraan	Rp.	50.000,00
IV	Penerbitan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB)					
	A.	Kendaraan Bermotor Roda 2 atau Roda 3		Per Pasang	Rp.	60.000,00

	B.	Kendaraan Bermotor Roda 4 atau lebih		Per Pasang	Rp.	100.000,00
V	Penerbitan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB)					
	A.	Kendaraan Bermotor Roda 2 atau Roda 3				
		1.	Baru	Per Penerbitan	Rp.	225.000,00
		2.	Ganti Kepemilikan	Per Penerbitan	Rp.	225.000,00
	B.	Kendaraan Bermotor Roda 4 atau lebih				
		1.	Baru	Per Penerbitan	Rp.	375.000,00
		2.	Ganti Kepemilikan	Per Penerbitan	Rp.	375.000,00
VI	Penerbitan Surat Mutasi Kendaraan					
	A.	Kendaraan Bermotor Roda 2 atau Roda 3		Per Penerbitan	Rp.	150.000,00
	B.	Kendaraan Bermotor Roda 4 atau lebih		Per Penerbitan	Rp.	250.000,00
VII	Penerbitan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor Lintas Batas Negara (STNK-LBN)					
	A.	Kendaraan Bermotor Roda 2 atau Roda 3				
		1.	Baru	Per Penerbitan	Rp.	100.000,00
		2.	Perpanjangan	Per Penerbitan Per 5 Tahun	Rp.	100.000,00
	B.	Kendaraan Bermotor Roda 4 atau lebih				
		1.	Baru	Per Penerbitan	Rp.	200.000,00
		2.	Perpanjangan	Per Penerbitan Per 5 Tahun	Rp.	200.000,00
VIII	Penerbitan Tanda Nomor Kedaraan Bermotor Lintas Batas Negara					

	A.	Kendaraan Bermotor Roda 2 atau roda 3	Per Pasang	Rp.	100.000,00
	B.	Kendaraan Bermotor Roda 4 atau lebih	Per Pasang	Rp.	200.000,00
IX	Penerbitan Nomor Registrasi Kendaraan Bermotor (NRKB) Pilihan				
	A.	NRKB Pilihan untuk 1 (satu)			
		1) Tidak ada huruf dibelakang angka (blank)	Per Penerbitan	Rp.	20.000.000,00
		3) Ada huruf dibelakang angka	Per Penerbitan	Rp.	15.000.000,00
	B.	NRKB Pilihan untuk 2 (dua) angka			
		1) Tidak ada huruf dibelakang angka (blank)	Per Penerbitan	Rp.	15.000.000,00
		3) Ada huruf dibelakang angka	Per Penerbitan	Rp.	10.000.000,00
	C.	NRKB Pilihan untuk 3 (tiga) angka			
		1) Tidak ada huruf dibelakang angka (blank)	Per Penerbitan	Rp.	10.000.000,00
		3) Ada huruf dibelakang angka	Per Penerbitan	Rp.	7.500.000,00
	D.	NRKB Pilihan untuk 4 (empat) angka			
		1) Tidak ada huruf dibelakang angka (blank)	Per Penerbitan	Rp.	7.500.000,00
		3) Ada huruf dibelakang angka	Per Penerbitan	Rp.	5.000.000,00

Lampiran I: Penerbitan SIM

A. SATPAS

1. Satpas adalah Satuan Penyelenggara Administrasi SIM yang merupakan bagian unsur pelaksana pelayanan Polri di bidang lalu lintas yang merupakan tempat menguji dan menerbitkan SIM, baik berada di lingkungan kantor Kepolisian setempat atau di luar lingkungan kantor Kepolisian (Mobil SIM Keliling, Mobil SIM Komunitas dan Gerai/Corner SIM), yang harus sudah memenuhi persyaratan dan standarisasi serta telah disertifikasi;

2. s*ite plan* Satpas prototipe

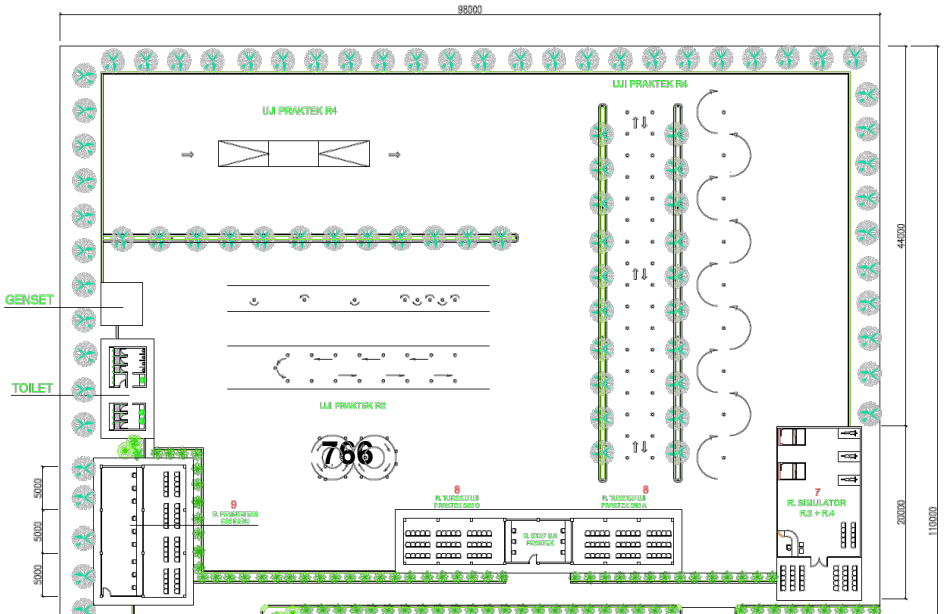
   a. Satpas Tipe Melebar:

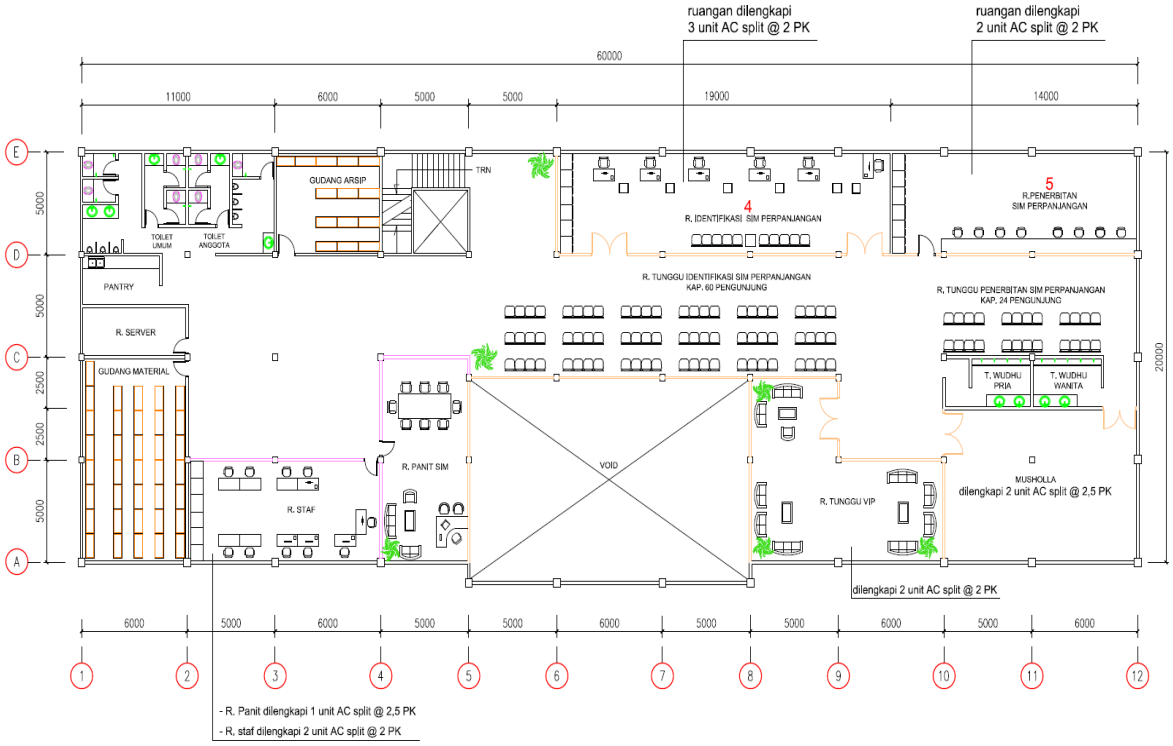
      1) Luas Tanah = 110 M x 98 M (10.780 M²);

         - Luas Bangunan = 2.289 M²;

         - Luas Lapangan Uji Praktik I = 50 M x 90 M.

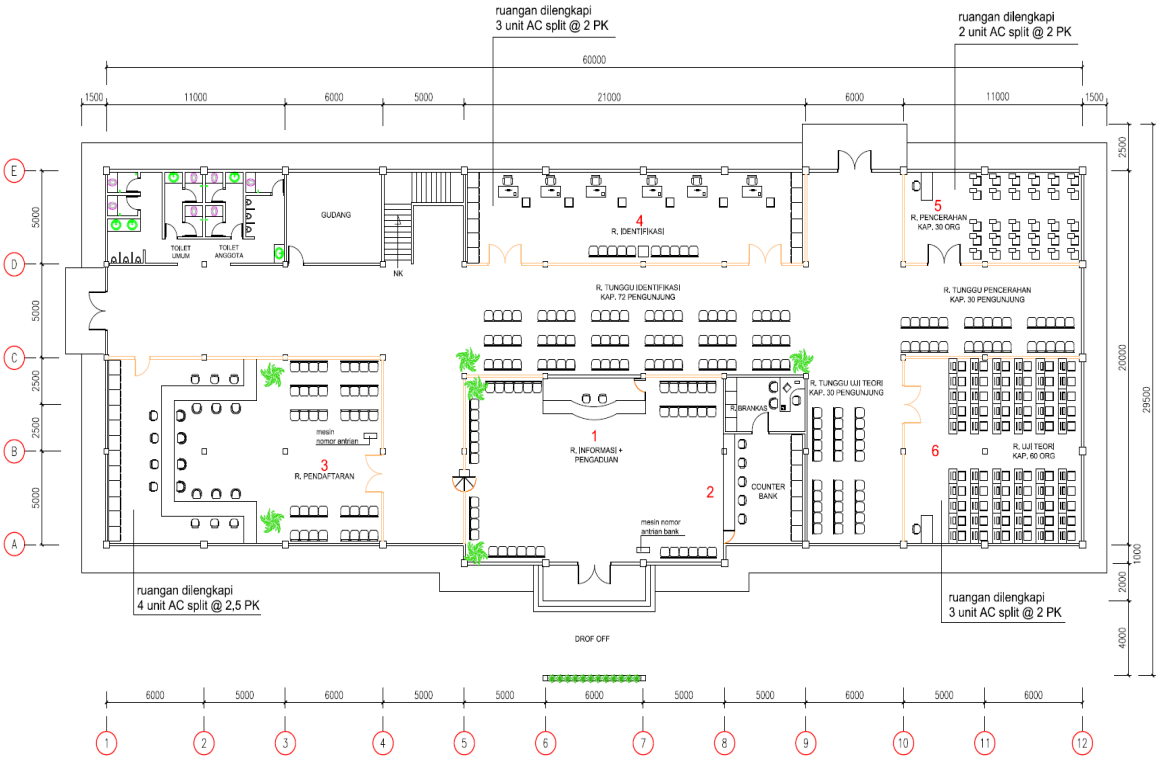
      2) *lay out* Satpas:





Denah Bangunan Satpas Lt.1

Denah Bangunan Satpas Lt.2

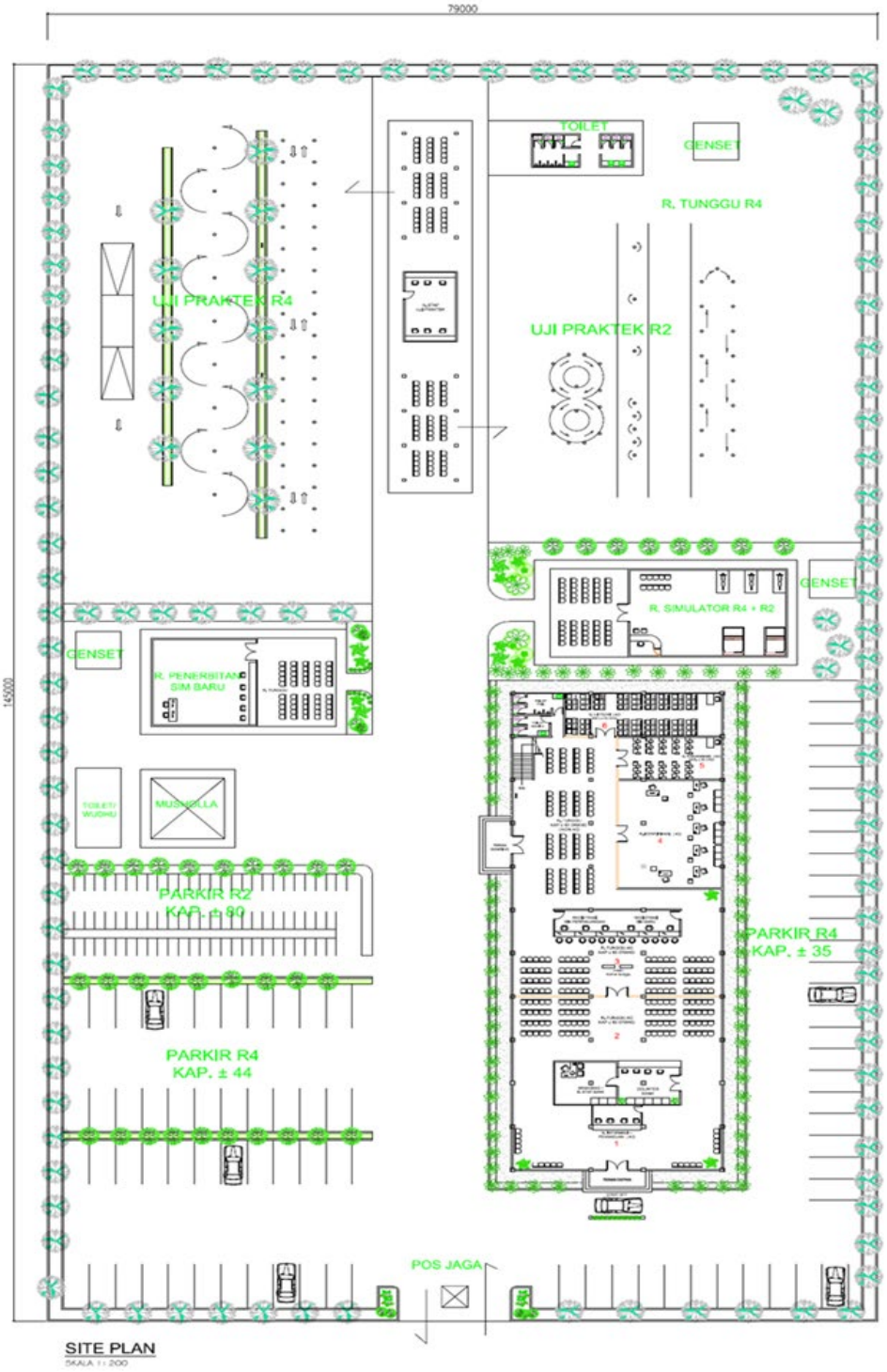


b. Satpas tipe memanjang:

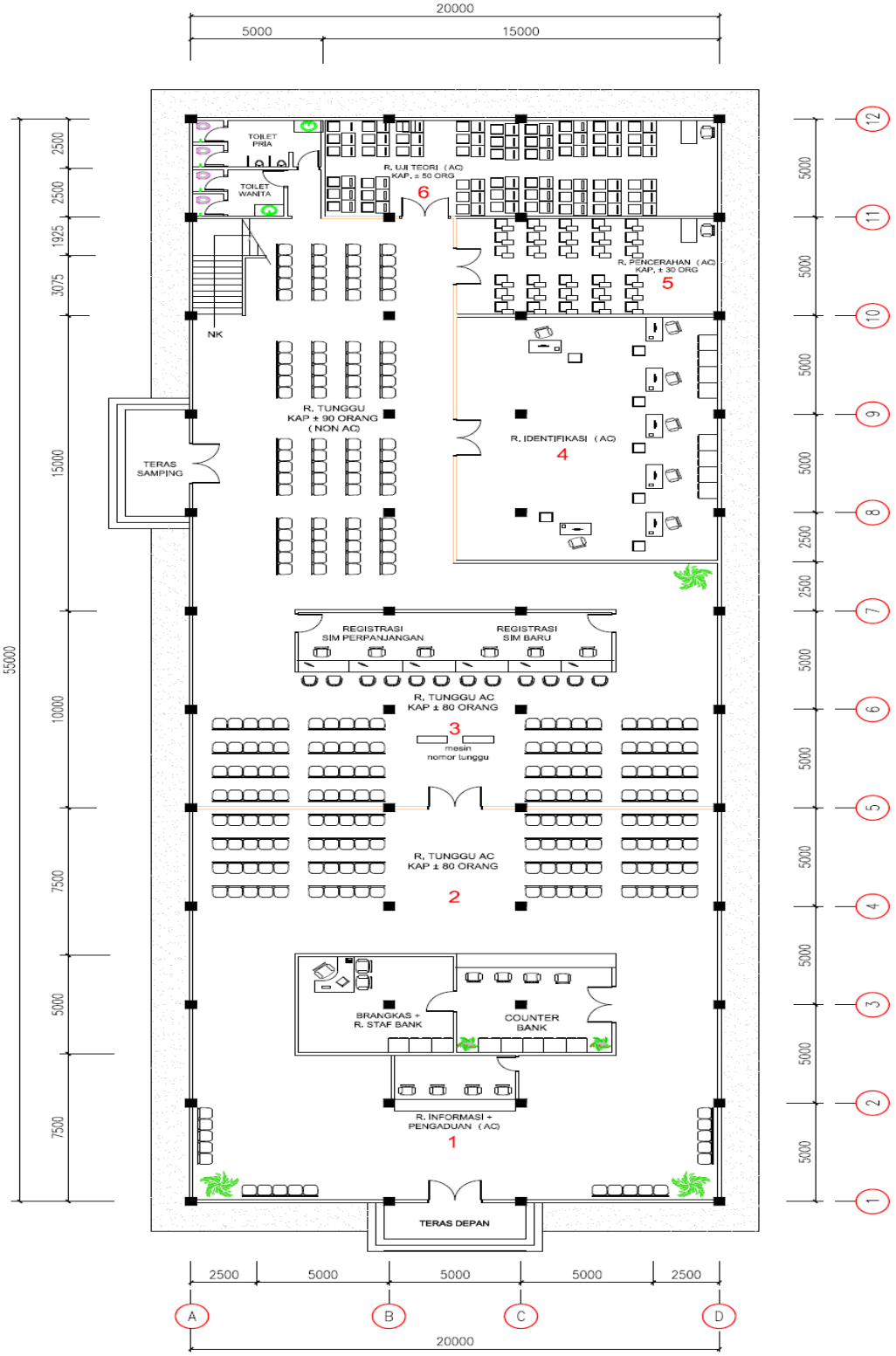
1) Luas Tanah = 110 M x 98 M (10.780 M²);

- Luas Bangunan = 2.289 M²;
- Luas Lapangan Uji Praktik I = 50 M x 90 M.

2) *lay out* Satpas:


79000
145000
TOILET
GENSET
R. TUNGGU R4
UJI PRAKTEK R4
UJI PRAKTEK R2
GENSET
R. SIMULATOR R4 + R2
GENSET
R. PENERBITAN SIM BARU
TOILET/ WUDHU
MUSHOLLA
PARKIR R2
KAP. ± 60
PARKIR R4
KAP. ± 35
PARKIR R4
KAP. ± 44
POS JAGA
SITE PLAN
SKALA 1 : 200

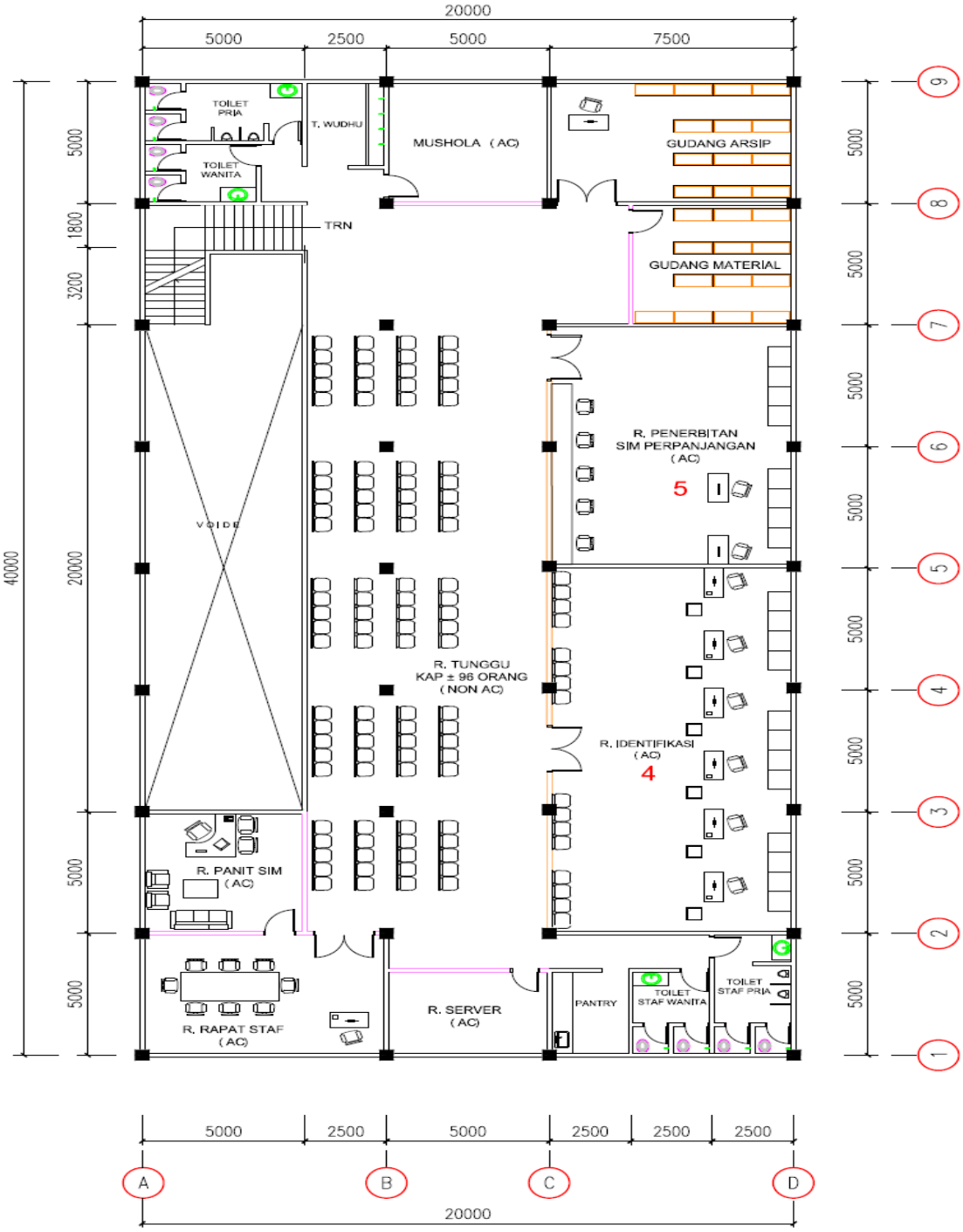
Denah Bangunan Satpas Lt.1



DENAH LANTAI 1

SKALA 1 : 100

Denah Bangunan Satpas Lt.2

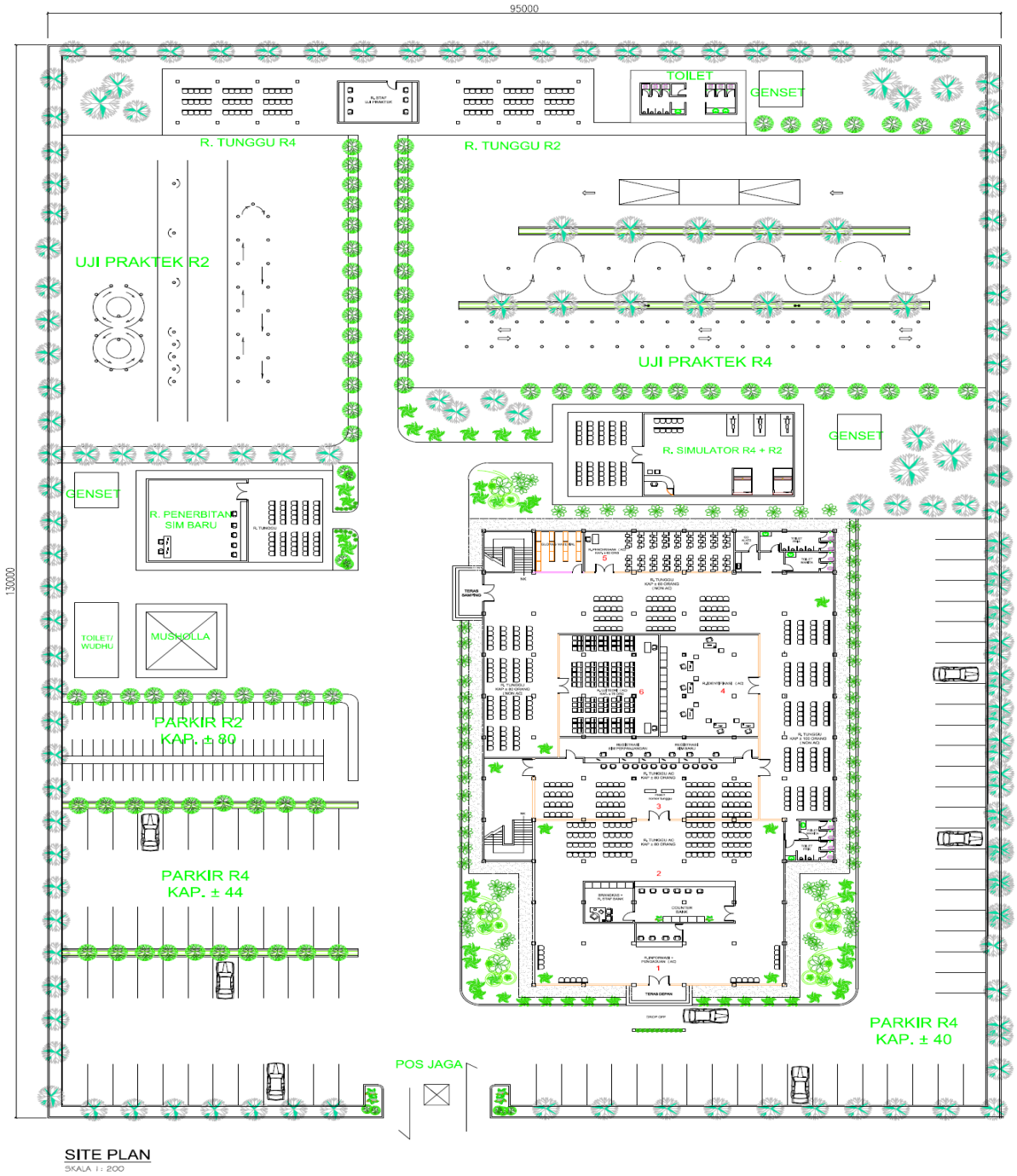


c. Satpas tipe memusat

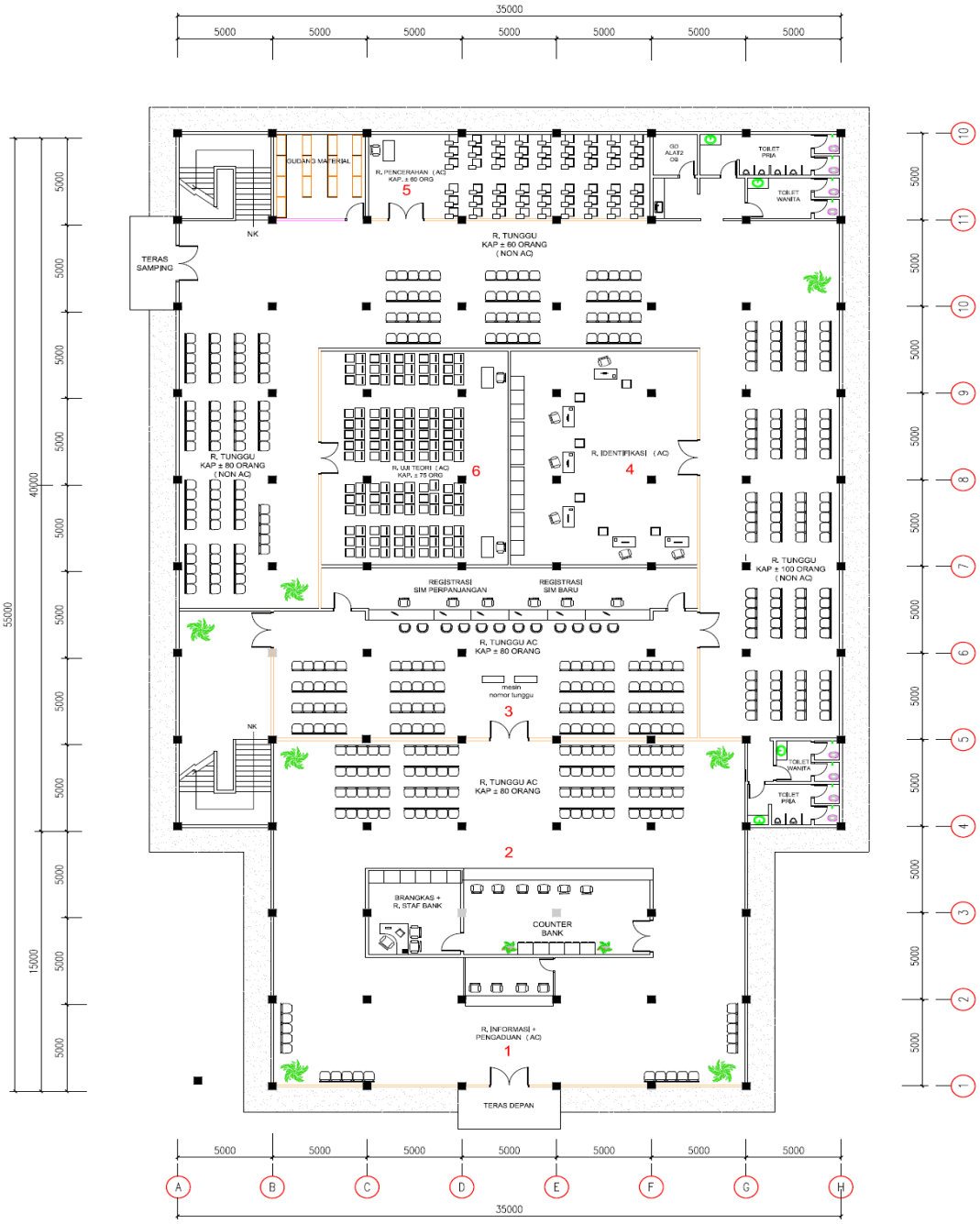
1) Luas Tanah = 110 M x 98 M (10.780 M²);

- Luas Bangunan = 2.289 M²;
- Luas Lapangan Uji Praktik I = 50 M x 90 M.

2) Lay Out Satpas:



Denah Bangunan Satpas Lt.1



DENAH LANTAI 1

SKALA 1:100

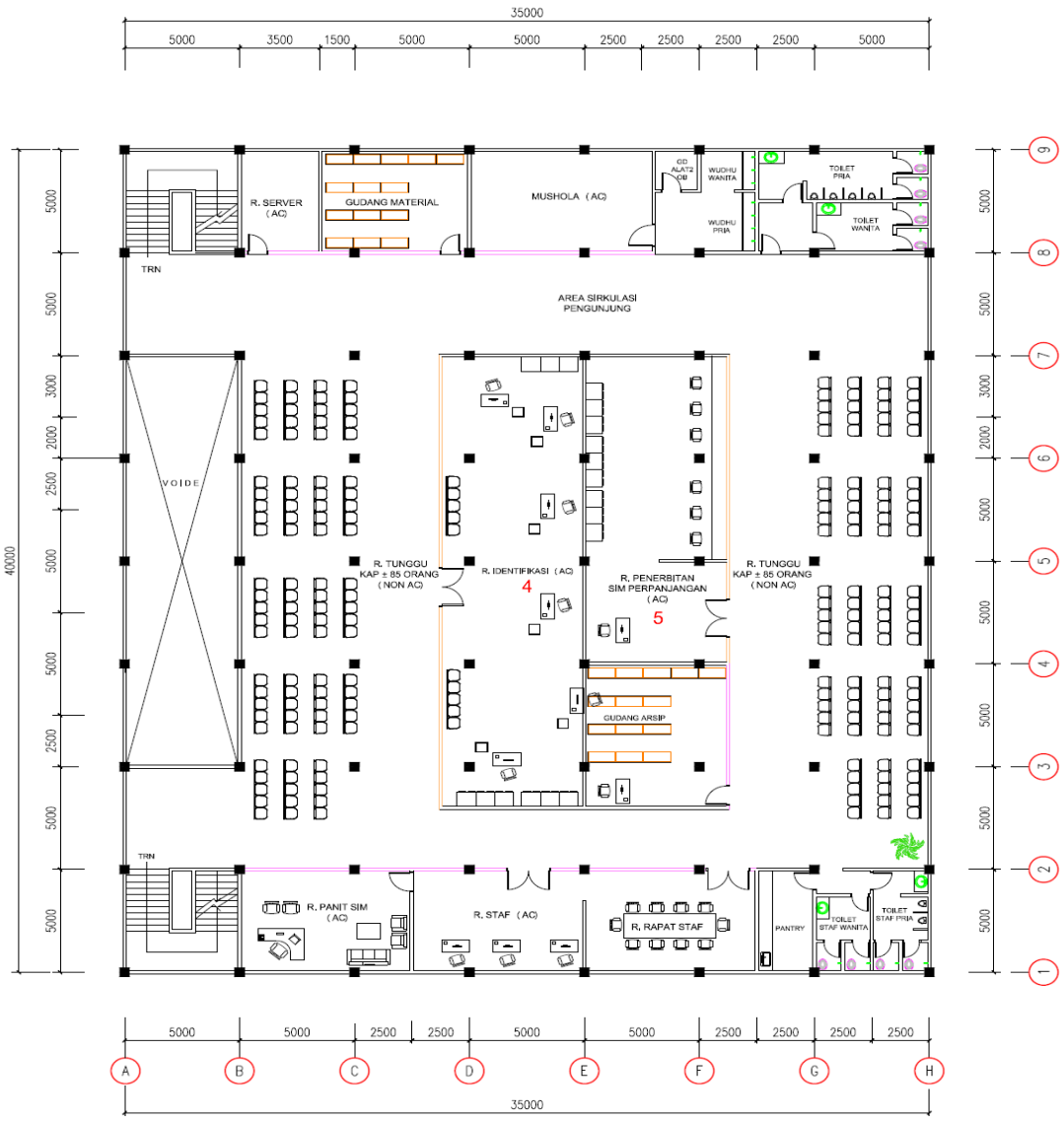
KET :

= PARTISI KACA TEMPERED TEBAL 12 mm

= PARTISI DINDING BATU BATA DIPLESTER

= PARTISI KOMBINASI DINDING BATU BATA DIPLESTER + KACA

Denah Bangunan Satpas Lt.2



DENAH LANTAI 2

SKALA 1:100

KET :

B. LAPANGAN UJI PRAKTIK I SIM A DAN SIM D I.

1. lokasi/lapangan uji pratik harus sudah memenuhi persyaratan dan standarisasi serta telah disertifikasi;
2. semua item/materi untuk melaksanakan ujian Praktik I harus dalam satu lingkungan/Lokasi tempat uji praktik I merupakan satu rangkaian yang tidak terpisahkan;
3. luas lapangan (minimal) : 50 meter x 100 meter;
4. kondisi permukaan lapangan uji praktik I Ranmor:

   datar, rata (tidak bergelombang) dan diperkeras (aspal atau semen/beton);
5. garis-garis penanda lapangan berwarna putih atau oranye standar marka jalan;
6. patok uji menggunakan *traffic-stick* rincian sebagai berikut:

   a) tinggi = 100 cm;

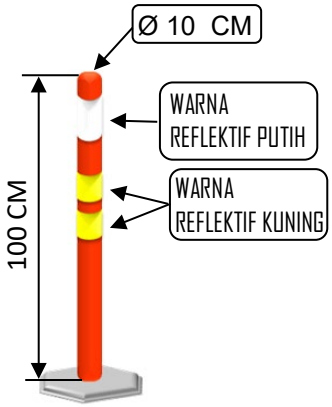
   b) diameter = Ø 10 cm;

   c) warna = orange;

   dengan 3 (tiga) sticker reflektif

   (atas = putih, tengah = kuning,

   bawah = kuning).



7. Ranmor R4 yang digunakan sebagai ranmor uji praktik jenis mobil penumpang maksimal 8 orang (sesuai kebutuhan) atau mobil barang dengan berat maksimal 3.500 kg, atau menggunakan Ranmor milik peserta sesuai dengan golongan SIM;
8. ruang tunggu pelaksanaan uji praktik Ranmor bagi peserta Uji SIM;
9. materi uji pada praktik I golongan SIM A, terdiri dari:

a. uji kemampuan mengemudikan Ranmor di Jalur Sempit maju dan mundur sejauh 50 M.

1) panjang jalan dari titik A sampai dengan B = 50 m, dengan diberi tanda menggunakan 9 traffic-cones / traffic-stick kiri & 9 di kanan dengan jarak antar cones = 1½ panjang Ranmor uji ;

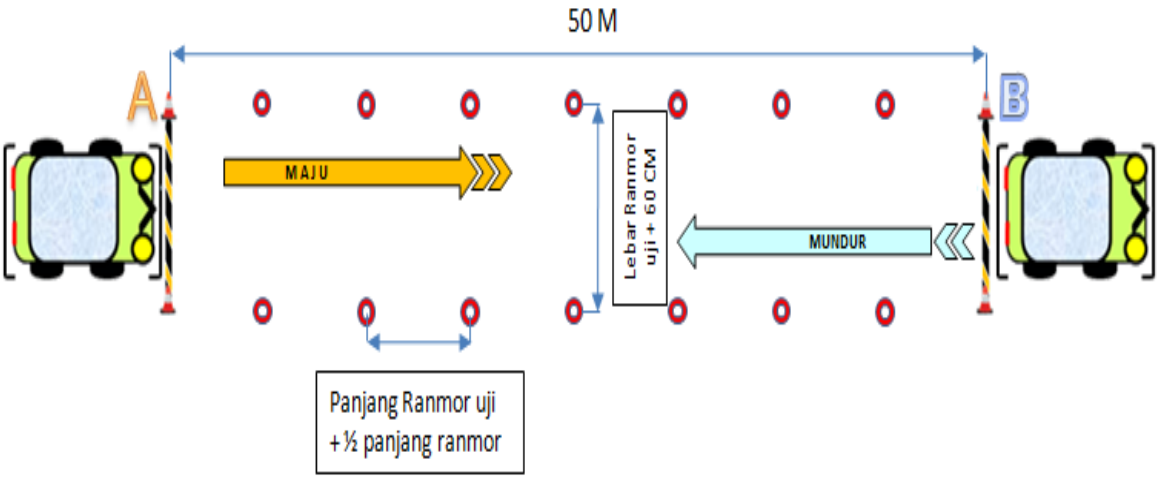
2) lebar jalan = lebar Ranmor uji ditambah 60 cm;

3) mengendarai Ranmor Uji maju pada jalan yang sempit, dengan ukuran lebar jalan = lebar Ranmor Uji + 60 cm dan panjang lintasan = 50 m dengan diberi tanda 9 patok sisi kiri dan 9 patok sisi kanan dengan ukuran jarak antar cone = 1,5 x panjang kendaraan uji sampai di titik B;

4) garis batas dititik A posisi awal Ranmor uji dengan bemper depan sejajar garis batas dan posisi ranmor uji pada saat di titik B yaitu bemper belakang Ranmor uji sejajar dengan garis batas dititik B;

5) setelah dititik B maka peserta Uji kembali ke titik A dengan menegendarai Ranmor Uji secara mundur, adapun ukuran dan ketentuan sama sebagaimana dimaksud pada huruf a angka 4 gandul; dan

6) dinyatakan gagal apabila menyentuh / menjatuhkan cones dan tidak menggunakan sabuk keselamatan serta tidak dapat melanjutkan uji tahap selanjutnya, diberikan kesempatan untuk mengulang pada 7 hari kedepan;

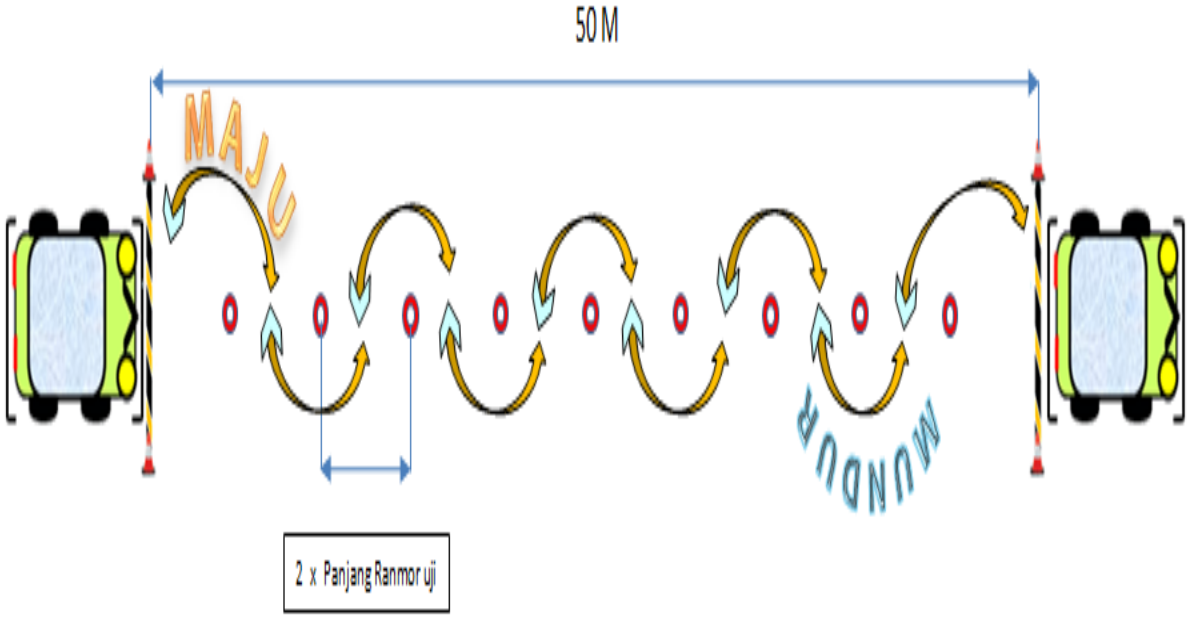


b. uji kemampuan mengemudikan Ranmor Zig-Zag / Slalom maju dan mundur.

1) panjang jalan dari titik A sampai dengan B = 50 meter, dengan menggunakan 9 kerucut lalu lintas (traffic-cones / traffic-stick) sebagai tanda ditambah 1 (satu) di titik A dan 1 (satu) dititik B , jarak antar cones = 1,5 x panjang Ranmor uji;

2) mengendarai Ranmor uji Zig-Zag maju sampai dititik B dan kembali ke titik A dengan menegendarai Ranmor uji dengan Zig-Zag mundur; dan

3) dinyatakan gagal apabila menyentuh / menjatuhkan dan tidak menggunakan sabuk keselamatan serta tidak dapat melanjutkan uji tahap selanjutnya, diberikan kesempatan untuk mengulang pada 7 hari kedepan;



c. uji kemampuan mengemudikan Ranmor parkir paralel dan parkir seri:

1) memarkir Ranmor R4 Uji di tempat terbatas;

2) parkir paralel:

a) memarkir Ranmor dengan posisi menyamping sejajar bahu jalan, disebelah kiri mengarah ke depan;

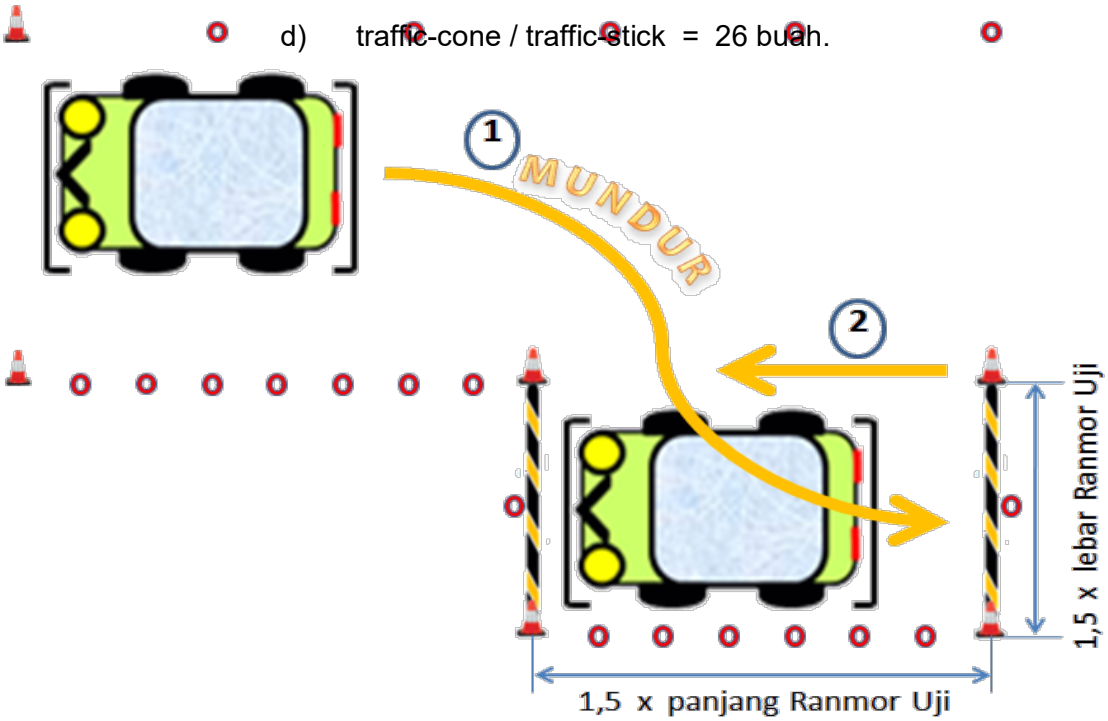
b) mengendarai kendaraan secara mundur keposisi parkir dengan 2 (dua) kali gerakan tanpa menyentuh/ menjatuhkan cone

c) luas ruang parkir:

panjang = 1,5 x panjang Ranmor uji;

lebar = 1,5 x lebar Ranmor uji;

d) traffic-cone / traffic-stick = 26 buah.



3) parkir seri:

a) memarkir Ranmor dengan posisi tegak lurus (sudut 90 º) dengan bahu jalan, disebelah kiri mengarah ke depan;

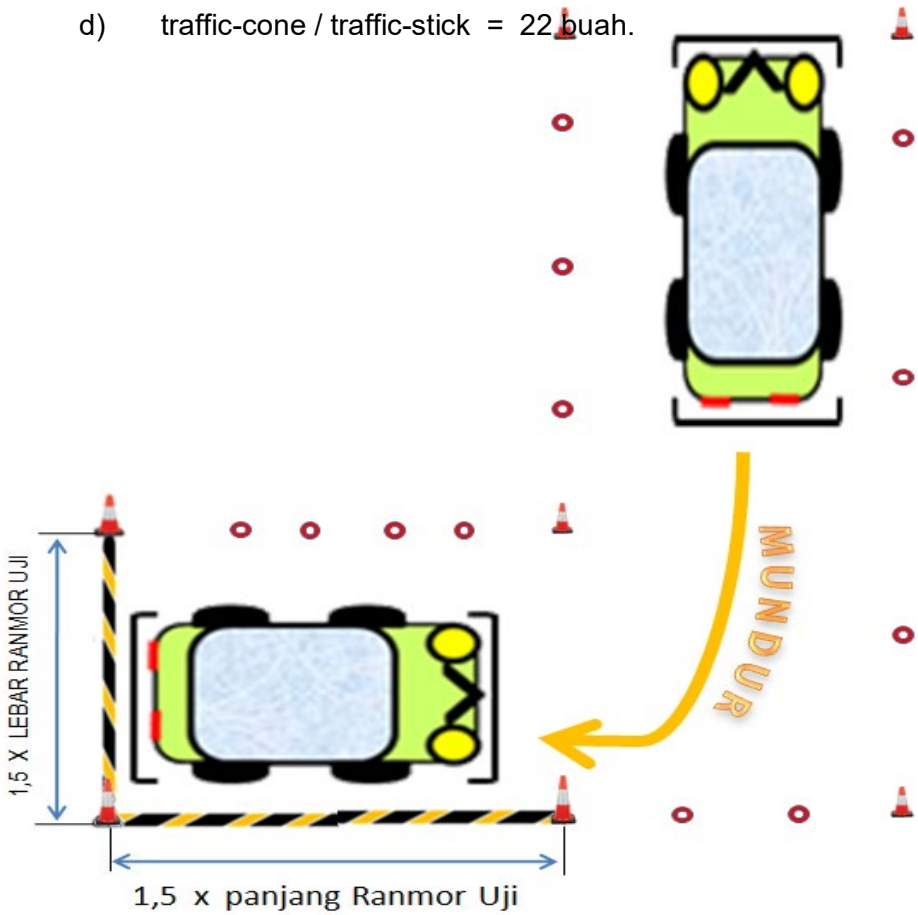
b) mengendarai kendaraan secara mundur keposisi parkir dengan 1 (satu) kali gerakan mundur tanpa menyentuh / menjatuhkan traffic-cone / traffic-stick;

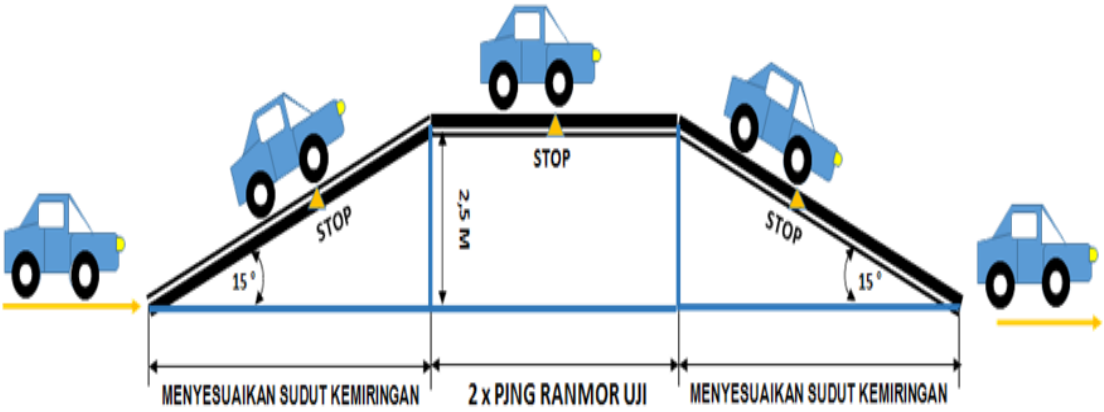
c) luas ruang parkir :

panjang = 1,5 x panjang Ranmor uji;

lebar = 1,5 x lebar Ranmor uji;

d) traffic-cone / traffic-stick = 22 buah.





d. uji kemampuan mengemudikan Ranmor Berhenti di Tanjakan dan Turunan:

1) kemampuan menegemudikan Ranmor melalui jembatan dengan sudut kemiringan tanjakan 15º serta tinggi jalan dari permukaan 2,5 meter dan lebar jalan 2 (dua) kali lebar Ranmor Uji;

2) menghentikan kendaraan beberapa saat (menginjak rem, menekan pedal kopling dan menarik rem tangan/*handrem* serta posisi transmisi/persneleng pada "NETRAL") pada jalan tanjakan, pada rambu garis "STOP", kemudian setelah itu melanjutkan jalan kembali kendaraan tanpa ada gerakan/reaksi kendaraan mundur (mesin mati);

3) pada jalan datar di atas jembatan dengan panjang jalan = 2 (dua) kali panjang Ranmor Uji, menghentikan Ranmor uji beberapa saat (menginjak pedal rem dan posisi transmisi/persneleng pada "NETRAL") pada posisi rambu tanda garis "STOP", setelah itu melanjutkan kembali jalan kendaraan (tanpa mesin mati);

4) di jalan menurun, pada posisi rambu tanda garis "STOP" Ranmor uji berhenti beberapa saat (menginjak rem, menekan pedal kopling dan menarik rem tangan/*handrem* serta posisi

transmisi/persneleng pada “NETRAL”), kemudian setelah itu melanjutkan jalan kembali kendaraan uji (tanpa mesin mati);

5) rambu tanda garis “STOP”, sekurang-kurangnya ditempatkan ditengah-tengah dari panjang jalan pada setiap bagiannya (jalan tanjakan, datar dan turunan).

LAPANGAN UJI PRAKTIK I SIM B I.

1. lokasi/lapangan uji pratik harus sudah memenuhi persyaratan dan standarisasi serta telah disertifikasi;
2. semua item/materi untuk melaksanakan ujian Praktik I harus dalam satu lingkungan/Lokasi;
3. luas Lapangan (minimal) : 75 meter x 150 meter;
4. kondisi permukaan lapangan uji praktik I Ranmor datar, rata (tidak bergelombang) dan diperkeras (beraspal atau disemen/beton);
5. garis-garis penanda lapangan berwarna putih atau *oranye* standar marka jalan;
6. ruang tempat tunggu/tempat penjelasan pelaksanaan uji praktik Ranmor bagi peserta Uji SIM;
7. patok uji menggunakan kerucut lalu lintas (*traffic-cones*/*traffic-stick*/*stick-cone*):

   a) tinggi = 100 cm;

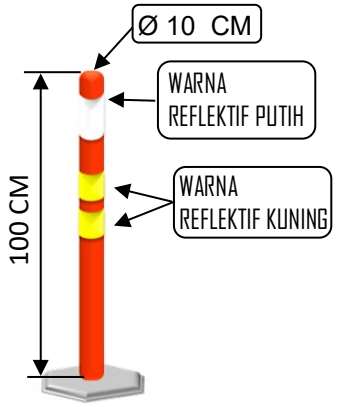
   b) diameter = Ø 10 cm;

   c) warna = orange ;

   dengan 3 (tiga) sticker reflektif

   (atas = putih, tengah = kuning,

   bawah = kuning);



8. Ranmor uji yang digunakan sebagai kendaraan uji jenis mobil Bus (jumlah tempat duduk penumpang 8 atau lebih) atau mobil barang dengan roda 4/6 (empat/enam) yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram;
9. materi uji pada praktik I golongan SIM B I, terdiri dari:

a. uji kemampuan mengemudikan Ranmor di Jalur Sempit maju dan mundur sejauh 100 M.

1) panjang jalan dari titik A sampai dengan B = 100 m, dengan diberi tanda menggunakan 9 traffic-cones / traffic-stick kiri & 9 di kanan dengan jarak antar cones = 1,5 x panjang Ranmor uji;

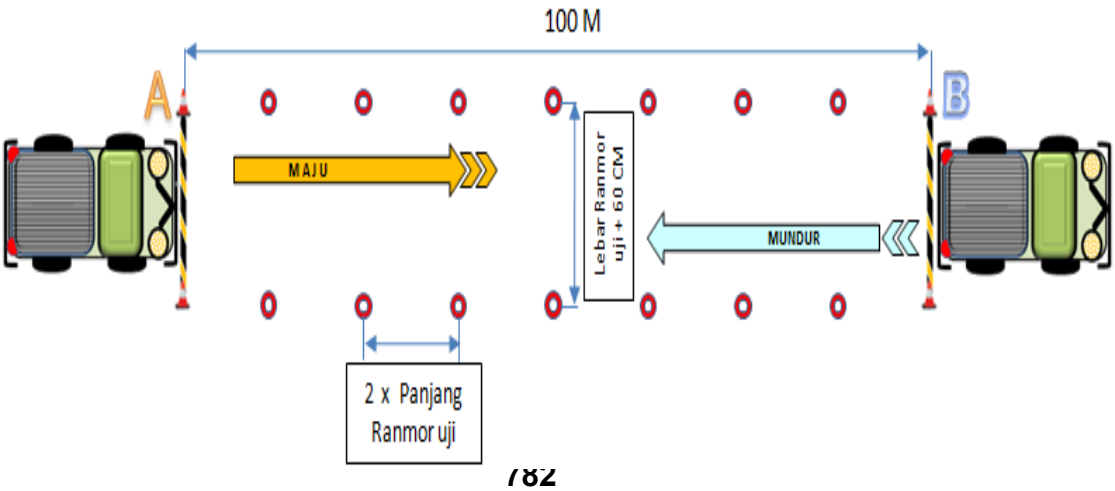
2) lebar jalan = lebar Ranmor uji ditambah 60 cm;

3) mengendarai Ranmor Uji maju pada jalan yang sempit, dengan ukuran lebar jalan = lebar Ranmor Uji + 60 cm dan panjang lintasan = 100 m , menggunakan tanda 9 cone sisi kiri dan 9 sisi kanan dengan ukuran jarak antar cone = 1,5 x panjang kendaraan uji sampai di titik B tanpa menyentuh/menjatuhkan cone;

4) dititik A posisi awal Ranmor uji dengan bemper depan sejajar garis batas dan posisi ranmor uji pada saat di titik B yaitu bemper belakang Ranmor uji yang sejajar dengan garis batas;

5) dari titik B peserta Uji kembali ke titik A dengan menegendarai Ranmor Uji secara mundur, adapun ukuran dan ketentuan sama sebagaimana dimaksud pada huruf a angka 3 gandul; dan

6) dinyatakan gagal apabila menyentuh/menjatuhkan cones dan tidak menggunakan sabuk kselamatan serta tidak dapat melanjutkan uji tahap selanjutnya, diberikan kesempatan untuk mengulang pada 7 hari kedepan;

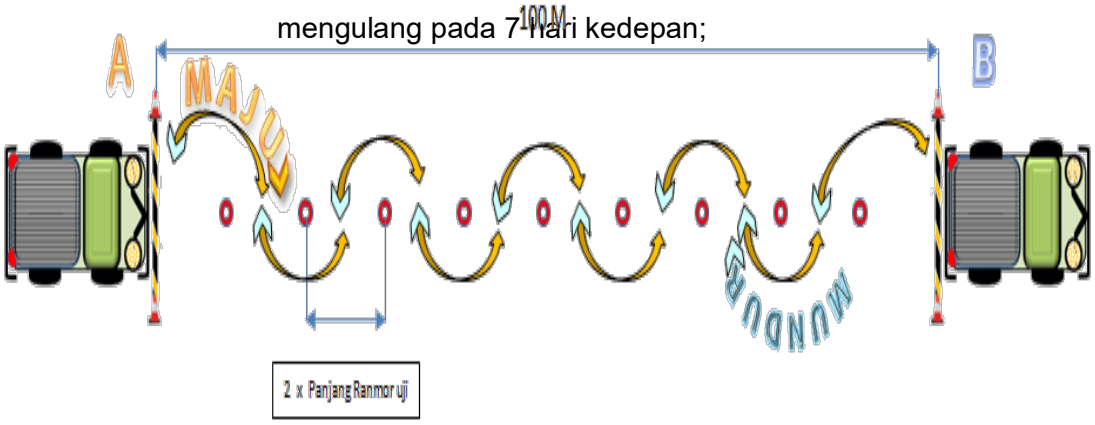


b. uji kemampuan mengemudikan Ranmor maju dan mundur secara Zig-Zag/Slalom:

1) panjang jalan dari titik A sampai titik B = 100 meter, dengan menggunakan 9 kerucut lalu lintas (traffic-cones / traffic-stick) ditambah 1 di titik A dan 1 dititik B dengan jarak antar cones = 1,5 x panjang Ranmor uji;

2) mengendarai Ranmor uji Zig-Zag maju sampai dititik B dan kembali ke titik A dengan menegendarai Ranmor uji Zig-Zag mundur, tanpa menolehkan kepala kebelakang menggunakan bantuan kaca spion kiri, kanan dan tengah; dan

3) dinyatakan gagal apabila menyentuh/menjatuhkan dan tidak menggunakan sabuk keselamatan serta tidak dapat melanjutkan uji tahap selanjutnya, diberikan kesempatan untuk mengulang pada 7 hari kedepan;



c. uji kemampuan mengemudikan Ranmor Parkir Paralel dan Parkir Seri:

1) Memarkir Ranmor Uji R4/R6 di tempat terbatas;

2) Parkir Paralel:

a) memarkir Ranmor dengan posisi menyamping sejajar bahu jalan, disebelah kiri mengarah ke depan;

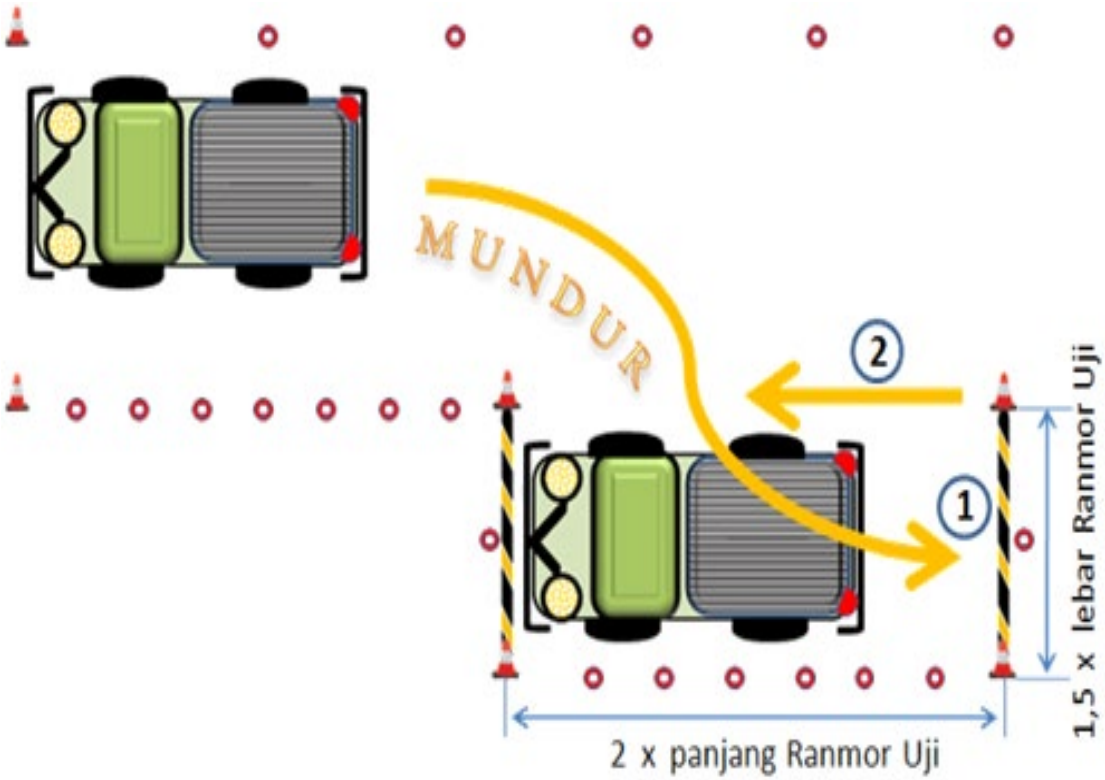
b) dilakukan dengan cara mengendarai kendaraan mundur keposisi parkir dalam 2 (dua) kali gerakan tanpa menyentuh traffic-cone/traffic-stick;

c) luas ruang parkir:

panjang = 2 x panjang Ranmor uji;

lebar = 1,5 x lebar Ranmor uji;

d) *traffic-cone/traffic-stick* = 26 buah.



3) parkir seri:

a) memarkir Ranmor dengan posisi tegak lurus (sudut 90 º) dengan bahu jalan, disebelah kiri mengarah ke depan;

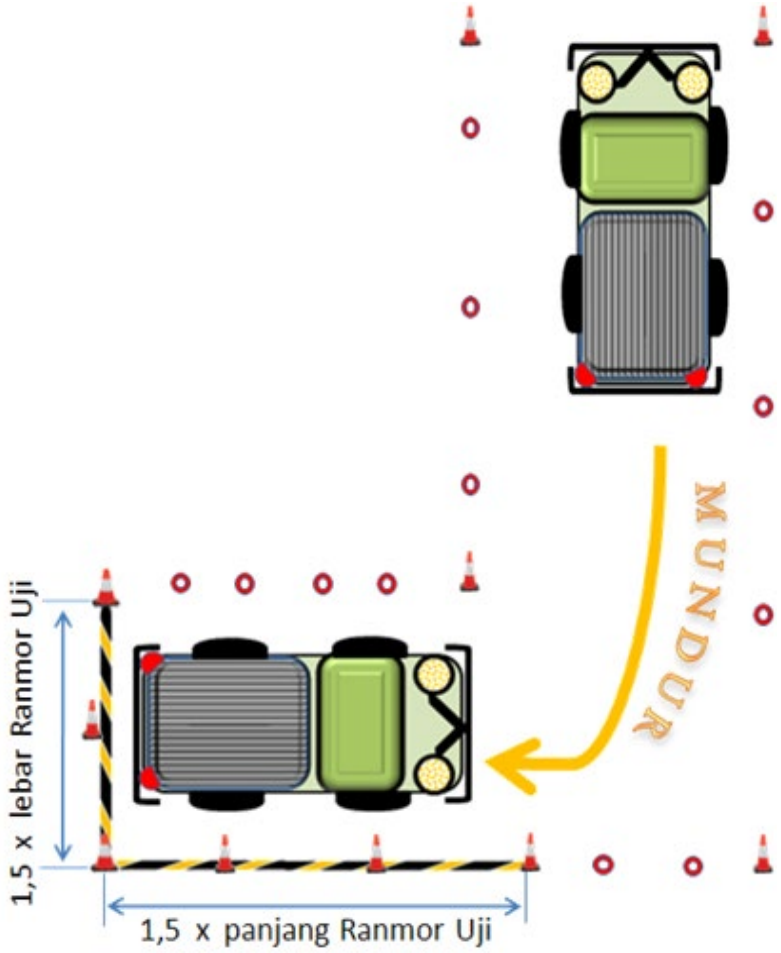
b) dilakukan dengan cara mengendarai kendaraan mundur keposisi parkir dalam 1 (satu) kali gerakan tanpa menyentuh traffic-cone/traffic-stick;

c) luas ruang parkir :

panjang = 1,5 x panjang Ranmor uji;

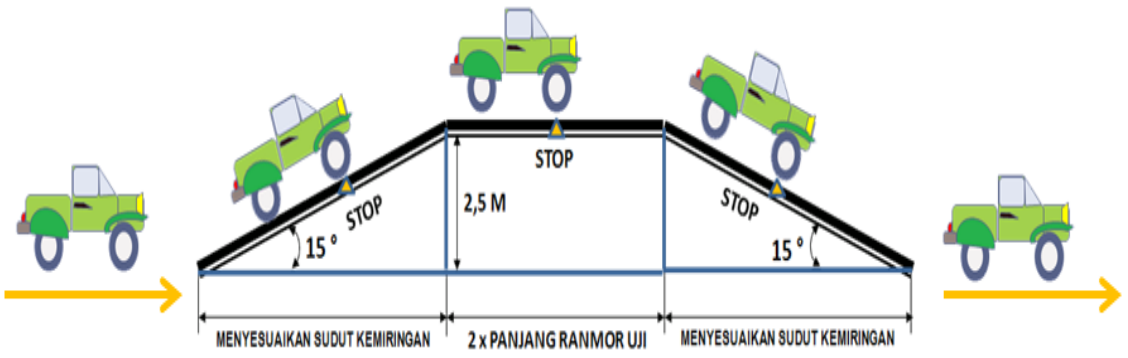
lebar = 1,5 x lebar Ranmor uji;

d) traffic-cone/traffic-stick = 22 buah.



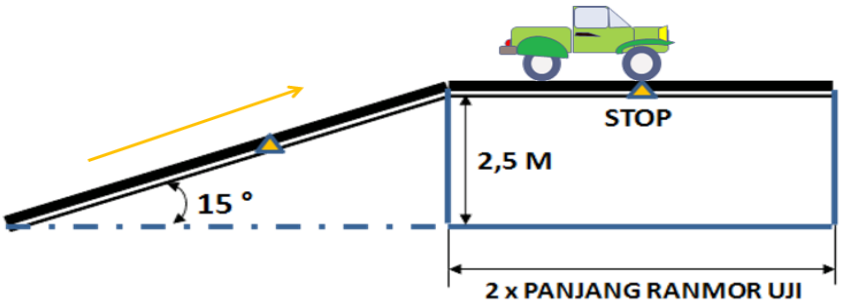
d. uji kemampuan mengemudikan Ranmor Berhenti di tanjakan dan Turunan:

1) kemampuan menegemudikan Ranmor melintasi jembatan dengan sudut kemiringan tanjakan 15º serta tinggi jalan dari permukaan 2,5 meter dan lebar jalan 2 (dua) kali lebar Ranmor Uji;



2) menghentikan kendaraan beberapa saat (menginjak rem, menekan pedal kopling dan menarik rem tangan/*handrem* serta posisi transmisi/persneleng pada "NETRAL") pada jalan tanjakan, pada rambu garis "STOP", kemudian setelah itu melanjutkan jalan kembali kendaraan tanpa ada gerakan/reaksi kendaraan mundur (mesin mati);

3) pada jalan datar di atas jembatan dengan panjang jalan= 2 (dua) kali panjang Ranmor Uji, menghentikan Ranmor uji beberapa saat (menginjak pedal rem dan posisi transmisi/persneleng pada "NETRAL") pada posisi rambu tanda garis "STOP", setelah itu melanjutkan kembali jalan kendaraan (tanpa mesin mati);



4) di jalan menurun, pada posisi rambu tanda garis "STOP" Ranmor uji berhenti beberapa saat (menginjak rem, menekan pedal kopling dan menarik rem tangan/*handrem* serta posisi transmisi/persneleng pada "NETRAL"), kemudian setelah itu melanjutkan jalan kembali kendaraan uji (tanpa mesin mati);

5) rambu tanda garis “STOP”, sekurang-kurangnya ditempatkan ditengah-tengah dari panjang jalan pada setiap bagiannya (jalan tanjakan, datar dan turunan).

C. LAPANGAN UJI PRAKTIK I SIM B II/SIM UMUM

1. lokasi/lapangan uji pratik I harus sudah memenuhi persyaratan dan standarisasi serta telah disertifikasi;
2. semua item/materi untuk melaksanakan ujian Praktik I harus dalam satu lingkungan/lokasi;
3. luas lapangan (minimal) : 75 meter x 150 meter;
4. kondisi permukaan lapangan uji praktik Ranmor datar, rata (tidak bergelombang) dan diperkeras (beraspal atau disemen/beton);
5. garis-garis penanda lapangan berwarna putih atau oranye standar marka jalan;
6. ruang tempat tunggu/tempat penjelasan pelaksanaan uji praktik Ranmor bagi peserta Uji SIM;
7. patok uji menggunakan *traffic-stick* rincian sebgai berikut:

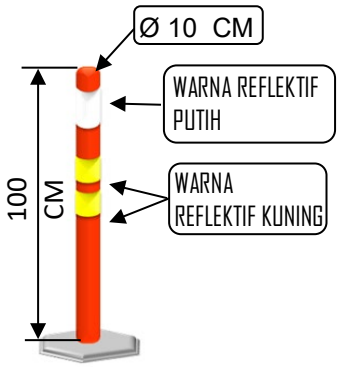
   a) tinggi = 100 cm;

   b) diameter = Ø 10 cm;

   c) warna = orange ;

   dengan 3 (tiga) sticker reflektif

   (atas = putih, tengah = kuning,



bawah = kuning);

8. Ranmor uji yang digunakan jenis kendaraan alat berat, kendaraan penarik/kendaraan yang menarik gandengan berat diatas 1000 kg atau kendaraan bus, kendaraan barang R4/R6 dengan jumlah berat yang diperbolehkan diatas 3.500 kg;

9. materi uji pada praktik I golongan SIM B II/UMUM, terdiri dari:

   a. uji kemampuan mengemudikan Ranmor di jalur sempit maju dan mundur sejauh 100 M.

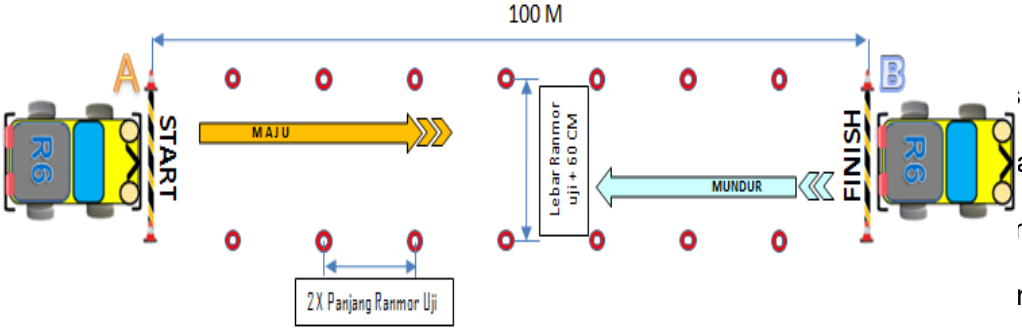
      1) panjang jalan dari titik A sampai dengan B = 100 m, dengan diberi tanda menggunakan 9 *traffic-cones/traffic-stick* kiri & 9 di kanan dengan jarak antar cones = 1,5 x panjang Ranmor uji;

      2) lebar jalan = lebar Ranmor uji ditambah 60 cm;

      3) mengendarai Ranmor Uji maju pada jalan sempit, dengan ukuran lebar jalan = lebar Ranmor Uji + 60 cm dan panjang lintasan = 100 m , menggunakan tanda 9 cone sisi kiri dan 9 sisi kanan dengan ukuran jarak antar cone = 1,5 x panjang kendaraan uji sampai di titik B tanpa menyentuh/menjatuhkan *cone*;

      4) dari titik B peserta Uji kembali ke titik A dengan menegendarai Ranmor Uji secara mundur, adapun ukuran dan ketentuan sama sebagaimana dimaksud pada huruf a angka 3 gandul; dan

      5) dinyatakan gagal apabila menyentuh / menjatuhkan cones serta tidak dapat melanjutkan uji tahap selanjutnya, diberikan kesempatan untuk mengulang pada 7 hari kedepan;

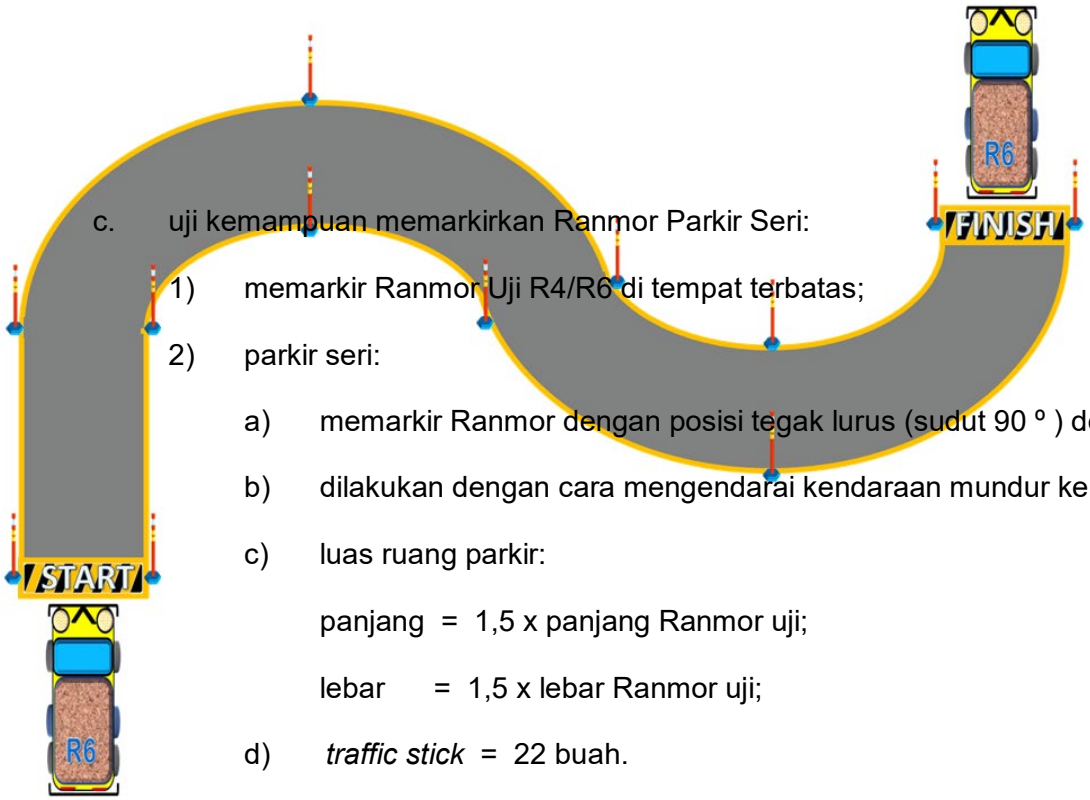


ebagai berikut:

an menggunakan 9

nmor uji Zig-Zag maj

ntuh/menjatuhkan, n



c. uji kemampuan memarkirkan Ranmor Parkir Seri:

1) memarkir Ranmor Uji R4/R6 di tempat terbatas;

2) parkir seri:

a) memarkir Ranmor dengan posisi tegak lurus (sudut 90 º) dengan bahu jalan

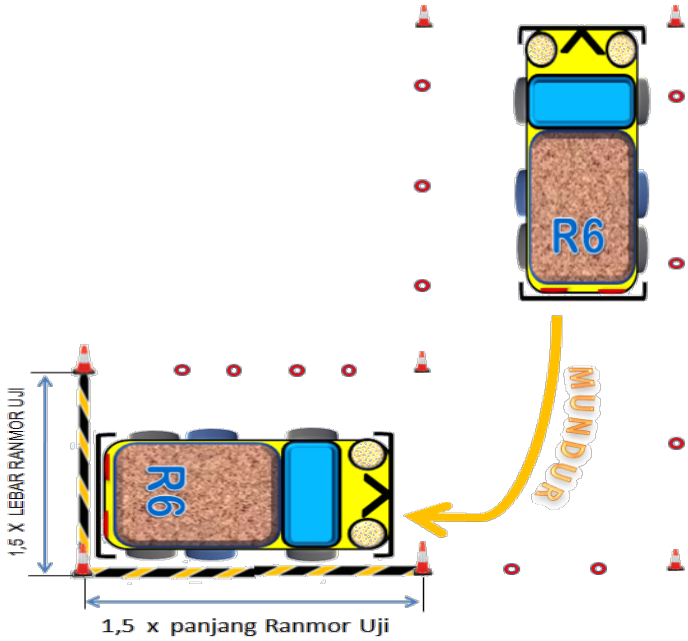
b) dilakukan dengan cara mengendarai kendaraan mundur keposisi parkir dala

c) luas ruang parkir:

panjang = 1,5 x panjang Ranmor uji;

lebar = 1,5 x lebar Ranmor uji;

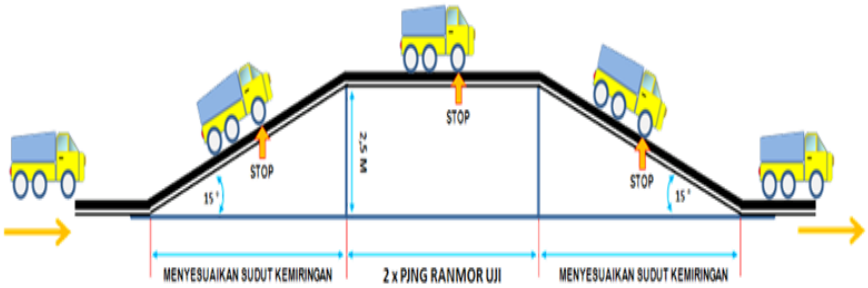
d) *traffic stick* = 22 buah.



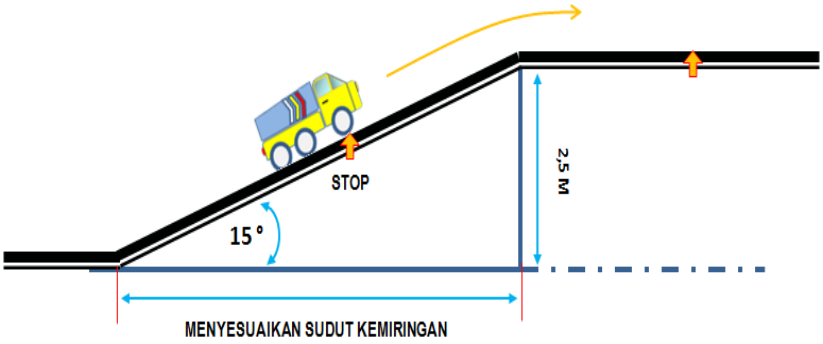
d. uji kemampuan mengemudikan Ranmor Berhenti di Tanjakan dan Turunan:

1) kemampuan menegemudikan Ranmor melintasi jembatan dengan sudut kemiringan tanjakan 15º serta tinggi jalan dari

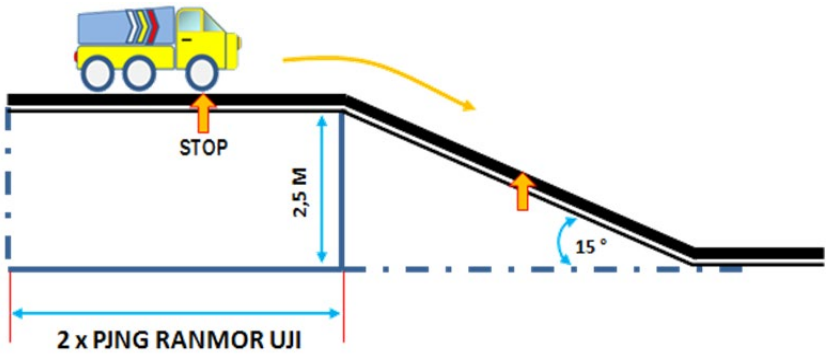
permukaan 2,5 meter dan lebar jalan 2 (dua) kali lebar Ranmor Uji;



2) menghentikan kendaraan beberapa saat (menginjak rem, menekan pedal kopling dan menarik rem tangan/*handrem* serta posisi transmisi/persneleng pada "NETRAL") pada jalan tanjakan, pada rambu garis "STOP", kemudian setelah itu melanjutkan jalan kembali kendaraan tanpa ada gerakan/reaksi kendaraan mundur (mesin mati);

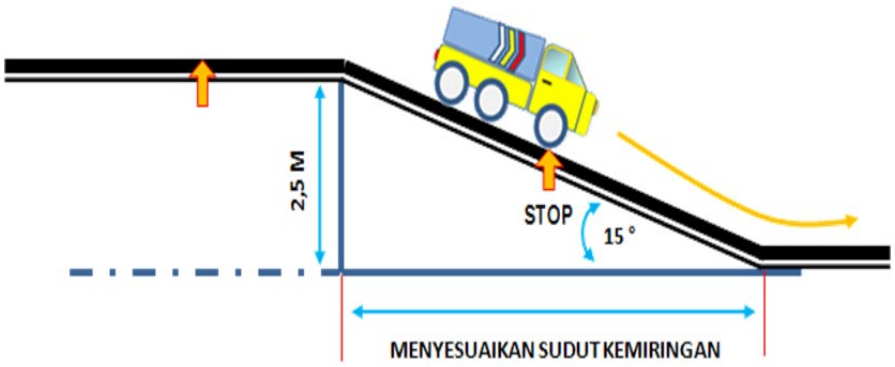


3) menghentikan Ranmor uji beberapa saat (menginjak pedal rem dan posisi transmisi/persneleng pada "NETRAL") di rambu tanda garis "STOP", saat di atas jembatan jalan datar dengan panjang jalan = 2 (dua) kali panjang Ranmor Uji, setelah itu melanjutkan kembali jalan kendaraan (tanpa mesin mati);



4) di jalan menurun, di rambu tanda garis “STOP” Ranmor uji berhenti beberapa saat (menginjak rem, menekan pedal kopling dan menarik rem tangan/*handrem* serta posisi transmisi/persneleng pada “NETRAL”), setelah itu melanjutkan jalan kembali kendaraan uji (tanpa mesin mati);

5) penempatan tanda garis “STOP”, sekurang-kurangnya ditempatkan ditengah-tengah dari panjang jalan pada setiap bagiannya (jalan tanjakan, datar dan turunan).



D. LAPANGAN UJI PRAKTIK I SIM C/SIM C I DAN SIM D

1. lokasi/lapangan uji pratik I harus sudah memenuhi persyaratan dan standarisasi serta telah disertifikasi;
2. semua item/materi untuk melaksanakan ujian Praktik I harus dalam satu lingkungan/Lokasi;
3. luas lapangan (minimal) : 50 meter x 100 meter;
4. kondisi permukaan lapangan uji praktik I Ranmor : datar, rata (tidak bergelombang) dan diperkeras (beraspal atau disemen/beton);
5. garis-garis penanda lapangan berwarna putih atau oranye standar marka jalan;

6. ruang tempat tunggu/tempat penjelasan pelaksanaan uji praktik I Ranmor bagi peserta Uji SIM;

7. patok uji menggunakan kerucut lalu lintas *(traffic-cones/traffic-stick/stick-cone*):

a) tinggi = 50 cm;

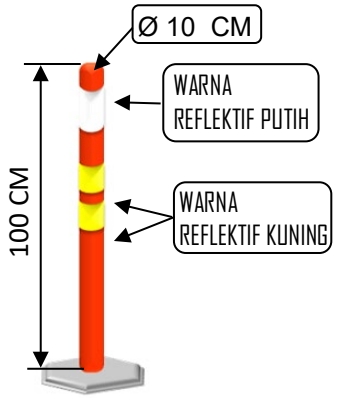
b) diameter = Ø 10 cm;

c) warna = orange ;

dengan 3 (tiga) sticker reflektif

(atas = putih, tengah = kuning,

bawah = kuning);



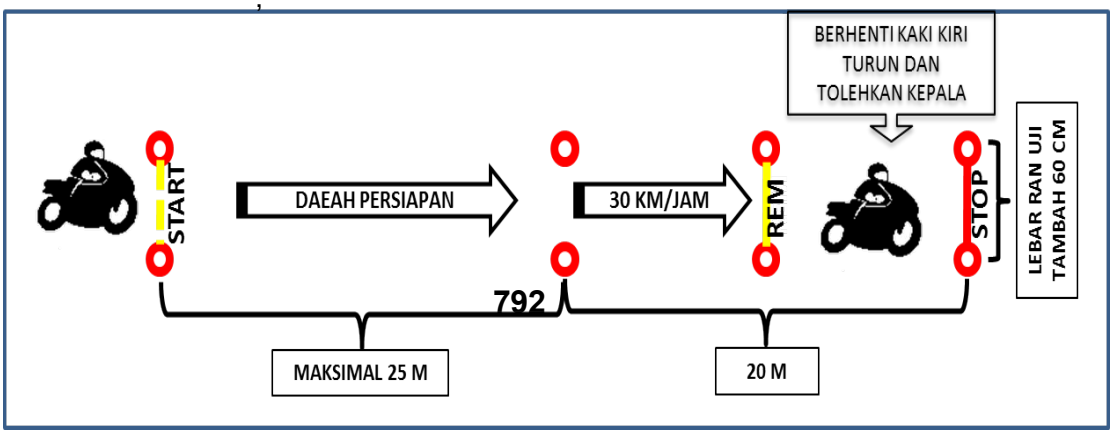
8. ranmor uji yang digunakan jenis sepeda motor dengan kapasitas cilinder 125 CC, 250 CC dan 750 CC, baik type manual, matic untuk variant sport maupun scutic;

9. materi uji pada praktik I golongan **SIM C/C I**, terdiri dari:

a. Uji kemampuan mengemudikan Ranmor dalam Pengereman/ Keseimbangan:

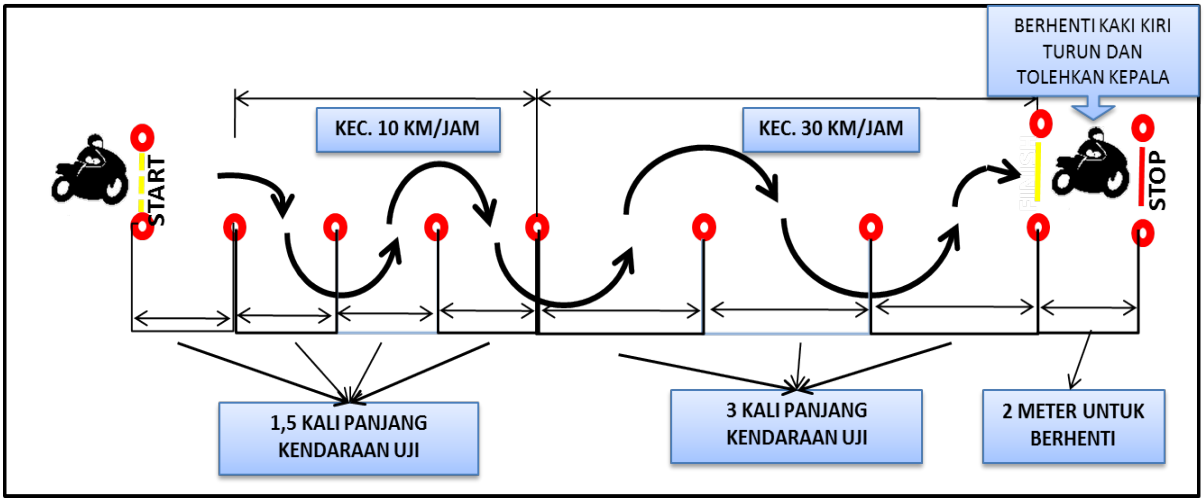
1) mengendarai sepeda motor di jalan lurus sepanjang 20 M dengan kecepatan stabil 30 km/jam pada persneling 2, pada pada rambu garis tanda STOP berhenti dengan teknik pengereman kombinasi, dengan teknik pengereman rem depan (rem tangan) bersamaan dengan rem belakang (rem kaki), pada saat STOP/berhenti kaki kiri turun dan palingkan kepala ke kanan belakang sebagai konfirmasi keselamatan;

2) panjang jalan dari garis START sampai garis FINISH = 20 M, menggunakan 8 (sembilan) buah *traffic-stick* di sisi kiri dan kanan sebagai batas dengan lebar jalan = 2 x lebar Ranmor Uji ;



b. uji kemampuan mengemudikan Ranmor Zig-Zag/Slalom:

1) mengendarai Ranmor uji/sepeda motor dengan cara slalom /zig-zag, kecepatan kendaraan stabil 10 km/jam melintasi rangkaian patok/cone, jarak antar patok rangkaian pertama = 1,5 x panjang Ranmor Uji , selama pelaksanaan tidak menekan tangkai kopling/pengereman sebelum menyelesaikan uji slalom sampai di titik finish;



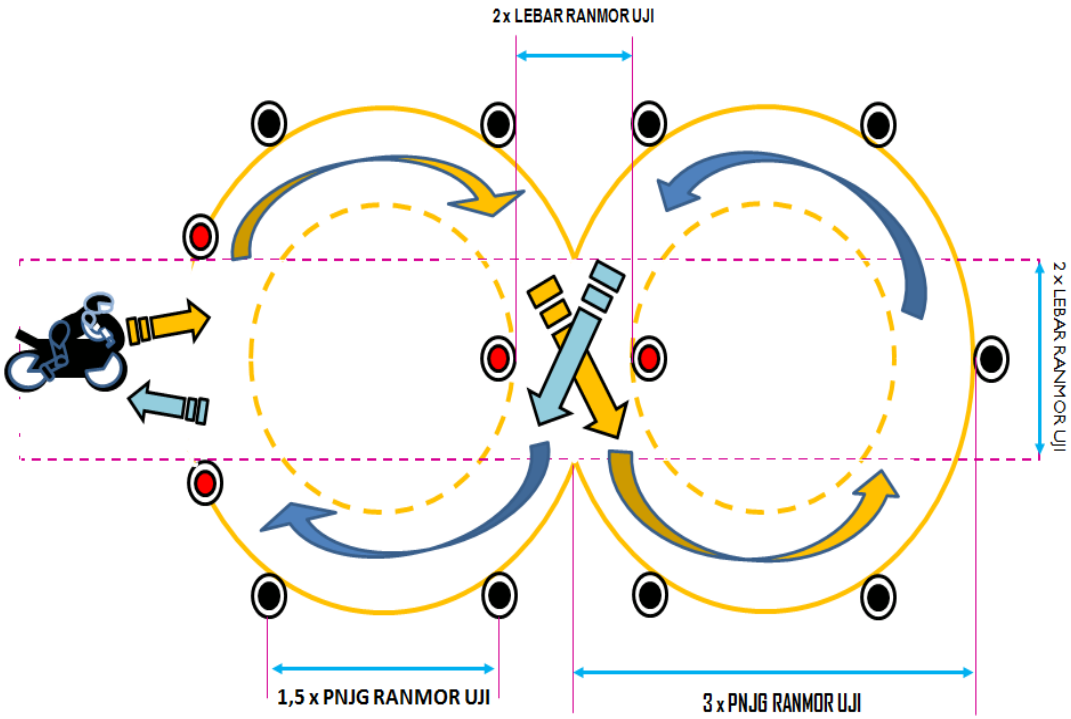
2) masuk dirangkaian patok/cone yang kedua dengan jarak antar patok/cone = 3 x panjang Ranmor Uji , tetap menjaga kecepatan stabil = 10 km/jam sampai mencapai finish dan berhenti pada rambu tanda garis STOP, dengan teknik pengereman kombinasi secara bersamaan rem depan (dominan) dan rem belakang (mengimbangi) dengan asumsi 70% / 30%, pada saat berhenti kaki kiri menapak di jalan, Kepala memalingkan ke kanan belakang konfirmasi keselamatan;

c. uji kemampuan mengemudikan Ranmor uji/sepeda motor membentuk Angka Delapan:

1) mengendarai sepeda motor di dalam lingkaran dengan 3 kali putaran membentuk angka 8 (delapan), mengikuti petunjuk arah yang ada, selama pelaksanaan kaki tidak menginjak

lapangan, tidak menggunakan kopling/rem dan tidak berhenti sebelum sampai finish; dan

2) jarak antar cone = 1,5 x panjang ranmor uji, jarak antar linkaran dalam = 2 x lebar Ranmor Uji, diameter masing- masing lingkaran = Ø 3 x panjang Ranmor .

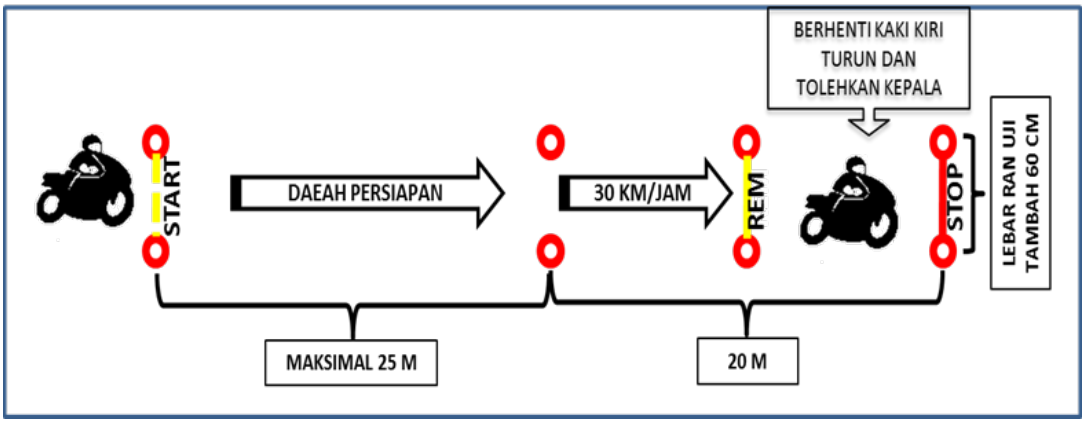


d. uji kemampuan mengemudikan ranmor Reaksi Rem menghindar:

1) konfirmasi keselamatan pada saat menjalankan sepeda motor (melihat situasi sekitar), jalankan sepeda motor dengan kecepatan stabil (tidak Lebih) 30 km/jam (perseneleng 2 atau persneleng 3);

2) pada saat melewati Garis Kuning kemudian melakukan pengereman kombinasi rem belakang dominan depan mengimbangi (harusnya doiminan rem depan belakang mengimbangi atau “rem kombinasi ja”) sampai pada garis hijau rem dilepas kembali;

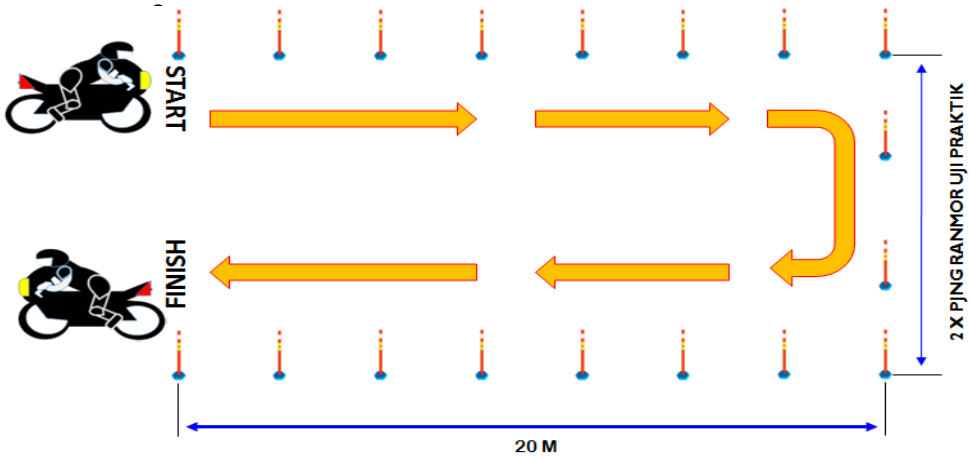
3) dan berbelok sesuai instruksi atau perintah dari penguji SIM dan berhenti pada rambu tanda garis STOP dengan teknik pengereman kombinasi rem depan dominan, rem belakang mengimbangi, dengan kaki kiri turun dan memalingkan kepala ke kanan belakang (konfirmasi keselamatan).



e. uji kemampuan mengemudikan ranmor Berbalik arah membentuk huruf *U (Turn)*:

1) konfirmasi keselamatan pada saat menjalankan sepeda motor (melihat situasi sekitar), jalankan sepeda motor dengan kecepatan stabil (tidak Lebih) 30 km/jam (perseneleng 2 atau persneleng 3); dan

2) mengemudikan sepeda motor memutar/berbelok di jalan sempit membentuk huruf “U”, dengan lebar jalan = 2 x panjang Ranmor Uji, pada saat melaksanakan mengemudikan Ranmor berbalik arah, tanpa kaki turun m



jalan dan arah pandangan tertuju ke arah depan.

10. materi uji pada praktik I golongan **SIM C II**, terdiri dari :

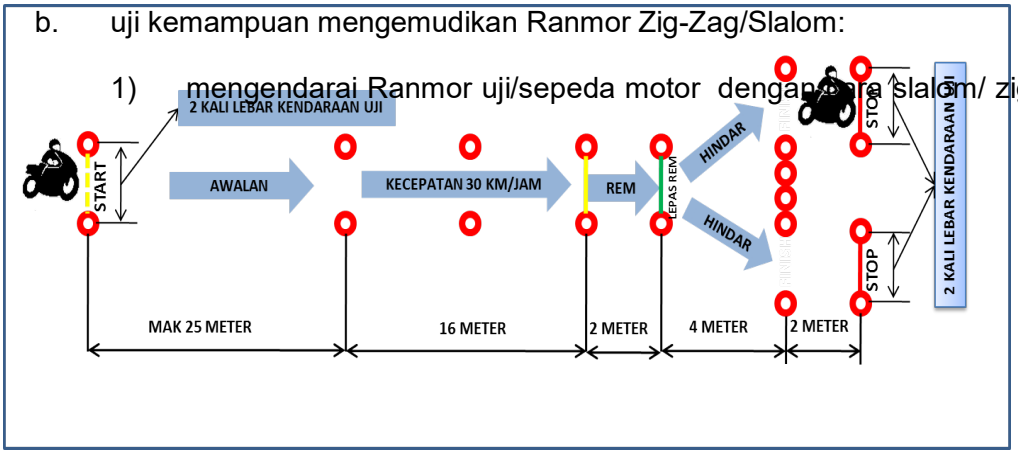
    a. uji kemampuan mengemudikan Ranmor dalam Pengereman/ Keseimbangan:

        1) mengendarai sepeda motor di jalan lurus sepanjang 45 M dengan kecepatan stabil 30 km/jam pada persneling 2, pada pada rambu garis tanda STOP berhenti dengan teknik pengereman kombinasi, dengan teknik pengereman rem depan (rem tangan) bersamaan dengan rem belakang (rem kaki), pada saat STOP/berhenti kaki kiri turun dan palingkan kepala ke kanan belakang sebagai konfirmasi keselamatan;

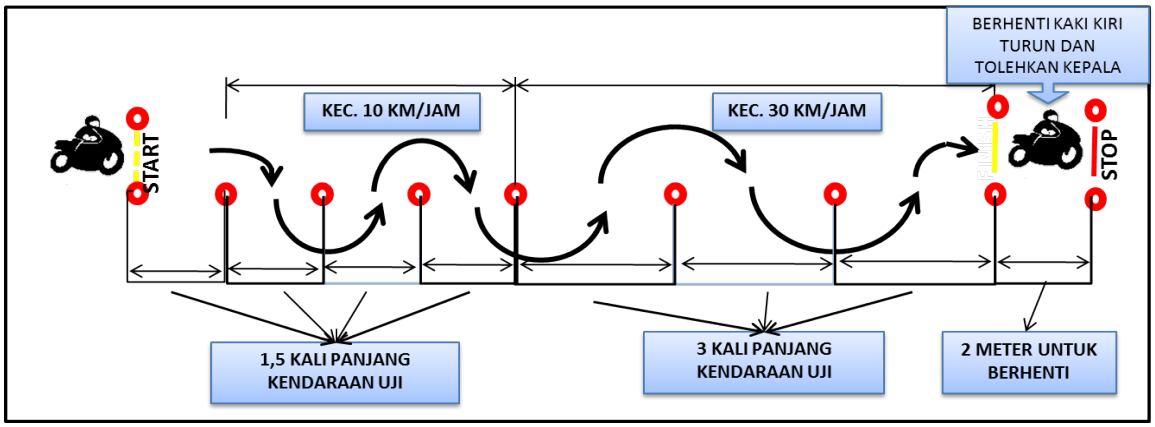
        2) panjang jalan dari garis START sampai garis FINISH = 45 M, menggunakan 8 (sembilan) buah traffic-stick/stick-cone di sisi kiri dan kanan sebagai batas dengan lebar jalan = 2 x lebar Ranmor Uji ;

b. uji kemampuan mengemudikan Ranmor Zig-Zag/Slalom:

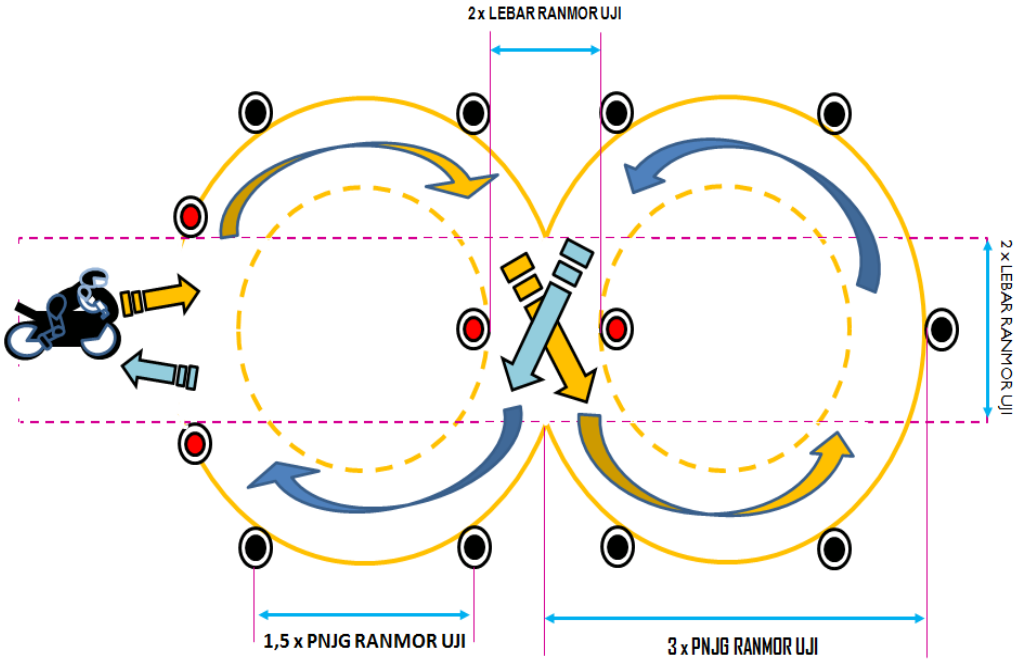
1) mengendarai Ranmor uji/sepeda motor dengan cara slalom/ zig-zag sepanjang



kopling sebelum menyelesaikan uji slalom sampai di titik finish; dan



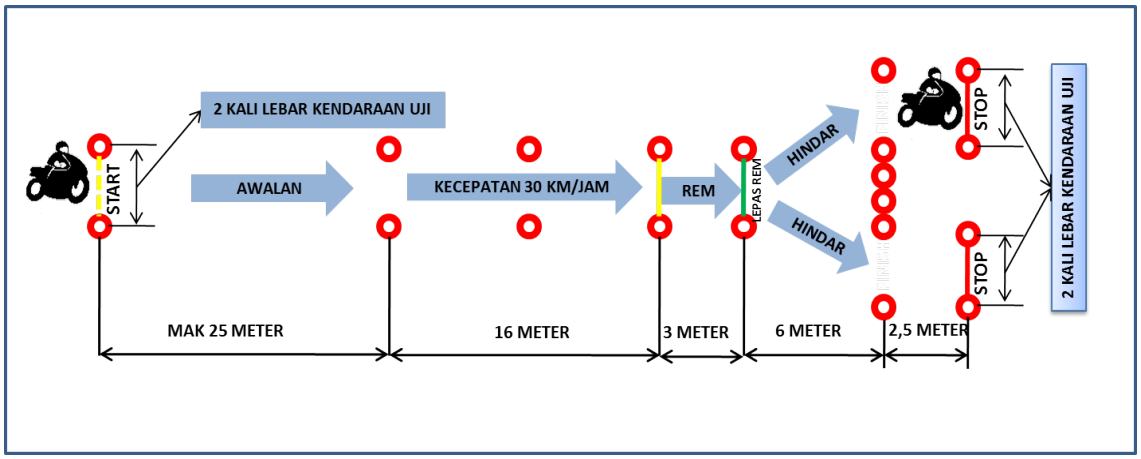
2) masuk dirangkaian patok/cone yang kedua sepanjang 25 M dengan jarak antar patok/cone = 3 x panjang Ranmor Uji, tetap menjaga kecepatan stabil= 10 km/jam sampai mencapai finish dan berhenti pada rambu tanda garis STOP, dengan teknik pengereman kombinasi secara bersamaan rem depan (dominan) dan rem belakang (mengimbangi) dengan asumsi 70%/30%, pada saat berhenti kaki kiri menapak di jalan, Kepala memalingkan ke kanan belakang konfirmasi keselamatan.



c. uji kemampuan mengemudikan Ranmor uji/sepeda motor membentuk Angka Delapan:

1) mengendarai sepeda motor di dalam lingkaran dengan 3 kali putaran membentuk angka 8 (delapan), mengikuti petunjuk arah yang ada, selama pelaksanaan kaki tidak menginjak lapangan, tidak menggunakan kopling/rem dan tidak berhenti sebelum sampai finish; dan

2) jarak antar cone = 1,5 x panjang ranmor uji, jarak antar linkaran dalam = 2 x lebar Ranmor Uji, diameter masing- masing lingkaran = Ø 3 x panjang Ranmor .



d. uji kemampuan mengemudikan ranmor Reaksi Rem Menghindar:

1) Konfirmasi keselamatan pada saat menjalankan sepeda motor (melihat situasi sekitar), jalankan sepeda motor dengan kecepatan stabil (tidak Lebih) 30 km/jam (perseneleng 2 atau persneleng 3);

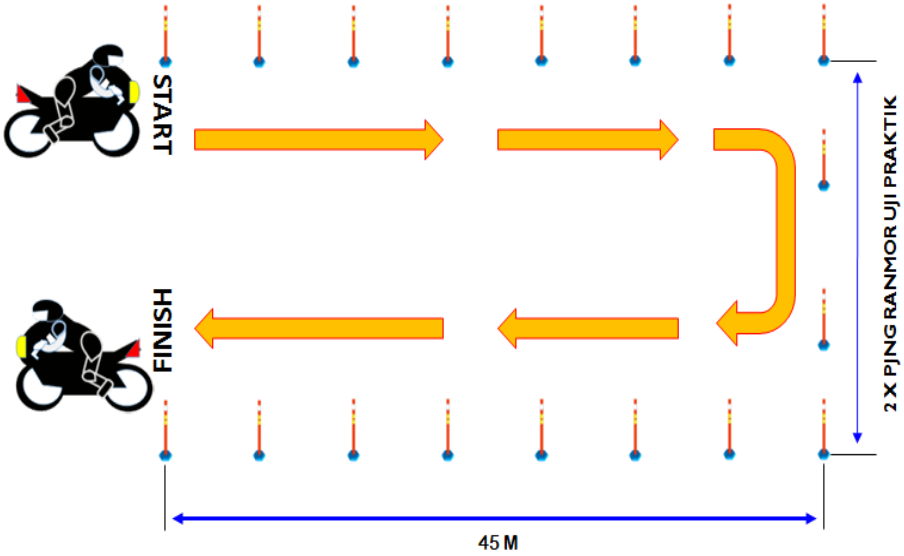
2) pada saat melewati Garis Kuning kemudian melakukan pengereman kombinasi rem belakang dominan depan mengimbangi sampai pada garis hijau rem dilepas kembali; dan

3) dan berbelok sesuai instruksi atau perintah dari penguji SIM dan berhenti pada rambu tanda garis STOP dengan teknik pengereman kombinasi rem depan dominan, rem belakang mengimbangi, dengan kaki kiri turun dan memalingkan kepala ke kanan belakang (konfirmasi keselamatan).

e. Uji kemampuan mengemudikan ranmor Berbalik arah membentuk huruf *U (Turn*):

1) Konfirmasi keselamatan pada saat menjalankan sepeda motor (melihat situasi sekitar), jalankan sepeda motor dengan kecepatan stabil (tidak Lebih) 30 km/jam (perseneleng 2 atau persneleng 3);

2) mengemudikan sepeda motor memutar / berbelok di jalan sempit membentuk huruf “U”, dengan lebar jalan = 2,5 x panjang Ranmor Uji, pada saat melaksanakan mengemudikan Ranmor berbalik arah, tanpa kaki turun menginjak jalan dan arah pandangan tertuju ke arah depan.



LAPANGAN UJI PRAKTIK I SIM D

1. lokasi/lapangan uji pratik I harus sudah memenuhi persyaratan dan standarisasi serta telah disertifikasi;
2. semua item/materi untuk melaksanakan ujian Praktik I harus dalam satu lingkungan/Lokasi;
3. luas lapangan (minimal) : 50 meter x 100 meter;
4. kondisi permukaan lapangan uji praktik I Ranmor: datar, rata (tidak bergelombang) dan diperkeras (beraspal atau disemen/beton);
5. Garis-garis penanda lapangan berwarna putih atau oranye standar marka jalan;
6. Ruang tempat tunggu/tempat penjelasan pelaksanaan uji praktik I Ranmor bagi peserta Uji SIM D lengkap dengan sarana bagi penyandang devibelitas;
7. Patok uji menggunakan kerucut lalu lintas (traffic-cones/traffic-stick/stick-cone):

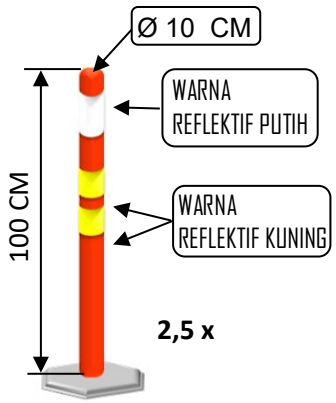
   a) tinggi = 50 cm;

   b) diameter = Ø 10 cm;

   c) warna = orange ;

   dengan 3 (tiga) sticker reflektif

   (atas = putih, tengah = kuning,



bawah = kuning);

8. Ranmor uji yang digunakan jenis sepeda motor khusus bagi penyandang devibelitas atau menggunakan Ranmor milik peserta sesuai dengan golongan SIM;

9. materi uji pada praktik I golongan **SIM D**, terdiri dari:

   a. uji kemampuan mengemudikan Ranmor dalam Pengereman/ Keseimbangan:

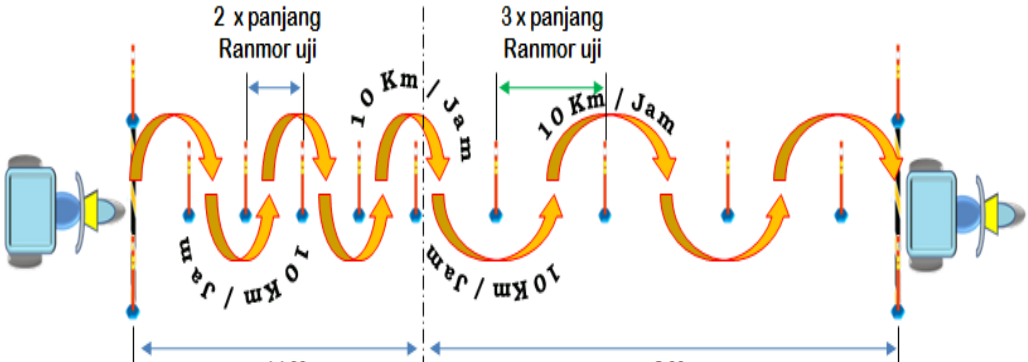
      1) mengendarai sepeda motor di jalan lurus sepanjang 20 M dengan kecepatan stabil 30 km/jam pada persneling 2, pada pada rambu garis tanda STOP berhenti dengan teknik pengereman kombinasi, dengan teknik pengereman rem depan bersamaan dengan rem belakang, pada saat STOP / berhenti palingkan kepala ke kanan belakang sebagai konfirmasi keselamatan;

enggunakan 9 (se

-zag, kecepatan k

slalom sampai di titik finish;

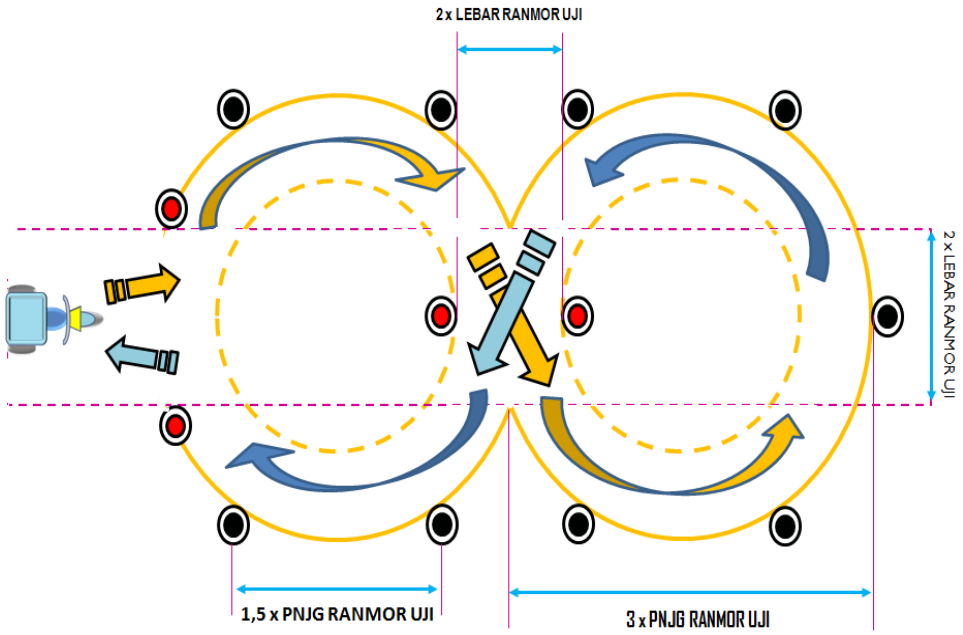
      2) masuk dirangkaian patok/cone yang kedua dengan jarak antar patok / cone = 3 x panjang Ranmor Uji , tetap menjaga kecepatan stabil = 10 km/jam sampai mencapai finish dan berhenti pada rambu tanda garis STOP, dengan teknik pengereman kombinasi secara bersamaan rem depan (dominan) dan rem belakang (mengimbangi) dengan asumsi 70% / 30%, pada saat berhenti Kepala memalingkan ke kanan belakang konfirmasi keselamatan.



c. uji kemampuan mengemudikan Ranmor uji/sepeda motor membentuk Angka Delapan:

1) mengendarai sepeda motor di dalam lingkaran dengan 3 kali putaran membentuk angka 8 (delapan), mengikuti petunjuk arah yang ada, selama pelaksanaan kaki tidak menginjak lapangan, tidak menggunakan kopling / rem dan tidak berhenti sebelum sampai finish; dan

2) jarak antar cone = 1,5 x panjang ranmor uji, jarak antar linkaran dalam = 2 x lebar Ranmor Uji, diameter masing- masing lingkaran = Ø 3 x panjang Ranmor .



d. uji kemampuan mengemudikan ranmor Reaksi rem menghindar:

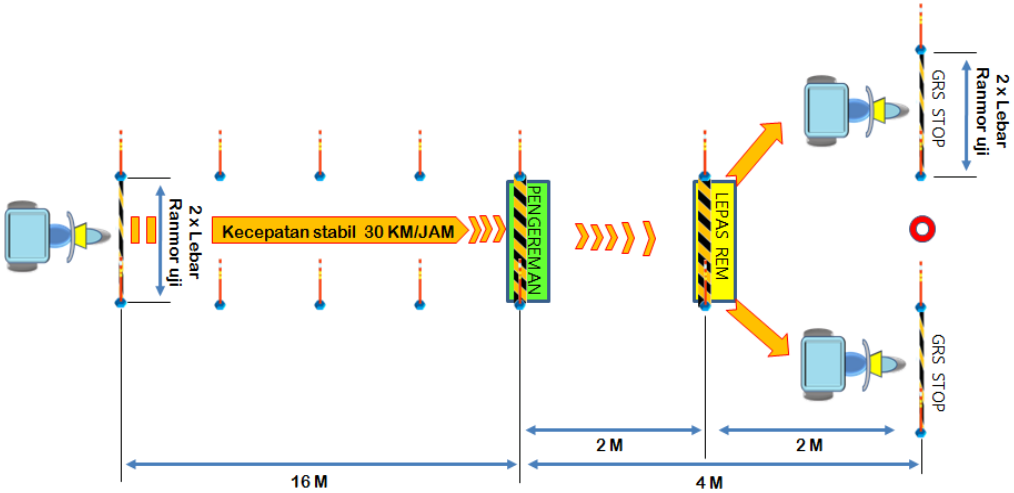
1) konfirmasi keselamatan pada saat menjalankan sepeda motor (melihat situasi sekitar), jalankan sepeda motor dengan

kecepatan stabil (tidak Lebih) 30 km/jam (perseneleng 2 atau persneleng 3);

2) pada saat melewati Garis Kuning kemudian melakukan pengereman kombinasi rem belakang dominan depan mengimbangi sampai pada garis hijau rem dilepas kembali;

3) dan berbelok sesuai instruksi atau perintah dari penguji SIM dan berhenti pada rambu tanda garis STOP dengan teknik pengereman kombinasi rem depan dominan, rem belakang mengimbangi, dan memalingkan kepala ke kanan belakang (konfirmasi keselamatan).

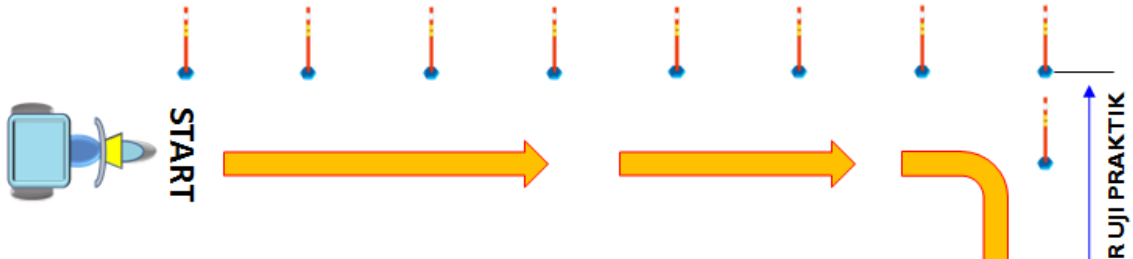
catatan: disamakan dengan SIM C



e. **u**ji kemampuan mengemudikan ranmor Berbalik arah membentuk huruf *U (Turn)*:

1) konfirmasi keselamatan pada saat menjalankan sepeda motor (melihat situasi sekitar), jalankan sepeda motor dengan kecepatan stabil (tidak Lebih) 30 km/jam (perseneleng 2 atau persneleng 3);

2) mengemudikan sepeda motor memutar/berbelok di jalan sempit membentuk huruf “U”, dengan lebar jalan = 2 x panjang Ranmor Uji, pada saat melaksanakan mengemudikan Ranmor berbalik arah, tanpa kaki turun menginjak jalan dan arah pandangan tertuju ke arah depan.



H. SARANA SATPAS

1. Standarisasi Perangkat Komputer SIM dan Jumlah Personel

NO	LEVEL PRODUKSI	PERANGKAT KOMPUTER			PERSONEL YANG MENGAWAKI
1	2	3	4	5	6
1	P I	➢ WORK STATION = 11 unit	❑ PENDAFTARAN = 2 unit		2
			❑ IDENTIFIKASI = 2 UNIT	• KAMERA = 2 unit • FINGER PRINT = 2 unit • SIGNATURE = 2 unit	2
			❑ PENCERAHAN = 1 unit		2
			❑ OPERATOR UJIAN TEORI		4

			= 1 unit		
			❑ OPERATOR UJIAN SIMULASI = 1 unit		3
			❑ OPERATOR UJIAN PRAKTIK = 1 unit		6
			❑ OPERATOR PENERBITAN SIM = 1 unit		2
			❑ ARSIP = 1 unit		2
			❑ GUDANG MATERIIL SIM = 1 unit		2
		➢ KOMPUTER UJIAN TEORI = 10 unit			
		➢ ALAT SIMULATOR = 2 unit	❑ DRIVING SIMULATOR = 1 unit ❑ RIDDING SIMULATOR = 1 unit		
JUMLAH PERSONEL					**25 Personel**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
2	P II	➢ WORK STATION	❑ PENDAFTARAN		4

		= 16 unit	= 4 unit		
			❑ IDENTIFIKASI = 4 UNIT	• KAMERA = 4 unit • FINGER PRINT = 4 unit • SIGHNATURE = 4 unit	4
			❑ PENCERAHAN = 1 unit		2
			❑ OPERATOR UJIAN TEORI = 1 unit		6
			❑ OPERATOR UJIAN SIMULASI = 1 unit		5
			❑ OPERATOR UJIAN PRAKTIK = 1 unit		8
			❑ OPERATOR PENERBITAN SIM = 2 unit		3
			❑ ARSIP = 1 unit		2
			❑ GUDANG MATERIIL SIM = 1 unit		2

		➢ KOMPUTER UJIAN TEORI = 15 unit			
		➢ ALAT SIMULATOR = 4 unit	❑ DRIVING SIMULATOR = 2 unit ❑ RIDDING SIMULATOR = 2 unit		
JUMLAH PERSONEL					**37 Personel**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
3	P III	➢ WORK STATION = 25 unit	❑ PENDAFTARAN = 6 unit		6
			❑ IDENTIFIKASI = 6 UNIT	• KAMERA = 6 unit • FINGER PRINT = 6 unit • SIGHNATURE = 6 unit	6
			❑ PENCERAHAN = 1 unit		2
			❑ OPERATOR UJIAN TEORI = 1 unit		8
			❑ OPERATOR UJIAN SIMULASI = 2 unit		7

			❑ OPERATOR UJIAN PRAKTIK = 2 unit		10
			❑ OPERATOR PENERBITAN SIM = 4 unit		5
			❑ ARSIP = 2 unit		3
			❑ GUDANG MATERIIL SIM = 1 unit		2
		➢ KOMPUTER UJIAN TEORI = 20 unit			
		➢ ALAT SIMULATOR = 6 unit	❑ DRIVING SIMULATOR = 3 unit ❑ RIDDING SIMULATOR = 3 unit		
JUMLAH PERSONEL					**48 Personel**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
4	P IV	➢ WORK STATION = 34 unit	❑ PENDAFTARAN = 10 unit		10
			❑ IDENTIFIKASI = 10 UNIT	• KAMERA = 10 unit • FINGER PRINT =	10

				10 unit • SIGHNATURE = 10 unit	
			❑ PENCERAHAN = 1 unit		2
			❑ OPERATOR UJIAN TEORI = 1 unit		10
			❑ OPERATOR UJIAN SIMULASI = 2 unit		9
			❑ OPERATOR UJIAN PRAKTIK = 2 unit		12
			❑ OPERATOR PENERBITAN SIM = 5 unit		6
			❑ ARSIP = 2 unit		5
			❑ GUDANG MATERIIL SIM = 1 unit		4
		➢ KOMPUTER UJIAN TEORI = 25 unit			
		➢ ALAT SIMULATO	❑ DRIVING SIMULATOR		

		R = 8 unit	= 4 unit ❑ RIDDING SIMULATOR = 4 unit		
JUMLAH PERSONEL					**66 Personel**
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
5	P V	➢ WORK STATION = 112 unit	❑ PENDAFTARAN = 40 unit		40
			❑ IDENTIFIKASI = 40 UNIT	• KAMERA = 40 unit • FINGER PRINT = 40 unit • SIGHNATURE = 40 unit	40
			❑ PENCERAHAN = 1 unit		2
			❑ OPERATOR UJIAN TEORI = 2 unit		12
			❑ OPERATOR UJIAN SIMULASI = 3 unit		26
			❑ OPERATOR UJIAN PRAKTIK = 3 unit		15

			❑ OPERATOR PENERBITAN SIM = 20 unit		22
			❑ ARSIP = 2 unit		9
			❑ GUDANG MATERIIL SIM = 1 unit		5
		➢ KOMPUTER UJIAN TEORI = 120 unit			
		➢ ALAT SIMULATOR = 24 unit	❑ DRIVING SIMULATOR = 12 unit ❑ RIDDING SIMULATOR = 12 unit		
JUMLAH PERSONEL					**150 Personel**

2. Perangkat Daftar antrian digital (*First In First Out/FIFO*)

I. SARANA UJI PRAKTIK I

1. Uji Praktik I SIM A;

No	Level Produksi	SARANA UJI PRAKTIK	
1.	P I	1. mobil uji praktik R4 manual = 1 unit dan R4 *automatic* = 1 unit	
		2. patok/*traffic-stick* = 83 unit	
		3. rompi peserta uji praktik = 2 buah dan rompi petugas	

		uji praktik = 2 buah	
		4. lembar penilaian	
		5. *scanner barcode reader*	
2	P II	1. mobil uji praktik R4 manual = 2 unit dan R4 *automatic* = 2 unit	
		2. patok/*traffic-stick* = 83 unit	
		3. rompi peserta uji praktik = 4 buah dan rompi petugas uji praktik = 4 buah	
		4. lembar penilaian	
		5. scanner barcode reader	
3	P III	1. mobil uji praktik R4 manual = 3 unit dan R4 *automatic* = 3 unit	
		2. patok/*traffic-stick* = 83 unit	
		3. rompi peserta uji praktik= 6 buah dan rompi petugas uji praktik = 6 buah	
		4. lembar penilaian	
		5. scanner barcode reader	
4	P IV	1. mobil uji praktik R4 manual = 4 unit dan R4 *automatic* = 4 unit	
		2. patok/*traffic-stick* = 83 unit	
		3. rompi peserta uji praktik = 8 buah dan rompi petugas uji praktik = 8 buah	
		4. lembar penilaian	
		5. *scaner barcode reader*	
5	P V	1. mobil uji praktik R4 manual = 10 unit dan R4 *automatic*	

		= 10 unit	
		2. patok/*traffic-stick* = 83 unit	
		3. rompi peserta uji praktik = 10 buah dan rompi petugas uji praktik = 10 buah	
		4. lembar penilaian	
		5. *scanner barcode reader*	

2. Uji Praktik I SIM B I;

No	Level Produksi	SARANA UJI PRAKTIK	
1.	P I	1. Mobil Uji Praktik Truk Manual = 1 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 83 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 2 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		4. Lembar penilaian	
		5. *Scanner Barcode Reader*	
2	P II	1. Mobil Uji Praktik Truck Manual = 1 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 83 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 2 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		4. Lembar penilaian	
		5. *Scanner Barcode Reader*	
3	P III	1. Mobil Uji Praktik Truck Manual = 1 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 83 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 2 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		4. Lembar penilaian	
		5. *Scanner Barcode Reader*	

4	P IV	1. Mobil Uji Praktik Truck Manual = 2 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 83 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 4 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 4 buah	
		4. Lembar penilaian	
		5. *Scanner Barcode Reader*	
5	P V	1. Mobil Uji Praktik Truck Manual = 2 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 83 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 4 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 4 buah	
		4. Lembar penilaian	
		5. *Scanner Barcode Reader*	

3. Uji Praktik I SIM B II/SIM UMUM;

No	**Level Produksi**	**SARANA UJI PRAKTIK**	
1.	P I	1. Mobil Uji Praktik Truck penarik Manual = 1 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 83 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 2 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		4. Lembar penilaian	
		5. *Scanner Barcode Reader*	
2	P II	1. Mobil Uji Praktik Truck penarik Manual = 1 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 83 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 2 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		4. Lembar penilaian	

		5. *Scanner Barcode Reader*	
3	P III	1. Mobil Uji Praktik truck penarik Manual = 1 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 83 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 2 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		4. Lembar penilaian	
		5. *Scanner Barcode Reader*	
4	P IV	1. Mobil Uji Praktik truck penarik (gandeng) Manual = 1 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 83 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 2 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		4. Lembar penilaian	
		5. *Scanner Barcode Reader*	
5	P V	1. Mobil Uji Praktik Truck penarik (gandeng) Manual = 1 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 83 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 2 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		4. Lembar penilaian	
		5. *Scanner Barcode Reader*	

4. Uji Praktik I SIM C dan SIM C I;

No	Level Produksi	SARANA UJI PRAKTIK	
1.	P I	1. Motor Uji Praktik R2 SIM C Manual = 1 unit, R2 Automatic = 1 unit dan R2 SIM C I Manual = 1 unit	

		2. Patok / *traffic-stick* = 78 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 3 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		4. Helm Peserta Uji Praktik = 3 buah dan Helm Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		5. Lembar penilaian 6.	
		7. *Scanner Barcode Reader*	
2	P II	1. Motor Uji Praktik R2 SIM C Manual = 1 unit, R2 Automatic = 1 unit dan R2 SIM C I Manual = 1 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 78 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 3 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 4 buah	
		4. Helm Peserta Uji Praktik = 3 buah dan Helm Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		5. Lembar penilaian	
		6. *Scanner Barcode Reader*	
3	P III	1. Motor Uji Praktik R2 SIM C Manual = 2 unit, R2 Automatic = 2 unit dan R2 SIM C I Manual = 1 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 78 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 5 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 4 buah	
		4. Helm Peserta Uji Praktik = 5 buah dan Helm Petugas	

		Uji Praktik = 2 buah	
		5. Lembar penilaian	
		6. *Scanner Barcode Reader*	
4	P IV	1. Motor Uji Praktik R2 SIM C Manual = 5 unit, R2 Automatic = 5 unit dan R2 SIM C I Manual = 2 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 78 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 12 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 6 buah	
		4. Helm Peserta Uji Praktik = 12 buah dan Helm Petugas Uji Praktik = 3 buah	
		5. Lembar penilaian	
		6. *Scanner Barcode Reader*	
5	P V	1. Motor Uji Praktik R2 SIM C Manual = 8 unit, R2 Automatic = 8 unit dan R2 SIM C I Manual = 4 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 78 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 20 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 8 buah	
		4. Helm Peserta Uji Praktik = 20 buah dan Helm Petugas Uji Praktik = 4 buah	
		5. Lembar penilaian	
		6. *Scanner Barcode Reader*	

5. Uji Praktik I SIM C II;

No	Level Produksi	SARANA UJI PRAKTIK	
1.	P I	1. Motor Uji Praktik R2 Manual = 1 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 78 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 2 buah dan Rompi	

		Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		4. Helm Peserta Uji Praktik = 1 buah dan Helm Petugas Uji Praktik = 1 buah	
		5. Lembar penilaian	
		6. *Scanner Barcode Reader*	
2	P II	1. Motor Uji Praktik R2 Manual = 1 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 78 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 2 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		4. Helm Peserta Uji Praktik = 1 buah dan Helm Petugas Uji Praktik = 1 buah	
		5. Lembar penilaian	
		6. *Scanner Barcode Reader*	
3	P III	1. Motor Uji Praktik R2 Manual = 1 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 78 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 2 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		4. Helm Peserta Uji Praktik = 1 buah dan Helm Petugas Uji Praktik = 1 buah	
		5. Lembar penilaian	
		6. *Scanner Barcode Reader*	
4	P IV	1. Motor Uji Praktik R2 Manual = 1 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 78 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 1 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 1 buah	
		4. Helm Peserta Uji Praktik = 1 buah dan Helm Petugas Uji Praktik = 1 buah	

		5. Lembar penilaian	
		6. *Scanner Barcode Reader*	
5	P V	1. Motor Uji Praktik R2 Manual = 2 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 78 unit	
		3. Rompi Peserta Uji Praktik = 2 buah dan Rompi Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		4. Helm Peserta Uji Praktik = 2 buah dan Helm Petugas Uji Praktik = 2 buah	
		5. Lembar penilaian	
		6. *Scanner Barcode Reader*	

6. Uji Praktik I SIM D

No	Level Produksi	SARANA UJI PRAKTIK	
1.	P I	1. motor uji praktik R2 khusus manual = 1 unit	
		2. patok/*traffic-stick* = 78 unit	
		3. rompi peserta uji praktik = 2 buah dan rompi petugas uji praktik = 2 buah	
		4. helm	
		5. lembar penilaian	
		6. *scanner barcode reader*	
2	P II	1. motor uji praktik R2 khusus manual = 1 unit	
		2. patok/*traffic-stick* = 78 unit	
		3. rompi peserta uji praktik = 2 buah dan rompi petugas uji praktik = 2 buah	

		4. helm	
		5. lembar penilaian	
		6. *scanner barcode reader*	
3	P III	1. motor uji praktik R2 khusus manual = 2 unit	
		2. patok/*traffic-stick* = 78 unit	
		3. rompi peserta uji praktik = 4 buah dan rompi petugas uji praktik = 4 buah	
		4. helm	
		5. lembar penilaian	
		6. *scanner barcode reader*	
4	P IV	1. motor uji praktik R2 khusus manual = 2 unit	
		2. patok / *traffic-stick* = 78 unit	
		3. rompi peserta uji praktik = 4 buah dan rompi petugas uji praktik = 4 buah	
		4. helm	
		5. lembar penilaian	
		6. *scanner barcode reader*	
5	P V	1. motor uji praktik R2 khusus manual = 3 unit	
		2. patok/*traffic-stick* = 78 unit	
		3. rompi peserta uji praktik = 6 buah dan rompi petugas uji praktik = 6 buah	

7. Uji Praktik I SIM D I

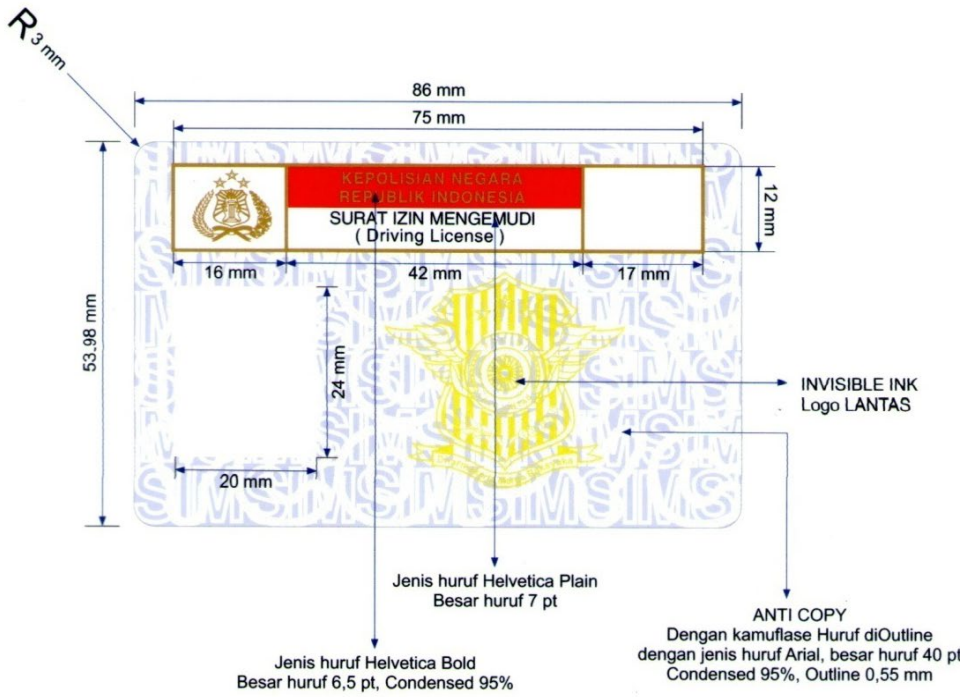
No	Level	SARANA UJI PRAKTIK

	Produksi		
1.	P I	1. mobil uji praktik R4 khusus = 1 unit	
		2. patok /*traffic-stick* = 83 unit	
		3. rompi peserta uji praktik = 2 buah dan rompi petugas uji praktik = 2 buah	
		4. lembar penilaian	
		5. *scanner barcode reader*	
2	P II	1. mobil uji praktik R4 khusus = 1 unit	
		2. Patok / *traffic-stick* = 83 unit	
		3. rompi peserta uji praktik = 2 buah dan rompi petugas uji praktik = 2 buah	
		4. lembar penilaian	
		5. *scanner barcode reader*	
3	P III	1. mobil uji praktik R4 khusus = 2 unit	
		2. patok/*traffic-stick* = 83 unit	
		3. rompi peserta uji praktik = 4 buah dan rompi petugas uji praktik = 4 buah	
		4. lembar penilaian	
		5. *scanner barcode reader*	
4	P IV	1. mobil uji praktik R4 khusus = 2 unit	
		2. patok/*traffic-stick* = 83 unit	
		3. rompi peserta uji praktik = 4 buah dan rompi petugas uji praktik = 4 buah	
		4. lembar penilaian	
		5. *scanner barcode reader*	
5	P V	1. mobil uji praktik R4 khusus = 3 unit	

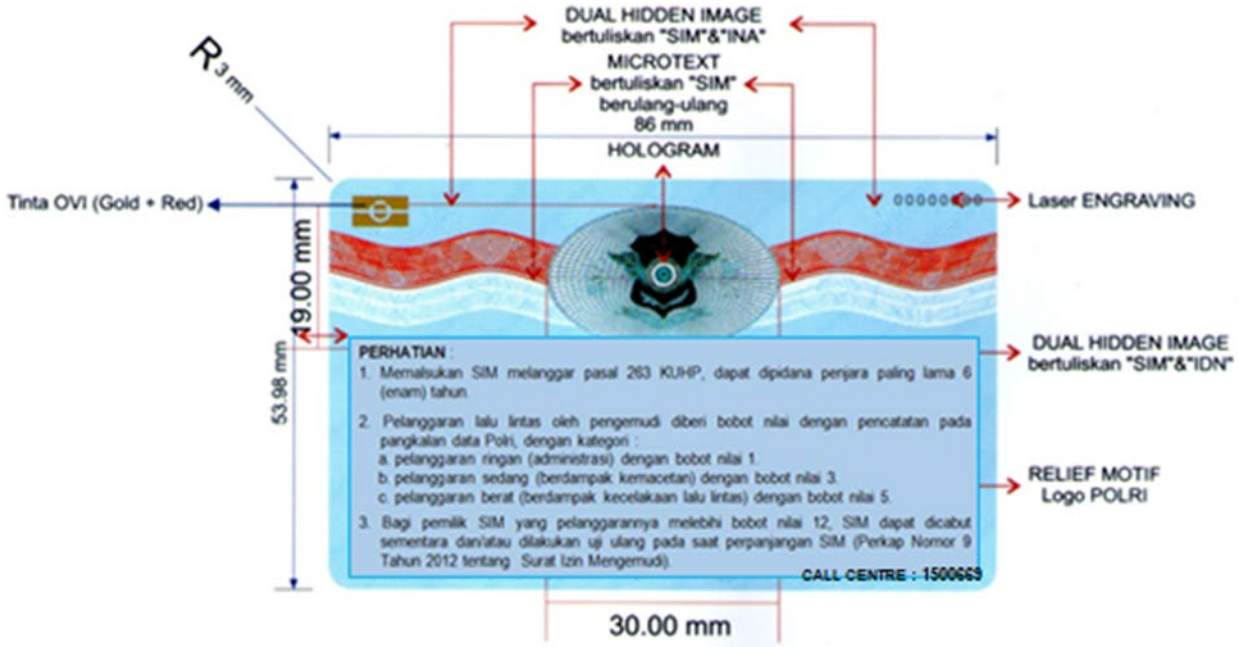
		2. patok/*traffic-stick* = 83 unit	
		3. rompi peserta uji praktik = 6 buah dan rompi petugas uji praktik = 4 buah	
		4. lembar penilaian	
		5. *scanner barcode reader*	

Gambar Mekanisme dan Prosedur Penerbitan SIM baru:

Gambar Spektek Kartu SIM:



BAGIAN DEPAN



Lampiran II : Regident Ranmor (Penerbitan BPKB, STNK dan TNKB).

A. PENENTUAN NRKB

1. PENENTUAN NOMOR REGISTRASI KENDARAAN BERMOTOR

a. Kode wilayah registrasi kendaraan bermotor adalah sebagai berikut:

NO	DAERAH PENOMORAN	KODE WILAYAH	LINGKUP WILAYAH
1.	Provinsi Aceh	BL	1. Kota Banda Aceh 2. Kota Subulussalam 3. Kota Langsa 4. Kota Lhokseumawe 5. Kota Sabang 6. Kab. Aceh Barat 7. Kab. Aceh Barat Daya

			8. Kab. Aceh Besar 9. Kab. Aceh Jaya 10. Kab. Aceh Selatan 11. Kab. Aceh Singkil 12. Kab. Aceh Tamiang 13. Kab. Aceh Tengah 14. Kab. Aceh Tenggara 15. Kab. Aceh Timur 16. Kab. Aceh Utara 17. Kab. Bener Meriah 18. Kab. Bireun 19. Kab. Gayo Lues 20. Kab. Nagan Raya 21. Kab. Pidie 22. Kab. Pidie Jaya 23. Kab. Simeulue
2.	Provinsi Sumatera Utara	BK	1. Kodya Medan 2. Kab. Deli Serdang 3. Kota Tebing Tinggi 4. Kab. Langkat 5. Kota Binjai 6. Kab. Simalungun 7. Kota Pematang Siantar 8. Kab. Tanah Karo 9. Kab. Asahan 10. Kab. Labuhan Batu

			11. Kab. Serdang Begadai 12. Kab. Batubara 13. Kota Tanjung Balai 14. Kab. Labuhan Batu Utara 15. Kab. Labuhan Batu Selatan
		BB	1. Kab. Tapanuli Utara 2. Kab. Tapanuli Tengah 3. Kota Sibolga 4. Kab. Tapanuli Selatan 5. Kab. Dairi 6. Kab. Nias 7. Kab. Humbang Hasundutan 8. Kab. Samosir 9. Kab. Toba Samosir 10. Kota Padang Sidempuan 11. Kab. Paluta 12. Kab. Palas 13. Kab. Mandailing Natal 14. Kota Gunung Sitoli 15. Kab. Nias Barat 16. Kab. Nias Utara 17. Kab. Nias Selatan 18. Kab. Sidikalang 19. Kab. Pakpak Barat
3.	Provinsi Sumatera Barat	BA	1. Kota Padang 2. Kota Bukit Tinggi

			3. Kota Pandang Panjang 4. Kota Pariaman 5. Kota Payakumbuh 6. Kota Sawahlunto 7. Kota Solok 8. Kab. Agam 9. Kab. Dharmasraya 10. Kab. Limapuluhkota 11. Kab. Kep. Mentawai 12. Kab. Padang Pariaman 13. Kab. Pasaman 14. Kab. Pasaman Barat 15. Kab. Pesisir Selatan 16. Kab. Sawahlunto Sijunjung 17. Kab. Solok 18. Kab. Solok Selatan 19. Kab. Tanah Datar
4.	Provinsi Riau	BM	1. Kota Pekanbaru 2. Kab. Indragiri Hulu 3. Kab. Indragiri Hilir 4. Kab. Kampar 5. Kab. Bengkalis 6. Kota Dumai 7. Kab. Siak 8. Kab. Rokan Hulu 9. Kab. Rokan Hilir

			10. Kab. Pelalawan 11. Kab. Kuantan Singingi 12. Kab. Kep Meranti
5.	Provinsi Kepulauan Riau	BP	1. Kab. Karimun 2. Kab. Bintan (Kep Riau) 3. Kab. Natuna 4. Kab. Lingga 5. Kota Batam 6. Kota Tanjungpinang 7. Kab. Kep. Anambas
6.	Provinsi Sumatera Selatan	BG	1. Kota Palembang 2. Kota Lubuk Linggau 3. Kota Pagar Alam 4. Kota Prabumulih 5. Kab. Banyuasin 6. Kab. Lahat 7. Kab. Empat Lawang 8. Kab. Muara Enim 9. Kab. Musi Banyuasin 10. Kab. Musi Rawas 11. Kab. Ogan Ilir 12. Kab. Ogan Komering Ilir 13. Kab. Ogan Komering Ulu 14. Kab. OKU Selatan 15. Kab. OKU Timur 16. Kab. Penukal Abab

			Lematang Ilir (PALI)
7.	Provinsi Kepulauan Bangka-Belitung	BN	1. Kota Pangkalpinang 2. Kab. Bangka 3. Kab. Belitung 4. Kab. Bangka Barat 5. Kab. Bangka Selatan 6. Kab. Bangka Tengah 7. Kab. Belitung Timur
8.	Provinsi Lampung	BE	1. Kota Bandar Lampung 2. Kota Metro 3. Kab. Lampung Selatan 4. Kab. Lampung Tengah 5. Kab. Lampung Utara 6. Kab. Lampung Barat 7. Kab. Lampung Timur 8. Kab. Tanggamus 9. Kab. Tulang Bawang 10. Kab. Way Kanan 11. Kab. Pesawaran 12. Kab. Pringsewu 13. Kab. Mesuji
9.	Provinsi Bengkulu	BD	1. Kota Bengkulu 2. Kab. Bengkulu Utara 3. Kab. Bengkulu Selatan 4. Kab. Rejang Lebong 5. Kab. Kaur

			6. Kab. Kepahiang 7. Kab. Muko-Muko 8. Kab. Lebong 9. Kab. Seluma 10. Kab. Bengkulu Tengah
10.	Provinsi Jambi	BH	1. Kota Jambi 2. Kota Sungai Penuh 3. Kab. Batanghari 4. Kab. Bungo 5. Kab. Tebo 6. Kab. Kerinci 7. Kab. Tanjung Jabung Barat 8. Kab. Tanjung Jabung Timur 9. Kab. Sarolangun 10. Kab. Merangin 11. Kab. Muaro Jambi
11.	Provinsi DKI Jakarta	B	1. Daerah Khusus Ibukota Jakarta 2. Kab. Kepulauan Seribu 3. Kota Depok 4. Kota Bekasi 5. Kab. Bekasi 6. Kota Tangerang 7. Kota Tangerang Selatan
12.	Provinsi Banten	A	1. Kota Serang 2. Kota Cilegon

			3. Kab. Serang 4. Kab. Pandeglang 5. Kab. Lebak 6. Kab. Tangerang
13	Provinsi Jawa Barat	D	1. Kota Bandung 2. Kota Cimahi 3. Kab. Bandung 4. Kab. Bandung Barat
		F	1. Kota Bogor 2. Kab. Bogor 3. Kab. Cianjur 4. Kab. Sukabumi 5. Kota Sukabumi
		T	1. Kab. Purwakarta 2. Kab. Karawang 3. Kab. Subang
		E	1. Kota Cirebon 2. Kab. Cirebon 3. Kab. Indramayu 4. Kab. Malajengka 5. Kab. Kuningan
		Z	1. Kab. Garut 2. Kab. Sumedang 3. Kota Tasikmalaya 4. Kab. Tasikmalaya 5. Kab. Ciamis

			6. Kota Banjar 7. Kab. Pangandaran
14.	Provinsi Jateng	H	1. Kodya Semarang 2. Kab. Salatiga 3. Kab. Kendal 4. Kab. Demak 5. Kab. Semarang
		G	1. Kodya Pekalongan 2. Kab. Pekalongan 3. Kab. Brebes 4. Kodya Tegal 5. Kab. Tegal 6. Kab. Batang 7. Kab. Pemalang
		K	1. Kab. Pati 2. Kab. Kudus 3. Kab. Jepara 4. Kab. Rembang 5. Kab. Blora 6. Kab. Grobogan
		R	1. Kab. Banyumas 2. Kab. Cilacap 3. Kab. Purbalingga 4. Kab. Banjarnegara
		AA	1. Kodya Magelang 2. Kab. Magelang

			3. Kab. Purworejo 4. Kab. Kebumen 5. Kab. Temanggung 6. Kab. Wonosobo
		AD	1. Kodya Surakarta 2. Kab. Sukoharjo 3. Kab. Boyolali 4. Kab. Sragen 5. Kab. Karanganyar 6. Kab. Wonogiri 7. Kab. Klaten
15.	Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta	AB	1. Kota Yogyakarta 2. Kab. Bantul 3. Kab. Gunung Kidul 4. Kab. Sleman 5. Kab. Kulon Progo
16.	Provinsi Jawa Timur	L	Kodya Surabaya
		W	1. Kab. Gresik 2. Kab. Sidoarjo 3. Kab. Mojokerto 4. Kab. Jombang
		N	1. Kodya Malang 2. Kab. Malang 3. Kab. Probolinggo 4. Kab. Pasuruan 5. Kab. Lumajang

		P	1. Kab. Besuki 2. Kab. Situbondo 3. Kab. Bondowoso 4. Kab. Jember 5. Kab. Banyuwangi
		AG	1. Kodya Kediri 2. Kab. Kediri/Pare 3. Kab. Blitar 4. Kab. Tulungagung 5. Kab. Nganjuk 6. Kab. Trenggalek
		AE	1. Kodya Madiun 2. Kab. Madiun 3. Kab. Ngawi 4. Kab. Magetan 5. Kab. Ponorogo 6. Kab. Pacitan
		S	1. Kab. Bojonegoro 2. Kab. Tuban 3. Kab. Lamongan
		M	1. Kab. Pamekasan 2. Kab. Bangkalan 3. Kab. Sampang 4. Kab. Sumenep
17.	Provinsi Bali	DK	1. Kota Denpasar 2. Kab. Badung 3. Kab. Buleleng

			4. Kab. Tabanan 5. Kab. Gianyar 6. Kab. Klungkung 7. Kab. Bangli 8. Kab. Karangasem 9. Kab. Jembrana
18.	Provinsi Nusa Tenggara Barat	DR	1. Kota Mataram 2. Kab. Lombok Barat 3. Kab. Lombok Tengah 4. Kab. Lombok Timur 5. Kab. Lombok Utara
		EA	1. Kota Bima 2. Kab. Bima 3. Kab. Sumbawa 4. Kab. Sumbawa Barat 5. Kab. Dompu
19.	Provinsi Nusa Tenggara Timur	DH	1. Kota Kupang 2. Kab. Timor Tengah Selatan 3. Kab. Timor Tengah Utara 4. Kab. Belu 5. Kab. Kupang 6. Kab. Sabu Raijua 7. Kab. Rote Ndao 8. Kab. Malaka
		EB	1. Kab. Ende 2. Kab. Sikka 3. Kab. Flores Timur

			4. Kab. Ngada 5. Kab. Manggarai 6. Kab. Alor 7. Kab. Lembata 8. Kab. Manggarai Barat 9. Kab. Nagekeo 10. Kab. Manggarai Timur
		ED	1. Kab. Sumba Timur 2. Kab. Sumba Barat 3. Kab.Sumba Barat Daya 4. Kab. Sumba Tengah
20.	Provinsi Kalimatan Barat	KB	1. Kota Pontianak 2. Kab. Pontianak 3. Kab. Sambas 4. Kab. Sanggau 5. Kab. Sintang 6. Kab. Kapuas Hulu 7. Kab. Ketapang 8. Kab. Kubu Raya 9. Kota Singkawang 10. Kab. Bengkayang 11. Kab. Landak 12. Kab. Sekadau 13. Kab. Melawi 14. Kab. Kayong Utara
21.	Provinsi Kalimantan	DA	1. Kota Banjarmasin

	Selatan		2. Kota Banjar Baru 3. Kab. Balangan 4. Kab. Banjar 5. Kab. Barito Kuala 6. Kab. Hulu Sungai Utara 7. Kab. Hulu Sungai Selatan 8. Kab. Hulu Sungai Tengah 9. Kab. Kotabaru 10. Kab. Tabalong 11. Kab. Tanah Bumbu 12. Kab. Tanah Laut 13. Kab. Tapin
22.	Provinsi Kalimantan Tengah	KH	1. Kota Palangkaraya 2. Kab. Barito Selatan 3. Kab. Barito Timur 4. Kab. Barito Utara 5. Kab. Gunung Mas 6. Kab. Kapuas 7. Kab. Katingan 8. Kab. Kotawaringin Barat 9. Kab. Kotawaringin Timur 10. Kab. Lamandau 11. Kab. Murung Raya 12. Kab. Pulang Pisau 13. Kab. Seruyan 14. Kab. Sukamara

23.	Provinsi Kalimantan Timur	KT	1. Kodya Balikpapan 2. Kodya Samarinda 3. Kab. Kutai Kartanegara 4. Kab. Kutai Timur 5. Kab. Berau 6. Kab. Kutai Barat 7. Kab. Mahakam Ulu 8. Kodya Bontang 9. Kab. Paser Penajam Utara 10. Kab. Paser
24.	Provinsi Kalimantan Utara	KU	1. Kotamadya Tarakan 2. Kab. Nunukan 3. Kab. Bulungan 4. Kab. Malinau 5. Kab. Tana Tidung
25.	Provinsi Sulawesi Utara	DB	1. Kota Manado 2. Kota Kotamobagu 3. Kota Bitung 4. Kota Tomohon 5. Kab. Bolaang Mongondow 6. Kab. Bolaang Mongondow Utara 7. Kab. Bolaang Mongondow Timur 8. Kab. Bolaang Mongondow Selatan 9. Kab. Minahasa

			10. Kab. Minahasa Tenggara 11. Kab. Minahasa Selatan 12. Kab. Minahsa Utara
		DL	1. Kab. Sangie Talaud 2. Kab. Kep. Talaud 3. Kab. Kep. Siau Tagulandang Biaro
26.	Provinsi Gorontalo	DM	1. Kota Gorontalo 2. Kab. Gorontalo 3. Kab. Boalemo 4. Kab. Pohuwato 5. Kab. Bone Bolango 6. Kab. Gorontalo Utara
27.	Provinsi Sulawesi Tengah	DN	1. Kota Palu 2. Kab. Banggai 3. Kab. Banggai Kepulauan 4. Kab. Buol 5. Kab. Donggala 6. Kab. Morowali 7. Kab. Parigi Mountong 8. Kab. Poso 9. Kab. Tojo Una-Una 10. Kab. Toli-Toli 11. Kab. Sigi 12. Kab. Banggai Laut

28.	Provinsi Sulawesi Selatan	DD	1. Kodya Makassar 2. Kab. Gowa 3. Kab. Takalar 4. Kab. Maros 5. Kab. Pangkajene kep 6. Kab. Bantaeng 7. Kab. Jeneponto 8. Kab. Bulukumba 9. Kab. Selayar
		DP	1. Kodya Pare-Pare 2. Kab. Barru 3. Kab. Sidrap 4. Kab. Pinrang 5. Kab. Palopo 6. Kab. Luwu 7. Kab. Luwu Timur 8. Kab. Luwu Utara 9. Kab. Tana Toraja 10. Kab. Enrekang 11. Kab. Toraja Utara
		DW	1. Kab. Bone 2. Kab. Wajo 3. Kab. Sopeng 4. Kab. Sinjai 5. Kab. Watampone
29.	Provinsi Sulawesi Barat	DC	1. Kab. Majene 2. Kab. Mamuju

			3. Kab. Polewali Mandar 4. Kab. Mamasa 5. Kab. Mamuju Utara 6. Kab. Mamuju Tengah
30.	Provinsi Sulawesi Tenggara	DT	1. Kota Kendari 2. Kota Bau-Bau 3. Kab. Bombana 4. Kab. Buton 5. Kab. Konawe 6. Kab. Kolaka 7. Kab. Kolaka Utara 8. Kab. Konawe Selatan 9. Kab. Muna 10. Kab. Wakatobi 11. Kab. Konawe Utara 12. Kab. Buton Utara 13. Kab. Kolaka Timur
31.	Provinsi Maluku	DE	1. Kota Ambon 2. Kota Tual 3. Kab. Buru 4. Kab. Kepulauan Aru 5. Kab. Seram Bagian Barat 6. Kab. Seram Bagian Timur 7. Kab. Maluku Tengah 8. Kab. Maluku Tenggara 9. Kab. Maluku Tenggara Barat

			10. Kab. Maluku Barat Daya 11. Kab. Buru Selatan
32.	Provinsi Maluku Utara	DG	1. Kota Ternate 2. Kota Tidore 3. Kab. Halmahera Utara 4. Kab. Halmahera Barat 5. Kab. Halmahera Selatan 6. Kab. Halmahera Tengah 7. Kab. Halmahera Timur 8. Kab. Pulau Morotai 9. Kab. Kepulauan Sula 10. Kab. Pulau Taliabu
33.	Provinsi Papua	PA	1. Kab. Jayapura 2. Kota Jayapura 3. Kab. Jayawijaya 4. Kab. Biak Numfor 5. Kab. Merauke 6. Kab. Paniai 7. Kab. Yapen Waropen 8. Kab. Tolikara 9. Kab. Mimika 10. Kab. Yahukimo 11. Kab. Nabire 12. Kab. Mappi 13. Kab. Boven Digoel 14. Kab. Asmat

			15. Kab. Sarmi 16. Kab. Mamberamo Raya 17. Kab. Waropen 18. Kab. Keerom 19. Kab. Pegunungan Bintang 20. Kab. Puncak Jaya 21. Kab. Supiori 22. Kab. Mamberamo Tengah 23. Kab. Yalimo 24. Kab. Lanny Jaya 25. Kab. Nduga 26. Kab. Puncak 27. Kab. Dogiyai 28. Kab. Deiyai 29. Kab. Intan Jaya
34.	Provinsi Papua Barat	PB	1. Kab. Manokwari 2. Kab. Teluk Bintuni 3. Kab. Teluk Wondama 4. Kota. Sorong 5. Kab. Sorong 6. Kab. Sorong Selatan 7. Kab. Kep. Raja Ampat 8. Kab. Fak-Fak 9. Kab.Kaimana 10. Kab. Tambrauw 11. Kab. Maybrat 12. Kab. Manokwari Selatan

			13. Kab. Pegunungan Arfak

b. NOMOR URUT REGISTRASI RANMOR DAN HURUF SERI

1) nomor urut registrasi kendaraan bermotor diberikan sesuai dengan urutan registrasi;

2) nomor urut registrasi kendaraan bermotor terdiri dari 1 (satu) sampai dengan 4 (empat) angka, yang penempatannya setelah Kode Wilayah Registrasi;

3) pengaturan nomor registrasi kendaraan bermotor sebagai berikut:

a) nomor urut registrasi dialokasikan sesuai kelompok jenis kendaraan bermotor yaitu:

NO	NOMOR REGISTRASI	DIPERUNTUKKAN
1.	1 s.d. 1999	Mobil Penumpang ;
2.	2000 s.d. 6999	Sepeda Motor;
3.	7000 s.d. 7999	Mobil Bus;
4.	8000 s.d. 8999	Mobil Barang;
5.	9000 s.d. 9999	kendaraan khusus;

b) nomor urut registrasi yang digunakan dalam satu seri huruf telah habis digunakan, maka nomor urut registrasi berikutnya kembali ke nomor awal dengan menggunakan seri huruf sesuai urutan huruf A sampai dengan Z:

(1) untuk mobil penumpang:

Urutan Registrasi	Menjadi
1 s.d. 1999	Kode Wil. 1 s.d. 1999;
2000 s.d. 2999	Kode Wil. 1 A s.d. 1999 A;
3000 s.d. 3999	Kode Wil. 1 B s.d. 1999 B;
dan seterusnya	

(2) untuk sepeda motor:

Urutan Registrasi	Menjadi
1 s.d. 4999	Kode Wil. 2000 s.d. 6999;
5000 s.d. 9999	Kode Wil. 2000 A s.d. 6999 A;
10000 s.d. 14999	Kode Wil. 2000 B s.d. 6999 B;
dan seterusnya	

(3) untuk mobil bus:

Urutan Registrasi	Menjadi
1 s.d. 999	Kode Wil. 7000 s.d. 7999;
1000 s.d. 1999	Kode Wil. 7000 A s.d. 7999 A;
2000 s.d. 2999	Kode Wil. 7000 B s.d. 7999 B;
dan seterusnya	

(4) untuk mobil barang:

Urutan Registrasi	Menjadi
1 s.d. 1999	Kode Wil. 8000 s.d. 8999;
2000 s.d. 3999	Kode Wil. 8000 A s.d. 8999 A;
4000 s.d. 5999	Kode Wil. 8000 B s.d. 8999 B;
dan seterusnya	

(5) untuk kendaraan khusus:

Urutan Registrasi	Menjadi
1 s.d. 1999	Kode Wil. 9000 s.d. 9999;
2000 s.d. 3999	Kode Wil. 9000 A s.d. 9999 A;
4000 s.d. 5999	Kode Wil. 9000 B s.d. 9999 B;

dan seterusnya	

c) apabila seri huruf telah sampai pada huruf Z, maka penomoran dapat menggunakan 2 (dua) huruf seri, untuk Mobil Penumpang:

Urutan Registrasi	Menjadi
51.974 s.d. 53.973	Kode Wil. 1 Z s.d. 1999 Z;
53.974 s.d. 55.972	Kode Wil. 1 AA s.d. 2999 AA;
55.973 s.d. 57.971	Kode Wil. 1 AB s.d. 2999 AB;
dan seterusnya	

d) apabila seri huruf telah sampai pada huruf ZZ, maka penomoran dapat menggunakan 3 (tiga) huruf seri.

Urutan Registrasi	Menjadi
51.974 s.d. 53.973	Kode Wil. 1 ZZ s.d. 1999 ZZ;
53.974 s.d. 55.972	Kode Wil. 1 AAA s.d. 2999 AAA;
55.973 s.d. 57.971	Kode Wil. 1 AAB s.d. 2999 AAB;
dan seterusnya	

c. Ketentuan NRKB Pilihan:

1) Jenis NRKB Pilihan untuk 1 (satu) angka, sebagai berikut:

a) pemberlakuan NRKB Pilihan dengan kombinasi kode wilayah, tidak ada huruf di belakang angka *(blank)* sebagai berikut:

(1) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi 1 (satu) s.d. 9 (sembilan) tanpa huruf seri untuk jenis mobil penumpang berlaku pada:

(a) wilayah yang bukan ibukota Provinsi; dan

(b) wilayah DKI Jakarta;

(2) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi 1 (satu) s.d. 9 (sembilan) tanpa huruf seri yang diperuntukkan untuk kendaraan dinas jabatan pejabat pemerintah Provinsi, tidak dikenakan biaya PNBP NRKB pilihan;

b) pemberlakuan NRKB Pilihan dengan kombinasi kode wilayah, dengan huruf seri dibelakang angka sebagai berikut:

(1) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi 1 (satu) s.d. 9 (sembilan) registrasi dengan huruf seri untuk jenis mobil penumpang berlaku pada:

(a) wilayah ibukota Provinsi; dan

(b) kecuali wilayah Provinsi DKI Jakarta menggunakan seri huruf "DKI";

(2) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi 1 (satu) s.d. 9 (sembilan) dengan huruf seri untuk kendaraan dinas jabatan pejabat di Daerah Kab/Kota tidak dikenakan biaya PNBP NRKB pilihan; dan

(3) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi 1 (satu) s.d. 9 (sembilan) dapat menggunakan 1 (satu) huruf seri dan 2 (dua) huruf seri, untuk 3 (tiga) huruf seri berlaku pada Polda yang telah mendapat persetujuan Kakorlantas Polri;

2) Jenis NRKB Pilihan untuk 2 (dua) angka, sebagai berikut:

a) pemberlakuan NRKB Pilihan dengan kombinasi kode wilayah, tidak ada huruf di belakang angka (*blank*) sebagai berikut:

(1) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi 10 (sepuluh) s.d. 99 (sembilan puluh sembilan) tanpa huruf seri untuk jenis mobil penumpang berlaku pada:

(a) wilayah yang bukan ibukota Provinsi; dan

(b) wilayah Provinsi DKI Jakarta;

(2) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi 10 (sepuluh) s.d. 99 (sembilan puluh sembilan) tanpa huruf seri yang diperuntukkan untuk kendaraan dinas

jabatan pejabat pemerintah provinsi sesuai urutan pejabat sipil daerah provinsi masing-masing, tidak dikenakan biaya PNBP NRKB pilihan;

b) pemberlakuan NRKB Pilihan dengan kombinasi kode wilayah, dengan huruf seri di belakang angka sebagai berikut:

(1) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi 10 (sepuluh) s.d. 99 (sembilan puluh sembilan) dengan huruf seri untuk jenis mobil penumpang berlaku pada:

(a) wilayah ibukota Provinsi; dan

(b) kecuali wilayah DKI Jakarta menggunakan seri huruf "DKI".

(2) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi 10 (sepuluh) s.d. 99 (sembilan puluh sembilan) dengan huruf seri untuk kendaraan dinas jabatan pejabat di Daerah Kab/Kota tidak dikenakan biaya PNBP NRKB pilihan;

(3) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi 10 (sepuluh) s.d. 99 (sembilan puluh sembilan) dapat menggunakan 1 (satu) huruf seri dan 2 (dua) huruf seri, untuk 3 (tiga) huruf seri berlaku pada Polda yang telah mendapat persetujuan Kakorlantas Polri;

3) Jenis NRKB Pilihan untuk 3 (tiga) angka, sebagai berikut:

a) pemberlakuan NRKB Pilihan dengan kombinasi kode wilayah, tidak ada huruf di belakang angka (*blank*) dengan angka registrasi 100 (seratus) s.d. 999 (sembilan ratus sembilan puluh sembilan) berlaku untuk jenis mobil penumpang di seluruh kode wilayah Provinsi dan Kab/Kota;

b) pemberlakuan NRKB Pilihan dengan kombinasi kode wilayah, dengan huruf seri di belakang angka sebagai berikut:

(1) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi 100 (seratus) s.d. 999 (sembilan ratus sembilan puluh

sembilan) dengan huruf seri untuk jenis mobil penumpang berlaku pada:

(a) wilayah ibukota Provinsi dan Kab/Kota; dan

(b) kecuali wilayah Provinsi DKI Jakarta dengan angka registrasi 151 (seratus lima puluh satu) s.d. 999 (sembilan ratus sembilan puluh sembilan);

(2) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi 100 (seratus) s.d. 150 (seratus lima puluh) dengan huruf seri "DKI" untuk kendaraan dinas jabatan pejabat di Provinsi DKI Jakarta tidak dikenakan biaya PNBP NRKB pilihan;

(3) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi 100 (seratus) s.d. 999 (sembilan ratus sembilan puluh sembilan) dapat menggunakan 1 (satu) huruf seri dan 2 (dua) huruf seri, untuk 3 (tiga) huruf seri berlaku pada Polda yang telah mendapat persetujuan Kakorlantas Polri;

4) Jenis NRKB Pilihan untuk 4 (empat) angka, sebagai berikut:

a) pemberlakuan untuk 4 (empat) angka, dengan kombinasi Kode wilayah, tidak ada huruf seri (blank) adalah sebagai berikut:

(1) pemberlakuan NRKB Pilihan dengan kombinasi kode wilayah, tidak ada huruf di belakang angka (*blank*) dengan angka registrasi 1000 (seribu) s.d. 1999 (seribu sembilan ratus sembilan puluh sembilan) berlaku untuk jenis mobil penumpang di seluruh kode wilayah Provinsi dan Kab/Kota;

(2) pemberlakuan NRKB Pilihan dengan kombinasi kode wilayah, tidak ada huruf dibelakang angka (*blank*) dengan angka registrasi 1000 (seribu) s.d. 2999 (dua ribu sembilan ratus sembilan puluh sembilan) berlaku untuk jenis mobil penumpang khusus di seluruh kode wilayah Polda Metro Jaya;

(3) pemberlakuan NRKB Pilihan dengan kombinasi kode wilayah, tidak ada huruf di belakang angka (*blank*)

dengan angka registrasi 3000 (tiga ribu) s.d. 6999 (enam ribu sembilan ratus sembilan puluh sembilan) berlaku untuk jenis sepeda motor khusus di kode wilayah Polda Metro Jaya;

(4) pemberlakuan NRKB Pilihan dengan kombinasi kode wilayah, tidak ada huruf di belakang angka (*blank*) dengan angka registrasi 2000 (tiga ribu) s.d. 6999 (enam ribu sembilan ratus sembilan puluh sembilan) berlaku untuk jenis sepeda motor di seluruh kode wilayah Provinsi dan Kab/Kota;

(5) pemberlakuan NRKB Pilihan dengan kombinasi kode wilayah, tidak ada huruf di belakang angka (*blank*) dengan angka registrasi 7000 (tujuh ribu) s.d. 9999 (sembilan ribu sembilan ratus sembilan puluh sembilan) berlaku untuk jenis mobil penumpang dan double cabin di seluruh kode wilayah Provinsi dan Kab/Kota;

b) pemberlakuan NRKB Pilihan dengan kombinasi kode wilayah, dengan huruf seri di belakang angka sebagai berikut:

(1) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi pilihan, dengan huruf seri yang ditetapkan sebagai NRKB Pilihan adalah sebagai berikut:

Kode Wilayah	NRKB Pilihan	Huruf Seri	Diperuntukkan
..... Sesuai kode wilayah masing-masing	1000 1001 1111 1222 1333 1555 1666	– Dengan 1 huruf seri – Dengan 2 huruf seri – Dengan 3 huruf seri	Untuk Mobil Penumpang berlaku seluruh wilayah Provinsi dan Kab/Kota;

	1777 1888 1999 1234 1818 1118		

(2) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi pilihan, dengan huruf seri yang ditetapkan sebagai NRKB Pilihan khusus Polda Metro Jaya ditambah dengan alokasi sebagai berikut:

Kode Wilayah	NRKB Pilihan	Huruf Seri	Diperuntukkan
..... Sesuai kode wilayah masing-masing	2000 2111 2222 2333 2555 2666 2777 2888 2999 2345 2727 2828	– Dengan huruf seri 1 – Dengan huruf seri 2 – Dengan huruf seri 3	Untuk Mobil Penumpang;

(3) kombinasi kode wilayah dengan angka registrasi yang sama (kembar), dengan huruf seri yang ditetapkan sebagai NRKB Pilihan adalah sebagai berikut:

Kode Wilayah	NRKB Pilihan	Huruf Seri	Diperuntukkan
..... Sesuai kode wilayah masing-masing	7777 8888 9999	– Dengan huruf seri 1 – Dengan huruf seri 2 – Dengan huruf seri 3	Untuk Mobil Penumpang, mobil barang, mobil Bus dan kendaraan khusus berlaku seluruh wilayah Provinsi dan Kab/Kota;

2. PENENTUAN KODE WILAYAH DAN NOMOR REGISTRASI UNTUK RANMOR PERWAKILAN NEGARA ASING, LEMBAGA INTERNASIONAL DAN PEJABAT NEGARA;

a. Kode wilayah untuk Ranmor perwakilan negara asing:
   1) Tanda Nomor kendaraan bermotor untuk Korps Diplomatik menggunakan kode CD; dan
   2) Tanda Nomor kendaraan bermotor untuk Korps Konsular menggunakan kode CC;

b. Kode wilayah dan seri huruf untuk lembaga internasional:
   1) penomoran kendaraan bermotor yang ditangguhkan Bea masuknya (Formulir B) sesuai dengan alokasi nomor yang telah ditetapkan per jenis kelompok kendaraan;
   2) Tanda Nomor Kendaraan Bermotor bagi kendaraan bermotor lembaga internasional disesuaikan dengan status kepemilikan; dan
   3) huruf di belakang NRKB untuk lembaga internasional menggunakan seri AX dan BX;

c. Kode wilayah dan seri huruf untuk Surat Tanda Coba Kendaraan dan Tanda Coba Kendaraan Bermotor Korps Diplomatik dan Korps Konsular:

1) penomoran Tanda Coba Kendaraan Bermotor diberikan sesuai dengan alokasi nomor seri per jenis kendaraan; dan
2) warna dasar Tanda Coba Kendaraan Bermotor adalah putih dengan tulisan huruf dan angka berwarna merah dengan seri huruf XX, XV, YY, dan YX;

d. susunan kode pengoperasian untuk kendaraan bermotor negara asing di Indonesia dengan bukti registrasi berupa STNK-LBN dan TNKB-LBN dengan mengunakan seri AX – ZX sesuai alokasi yang tersedia di Polda wilayah PLBN

e. nomor registrasi untuk kendaraan dinas jabatan TNI dan Polri dengan tanda bukti STNK dan TNKB Khusus.
   1) kendaraan dinas yang telah diregistrasi di lingkungan TNI dan Polri serta Ranmor instansi pemerintah tertentu, dapat diberi nomor registrasi khusus dengan susunan kode wilayah, angka registrasi dan huruf seri tertentu, yang diberikan kepada:
      a) kendaraan bermotor dinas pejabat utama Mabes TNI, Kodam dan setingkat;
      b) kendaraan bermotor dinas pejabat utama Mabes Polri dan Polda; dan
      c) kendaraan bermotor dinas pejabat pemerintah tertentu dan pejabat lain yang dalam pelaksanaan tugasnya memerlukan pengamanan;
   2) STNK/TNKB Khusus dan STNK/TNKB Rahasia, berlaku selama 1 (satu) tahun dan dapat diperpanjang selama pejabat yang bersangkutan menjabat;
   3) alokasi angka dan huruf seri tertentu untuk nomor registrasi khusus Ranmor dinas pejabat sipil tertentu serta TNI dan Polri, diatur oleh Kapolda;

f. nomor registrasi untuk kendaraan dinas dan/atau ranmor yang dipergunakan untuk pelaksanaan tugas yang bersifat rahasia dengan tanda bukti berupa STNK dan TNKB rahasia.
   1) kendaraan bermotor dinas atau yang dipergunakan untuk tugas rahasia, dapat diberikan nomor registrasi rahasia dengan STNK dan TNKB rahasia diberikan kepada:
      a) Intelijen TNI;
      b) Intelijen Polri;

c) Intelijen Kejaksaan;

d) Penyidik Polri; dan

e) Petugas Jaksa atau Hakim;

2) Jenis kendaraan bermotor dinas yang dapat diberikan nomor registrasi, STNK dan TNKB rahasia adalah Ranmor jenis:

a) sedan;

b) jeep;

c) mini bus; dan

d) sepeda motor, khusus untuk STNK Rahasia.

3) nomor registrasi untuk STNK dan TNKB rahasia, terdiri kode wilayah registrasi sesuai dengan wilayah registrasi, alokasi nomor registrasi sesuai dengan jenis kendaraannya, huruf seri dibelakang angka nomor registrasi ditentukan oleh Polda.

4) Kendaraan bermotor dinas TNI/Polri/Pemerintah yang tidak diperbolehkan menggunakan STNK dan TNKB rahasia/khusus:

a) kendaraan bermotor dinas POM TNI/Provos;

b) kendaraan bermotor dinas batalyon tempur;

c) kendaraan bermotor dinas patroli;

d) kendaraan bermotor dinas operasional Polisi Lalu Lintas;

e) kendaraan bermotor dinas ambulance rumah sakit; dan

f) kendaraan bermotor dinas pemadam kebakaran/kebersihan kota; dankendaraan bermotor dinas jenis khusus;

g. pelaksanaan pemberian lebih lanjut mengenai nomor registrasikendaraan bermotor Korps Diplomatik dan Korps Konsulat, dikoordinasikan dengan Kementerian Luar Negeri;

h. susunan kode negara dengan CD untuk Korps diplomatik dan perwakilan tetap ASEAN adalah sebagai berikut:

NO	NEGARA	KODE CD
1	2	3
1.	Amerika Serikat	12
2.	India	13
3.	Perancis	14

4.	Inggris	15
5.	Filipina	16
6.	Vatikan	17
7.	Australia	18
8.	Norwegia	19
9.	I r a k	20
10.	Pakistan	21
11.	Belgia	22
12.	Myanmar	23
13.	Uni Emirat Arab	24
14.	Republik Rakyat Tiongkok	25
15.	Swedia	26
16.	Saudi Arabia	27
17.	Thailand	28
18.	Republik Mesir	29
19.	Italia	30
20.	Swiss	31
21.	Rep.Federasi Jerman	32
22.	Srilanka	33
23.	Denmark	34
24.	Kanada	35
25.	Brasil	36
26.	Rusia	37
27.	Afganistan	38
28.	Yugoslavia	39
29.	Cheko	40

30.	Finlandia	41
31.	Mexico	42
32.	Hongaria	43
33.	Polandia	44
34.	Iran	45
35.	Malaysia	47
36.	Turki	48
37.	Jepang	49
38.	Bulgaria	50
39.	Combodia	51
40.	Argentina	52
41.	Rumania	53
42.	Yunani	54
43.	Yordania	55
44.	Austria	56
45.	Syria	57
46.	UNDP	58
47.	New Zealand	59
48.	Belanda	60
49.	Yaman	61
50.	Portugal	63
51.	Aljazair	64
52.	Rep.Korea Utara	65
53.	Vietnam	66
54.	Singapore	67
55.	Spanyol	68

56.	Bangladesh	69
57.	Panama	70
58.	UNICEF	71
59.	UNESCO	72
60.	UN FAO	73
61.	WHO	74
62.	Rep.Korea Selatan	75
63.	ADB	76
64.	IBRD / Bank Dunia	77
65.	IMF	78
66.	ILO	79
67.	Papua New Guinea	80
68.	Nigeria	81
69.	Chili	82
70.	UNHCR	83
71.	WFP	84
72.	Venezuela	85
73.	UNDP	86
74.	Columbia	87
75.	Brunei Darusallam	88
76.	UNIC (UNDP)	89
77.	IFC	90
78.	UNTAET	91
79.	ICRC/P Merah International	97
80.	Maroko	98
81.	MME	99

82.	ASEAN	100
83.	Tunisia	101
84.	Kuait	102
85.	Laos	103
86.	Palestina	104
87.	Cuba	105
88.	AIPO	106
89.	Libya	107
90.	Peru	108
91.	Slovakia	109
92.	Sudan	110
93.	Guatemala	111
94.	Kosong	112
95.	CIFOR	113
96.	Bosnia Herzegovina	114
97.	Libanon	115
98.	Afrika Selatan	116
99.	Croatia	117
100.	Ukraina	118
101.	MAU	119
102.	Ubekistan	120
103.	Qatar	121
104.	UNEPA	122
105.	Mozambique	123
106.	REP Marshal Island	124
107.	Timor Leste	125

108.	Suriname	126
109.	Ecuador	127
110.	Zimbabwe	128
111.	Perwakilan IOM	129
112.	Azerbaijan	130
112.	Konsulat Jenderal	CC

i. pelaksanaan pemberian lebih lanjut mengenai nomor registrasi kendaraan bermotor Lembaga Internasional, dikoordinasikan dengan Kementerian Sekretariat Negara;

j. kendaraan bermotor dinas pemerintah dapat diberikan nomor registrasi dengan alokasi angka khusus dengan/atau tanpa huruf seri kepada:

1) pejabat negara tingkat pusat, yaitu:

NO	JABATAN	NO REG
1	2	3
1.	Presiden Republik Indonesia	RI - 1
2.	Wakil Presiden Republik Indonesia	RI - 2
3.	Istri Presiden Republik Indonesia	RI – 3
4.	Istri Wakil Presiden Republik Indonesia	RI - 4
5.	Ketua Majelis Permusyawaratan Rakyat	RI - 5
6.	Ketua Dewan Perwakilan Rakyat	RI - 6
7.	Ketua Dewan Perwakilan Daerah	RI - 7
8.	Ketua Mahkamah Agung	RI - 8
9.	Ketua Mahkamah Konstitusi	RI - 9
10.	Ketua Badan Pemeriksa Keuangan	RI - 10
11.	Ketua Komisi Yudisial	RI - 11
12.	Gubernur Bank Indonesia	RI - 12

13.	Kepala Staf Kepresidenan	RI - 13
14.	Menteri Sekretaris Negara	RI - 14
15.	Kepala Otoritas Jasa Keuangan	RI – 15
16.	Menteri Koordinator Bidang Politik Hukum dan Keamanan	RI – 16
17.	Menteri Koordinator Bidang Pembangunan Manusia dan Kebudayaan	RI – 17
18.	Menteri Koordinator Bidang Perekonomian	RI – 18
19.	Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman	RI – 19
20.	Sekretaris Kabinet	RI – 20
21.	Menteri Dalam Negeri	RI – 21
22.	Menteri Luar Negeri	RI – 22
23.	Menteri Pertahanan	RI – 23
24.	Menteri Agama	RI – 24
1	2	3
25.	Menteri Hukum dan Hak Azazi Manusia	RI - 25
26.	Menteri Keuangan	RI - 26
27.	Menteri Kebudayaan dan Pendidikan Dasar dan Menengah	RI - 27
28.	Menteri Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi	RI - 28
29.	Menteri Kesehatan	RI - 29
30.	Menteri Sosial	RI - 30
31.	Menteri Ketenagakerjaan	RI - 31
32.	Menteri Perindustrian	RI - 32
33.	Menteri Perdagangan	RI - 33
34.	Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral	RI - 34
35.	Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat	RI - 35

36.	Menteri Perhubungan	RI - 36
37.	Menteri Komunikasi dan Informatika	RI - 37
38.	Menteri Pertanian	RI - 38
39.	Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan	RI - 39
40.	Menteri Kelautan dan Perikanan	RI - 40
41.	Menteri Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal, dan Transmigrasi	RI - 41
42.	Menteri Agraria dan Tata Ruang	RI - 42
43.	Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas	RI - 43
44.	Menteri Negara PAN dan Reformasi Birokrasi	RI - 44
45.	Menteri BUMN	RI - 45
46.	Menteri Negara Koperasi dan UKM	RI - 46
47.	Menteri Pariwisata	RI - 47
48.	Menteri Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak	RI - 48
49.	Menteri Negara Pemuda dan Olahraga	RI – 49
50.	Wakil Ketua MPR RI	RI – 50
51.	Wakil Ketua MPR RI	RI – 51
52.	Wakil Ketua MPR RI	RI - 52
53.	Wakil Ketua MPR RI	RI - 53
54.	Wakil Ketua DPR RI	RI - 54
55.	Wakil Ketua DPR RI	RI - 55
56.	Wakil Ketua DPR RI	RI - 56
57.	Wakil Ketua DPR RI	RI - 57
58.	Wakil Ketua DPD RI	RI - 58
59.	Wakil Ketua DPD RI	RI - 59

60.	Wakil Ketua Mahkamah Agung	RI - 60
61.	Wakil Ketua Mahkamah Agung	RI - 61
62.	Wakil Ketua Badan Pemeriksa Keuangan	RI - 62
63.	Wakil Ketua Mahkamah Konstitusi	RI - 63
64.	Wakil Ketua Komisi Yudisial	RI - 64
65.	Anggota Dewan Pertimbangan Presiden	RI - 65
66.	Kepala Badan Intelegen Negara	RI - 66
67.	Gubernur Lemhannas	RI - 67
68.	Jaksa Agung	RI - 68
69.	Anggota Dewan Pertimbangan Presiden	RI - 69
70.	Anggota Dewan Pertimbangan Presiden	RI - 70
71.	Anggota Dewan Pertimbangan Presiden	RI - 71
72.	Anggota Dewan Pertimbangan Presiden	RI - 72
73.	Anggota Dewan Pertimbangan Presiden	RI - 73
74.	Anggota Dewan Pertimbangan Presiden	RI - 74
75.	Anggota Dewan Pertimbangan Presiden	RI - 75
76.	Anggota Dewan Pertimbangan Presiden	RI - 76
77.	Kepala BNPB	RI – 77
78.	Kepala BKPM	RI - 78
79.	Kepala Badan Ekonomi Kreatif	RI - 81
80.	Kepala Protokol Negara	RI - 82
81.	Utusan Khusus Presiden	RI - 83
82.	Utusan Khusus Presiden	RI - 84
83.	Utusan Khusus Presiden	RI - 86
84.	Wakil Sekretaris Kabinet	RI - 89
85.	Ketua Komisi Pemberantasan Korupsi	RI - 96

86.	Wakil Ketua Komisi Pemberantasan Korupsi	RI –97
87.	Wakil Ketua Komisi Pemberantasan Korupsi	RI –98
88.	Wakil Ketua Komisi Pemberantasan Korupsi	RI –99
89.	Wakil Ketua Komisi Pemberantasan Korupsi	RI - 100
90.	Wakil Menteri Luar Negeri	RI - 101
91.	Wakil Menteri Keuangan	RI - 102
92.	Wakil Menteri Keuangan	RI - 111

k. penyusunan nomor registrasi kendaraan bermotor dinas jabatan bagi pejabat pemerintah provinsi sebagai berikut:
   1) huruf kode wilayah, angka registrasi 1, tanpa huruf seri,untuk gubernur;
   2) huruf kode wilayah, angka registrasi 2, tanpa huruf seri,untuk wakil gubernur;
   3) huruf kode wilayah, angka registrasi 3, tanpa huruf seri, untuk Ketua DPRD Provinsi;
   4) huruf kode wilayah, angka registrasi 4 sampai dengan 99 tanpa huruf seri, untuk Pejabat lainnya sesuai urutan pejabat sipil daerah Provinsi masing-masing;

l. penyusunan nomor registrasi kendaraan bermotor dinas jabatan bagi pejabat pemerintahkhusus provinsi DKI Jakarta sebagai berikut:
   1) huruf kode wilayah, angka registrasi 1, dengan huruf seri DKI,untuk gubernur;
   2) huruf kode wilayah, angka registrasi 2, dengan huruf seri DKI,untuk wakil gubernur;
   3) huruf kode wilayah, angka registrasi 3, dengan huruf seri DKI, untuk Ketua DPRD Provinsi; dan
   4) huruf kode wilayah, angka registrasi 4 sampai dengan 150 dengan huruf seri DKI, untuk Pejabat lainnya sesuai urutan pejabat sipil daerah Provinsi DKI Jakarta;

m. Penyusunan nomor registrasi kendaraan bermotor dinas jabatan bagipejabat di daerah kabupaten/kota, diatur sebagai berikut:

1) huruf kode wilayah, angka registrasi 1 dengan huruf seri alokasi kabupaten/kota, untuk Bupati/Walikota;
2) huruf kode wilayah, angka registrasi 2 dengan huruf seri alokasi kabupaten/kota, untuk Wakil Bupati/Wakil Walikota;
3) huruf kode wilayah, angka registrasi 3, dengan huruf seri alokasi kabupaten/kota, untuk Ketua DPRD Kabupaten/Kota;
4) huruf kode wilayah, angka registrasi 4sampai dengan 99 dengan alokasi huruf seri awal untuk kabupaten/kota, untuk Pejabat lainnya sesuai urutan pejabat sipil daerah kabupaten/kota masing-masing;

n. untuk menghindari duplikasi penggunaan nomor registrasi dengan kendaraan bermotor pejabat negara tingkat pusat, maka nomor registrasi dengan kode wilayah R pada angka registrasi 1 sampai dengan 199 tanpa huruf seri, dilarang dipergunakan.

B. STANDARDISASI PERSONEL, SARANA DAN PRASARANA UNIT PELAYANAN REGIDENT SERTA TIPE UNIT PELAYANAN BPKB DAN STNK/SAMSAT WILAYAH

1. STANDARDISASI PERSONEL:

a. pada unit BPKB:

1) personel yang ditugaskan di Unit Pelayanan BPKB harus memiliki kemampuan/kompetensi pada tugas dan fungsinya, profesional, bermoral baik, dan berdedikasi tinggi dalam melaksanakan tugasnya;
2) standar kompetensi yang harus dimiliki personel lalu lintas yaitu:
   a) kompetensi inti meliputi:
      (1) keterampilan (penegakan hukum lalu lintas, interpersonal, pengelolaan lalu lintas, pengelolaan keanekaragaman, administrasi dan bahasa inggris);
      (2) pengetahuan (mekanisme kerja Polantas); dan
      (3) sikap (integritas dan pelayanan prima);
   b) kompetensi kepeminpinan dan manajerial meliputi:
      (1) kepemimpinan;
      (2) pemecahan masalah dan pengambilan keputusan;
      (3) manajemen sumber daya lalu lintas; dan

(4) agen perubahan;

c) kompetensi teknis/fungsional meliputi:

(1) IT/komputer Regident Ranmor;

(2) sistem manajemen Regident Ranmor;

(3) komunikasi dan pelayanan Regident Ranmor;

(4) verifikasi dokumen Regident Ranmor;

(5) administrasi Regident Ranmor;

(6) pengecekan fisik Ranmor; dan

(7) bendahara/pembantu bendahara PNBP.

3) pembinaan kualifikasi kemampuan/kompetensi petugas pelaksana pelayanan BPKB, dilakukan melalui pendidikan dan latihan yang dilaksanakan di Pusdik Lantas Polri;

4) sertifikasi kompetensi petugas pelaksana pelayanan BPKB dilaksanakan oleh Korlantas Polri dengan pembinaan teknis dari Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) Polri dan Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP);

5) pemeliharaan kemampuan/kompetensi petugas pelaksana pelayanan dilakukan melalui pelatihan rutin maupun berkala oleh Polda;

6) sekurang-kurangnya dalam 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun Ditlantas Polda melakukan supervisi dan ujian kompetensi kepada personel unit pelayanan BPKB;

7) penempatan personel di unit pelayanan BPKB disesuaikan dengan kemampuan/kompetensi dan hasil supervisi serta hasil test kompetensi;

8) jumlah personel yang ditugaskan di Unit Pelayanan BPKB dalam rangka pencapaian efektivitas dan efisiensi, penentuannya disesuaikan dengan volume pelayanan dan level Kantor Pelayanan BPKB;

9) penentuan jumlah personel yang ditugaskan di Unit Pelayanan BPKB secara rinci ditetapkan oleh Ditlantas Polda dengan mempertimbangkan DSPP, aspek kebutuhan, keamanan dan kewilayahan;

10) jumlah personil di unit pelayanan BPKB:

NO	PRODUKSI RATA-RATA PERHARI	PETUGAS PELAYANAN BPKB							JML	TIPE
		CEK FISIK	DAF TAR	PENDA TAAN	VERI FIKA SI	PEN YE RAH AN	ARS IP	BE NM A		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1.	< 100	2	1	2	1	1	2	1	10	1
2.	101 s.d. 250	3	3	4	1	1	2	1	15	2
3.	251 s.d. 500	5	3	9	2	2	3	1	25	3
4.	501 s.d. 750	6	6	15	2	2	6	1	38	4
5.	751 s.d. 1000	8	8	20	2	3	8	1	50	5
6.	1001 s.d. 1500	11	12	30	4	5	12	1	75	6
7.	1501 s.d. 2000	14	18	40	5	5	17	1	100	7
8.	2001 s.d. 3000	25	24	65	7	6	22	1	150	8
9.	3001 s.d. 4000	32	32	93	9	7	26	1	200	9
10.	4001 s.d. 5000	40	50	103	10	10	36	1	250	10

b. pada kantor pelayanan STNK (Samsat):

1) personel yang ditugaskan di Pelayanan STNK harus memiliki kemampuan/keahlian akan tugas dan fungsinya, profesional, bermoral baik dan berdedikasi tinggi dalam melaksanakan tugasnya;
2) jenis kompetensi yang dibutuhkan dalam pelayanan STNK terdiri:
   a) IT/komputer registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;
   b) penelitian dokumen persyaratan Regident Ranmor;
   c) administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;
   d) Bendahara/Pembantu Bendahara PNBP.
3) pembinaan kualifikasi kemampuan/kompetensi petugas pelaksana pelayanan STNK, dilakukan melalui pendidikan dan latihan yang dilaksanakan di Pusdiklantas Polri;
4) sertifikasi kompetensi petugas pelaksana pelayanan STNK dan TNKB dilaksanakan oleh Korlantas Polri dengan pembinaan teknis

dari Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) Polri dan Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP);

5) pemeliharaan kompetensi, dilakukan melalui pelatihan dan pembekalan rutin maupun berkala oleh Ditlantas Polda;
6) sekurang-kurangnya dalam 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun Ditlantas Polda melakukan supervisi dan ujian kompetensi kepada personel unit pelayanan STNK;
7) penempatan pegawai di Kantor Pelayanan STNK disesuaikan dengan kualifikasi dan kompetensi dan hasil supervisi serta hasil ujian kompetensi;
8) jumlah pegawai yang ditugaskan di Kantor Pelayanan STNK dalam rangka pencapaian efektivitas dan efisiensi, penentuannya disesuaikan dengan volume pelayanan dan type Kantor Pelayanan STNK;
9) penentuan jumlah pegawai yang ditugaskan di Kantor Pelayanan STNK, secara rinci ditetapkan oleh Tim Pembina Pelayanan STNK Provinsi dengan mempertimbangkan aspek kebutuhan, keamanan dan kewilayahan;
10) pegawai Kantor Pelayanan STNK tidak diberikan tugas lain diluar Pelayanan STNK;
11) pelaksanaan lebih lanjut dari keputusan ini diatur dengan Keputusan Tim Pembina Pelayanan STNK Provinsi;
12) jumlah pegawai di kantor pelayanan STNK:

NO.	JMLH YANG RATA-RATA PER HARI	TIPE SAMSAT	JMLH PETUGAS	KET
1.	< 100	E	6	
2.	101 s.d. 250	D	9	
3.	251 s.d. 500	C	15	
4.	501 s.d. 750	B	20	
5.	751 s.d. 1000	A	25	

2. STANDARDISASI SARANA DAN PRASARANA

a. Unit Pelayanan BPKB:

1) sarana dan prasarana kantor pelayanan BPKB ditetapkan berdasarkan Level;
2) level kantor pelayanan BPKB ditetapkan berdasarkan jumlah yang dilayani, sebagai berikut:
   a) level 10 dengan jumlah pelayanan 4001 s.d. 5000 buku per hari;
   b) level 9 dengan jumlah pelayanan 3001 s.d. 4000 buku per hari;
   c) level 8 dengan jumlah pelayanan 2001 s.d. 3000 buku per hari;
   d) level 7 dengan jumlah pelayanan 1501 s.d. 2000 buku per hari;
   e) level 6 dengan jumlah pelayanan 1001 s.d. 1500 buku per hari;
   f) level 5 dengan jumlah pelayanan 751 s.d. 1000 buku per hari;
   g) level 4 dengan jumlah pelayanan 501 s.d. 750 buku per hari;
   h) level 3 dengan jumlah pelayanan 251 s.d. 500 buku per hari;
   i) level 2 dengan jumlah pelayanan 101 s.d. 250 buku per hari;
   j) level 1 dengan jumlah pelayanan < 100 buku per hari;
3) sarana kantor pelayanan BPKB meliputi gedung ruang utama, gedung ruang pendukung dan fasilitas umum;
   a) gedung ruang utama terdiri dari:
      (1) ruang tunggu pemohon;
      (2) ruang pelayanan, pendaftaran/penetapan dan pembayaran/ penyerahan;
      (3) tempat pengisian formulir;
      (4) ruang komputer;
      (5) ruang berkas/arsip;
      (6) ruang kantor;
      (7) ruang gudang;
      (8) ruang rapat/pertemuan;
      (9) warung informasi;

(10) ruang mutasiBPKB;

(11) ruang WC/toilet karyawan;

b) gedung ruang pendukung terdiri dari:

(1) ruang pos jaga;

(2) ruang generator;

(3) ruang fotokopi;

(4) halaman parkir/apel/upacara;

c) fasilitas umum terdiri dari:

(1) ruang kantin;

(2) tempat ibadah;

(3) ruang WC/toilet umum;

(4) ruang telepon umum;

(5) ruang perbankan;

4) kelengkapan prasarana kegiatan kantor pelayanan BPKB disesuaikan dengan level kantor pelayanan BPKB, antara lain:

a) memfasilitasi dan mengatur tertib pelayanan sesuai dengan metode FIFO;

b) menyediakan alat bantu informasi proses pelayanan;

c) menginformasikan batasan waktu maksimal yang diperlukan dalam pelayanan;

d) menyediakan informasi tentang denah Kantor Pelayanan BPKB dan alur mekanisme, proses pelayanan dan nama pejabat;

e) menyediakan informasi tentang besarnya biaya yang harus dipenuhi oleh wajib pajak;

f) fasilitas yang nyaman berupa ruang tunggu yang memadai dilengkapi dengan AC (kipas angin), tempat duduk, TV, koran, meja untuk menulis, air untuk minum dan WC yang terjaga kebersihannya;

g) menyediakan papan nama petugas di meja loket pelayanan; menyediakan papan petunjuk besaran biaya, standar waktu, prosedur pelayanan, janji pelayanan, mutu pelayanan, dan lain-lain;

h) menyediakan kotak saran dan pengaduan di tempat yang strategis;

5) pengadaan sarana dan kelengkapan prasarana kegiatan di kantor pelayanan BPKB disesuaikan dengan kebutuhan pelayanan dan kemampuan kewilayahan.

b. Kantor Pelayanan STNK:

1) sarana dan prasarana kantor pelayanan STNK ditetapkan berdasarkan tipe;

2) tipe kantor pelayanan STNK ditetapkan berdasarkan jumlah rata-rata penerbitan STNK yang dilayani, sebagai berikut :

a) tipe A dengan jumlah pelayanan 751 s.d. 1000, penerbitan per hari;

b) tipe B dengan jumlah pelayanan 501 s.d. 750 penerbitan per hari;

c) tipe C dengan jumlah pelayanan 251 s.d. 500 penerbitan per hari;

d) tipe D dengan jumlah pelayanan 101 s.d. 250 penerbitan per hari;

e) tipe E dengan jumlah pelayanan kurang dari 100 penerbitan per hari;

3) sarana kantor pelayanan STNK meliputi gedung ruang utama, gedung ruang pendukung dan fasilitas umum;

4) gedung ruang utama terdiri dari:

a) ruang tunggu pemohon STNK;

b) ruang pelayanan, pendaftaran/penetapan dan pembayaran/ penyerahan;

c) ruang formulir;

d) ruang pengendalian komputer;

e) ruang berkas/arsip;

f) ruang Koordinator Samsat, KUPT dan Jasa Raharja;

g) ruang gudang;

h) ruang rapat/pertemuan;

i) warung informasi;

j) ruang fiskal/mutasi/STNK;

k) ruang wc/toilet pegawai;

5) gedung ruang pendukung terdiri dari:

a) ruang workshop/TNKB;

b) ruang pos jaga;
c) ruang administrasi cek phisik;
d) ruang generator;
e) ruang fotokopi;
f) halaman parkir/apel/upacara;

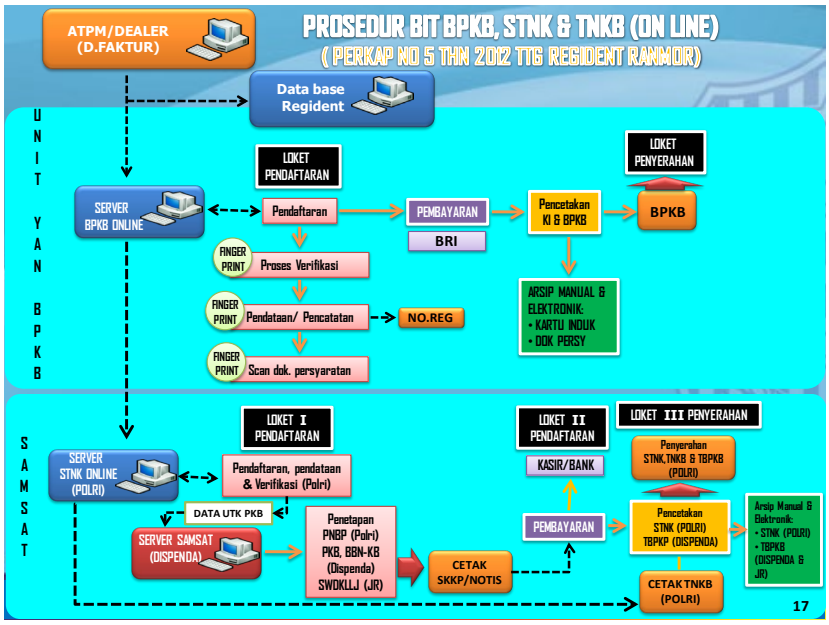
6) fasilitas umum terdiri dari:
a) ruang kantin;
b) tempat ibadah;
c) ruang wc/toilet umum;
d) ruang telepon umum;
e) ruang perbankan;

7) kelengkapan prasarana kegiatan kantor pelayanan STNK disesuaikan dengan tipe Kantor Pelayanan STNK, antara lain:
a) memfasilitasi dan mengatur tertib pelayanan sesuai dengan metode antrian FIFO;
b) menyediakan alat bantu informasi proses pelayanan;
c) menginformasikan batasan waktu maksimal yang diperlukan dalam pelayanan;
d) menyediakan informasi tentang denah Kantor Pelayanan STNK dan alur mekanisme, proses pelayanan dan nama pejabat;
e) menyediakan informasi tentang besarnya biaya yang harus dipenuhi oleh wajib pajak;
f) fasilitas yang nyaman berupa ruang tunggu yang memadai dilengkapi dengan AC (kipas angin), tempat duduk, TV, koran, meja untuk menulis, air untuk minum dan WC yang terjaga kebersihannya;
g) menyediakan papan nama petugas di meja loket pelayanan;
h) menyediakan papan petunjuk besaran biaya, standar waktu, prosedur pelayanan, janji pelayanan, motto pelayanan dan lain-lain; dan
i) menyediakan kotak saran dan pengaduan di tempat yang strategis.

h) pengadaan sarana dan kelengkapan prasarana kegiatan pelayanan STNK di Kantor Bersama Samsat disediakan oleh

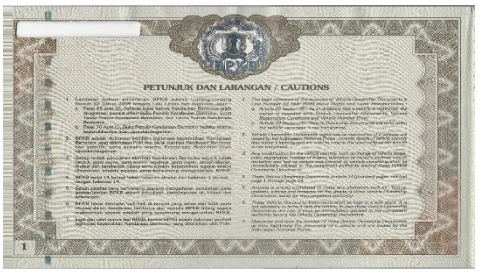
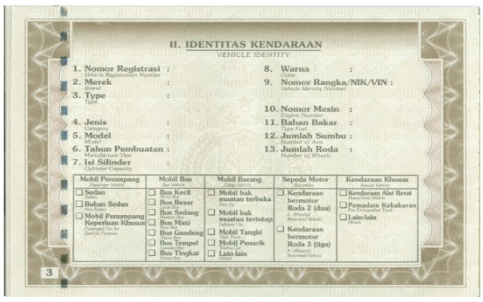
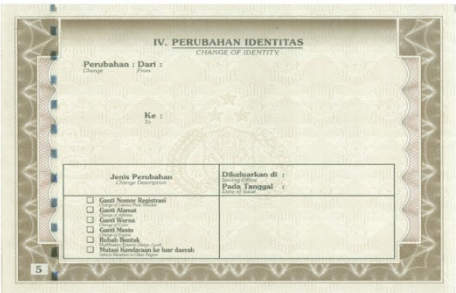
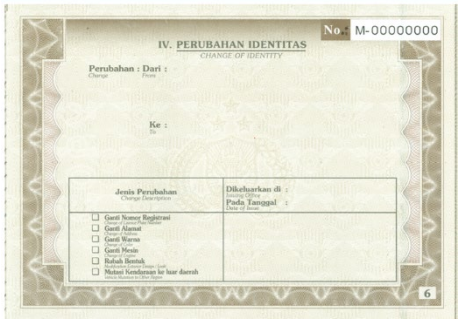
Pemerintah Daerah setempat disesuaikan dengan kebutuhan pelayanan dan kemampuan masing-masing Pemerintah Daerah.

Gambar Mekanisme dan Prosedur Penerbitan BPKB, STNK dan TNKB :

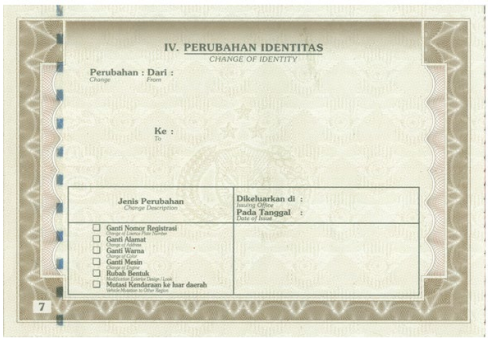


Gambar spektek Material BPKB (12 Halaman):

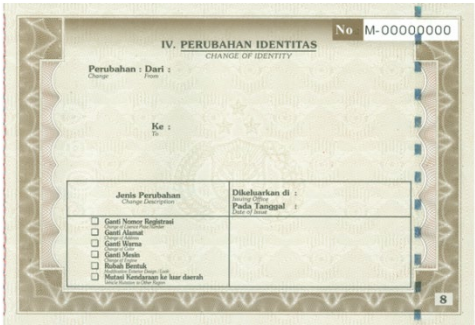
1	2

 PETUNJUK DAN LARANGAN / CAUTIONS 3	 No M-00000000 I. IDENTITAS PEMILIK VEHICLE IDENTITY Nama Pemilik : Pekerjaan : Alamat : No. KTP/TDP : Tanda Tangan Pemilik Dikeluarkan di : Pada Tanggal : 4
 II. IDENTITAS KENDARAAN VEHICLE IDENTITY 1. Nomor Registrasi : 2. Merek : 3. Type : 4. Jenis : 5. Model : 6. Tahun Pembuatan : 7. Isi Silinder : 8. Warna : 9. Nomor Rangka/NIK/VIN : 10. Nomor Mesin : 11. Bahan Bakar : 12. Jumlah Sumbu : 13. Jumlah Roda : Mobil Penumpang: Sedan; Bukan Sedan; Mobil Penumpang Keperluan Khusus Mobil Bus: Bus Kecil; Bus Besar; Bus Sedang; Bus Mini; Bus Gandeng; Bus Tempel; Bus Tingkat Mobil Barang: Mobil bak muatan terbuka; Mobil bak muatan tertutup; Mobil Tangki; Mobil Penarik; Lain-lain Sepeda Motor: Kendaraan bermotor Roda 2 (dua); Kendaraan bermotor Roda 3 (tiga) Kendaraan Khusus: Kendaraan Alat Berat; Pemadam Kebakaran; Lain-lain 3	 No.: M-00000000 III. DOKUMEN PERSYARATAN REGISTRASI PERTAMA REQUIRED DOCUMENTS FOR FIRST REGISTRATION 1. Nomor Faktur : 2. Tanggal Faktur : 3. Nama APM/Importir : 4. Nomor PIB : 5. Nomor SUT / SRUT : 6. Nomor TPT : 7. No. Form A / B / C : 8. Lain - lain : 4
 IV. PERUBAHAN IDENTITAS CHANGE OF IDENTITY Perubahan : Dari : Ke : Jenis Perubahan Dikeluarkan di : Pada Tanggal : Ganti Nomor Registrasi; Ganti Alamat; Ganti Warna; Ganti Mesin; Rubah Bentuk; Mutasi Kendaraan ke luar daerah 5	 No.: M-00000000 IV. PERUBAHAN IDENTITAS CHANGE OF IDENTITY Perubahan : Dari : Ke : Jenis Perubahan Dikeluarkan di : Pada Tanggal : Ganti Nomor Registrasi; Ganti Alamat; Ganti Warna; Ganti Mesin; Rubah Bentuk; Mutasi Kendaraan ke luar daerah 6
7	8

9

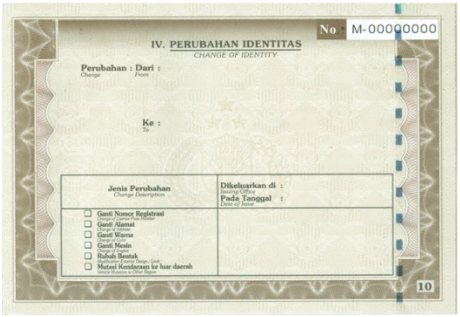


10



11

12



13

14

 KETENTUAN PIDANA BERDASARKAN KUHP PASAL 263 CRIMINAL PROVISIONS BASED ON INDONESIAN CRIMINAL CODES - ARTICLE 263 1. ayat (1) Barang siapa membuat surat palsu atau memalsukan surat yang dapat menimbulkan sesuatu hak, perikatan atau pembebasan hutang, atau yang diperuntukan sebagai bukti daripada sesuatu hal dengan maksud untuk memakai atau menyuruh orang lain memakai surat tersebut seolah-olah isinya benar dan tidak dipalsu, diancam jika pemakaian tersebut dapat menimbulkan kerugian, karena pemalsuan surat, dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun. Section (1) : Anyone making false documents or falsify documents creating rights, contracts or debt releases, or used as evidence of anything in order to use or cause other to use them as if they were correct and true, shall be subject to imprisonment for maximally (6 six) years if such illegal usage cause losses. 2. ayat (2) Diancam dengan pidana yang sama, barang siapa dengan sengaja memakai surat palsu atau yang dipalsukan seolah-olah sejati, jika pemakaian surat itu dapat menimbulkan kerugian. Section (2) : Anyone intentionally using false or falsified documents as if they were correct and true shall be subject to imprisonment prosision if such illegal usage cause losses 13 11	 No N-00000001 BPKB ini adalah dokumen pemberi legitimasi kepemilikan Kendaraan Bermotor yang diterbitkan Kepolisian Negara Republik Indonesia, apabila ditemukan harap dikembalikan kepada Kantor Unit Pelayanan Penerbit BPKB ini / Kantor Satlantas Polri setempat. These Vehicle Ownership Documents legitimate the ownership of a vehicle and are issued by the Indonesian National Police, in case of finding them, please immediately surrender them to the relevant Service Unit Issuing these Vehicle Ownership Documents/Traffic Unit of the Indonesian National Police. Diterbitkan oleh : Issued by No. Register : Register Number BPKB 14 12

Gambar Spektek Material STNK:

Gambar SPEKTEK Material STCK :

FORMULIR STCK

UNDANG-UNDANG NOMOR 22 THN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

NO :

NOMOR REGISTRASI :

IDENTITAS KENDARAAN BERMOTOR :

MERK :
TYPE :
JENIS :
MODEL :
TAHUN PEMBUATAN :
NOMOR RANGKA/NIK/VIIN :
NOMOR MESIN :
BAHAN BAKAR :
WARNA :
NOMOR SUT :
NOMOR SRUT :
BERLAKU DARI TGL. S.D TGL. (HARI)

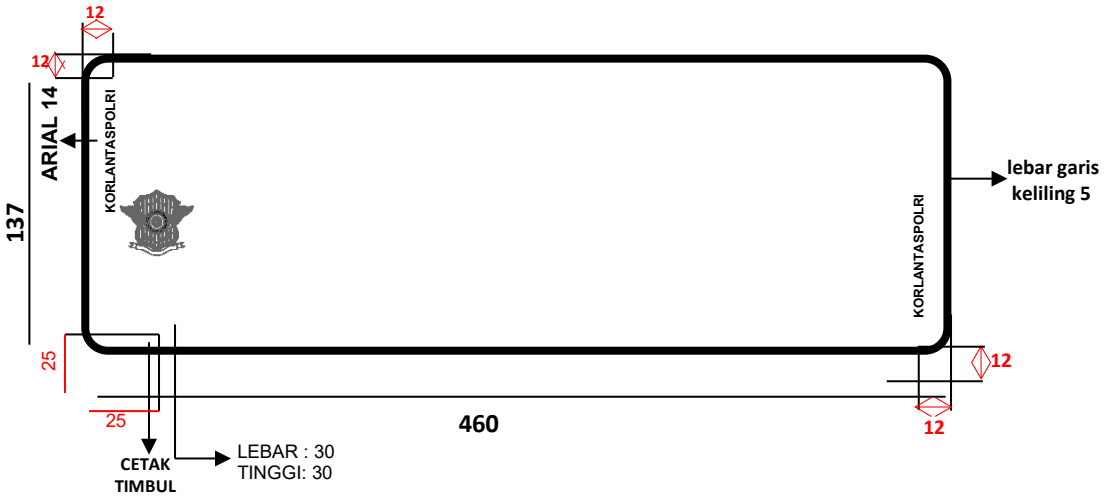
MAKSUD & TUJUAN PENGGUNAAN :
ASAL :
TUJUAN :

TGL
PEMOHON/BADAN USAHA

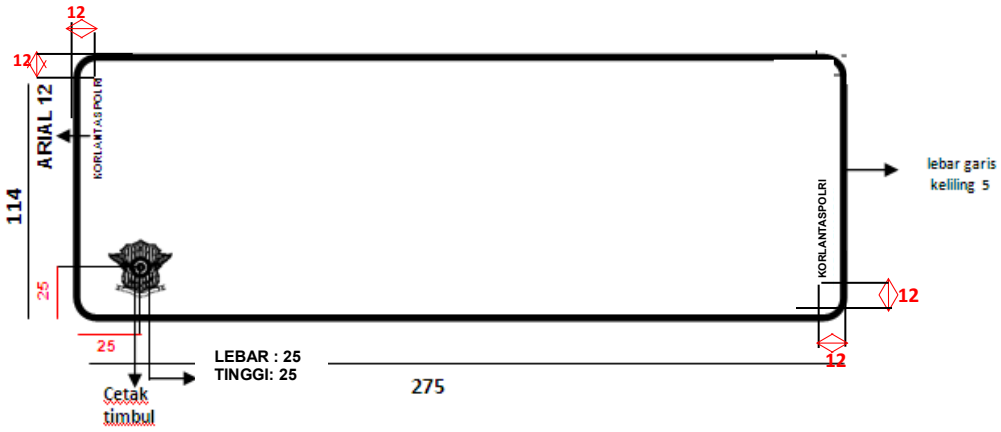
FORMULIR STCK BERLAKU 14 HARI

Gambar Spektek Material TNKB :

TNKB/TCKB Roda 4 / Lebih



TNKB/TCKB Roda 2 / 3


12
12
ARIAL 12
114
KORLANTASPOLRI
25
25
LEBAR : 25
TINGGI: 25
Cetak
timbul
275
KORLANTASPOLRI
lebar garis
keliling 5
12
12

BAB IX

HUKUM PIDANA MATERIIL LALU LINTAS

9.1. HUKUM PIDANA

Hukum pidana mempunyai pengertian yang sempit dan luas. Dalam pengertian yang sempit, hukum pidana adalah aturan hukum yang mengikatkan kepada suatu perbuatan yang memenuhi syarat-syarat tertentu suatu akibat yang berupa pidana, atau secara lebih lengkap adalah keseluruhan asas-asas dan aturan-aturan yang ditaati oleh negara maupun masyarakat hukum umum lainnya dalam kewajibannya untuk menegakkan hukum, yakni dengan melarang apa yang bertentangan dengan hukum dan mengenakan suatu penderitaan yang bersifat khusus berupa pidana. Pengertian hukum pidana yang sempit demikian, hanya mencakup pengertian hukum pidana materiil (substantif).

Dalam pengertian yang luas, hukum pidana adalah bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara yang mengadakan dasar-dasar dan mengatur ketentuan tentang perbuatan yang tidak boleh dilakukan, dilarang yang disertai ancaman pidana bagi barang siapa yang melakukan. Kapan dan dalam hal apa kepada mereka yang telah melanggar larangan itu dapat dikenakan sanksi pidana dan dengan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan.

Hukum pidana dapat juga diartikan sebagai aturan hukum dari suatu negara yang berdaulat, berisi perbuatan yang dilarang atas perbuatan yang diperintahkan, disertai dengan sanksi pidana bagi yang melanggar atau yang tidak mematuhi, kapan dan dalam hal apa sanksi pidana itu dijatuhkan dan bagaimana pelaksanaan pidana tersebut yang pemberlakuannya dipaksakan

oleh negara. Berdasarkan pengertian hukum pidana yang luas, maka hukum pidana mencakup **hukum pidana materiil** dan **hukum pidana formil**.

Berdasarkan pengertian hukum pidana di atas, terlihat bahwa karakteristik hukum pidana yang membedakannya dengan bidang hukum lain adalah adanya sanksi pidana yang keberlakuan dan penjatuhannya dipaksakan oleh negara. Hal tersebut berkaitan dengan hukum pidana sebagai hukum publik yang mengatur hubungan antara individu dengan negara.

Hukum pidana materiil adalah keseluruhan hukum yang berisi asas-asas, perbuatan yang dilarang dan perbuatan yang diperintahkan beserta sanksi pidana terhadap yang melanggar atau tidak mematuhinya. Ada pun hukum pidana formil adalah hukum pidana untuk melaksanakan hukum pidana materiil yang berisi asas-asas dan proses beracara dalam sistem peradilan pidana yang dimulai dari penyelidikan sampai eksekusi putusan pengadilan.

Berdasarkan sumber hukumnya, hukum pidana materiil tidak hanya terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) sebagai induk hukum pidana materiil, tetapi juga dalam peraturan perUndang-Undangan lainnya seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ).

Demikian juga hukum pidana formil tidak hanya terdapat dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana atau sering disebut Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) sebagai induk hukum pidana formil. Namun, juga juga pada ketentuan peraturan perUndang-Undangan lainnya seperti terdapat dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, atau Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ.

Hukum pidana materil berdasar pada tiga masalah pokok dalam hukum pidana materiil yang merupakan tiga pilar hukum pidana materiil yang disebut juga sebagai trias dalam hukum pidana (materiil) dari *Sauer*, yakni: perbuatan yang dapat dipidana atau yang disebut **tindak pidana** (*strafbaar feit* atau *criminal act/actus reus*) sebagai perbuatan yang dilarang oleh peraturan perUndang-Undangan; orang atau pelaku yang melanggar larangan itu terkait

dengan kesalahan sebagai faktor penentu **pertanggung jawaban pidana** (*criminal liability/mens rea*); dan **sanksi hukum pidana**.

9.2. TINDAK PIDANA

Terdapat dua pandangan para ahli mengenai pengertian tindak pidana, yakni pandangan monistis dan pandangan dualistis. Dalam pandangan monistis, tindak pidana menyatu atau tidak terpisah dengan kesalahan atau pertanggungjawaban pidana. Sebaliknya, dalam pandangan dualistis, terdapat pemisahan antara dapat dipidananya perbuatan (*de strafbaarheid van het feit* atau *het verboden zijr van het feit*) dan dapat dipidananya orang (*strafbaarheid van den persoon*) sehingga terdapat pemisahan antara tindak pidana (*criminal act*) dan kesalahan atau pertanggungjawaban pidana (*criminal liability*).

Dengan demikian, pengertian tindak pidana tidak meliputi pertanggungjawaban pidana. Pandangan dualistis lebih memudahkan pembuktian, karena dimulai dari adanya tindak pidana terlebih dahulu, baru apakah tindak pidana yang telah dilakukan dapat atau tidak dimintakan pertanggung jawaban pidananya terhadap pelaku.

Dalam pandangan dualistis, tindak pidana adalah perbuatan manusia yang oleh Undang-Undang hukum pidana dikenakan sanksi atau hukuman, atau sebagai perbuatan yang dilarang dalam Undang-Undang dan diancam dengan pidana barangsiapa melanggar larangan itu. Berdasarkan pengertian tersebut, tindak pidana mengandung unsur-unsur: perbuatan (manusia); yang memenuhi rumusan dalam Undang-Undang sebagai syarat formil; dan bersifat melawan hukum yang merupakan syarat materiil.

Syarat formil dari tindak pidana harus ada karena terkait dengan asas legalitas sebagaimana diatur dalam Pasal 1 KUHP, dan syarat materiil dari tindak pidana harus pula ada, karena perbuatan harus pula betul-betul dirasakan oleh masyarakat sebagai perbuatan yang tidak boleh atau tidak patut untuk dilakukan, karena bertentangan dengan atau menghambat tercapainya tata pergaulan masyarakat yang dicita-citakan oleh masyarakat itu.

Perbuatan manusia yang merupakan tindak pidana dapat pula bersifat positif dan negatif. Perbuatan yang dikategorikan bersifat positif adalah dalam

bentuk melakukan sesuatu yang disebut juga dengan istilah *commissionis*. Perbuatan yang dikategorikan bersifat negatif adalah dalam bentuk tidak melakukan sesuatu, tidak melakukan apa yang menjadi kewajibannya atau tidak melakukan sesuatu yang seharusnya dilakukan yang dikenal dengan istilah *omissions*. Selain itu, terdapat tindak pidana yang disebut *commissionis per omissionem commissa* yaitu tindak pidana berupa pelanggaran larangan, akan tetapi dapat dilakukan dengan cara tidak berbuat dan menimbulkan akibat yang dilarang.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, terdapat pembagian jenis tindak pidana berdasarkan tindak pidana kejahatan dan tindak pidana pelanggaran. Hal ini berarti tindakan dan akibat yang ditimbulkan kejahatan lebih berbahaya dibandingkan dengan pelanggaran, dan ancaman pidana terhadap kejahatan lebih berat dibandingkan pelanggaran.

Pada Pasal 316 ayat (1) disebutkan bahwa ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, Pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah **pelanggaran**. Selanjutnya pada ayat (2) disebutkan bahwa ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 273, Pasal 275 ayat (2), Pasal 277, Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312 adalah **kejahatan**.

Pembagian jenis tindak pidana lain dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ adalah berdasarkan **tindak pidana materiil** dan **tindak pidana formil**. Tindak pidana formil adalah tindak pidana yang menitikberatkan pada tindakan; sedangkan tindak pidana materiil adalah tindak pidana yang menitikberatkan pada akibat yang tidak dikehendaki (dilarang), baik akibat yang timbul seketika atau selang beberapa waktu seperti akibat meninggal dunia bisa langsung timbul di tempat kejadian perkara (TKP) atau selang beberapa waktu di rumah sakit.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, tindak pidana yang dirumuskan dengan tegas (eksplisit) sebagai **tindak pidana materiil** yang merupakan tindak pidana kecelakaan lalu lintas adalah tindak pidana sebagaimana dimuat dalam Pasal 310dan Pasal 311, serta Pasal 273.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ditentukan bahwa unsur-unsur Pasal 310 adalah:

1. Unsur-unsur Pasal 310 ayat (1) adalah:
   a. setiap orang;
   b. mengemudikan kenderaan bermotor;
   c. karena kelalaiannya;
   d. mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kenderaan dan atau barang.

2. Unsur-unsur Pasal 310 ayat (2) adalah
   a. setiap orang;
   b. mengemudikan kenderaan bermotor;
   c. karena kelalaiannya;
   d. mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan atau barang.

3. Unsur-unsur Pasal 310 ayat (3) adalah
   a. setiap orang;
   b. mengemudikan kenderaan bermotor;
   c. karena kelalaiannya;
   d. mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat.

4. Unsur-unsur Pasal 310 ayat (4) adalah
   a. setiap orang;
   b. mengemudikan kenderaan bermotor;
   c. karena kelalaiannya;
   d. mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korbanorang lain meninggal dunia.

Ada pun unsur-unsur Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ adalah

1. Unsur-unsur Pasal 311 ayat (1) adalah
   a. setiap orang;
   b. dengan sengaja;
   c. mengemudikan kenderaan bermotor;
   d. dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang.
2. Unsur-unsur Pasal 311 ayat (2) adalah
   a. setiap orang;
   b. dengan sengaja;
   c. mengemudikan kenderaan bermotor;
   d. dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang;
   e. mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan dan atau barang.
3. Unsur-unsur Pasal 311 ayat (3) adalah
   a. setiap orang;
   b. dengan sengaja;
   c. mengemudikan kenderaan bermotor;
   d. dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang;
   e. mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kenderaan dan atau barang.
4. Unsur-unsur Pasal 311 ayat (4) adalah
   a. setiap orang;
   b. dengan sengaja;
   c. mengemudikan kenderaan bermotor;
   d. dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang;
   e. mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka berat.
5. Unsur-unsur Pasal 311 ayat (5) adalah:
   a. setiap orang;
   b. dengan sengaja;

c. mengemudikan kenderaan bermotor;
d. dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang;
e. mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban orang lain meninggal dunia.

Unsur-unsur Pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ adalah

1. Unsur-unsur Pasal 273 ayat (1) adalah
   a. setiap penyelenggara jalan;
   b. tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak;
   c. mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sehingga menimbulkan korban luka ringan dan atau kerusakan kenderaan dan atau barang.

2. Unsur-unsur Pasal 273 ayat (2) adalah
   a. setiap penyelenggara jalan;
   b. tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak;
   c. mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sehingga menimbulkan korban luka berat.

3. Unsur-unsur Pasal 273 ayat (3) adalah
   a. setiap penyelenggara jalan;
   b. tidak dengan segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak;
   c. mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sehingga orang lain meninggal dunia.

4. Unsur-unsur Pasal 273 ayat (4) adalah
   a. penyelenggara jalan;
   b. tidak memberi tanda atau rambu;
   c. pada jalan yang rusak dan belum diperbaiki.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, selain pasal-pasal di atas, pasal lain terkait tindak pidana kecelakaan lalu lintas adalah Pasal 312 yang mempunyai unsur-unsur:

1. setiap orang;

2. mengemudikan kenderaan bermotor;
3. terlibat kecelakaan lalu lintas;
4. dengan sengaja;
5. tidak menghentikan kenderaannya;
6. tidak memberikan pertolongan;
7. tidak melaporkan kecelakaan lalu lintas kepadaKepolisian Negara Republik Indonesia terdekat.

Sehubungan dengan akibat yang tidak dikehendaki (dilarang) di atas merupakan suatu yang penting dan menentukan atau merupakan esensi dalam tindak pidana materiil kecelakaan lalu lintas. Hal berikutnya yang penting adalah menentukan apakah yang dapat dianggap sebagai sebab dari suatu kejadian. Dalam konteks yang demikian terdapat berbagai teori kausalitas yang menetapkan hubungan obyektif antara perbuatan (manusia) dan akibat yang tidak dikehendaki oleh Undang-Undang. Dari berbagai **teori kausalitas**, teori *adaequat* (adekuat) merupakan teori kausalitas yang dianut dalam penanganan tindak pidana di Indonesia, termasuk tindak pidana di bidang lalu lintas.

Menurut teori adekuat, suatu penyebab adalah suatu perbuatan yang mempunyai pengaruh terbesar atas timbulnya akibat berdasarkan perhitungan manusia yang layak. Menurut pandangan ini harus diperiksa secara seksama, perbuatan mana yang menurut perhitungan manusia secara layak dapat menyebabkan terjadinya akibat yang tidak dikehendaki (dilarang). Kalau akibat yang terjadi adalah kematian, maka peranan dokter kehakiman sangat besar dan menentukan.

9.3. PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA

Pemidanaan terhadap pelaku tindak pidana, selain perbuatan yang dilakukan bertentangan dengan hukum atau bersifat melawan hukum adalah bahwa pelaku atau orang yang melakukan perbuatan harus dapat diminta pertanggungjawabkan pidana (*criminal liability*) atas perbuatan yang bersifat melawan hukum itu, atau orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah.

Doktrin atau ajaran pertanggungjawaban pidana yang demikian disebut pertanggungjawaban pidana berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*). Hal ini sesuai dengan asas hukum **Tiada Pidana Tanpa Kesalahan** (*geen straf zonder schuld*) atau *actus non facit reum nisi mens sit rea* yang sering disingkat asas *mens rea* sebagai *subjective guilt* yang melekat pada pelaku atau pembuat tindak pidana.

Asas kesalahan sebagai suatu asas yang fundamental mengandung makna bahwa pada prinsipnya pertanggungjawaban pidana dalam arti pemberian pidana, hanya dapat dikenakan kepada orang yang benar-benar mempunyai kesalahan atas perbuatan yang dilakukannnya. Dengan perkataan lain, pertanggungjawaban pidana hanya dikenakan kepada seseorang yang melakukan tindak pidana, apabila perbuatannya itu didukung oleh sikap batin jahat atau tercela (*mens rea* atau *guilty mind*).

Kesalahan sebagai *subjective guilt* di atas dapat berupa **sengaja** atau kesengajaan (*dolus/opzet/intent*) atau **kelalaian/kealpaan** (*culpa/negligence*). Kesalahan mempunyai 3 (tiga) unsur dan kalau ketiga unsur tersebut ada maka orang yang melakukan tindak pidana dapat dinyatakan mempunyai kesalahan atau dapat diminta pertanggungjawaban pidananya. Ketiga unsur kesalahan tersebut terdiri dari:

1. Adanya kemampuan bertanggung jawab pada pelaku atau pembuat tindak pidana, artinya kemampuan jiwa sipembuat harus normal. Berdasarkan unsur ini yang dipersoalkan adalah apakah orang tertentu menjadi *Normaadressat* yang mampu.
2. Hubungan batin antara pelaku dengan perbuatannya yang berupa kesengajaan atau kealpaan yang disebut sebagai bentuk-bentuk kesalahan. Unsur ini menyangkut sikap batin seseorang terhadap perbuatannya.
3. Tidak adanya alasan yang menghapus kesalahan atau tidak ada alasan pemaaf. Berdasarkan unsur ini, maka meskipun sudah ada unsur kesatu dan kedua, ada kemungkinan terdapat keadaan yang mempengaruhi sipelaku sehingga kesalahannya menjadi hapus atau

hilang, misalnya adanya kelampauan batas pembelaan terpaksa (*noodweer exces*) sebagaimana diatur dalam Pasal 49 ayat (2) KUHP.

Sengaja atau kesengajaan adalah menghendaki dan mengetahui (*willens en wetens*). Sengaja berarti menghendaki dan mengetahui apa yang dilakukan. Orang yang melakukan perbuatan dengan sengaja menghendaki perbuatan itu dan disamping itu mengetahui atau menyadari tentang apa yang dilakukan itu. Ada 3 (tiga) tingkatan atau bentuk kesengajaan:

1. Kesengajaan sebagai maksud (*opzet als oogmerk*) untuk mencapai suatu tujuan atau *dolus directus*. Perbuatan sipelaku bertujuan untuk menimbulkan akibat yang dilarang, kalau akibat itu tidak ada, maka pelaku tidak akan berbuat demikian, atau pelaku menghendaki perbuatan beserta akibatnya.

2. Kesengajaan dengan sadar kepastian (*opzet met zekerheidsbewustzijn* atau *noodzakelijkheidbewustzijn*). Dalam hal ini, perbuatan mempunyai 2 (dua) akibat, yakni:

a. Akibat yang memang dituju sipelaku yang dapat merupakan tindak pidana tersendiri atau tidak.

b. Akibat yang tidak diinginkan sipelaku tetapi merupakan suatu keharusan untuk mencapai tujuan pada nomor a di atas, akibat ini pasti timbul atau terjadi.

3. Kesengajaan dengan sadar kemungkinan (*dolus eventualis* atau *voorwaardelijk opzet*). Dalam hal ini, ada keadaan tertentu yang semula mungkin terjadi kemudian ternyata benar-benar terjadi.

Dalam KUHP maupun Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ tidak ada ketentuan tentang arti atau makna sengaja atau kesengajaan maupun tingkatan atau bentuk-bentuk kesengajaan. Rumusan tindak pidana dalam KUHP dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ada yang memuat unsur kesengajaan dengan tegas-tegas dan menggunakan istilah atau perkataan “ dengan sengaja”.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, ***rumusan tindak pidana yang memuat unsur kesengajaan dengan tegas*** adalah: Pasal 311 dan Pasal 312.

Dalam hal rumusan tindak pidana tidak secara tegas atau tidak eksplisit menyebutkan unsur kesengajaan, maka dengan dapat dibuktikannya unsur-unsur tindak pidana, bentuk kesalahan berupa kesengajaan dianggap telah terbukti dengan sendirinya, atau unsur kesengajaan telah meliputi semua unsur tindak pidana maupun hanya meliputi unsur-unsur tertentu dalam rumusan tindak pidana.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, ***rumusan tindak pidana yang tidak memuat unsur kesengajaan dengan tegas atau tidak eksplisit*** adalah: Pasal 273, Pasal 274, Pasal 275, Pasal 276, Pasal 277, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, Pasal 308, dan Pasal 309.

Di samping sikap batin berupa kesengajaan di atas, ada pula sikap batin yang berupa kealpaan atau kelalaian yang timbul karena pelaku alpa, sembrono, teledor, berbuat kurang hati atau kurang penduga-duga. Seperti halnya dengan kesengajaan, KUHP maupun Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ tidak memberikan definisi kealpaan.

Rumusan tindak pidana dalam KUHP dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, terdapat pasal yang memuat unsur kesengajaan dengan tegas-tegas dan menggunakan istilah atau perkataan “karena kelalaian”. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ itu, ***rumusan tindak pidana yang memuat unsur kelalaian dengan tegas*** adalah: Pasal 310 yang mengatur tentang setiap orang yang mengemudikan kenderaan bermotor yang karena kelalaiannyamengakibat kecelakaan lalu lintas dengan berbagai akibat yang timbul tidak dikendaki seperti kerusakan kenderaan dan atau barang, korban luka ringan, korban luka berat, dan atau orang lain meninggal dunia.

Dalam kerangka pertanggungjawaban pidana (*criminal liability*) terkait pelaku atau subyek tindak pidana, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, tidak hanya mengakui manusia atau orang perseorangan saja sebagai pelaku tindak pidana, melainkan juga mengakui korporasi sebagai subyek tindak pidana atau juga menganut **pertanggungjawaban pidana korporasi** (*corporate criminal liability*).

Mengenai siapa yang bertanggung jawab dalam penerapan pertanggung-jawaban pidana korporasi, dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ pada Pasal 315 ayat (1) disebutkan bahwa "Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap Perusahaan Angkutan Umum dan/atau pengurusnya".

Selanjutnya, pada ayat (2) disebutkan bahwa "Dalam hal tindak pidana lalu lintas dilakukan Perusahaan Angkutan Umum, selain pidana yang dijatuhkan terhadap pengurus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dijatuhkan pula pidana denda paling banyak dikalikan 3 (tiga) dari pidana denda yang ditentukan dalam setiap pasal dalam Bab ini".

Dalam perkembangan hukum pidana sekarang, terdapat doktrin atau ajaran pertanggungjawaban pidana yang tidak mengharuskan adanya kesalahan baik kesengajaan maupun kealpaan pada sipelaku tindak pidana yang dijatuhkan pidana. Pertanggungjawaban pidana yang demikian disebut **pertanggungjawaban pidana tanpa kesalahan** (*liability without fault*).

Akan tetapi, sampai saat sekarang, hal tersebut masih merupakan hukum yang dicita-citakan (*ius constituendum*); sebagaimana terdapat dalam Rancangan Undang-Undang (RUU) KUHP yang dapat praktik penegakan hukum pidana lalu lintas pada saat sekarang terdapat kebutuhan hukum untuk menganut dan menerapkannya. Hal ini dalam upaya mewujudkan penegakan hukum pidana lalu lintas yang tidak hanya berorientasi prinsip **kepastian hukum** semata-mata, melainkan juga penegakan hukum pidana lalu lintas yang bersesuaian atau dapat mewujudkan prinsip-prinsip **keadilan** dan **kemanfaatan hukum**.

Pertanggungjawaban pidana tanpa kesalahan mempunyai 2 (dua) bentuk, yakni: ***strict liability*** dan ***vicarious liability***. Menurut doktrin ***strict liability*** (pertanggungjawaban yang ketat), seseorang sudah dapat dipertanggung-jawabkan untuk tindak pidana tertentu walaupun pada diri orang tersebut tidak ada kesalahan (*mens rea*).

Doktrin *strict liability* didasarkan pada alasan-alasan sebagai berikut:

1. Terdapat kesulitan membuktikan *mens rea* dalam menentukan adanya pertanggungjawaban untuk tindak pidana tertentu;
2. Sangat dibutuhkan mencegah jenis-jenis tindak pidana tertentu untuk menghindari adanya bahaya-bahaya yang sangat luas;
3. Pidana yang dijatuhkan sebagai akibat penerapan *strict liability* adalah ringan.

Menurut doktrin, ***vicarious liability*** (pertanggungjawaban pengganti) adalah pertanggungjawaban menurut hukum terhadap seseorang atas perbuatan salah yang dilakukan oleh orang lain atau secara singkat dikatakan seseorang bertanggung jawab atas perbuatan orang lain (*the legal responsibility of one person for the wrongful acts of another*). Dalam pertanggungjawaban pidana yang demikian, walaupun seseorang tidak melakukan sendiri suatu tindak pidana dan tidak mempunyai kesalahan (*mens rea*) yang sifatnya personal atau individual, orang tersebut tetap dapat dipertanggungjawabkan.

Terhadap pendapat yang mengatakan bahwa penganutan atau penerapan *strict liability* dan *vicarious liability* bertentangan dengan asas kesalahan (*mens rea*). Dapat dikemukakan bahwa pengecualian terhadap asas kesalahan tersebut tidak dapat hanya dipandang sebagai suatu pertentangan (kontradiksi), tetapi dapat juga dilihat sebagai pasangan atau pelengkap dalam upaya mewujudkan keseimbangan dalam asas pertanggungjawaban pidana.

Konstruksi hukum yang sama terjadi misalnya terhadap tindak pidana tertentu, terdapat kemungkinan penganutan atau penerapan asas retroaktif (asas hukum pidana berlaku surut), selain asas nonretroaktif (asas hukum pidana tidak berlaku surut) yang berlaku secara umum.

Dalam perkembangan pelbagai bentuk tindak pidana di bidang lalu lintas yang menimbulkan akibat atau kerugian yang besar (dimensi kriminologis dan viktimologis) pada kecelakaan lalu lintas yang terjadi atau ditimbulkan, serta dalam upaya mewujudkan efektivitas pelaksanaan penegakan hukum pidana lalu lintas, pada saat sekarang juga terdapat kebutuhan hukum untuk menganut dan menerapkan doktrin ***erfolgshaftung*** atau doktrin menanggung akibat yang tidak dituju atau yang tidak dikehendaki atau yang tidak disengaja.

Meskipun yang dianut atau diterapkan adalah doktrin *erfolgshaftung* yang tidak murni, tetapi doktrin *erfolgshaftung* yang tetap diorientasikan pada asas kesalahan. Kebutuhan hukum untuk menerapkan doktrin *erfolgshaftung* dalam penanganan kecelakaan lalu lintas adalah dimaksudkan dalam upaya mewujudkan penegakan hukum pidana lalu lintas yang tidak hanya berorientasi prinsip **kepastian hukum** semata-mata, melainkan juga penegakan hukum pidana lalu lintas yang bersesuaian atau dapat mewujudkan prinsip-prinsip **keadilan** dan **kemanfaatan hukum.**

Berdasarkan doktrin *erfolgshaftung* atau doktrin menanggung akibat yang murni, seseorang bertanggung jawab terhadap akibat-akibat tertentu dari suatu tindak pidana meskipun pada pelaku tidak terdapat kesalahan. Sedangkan menurut doktrin *erfolgshaftung* atau doktrin menanggung akibat yang tidak murni atau yang diorientasikan pada asas kesalahan, seseorang bertanggung jawab terhadap akibat-akibat tertentu dari suatu tindak pidana yang diperberat ancaman pidananya, hanya apabila pelaku sepatutnya sudah menduga kemungkinan terjadinya akibat itu atau apabila sekurang-kurangnya terdapat kealpaan atau kelalaian.

9.4. MELAWAN HUKUM

Melawan hukum merupakan salah satu unsur dari tindak pidana, termasuk tindak pidana di bidang lalu lintas. Unsur ini merupakan suatu penilaian obyektif terhadap perbuatan, dan bukan terhadap sipembuat atau pelaku tindak pidana.

A. Pengertian Melawan Hukum

Melawan hukum berarti bertentangan dengan hukum, tidak hanya sebatas bertentangan dengan Undang-Undang atau aturan-aturan yang tertulis, tetapi juga bertentangan dengan aturan-aturan yang tidak tertulis.

B. Sifat Melawan Hukum

1. *Sifat Melawan Hukum Umum*

Dalam sifat melawan hukum umum, melawan hukum adalah syarat umum dapat dipidananya suatu perbuatan. Dengan menyatakan sesuatu perbuatan dapat dipidana maka pembentuk undang-undang memberitahukan bahwa ia memandang perbuatan itu sebagai bersifat melawan hukum atau selanjutnya akan dipandang demikian. Dipidananya sesuatu yang tidak bersifat melawan hukum tidak ada artinya.

2. *Sifat Melawan Hukum Khusus*

Dalam sifat melawan hukum khusus, melawan hukum dicantumkan dalam rumusan tindak pidana. Dengan demikian sifat melawan hukum merupakan syarat tertulis untuk dapat dipidananya suatu perbuatan. Menurut pandangan ini, melawan hukum hanya merupakan unsur tindak pidana sepanjang disebutkan dengan tegas dalam peraturan perundang-undangan.

3. *Sifat Melawan Hukum Formil*

Menurut sifat melawan hukum formil, suatu perbuatan bersifat melawan hukum, apabila perbuatan diancam pidana dan dirumuskan sebagai suatu tindak pidana dalam Undang-Undang; demikian pula sifat melawan hukum perbuatan itu dapat hapus, hanya berdasarkan suatu ketentuan Undang-Undang. Dengan demikian, melawan hukum sama dengan melawan atau bertentangan dengan Undang-Undang (hukum tertulis).

4. *Sifat Melawan Hukum Materiil*

Menurut sifat melawan hukum materiil, suatu perbuatan bersifat melawan hukum atau tidak, tidak hanya yang terdapat dalam undang-undang (hukum tertulis) saja. Akan tetapi, harus dilihat berlakunya asas-asas hukum yang tidak tertulis; demikian pula sifat melawan hukum perbuatan itu dapat hapus berdasarkan ketentuan Undang-Undang dan juga berdasarkan aturan-aturan yang tidak tertulis.

Dengan demikian, melawan hukum sama dengan melawan atau bertentangan dengan undang-undang (hukum tertulis) dan juga bertentangan dengan hukum yang tidak tertulis atau hukum yang hidup di tengah-tengah masyarakat (*the living law*).

Sifat melawan hukum materiil secara garis besar dibagi atas:

a) *Sifat melawan hukum material dilihat dari sudut perbuatannya*. Pengertiannya adalah perbuatan yang melanggar atau membahayakan kepentingan hukum yang hendak dilindungi oleh pembuat Undang-Undang dalam rumusan tertentu.

b) *Sifat melawan hukum materiil dilihat dari sudut sumber hukumnya*. Pengertiannya adalah bertentangan dengan hukum tidak tertulis atau hukum yang hidup dalam masyarakat, asas-asas kepatutan atau nilai-nilai keadilan dan kehidupan sosial dalam masyarakat.

Sifat melawan hukum materiil dari sudut sumber hukumnya, terdiri dari:

a) *Sifat melawan hukum materiil dalam fungsinya yang negatif*. Pengertiannya adalah meskipun perbuatan memenuhi unsur, tetapi tidak bertentangan dengan rasa keadilan masyarakat, maka perbuatan tersebut tidak dipidana. Di sini diakui adanya hal-hal yang ada di luar

undang-undang menghapus sifat melawan hukumnya perbuatan yang memenuhi rumusan undang-undang.

b) *Sifat melawan hukum materiil dalam fungsinya yang positif*. Pengertiannya adalah meskipun perbuatan tersebut tidak diatur dalam peraturan perundang-undangan, tetapi jika perbuatan tersebut dianggap tercela karena tidak sesuai dengan rasa keadilan atau norma-norma kehidupan sosial dalam masyarakat, maka perbuatan tersebut dapat dipidana. Di sini diakui hukum yang tidak tertulis sebagai sumber hukum positif.

9.5. UNSUR-UNSUR MELAWAN HUKUM

Dalam pandangan formil, melawan hukum merupakan unsur tindak pidana apabila disebut secara tegas. Melawan hukum bukanlah unsur umum dari perbuatan pidana, kecuali jika dinyatakan dengan tegas dalam rumusan tindak pidana. Dalam pandangan materiil, melawan hukum merupakan unsur mutlak (konstitutif) setiap tindak pidana. Selanjutnya dalam pandangan tengah, melawan hukum merupakan unsur yang konstan dan permanen. Sifat melawan hukum adalah unsur konstan dan permanen selama disebut dalam rumusan tindak pidana. Jika tidak, melawan hukum hanya merupakan tanda dari suatu tindak pidana.

Berdasarkan perkembangan pelbagai bentuk tindak pidana di bidang lalu lintas dan dimensi kriminologis dan viktimologis kecelakaan lalu lintas yang terjadi atau ditimbulkan, serta dalam upaya mewujudkan efektivitas pelaksanaan penegakan hukum pidana lalu lintas, hukum pidana lalu lintas mengakui eksistensi berlakunya hukum yang hidup (hukum tidak tertulis/hukum adat) atau *the living law* sebagai dasar patut dipidananya suatu perbuatan, terutama terhadap suatu perbuatan yang tidak ada persamaannya atau tidak diatur dalam undang-undang.

Hal tersebut di atas, menimbulkan implikasi yuridis bahwa **hukum pidana lalu lintas menganut sifat melawan hukum materiil** bahwa sifat melawan hukum merupakan unsur mutlak dari tindak pidana. Hal ini berarti walaupun

dalam perumusan tindak pidana di bidang lalu lintas tidak dirumuskan secara tegas adanya unsur melawan hukum, tetapi suatu perbuatan yang telah dirumuskan sebagai tindak pidana dalam undang-undang (ic. KUHP dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ) harus selalu dianggap bersifat melawan hukum.

Dengan demikian, perumusan formal dalam KUHP dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ harus dilihat sebagai faktor atau ukuran obyektif untuk menyatakan suatu perbuatan bersifat melawan hukum. Ukuran formal atau obyektif itu pun masih harus diuji secara materiil, apakah ada alasan pembenar atau tidak, dan apakah perbuatan itu betul-betul bertentangan dengan kesadaran hukum masyarakat atau hukum yang hidup dalam masyarakat.

9.6. SANKSI HUKUM PIDANA

Dalam hukum pidana modern (*modern criminal law*), sanksi hukum pidana tidak hanya berupa sanksi pidana (*straf stelsel* atau *punishment*) melainkan juga sanksi berupa tindakan (*maatregel stelsel* atau *treatment*) yang disebut dengan **sistem sanksi dua jalur** (*double tracks system*). Meskipun KUHP menganut sistem sanksi satu jalur (*single tracks system*) atau hanya berupa sanksi pidana, akan tetapi dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ yang dianut adalah sistem sanksi dua jalur tersebut.

Selain ketentuan hukum tentang **sanksi pidana berupa pidana penjara, pidana kurungan dan pidana denda** sebagaimana termuat dalam Pasal 273 sampai Pasal 313 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, juga terdapat ketentuan hukum tentang **sanksi tindakan** berupa sanksi administratif sebagaimana disebutkan dalam Pasal 314 yang menyebutkan bahwa:

> Selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana lalu lintas dapat pula dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas.

Selain itu, dalam Pasal 315 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, juga disebutkan bahwa:

> Selain pidana denda, Perusahaan Angkutan Umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan.

Sanksi hukum pidana lebih keras dibandingkan dengan sanksi hukum lain karena dapat menyerang kepentingan hukum seseorang yang paling berharga dan sangat asasi, sehingga seyogianya penerapan atau penjatuhan sanksi pidana merupakan **ultimum remedium** (sarana terakhir) atau **hukum pidana bersifat subsider**.

Hukum pidana bersifat subsider mengandung makna bahwa sanksi hukum pidana jangan digunakan sebagai sarana primer (primum remedium), tetapi seyogianya digunakan secara selektif sebagai pengganti apabila sarana-sarana lain dipandang sudah tidak efektif.

Dalam praktik penyidikan tindak pidana di bidang lalu lintas (ic. kecelakaan lalu lintas) yang dilakukan oleh polisi/penyidik yang berorientasi kepada pemidanaan tidak jarang justru menimbulkan kekecewaan bagi korban/keluarganya, pelaku/keluarganya maupun masyarakat. Tidak jarang terjadi dalam hal kasus atau perkaranya ditangani oleh kepolisian, dalam perkembangannya selanjutnya para pihak menginginkan damai tetapi secara normatif atau berdasarkan formalitas hukum penyidik melanjutkan proses penyidikan terhadap perkara tersebut.

Korban/keluarganya sebenarnya hanya menginginkan penanganan atau penyelesaian secara damai, tetapi karena kuatnya pengaruh *positivisme* hukum (Undang-Undang) atau paham legisme dalam pelaksanaan kewenangan penyidikan maka proses penyidikan tindak pidana lalu lintas diteruskan sampai ke kejaksaan dan selanjutnya diperiksa dan diadili di pengadilan. Hal ini bertolak belakang kesadaran hukum masyarakat maupun tujuan penegakan hukum yang berintikan upaya untuk mewujudkan nilai-nilai atau prinsif keadilan dan kemanfaatan hukum.

Kebijakan kriminal (*criminal policy*) dengan menggunakan hukum pidana haruslah merupakan usaha atau langkah-langkah yang dibuat dengan sengaja dan sadar. Pemilihan dan penetapan hukum pidana sebagai sarana menanggulangi kejahatan harus benar-benar memperhitungkan semua faktor yang mendukung dapat berfungsinya/bekerjanya hukum pidana itu dalam kenyataannya (pendekatan yang fungsional).

Sesuai karakteristiknya sebagai penerapan metode rasional (pendekatan yang rasional), kebijakan kriminal juga harus menggunakan pendekatan ekonomis (*economic analysis of law*) yang tidak hanya mempertimbangkan antara biaya atau beban yang ditanggung masyarakat dengan hasil yang ingin dicapai, tetapi juga mempertimbangkan efisiensi dan maksimalisasi penegakan hukum pidana, serta efektivitas sanksi pidana.

Penerapan sanksi pidana selain harus berdasarkan pendekatan fungsional dan pendekatan ekonomis di atas, juga harus memperhatikan pendekatan kemanfaatan/kegunaan, pendekatan yang berorientasi pada nilai dan pendekatan humanistis. Dalam kerangka pendekatan yang berorientasi nilai, yakni nilai-nilai yang ingin dicapai atau dilindungi oleh hukum pidana yang terwujud dalam kepentingan-kepentingan sosial.

Sanksi pidana harus disepadankan dengan kebutuhan untuk melindungi dan mempertahankan kepentingan-kepentingan di atas; pidana hanya dibenarkan apabila ada kebutuhan yang berguna bagi masyarakat; pidana yang tidak diperlukan tidak dapat dibenarkan dan berbahaya bagi masyarakat; dan batas-batas sanksi pidana ditetapkan berdasarkan kepentingan-kepentingan sosial tersebut dan nilai-nilai yang mewujudkannya.

Dalam pendekatan humanistis pada penggunaan sanksi pidana maksudnya pidana yang dikenakan kepada pelaku harus sesuai dengan nilai-nilai kemanusiaan yang beradab dan sekaligus harus dapat membangkitkan kesadaran pelaku akan nilai-nilai kemanusiaan dan nilai-nilai pergaulan hidup bermasyarakat. Pendekatan humanistis ini relevan dengan konsepsi pertanggungjawaban yang bersifat pribadi (*individual responsibility*) yang menekankan pada perasaan kewajiban moral pada diri individu dan mencoba untuk membangkitkan ide tanggung jawab atau kewajiban sosial terhadap

anggota masyarakat yang lain dan mendorongnya untuk menyadari moralitas sosial, karena kejahatan merupakan suatu manifestasi dari kepribadian si pelaku.

Konsepsi *individual responsibility* ini berbeda dengan pandangan klasik yang mengartikannya sebagai pertanggungjawaban moral secara murni (*the purely moral responsibility*) dan berbeda pula dengan pandangan positivisme hukum yang mengartikannya sebagai pertanggungjawaban menurut hukum atau pertanggungjawaban obyektif (*legal or objective view of responsibility*).

Pendekatan humanistis dalam hukum pidana lalu lintas yang menekankan pada ide kemanusiaan perlu mendapat penekanan. Penegak hukum harus memperlihatkan respek dan kepercayaannya terhadap orang-orang (pelaku kejahatan) yang menyadari tanggung jawabnya atas perbuatan yang dilakukannya, karena hal ini dapat menggugah dan menguatkan rasa tanggung jawab tersebut, dan ide kemanusiaan tersebut adalah “obat penangkal” terhadap sejarah kekejaman penerapan sanksi pidana.

Suatu strategi bersifat abolisionistis tidaklah harus semata-mata didasarkan pada efektivitas dari kontrol sosial, tetapi terutama pada martabat dan hak asasi manusia. Sistem hukum pidana akan dihilangkan situasi bermasalahnya hanya apabila alternatif yang ditawarkan merupakan perluasan martabat dan hak asasi manusia.

Berdasarkan pendapat-pendapat di atas, pendekatan humanistis dalam rangka penerapan sanksi pidana lalu lintas menuntut perlu pula diperhatikan. Konsep individualisasi pidana yang berarti fungsionalisasi atau penggunaan pidana harus disesuaikan dengan kondisi atau kapasitas si pelaku.

Sehubungan proses penyidikan, individualisasi pidana ini berarti harus ada kelonggaran atau fleksibilitas bagi polisi/penyidik dalam mengambil keputusan untuk meneruskan proses penyidikan ke tingkat penuntutan, selanjutnya diperiksa dan diadili di pengadilan, atau tidak meneruskan proses penyidikan ke tingkat penuntutan, melainkan cukup menyelesaikan perkara tersebut pada tingkat kepolisian saja berdasarkan kewenangan diskresi kepolisian yang dimilikinya.

BAB X

HUKUM PIDANA FORMIL LALU LINTAS

10.1. HUKUM PIDANA

Hukum pidana formil lalu lintas mencakup keseluruhan aturan hukum yang berkaitan dengan penyelenggaraan peradilan pidana, baik aturan hukum terkait institusi kelembagaannya maupun prosedur penyelesaian perkara lalu lintas termasuk aturan hukum yang berkaitan dengan pembuktiannya. Hukum pidana formil lalu lintas berfungsi untuk melaksanakan dan menegakkan hukum pidana (materiil) lalu lintas, serta untuk mencegah dan mengurangi tindak pidana lalu lintas. Efektivitas hukum pidana formil lalu lintas diimplementasikan dalam berbagai penyelenggaaan peradilan tindak pidana lalu lintas yang dimulai dari tindakan penyelidikan sampai pada pelaksanaan putusan.

10.2. PENYIDIKAN MENURUT KUHAP

Dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana atau yang disebut Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) disebutkan adanya penyelidik, penyidik, dan penyidik pembantu. KUHAP memberikan pengertian bahwa penyelidik adalah pejabat Polri yang diberi wewenang oleh KUHAP untuk melakukan penyelidikan. Penyidik adalah pejabat Polri atau pejabat pegawai negeri sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan.

Pengertian penyidik yang sama disebutkan dalam Pasal 1 Angka 35 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Ada pun penyidik pembantu adalah pejabat Polri yang diangkat Kapolri dan diberi wewenang tertentu dapat melakukan tugas penyidikan yang diatur dalam KUHAP.

Pengertian penyidik pembantu yang sama disebutkan dalam Pasal 1 Angka 36 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ. Penyidik pembantu tersebut mempunyai wewenang seperti tersebut dalam Pasal 7 ayat (1), kecuali mengenai penahanan yang wajib diberikan dengan pelimpahan wewenang dari penyidik (Pasal 11), dan penyidik pembantu membuat berita acara dan menyerahkan berkas perkara kepada penyidik, kecuali perkara dengan acara pemeriksaan singkat yang dapat langsung diserahkan kepada penuntut umum (Pasal 12).

Pada Pasal 259 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ disebutkan bahwa penyidikan tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh:

1. Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan
2. Penyidik Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus menurut Undang-Undang ini.

Selanjutnya pada ayat (2) disebutkan bahwa Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas:

1. Penyidik; dan
2. Penyidik Pembantu.

Dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan Kitab Undang Undang Hukum Acara Pidana, pada Pasal 2 ayat (1) disebutkan Penyidik adalah

a. Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia tertentu yang sekurang-kurangnya berpangkat Pembantu Letnan Dua Polisi;
b. Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda Tingkat I (Golongan II/b) atau yang disamakan dengan itu.

Selanjutnya disebutkan:

> Ayat (2) disebutkan bahwa: Dalam hal di suatu sektor kepolisian tidak ada pejabat penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a, maka Komandan Sektor Kepolisian yang berpangkat bintara di bawah Pembantu Letnan Dua Polisi, karena jabatannya adalah penyidik. (3) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a ditunjuk oleh Kepala Kepolisian Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. (4) Wewenang penunjukan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) dapat dilimpahkan kepada pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. (5) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf b diangkat oleh Menteri atas usul dari Departemen yang membawahkan pegawai negeri tersebut. Menteri sebelum melaksanakan pengangkatan terlebih dulu mendengar pertimbangan Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia. (6) Wewenang pengangkatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (5) dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk oleh Menteri.

Pada Pasal 3 PP di atas, disebutkan:

(1) Penyidik pembantu adalah

   a. Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia tertentu yang sekurang-kurangnya berpangkat Sersan Dua Polisi;

   b. Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu dalam lingkungan Kepolisian Negara Republik Indonesia yang sekurang-kurangnya berpangkat Pengatur Muda (Golongan II/a) atau yang disamakan dengan itu.

(2) Penyidik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a dan huruf b diangkat oleh Kepala Kepolisian Republik Indonesia atas usul komandan atau pimpinan kesatuan masing-masing.

(3) Wewenang pengangkatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dapat dilimpahkan kepada pejabat Kepolisian Negara

Republik Indonesia sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Dalam perkembangan selanjutnya, terbit Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 58 Tahun 2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana. Pada Penjelasan Umum disebutkan bahwa:

> "Penyidik mempunyai peranan penting dan merupakan ujung tombak dalam proses penegakan hukum pidana. Kinerja penyidik berpengaruh besar dalam proses penanganan perkara pidana. ..."

Selain itu, disebutkan:

> Pengaturan lebih lanjut mengenai penyidik sudah diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1983 Nomor 36, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3258) namun dalam perkembangannya sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan hukum dalam masyarakat dan belum dapat sepenuhnya berperan dalam menjalankan tugas dan wewenangnya. Oleh karenanya, perlu mengubah ketentuan Peraturan Pemerintah tersebut, khususnya yang mengatur mengenai penyidik terutama pejabat penyidik pegawai negeri sipil (pejabat PPNS).

Selanjutnya disebutkan bahwa:

> Perubahan terhadap Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dilakukan dengan tujuan agar dapat meningkatkan kinerja dan profesionalitas penyidik dalam melaksanakan tugas, fungsi, dan wewenangnya, yaitu salah satunya dengan meningkatkan persyaratan untuk dapat diangkat menjadi penyidik seperti pendidikan paling rendah, pangkat/golongan, dan bertugas di bidang teknis operasional penegakan hukum. Adapun substansi lain yang diatur dalam Peraturan Pemerintah ini antara lain mengenai proses

pengangkatan, pengambilan sumpah atau janji, kartu tanda pengenal, mutasi, pemantauan dan evaluasi pelaksanaan tugas, dan pemberhentian pejabat PPNS.

Mengenai ketentuan hukum yang berkaitan dengan penyidik dan penyidikan, dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 58 Tahun 2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, disebutkan:

Pasal 2A (1) Untuk dapat diangkat sebagai pejabat penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a, calon harus memenuhi persyaratan:

a. berpangkat paling rendah Inspektur Dua Polisi dan berpendidikan paling rendah sarjana strata satu atau yang setara;
b. bertugas di bidang fungsi penyidikan paling singkat 2 (dua) tahun;
c. mengikuti dan lulus pendidikan pengembangan spesialisasi fungsi reserse kriminal;
d. sehat jasmani dan rohani yang dibuktikan dengan surat keterangan dokter; dan
e. memiliki kemampuan dan integritas moral yang tinggi.

(2) Penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diangkat oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia. (3) Wewenang pengangkatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dilimpahkan kepada pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia yang ditunjuk oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Dalam Pasal 2B dan 2C disebutkan:

Dalam hal pada suatu satuan kerja tidak ada Inspektur Dua Polisi yang berpendidikan paling rendah sarjana strata satu atau yang setara, Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia atau pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia yang ditunjuk dapat menunjuk

Inspektur Dua Polisi lain sebagai penyidik. Pasal 2C: Dalam hal pada suatu sektor kepolisian tidak ada penyidik yang memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2A ayat (1), Kepala Sektor Kepolisian yang berpangkat Bintara di bawah Inspektur Dua Polisi karena jabatannya adalah penyidik.

Selanjutnya disebutkan:

Ketentuan Pasal 3 diubah sehingga berbunyi sebagai berikut: Pasal 3 (1) Penyidik pembantu adalah pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia yang memenuhi persyaratan sebagai berikut:

a. berpangkat paling rendah Brigadir Dua Polisi;

b. mengikuti dan lulus pendidikan pengembangan spesialisasi fungsi reserse kriminal;

c. bertugas dibidang fungsi penyidikan paling singkat 2 (dua) tahun;

d. sehat jasmani dan rohani yang dibuktikan dengan surat keterangan dokter; dan

e. memiliki kemampuan dan integritas moral yang tinggi.

(2) Penyidik pembantu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diangkat oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia atas usul komandan atau pimpinan kesatuan masing-masing. (3) Wewenang pengangkatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat dilimpahkan kepada pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia yang ditunjuk oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

10.3. PENYIDIKAN MENURUT KUHAP

Menurut KUHAP, penyelidikan adalah serangkaian tindakan penyelidik untuk mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana guna menentukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan menurut cara yang diatur dalam KUHAP. Penyelidik karena kewajibannya mempunyai wewenang:

a. Menerima laporan atau pengaduan dari seorang tentang adanya tindak pidana;

b. Mencari keterangan dan barang bukti;

c. Menyuruh berhenti seorang yang dicurigai dan menanyakan serta memeriksa tanda pengenal diri;

d. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

Selain itu, berdasarkan perintah penyidik, penyelidik dapat melakukan tindakan berupa: penangkapan, larangan meninggalkan tempat, penggeledahan dan penyitaan; pemeriksaan dan penyitaan surat; mengambil sidik jari dan memotret seorang; membawa dan menghadapkan seorang pada penyidik. Selanjutnya, penyelidik membuat dan menyampaikan laporan hasil pelaksanaan tindakannya tersebut kepada penyidik (Pasal 5). Ketentuan hukum tentang pelaksanaan penyelidikan yang lebih terperinci diatur dalam Pasal 102 sampai dengan Pasal 105 KUHAP.

Dalam KUHAP disebutkan juga bahwa penyidikan adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya. Dalam Pasal 7 ayat (1) ditentukan bahwa penyidik karena kewajibannya mempunyai wewenang:

a. Menerima laporan atau pengaduan dari seorang tentang adanya tindak pidana;

b. Melakukan tindakan pertama pada saat di tempat kejadian;

c. Menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka;

d. Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan dan penyitaan;

e. Melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat;

f. Mengambil sidik jari dan memotret seorang;

g. Memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;

h. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;

i. Mengadakan penghentian penyidikan;

j. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

Selain itu, dalam Pasal 106 disebutkan bahwa “penyidik yang mengetahui, menerima laporan atau pengaduan tentang terjadinya suatu peristiwa yang patut diduga merupakan tindak pidana wajib segera melakukan tindakan penyidikan yang diperlukan”.

Dalam kerangka pembuktian tindak pidana, berdasarkan Pasal 183 KUHAP, sistem peradilan pidana Indonesia menganut teori pembuktian negatif. Berdasarkan teori pembuktian negatif, salah atau tidaknya terdakwa ditentukan oleh keyakinan hakim yang didasarkan pada cara dan dengan alat bukti yang sah menurut undang-undang.

Selanjutnya, pada Pasal 184 ayat (1) KUHAP disebutkan bahwa alat bukti yang sah ialah:

a. keterangan saksi;

b. keterangan ahli;

c. surat-surat;

d. petunjuk; dan

e. keterangan terdakwa

Pada Pasal 184 ayat (2) KUHAP juga disebutkan bahwa hal yang secara umum sudah diketahui tidak perlu dibuktikan. Selain itu, pada Pasal 183 KUHAP disebutkan bahwa hakim tidak boleh menjatuhkan pidana kepada seseorang kecuali bila dengan sekurang-kuranya dua alat bukti yang sah ia memperoleh keyakinan bahaw suatu tindak pidana benar-benar terjadi dan bahwa terdakwalah yang bersalah melakukannya.

Dari kelima alat bukti di atas, komposisi yang paling baik adalah keterangan saksi sebagai urutan pertama sedangkan keterangan tersangka/ terdakwa sebagai urutan terakhir, sehingga jelas prioritas terhadap pencarian/pengumpulan keterangan saksi didahulukan. KUHAP juga menganut asas *unus testis nulus testis* bahwa keterangan seorang saksi saja tidak cukup untuk membuktikan bahwa terdakwa bersalah, kecuali disertai dengan alat bukti yang sah lainnya.

Dalam praktik hukum umumnya paling sedikit 2 (dua) orang saksi disidangkan di pengadilan terhadap keterangan yang telah diberikannya pada penyidik dalam BAP, meskipun telah membubuhkan tanda tangan dalam BAP.

Dalam praktik penegakan hukum lalu lintas, untuk sementara ahli bidang kenderaan bermotor penumpang umum yang mempunyai kekuatan hukum untuk memeriksa kondisi kenderaan bermotor (laik jalan/tidak laik jalan) adalah dinas perhubungan. Sedangkan ahli yang menganalisis tentang bagaimana sebenarnya peristiwa kecelakaan lalu lintas terjadi dan dari ahli tersebut dapat dikonfrontir tentang kebenaran keterangan saksi maupun keterangan tersangka/terdakwa, secara formal dan diakui setaraf seperti ahli-ahli lainnya belum terdapat di Indonesia.

Tidak setiap kali terjadi kecelakaan lalu lintas, penyidik bisa meminta bantuan seorang ahli matematika/dinamika dari suatu sekolah/perguruan tinggi, untuk menghitung misalnya kecepatan kenderaan bermotor sebelum, sewaktu dan setelah terjadi kecelakaan lalu lintas. Oleh sebab itu, tentu diharapkan agar ahli itu adalah penyidik sendiri yang mempunyai kualifikasi dalam hal ini diakui oleh penuntut umum dan terlebih lagi oleh hakim.

Berkaitan dengan kualifikasi yang diperlukan maka seorang penyidik ahli tindak pidana kecelakaan lalu lintas harus melalui pendidikan khusus dimana diberikan beberapa ilmu pengetahuan praktis yang dibutuhkan.

Dalam pembuktian unsur tindak pidana kecelakaan lalu lintas sebagaimana termuat dalam pasal pidana kecelakaan lalu lintas, setiap unsur harus dapat dibuktikan. Pembuktian unsur merupakan arah utama suatu penyidikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas.

Umumnya pembuktian mengenai unsur “barang siapa/setiap orang” tidaklah terlalu sulit kecuali tersangka melarikan diri, begitu juga dengan membuktikan bahwa “korban luka dan atau meninggal dunia” karena kecelakaan lalu lintas, sebab hal ini dibuktikan berdasarkan keterangan ahli oleh seorang dokter/tim ahli kedokteran kehakiman yg dinyatakan dalam suatu surat keterangan resmi/berita acara.

Dalam menyusun kronologis suatu tindak pidana kecelakaan lalu lintas harus perhatikan faktor-faktor penyebab terjadi kecelakaan lalu lintas. Sebagai contoh adalah kronologi dimulai dari kenderaan bermotor masih berhenti (baik di rumah/garasi/tempat parkir). Di sini disoroti berbagai hal yang berkenaan dengan masalah teknis kenderaan bermotor sebagai salah satu kemungkinan timbulnya kecelakaan lalu lintas, kemudian waktu kenderaan bermotor berjalan di lingkungan tertentu juga perlu disoroti, mungkin timbul kerusakan teknik pada kenderaan bermotor kemudian di lingkungan jalan tersebut diperhitungkan sebagai faktor yang berpengaruh, lebih lanjut yang juga perlu disoroti adalah peran manusia (sebagai pengemudi).

Selanjutnya pada Pasal 260 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, disebutkan bahwa dalam hal penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana, Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia selain yang diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berwenang:

a. memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara Kendaraan Bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan;

b. melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan Penyidikan tindak pidana di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

c. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum;

d. melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Kendaraan Bermotor, muatan, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat

Tanda Coba Kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti;

e. melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan;

f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;

g. menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti;

h. melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan Lalu Lintas; dan/atau

i. melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

Selanjutnya pada ayat (2) disebutkan bahwa pelaksanaan penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pada Pasal 261 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, disebutkan bahwa Penyidik Pembantu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 259 ayat (2) huruf b mempunyai wewenang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 260 ayat (1), kecuali mengenai penahanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 260 ayat (1) huruf h yang wajib diberikan dengan pelimpahan wewenang dari Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

KUHAP juga memberikan kewenangan kepada pejabat pegawai negeri sipil tertentu untuk melakukan penyidikan sesuai dengan kewenangan khusus yang diberikan oleh Undang-undang yang menjadi dasar hukumnya masing-masing. Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ pada Pasal 262 ayat (1) disebutkan bahwa Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud dalam Pasal 259 ayat (1) huruf b berwenang untuk:

a. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor yang pembuktiannya memerlukan keahlian dan peralatan khusus;

b. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;

c. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran muatan dan/atau dimensi Kendaraan Bermotor di tempat penimbangan yang dipasang secara tetap;

d. melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;

e. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, atau Perusahaan Angkutan Umum atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan, pengujian Kendaraan Bermotor, dan perizinan; dan/atau

f. melakukan penyitaan surat tanda lulus uji dan/atau surat izin penyelenggaraan angkutan umum atas pelanggaran sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c dengan membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan.

Pada ayat (2) disebutkan bahwa Kewenangan Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan di Terminal dan/atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap. Selanjutnya pada ayat (3) disebutkan bahwa dalam hal kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan di Jalan, Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib berkoordinasi dengan dan harus didampingi oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Penyidik Polri juga merupakan koordinator dan pengawas PPNS Dalam melaksanakan kewenangannya. Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 263 disebutkan:

(1) Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia, selaku koordinator dan pengawas, melaksanakan pembinaan dan pengawasan terhadap Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(2) Dalam melaksanakan kewenangannya Penyidik Pegawai Negeri Sipil wajib berkoordinasi dengan Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.

(3) Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyerahkan berkas perkara hasil penyidikan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta barang bukti kepada pengadilan melalui Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia.

(4) Ketentuan mengenai pembinaan dan pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

10.4. PENINDAKAN PELANGGARAN LLAJ

Mengenai Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ pada Pasal 264 disebutkan bahwa Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dilakukan oleh:

a. Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan

b. Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selanjutnya pada Pasal 265 disebutkan bahwa:

(1) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 264 meliputi pemeriksaan:

   a. Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor;

   b. tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji;

   c. fisik Kendaraan Bermotor;

   d. daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang; dan/atau

   e. izin penyelenggaraan angkutan.

(2) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan secara berkala atau insidental sesuai dengan kebutuhan.

(3) Untuk melaksanakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk:

a. menghentikan Kendaraan Bermotor;

b. meminta keterangan kepada Pengemudi; dan/atau

c. melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

Dalam Pasal 266 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ disebutkan:

(1) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 265 ayat (1) dapat dilakukan secara insidental oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

(2) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 265 ayat (1) huruf b sampai dengan huruf e dapat dilakukan secara insidental oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil.

(3) Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan secara berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 265 ayat (2) dalam keadaan tertentu dilakukan secara gabungan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil.

(4) Penyidik Pegawai Negeri Sipil dalam melaksanakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib didampingi oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Mengenai Tata Cara Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada Pasal 267 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ disebutkan:

(1) Setiap pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diperiksa menurut acara pemeriksaan cepat dapat dikenai pidana denda berdasarkan penetapan pengadilan.

(2) Acara pemeriksaan cepat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilaksanakan tanpa kehadiran pelanggar.

(3) Pelanggar yang tidak dapat hadir sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat menitipkan denda kepada bank yang ditunjuk oleh Pemerintah.

(4) Jumlah denda yang dititipkan kepada bank sebagaimana dimaksud pada ayat (3) sebesar denda maksimal yang dikenakan untuk setiap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(5) Bukti penitipan uang denda wajib dilampirkan dalam berkas bukti pelanggaran.

Selanjutnya pada Pasal 268 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ disebutkan:

(1) Dalam hal putusan pengadilan menetapkan pidana denda lebih kecil daripada uang denda yang dititipkan, sisa uang denda harus diberitahukan kepada pelanggar untuk diambil.

(2) Sisa uang denda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang tidak diambil dalam waktu 1 (satu) tahun sejak penetapan putusan pengadilan disetorkan ke kas negara.

Pada Pasal 269 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ disebutkan:

(1) Uang denda yang ditetapkan pengadilan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 267 ayat (1) disetorkan ke kas negara sebagai penerimaan negara bukan pajak.

(2) Sebagian penerimaan negara bukan pajak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dialokasikan sebagai insentif bagi petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang

melaksanakan penegakan hukum di Jalan yang pelaksanaannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, pada Pasal 272 juga disebutkan:

(1) Untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik.

(2) Hasil penggunaan peralatan elektronik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat digunakan sebagai alat bukti di pengadilan.

Berdasarkan pentahapan proses penyelesaian perkara pidana sesuai dengan ketentuan dalam KUHAP, penyidikan tindak pidana melingkupi tiga tahap dari empat pentahapan. Keempat tahap tersebut adalah:

a. Tahap pertama proses penyelesaian perkara pidana dimulai dengan suatu penyelidikan oleh penyelidik.

b. Tahap kedua dalam proses penyelesaian perkara pidana adalah penangkapan.

c. Tahap ketiga dalam proses penyelesaian perkara pidana adalah penahanan.

d. Adapun tahap keempat atau tahap terakhir dari proses pemeriksaan perkara pidana adalah pemeriksaan di muka sidang pengadilan.

A. Penangkapan

Dalam KUHAP, penangkapan didefinisikan sebagai “suatu tindakan penyidik berupa pengekangan kebebasan sementara waktu tersangka atau terdakwa apabila terdapat cukup bukti guna kepentingan penyidikan atau penuntutan dan/atau peradilan dalam hal serta menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini” (Pasal 1 butir 20).

Untuk kepentingan penyelidikan, penyelidik atas perintah penyidik berwenang melakukan penangkapan, dan untuk kepentingan penyidikan, penyidik dan penyidik pembantu berwenang melakukan penangkapan

(Pasal 16 ayat (1). *Perintah penangkapan dilakukan terhadap seorang yang diduga keras melakukan tindak pidana berdasarkan bukti permulaan yang cukup* (Pasal 17).

Berdasarkan ketentuan Pasal 16 dan 17 KUHAP di atas, KUHAP menetapkan keputusan untuk melakukan penangkapan dapat dilakukan apabila:

1) Bila telah ada bukti permulaan yang cukup (Pasal 17);
2) Bila kepentingan penyelidikan dan penyidikan menghendaki atau memerlukannya (Pasal 16);
3) Bila orang, terhadap siapa penangkapan akan dilakukan, diduga keras telah melakukan kejahatan (Pasal 17).

Ketiga hal tersebut lebih menunjuk kepada motivasi pejabat atau petugas (penyidik) Polri untuk melakukan penangkapan. Penangkapan tidak dapat dilakukan tanpa adanya motivasi tersebut. Sedangkan alasan-alasan untuk melakukan penangkapan tidak disebutkan dalam KUHAP, meskipun Pasal 18 menyebutkan bahwa isi surat perintah penangkapan harus menyebutkan alasannya.

Berdasarkan ketiga hal tersebut, terlihat bahwa motivasi Penyidik Polri untuk melakukan penangkapan sangat ditentukan oleh penilaian atau subyektivitas Penyidik Polri sendiri. Tanpa motivasi berbasis penilaian atau subyektivitas Penyidik Polri tersebut penangkapan tidak dapat dilakukan.

Ketentuan hukum selanjutnya tentang penangkapan adalah tentang pelaksanaan tugas penangkapan dan pelaksanaan tersangka yang tertangkap tangan yang dilakukan oleh petugas Polri (Pasal 18). Selain itu, ketentuan hukum tentang tertangkap tangan terdapat dalam Pasal 111. Mengenai jangka waktu penangkapan diatur dalam Pasal 19.

B. Penahanan

Penahanan mendapat pengaturan yang cukup banyak dalam KUHAP, yakni sebanyak 12 (dua belas) pasal dan 43 (empat puluh tiga) ayat, dari Pasal 20 sampai dengan Pasal 31.

Berdasarkan ketentuan dalam Pasal 21 ayat (1), "perintah penahanan atau penahanan lanjutan dilakukan terhadap *seorang tersangka atau terdakwa yang diduga keras melakukan tindak pidana berdasarkan bukti yang cukup, dalam hal adanya keadaan yang menimbulkan kekhawatiran bahwa tersangka atau terdakwa akan melarikan diri, merusak atau menghilangkan barang bukti dan atau mengulangi tindak pidana*".

Meskipun dalam Pasal 21 ayat (1) disebutkan alasan-alasan untuk melakukan penahanan, akan tetapi motivasi pejabat atau petugas (penyidik) Polri untuk melakukan penahanan sangat tergantung kepada penilaian atau subyektivitas Penyidik Polri dengan segala variabel atau faktor-faktor yang mempengaruhinya dalam menafsirkan atau menentukan ada tidaknya atau terpenuhi tidaknya alasan-alasan tersebut.

Dalam Pasal Pasal 21 ayat (2) dan (3) diatur tentang aparat penegak hukum yang berwenang melakukan penahanan atau penahanan lanjutan terhadap tersangka atau terdakwa berdasarkan surat perintah penahanan atau penetapan hakim yang mencantumkan identitas tersangka atau terdakwa dan menyebutkan alasan penahanan serta uraian singkat perkara kejahatan yang dipersangkakan atau didakwakan serta tempat penahanan dilakukan. Tembusan surat perintah penahanan atau penahanan lanjutan atau penetapan hakim tersebut harus diberikan kepada keluarganya.

Selanjutnya dalam Pasal 21 ayat (4) ditentukan bahwa "*penahanan tersebut hanya dapat dikenakan terhadap tersangka atau terdakwa yang melakukan tindak pidana dan atau percobaan maupun pemberian bantuan dalam tindak pidana tersebut dalam hal*": a. tindak pidana itu diancam dengan pidana penjara lima tahun atau lebih; b. tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 282 ayat (3), Pasal 296, Pasal 335 ayat (1), Pasal 351 ayat (1), Pasal 353 ayat (1), Pasal 372, Pasal 378,

Pasal 379 a, Pasal 453, Pasal 454, Pasal 455, Pasal 459, Pasal 480 dan Pasal 506 Kitab Undang-undang Hukum Pidana, dan pasal-pasal tertertu dalam Undang-Undang yang disebutkan dalam Pasal 21 ayat (4).

Ketentuan hukum tentang penahanan lainnya adalah mengenai jenis penahanan yang diatur dalam Pasal 22, pengalihan jenis penahanan yang diatur dalam Pasal 23, jangka waktu penahanan pada tingkat atau proses penyidikan yang diatur dalam Pasal 24, perpanjangan jangka waktu penahanan karena alasan khusus yang diatur dalam Pasal 29.

Berdasarkan Pasal 30, apabila tenggang waktu penahanan atau perpanjangan penahanan ternyata tidak sah, tersangka atau terdakwa berhak minta ganti kerugian sesuai dengan ketentuan yang dimaksud dalam Pasal 95 dan Pasal 96. Selanjutnya dalam Pasal 31 diatur tentang penangguhan penahanan dengan atau tanpa jaminan uang atau jaminan orang berdasarkan syarat yang ditentukan.

Berdasarkan ketentuan hukum tentang penahanan dalam KUHAP, pembentuk KUHAP memberikan perhatian pada empat hal, sebagai berikut:

1) Lamanya waktu penahanan yang dapat dilakukan.
2) Aparat penegak hukum yang berwenang melakukan penahanan.
3) Batas perpanjangan waktu penahanan dan kekecualiannya.
4) Hal yang dapat menangguhkan penahanan.

Ketentuan hukum tentang penahanan juga diatur dalam Pasal 122 dan Pasal 123 yang berkaitan dengan pengaturan tentang pemeriksaan yang harus segera dilakukan satu hari setelah tersangka ditahan serta tersangka, keluarga atau penasihat hukum yang dapat mengajukan keberatan atas penahanan atau jenis penahanan tersangka kepada penyidik atau atasan penyidik yang melakukan penahanan itu, serta penyidik atau atasan penyidik dapat mengabulkan permintaan tersebut dengan mempertimbangkan tentang perlu atau tidaknya tersangka itu tetap ditahan atau tetap ada dalam jenis penahanan tertentu.

Dalam Pasal 124 disebutkan bahwa dalam hal apakah sesuatu penahanan sah atau tidak sah menurut hukum, tersangka/keluarga atau penasihat hukum dapat mengajukan hal itu kepada pengadilan negeri setempat untuk diadakan praperadilan guna memperoleh putusan apakah penahanan atas diri tersangka tersebut sah atau tidak sah menurut KUHAP.

C. Penggeledahan

Ketentuan hukum tentang penggeledahan diatur mulai dari Pasal 32 yang menyebutkan bahwa untuk kepentingan penyidikan, penyidik dapat melakukan penggeledahan rumah atau penggeledahan pakaian atau penggeledahan badan menurut tata cara yang ditentukan dalam KUHAP.

Ketentuan lain tentang penggeledahan dalam KUHAP adalah menyangkut pengaturan tentang: prosedur penggeledahan secara umum yang diatur dalam Pasal 33 maupun dalam kondisi khusus yang diatur dalam Pasal 34, ketentuan pengecualian dalam melakukan penggeledahan diatur dalam Pasal 35, penggeledahan rumah di luar daerah hukum penyidik diatur dalam Pasal 36, serta ketentuan tentang penggeledahan pada saat menangkap tersangka yang diatur dalam Pasal 37.

Ketentuan hukum selanjutnya tentang penggeledahan diatur dalam Pasal 125 sampai dengan Pasal 127 KUHAP yang mengatur tata cara penggeledahan rumah dan pengamanannya.

D. Penyitaan

Dalam KUHAP, ketentuan hukum tentang penyitaan diatur dari Pasal 38 sampai dengan Pasal 49. Dalam Pasal 38 diatur tentang pelaksanaan penyitaan yang dilakukan oleh penyidik dengan surat izin ketua pengadilan negeri setempat dan kekecualiannya. Pasal 39 mengatur tentang benda-benda yang dapat disita, Pasal 40 dan 41 mengatur tentang penyitaan dalam hal tertangkap tangan.

KUHAP juga mengatur kewenangan penyidik untuk memerintahkan kepada orang yang menguasai benda yang dapat disita, menyerahkan benda tersebut kepada penyidik tersebut untuk kepentingan pemeriksaan (Pasal 42). Pengaturan KUHAP lainnya adalah menyangkut penyitaan terhadap surat atau tulisan lain dan mereka yang berkewajiban menurut undang-undang untuk merahasiakannya, sepanjang tidak rnenyangkut rahasia negara, yaitu hanya dapat dilakukan atas persetujuan mereka atau atas izin khusus ketua pengadilan negeri setempat kecuali undang-undang menentukan lain (Pasal 43).

Mengenai penyimpanan benda sitaan diatur dalam Pasal 44 dan Pasal 45. Pengaturan tentang pengembalian benda sitaan terdapat dalam Pasal 46. Ketentuan hukum lain tentang penyitaan adalah menyangkut tata cara penyitaan yang diatur dalam Pasal 128 sampai dengan Pasal 131 KUHAP.

Dalam Bagian Ketiga Penanganan Benda Sitaan pada Pasal 270 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, disebutkan:

(1) Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang melakukan penyitaan, penyimpanan, dan penitipan benda sitaan yang diduga berhubungan dengan tindak pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

(2) Benda sitaan disimpan di rumah penyimpanan benda sitaan negara.

(3) Dalam hal belum ada rumah penyimpanan benda sitaan negara di tempat yang bersangkutan, penyimpanan benda sitaan dapat dilakukan di kantor Kepolisian Negara Republik Indonesia, di kantor kejaksaan negeri, di kantor pengadilan negeri, dan dalam keadaan memaksa di tempat penyimpanan lain, atau tetap di tempat semula benda itu disita.

(4) Tata cara penyitaan, penyimpanan, dan penitipan benda sitaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan menurut ketentuan Kitab Udang-Undang Hukum Acara Pidana.

Pada Pasal 271 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, disebutkan:

(1) Penyidik wajib mengidentifikasi dan mengumumkan benda sitaan Kendaraan Bermotor yang belum diketahui pemiliknya melalui media massa.

(2) Pengumuman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyebutkan ciri-ciri Kendaraan Bermotor, tempat penyimpanan, dan tanggal penyitaan.

(3) Pengumuman sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dilakukan paling sedikit 1 (satu) kali dalam 6 (enam) bulan.

(4) Benda sitaan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) setelah lewat waktu 1 (satu) tahun dan belum diketahui pemiliknya dapat dilelang untuk negara berdasarkan penetapan pengadilan.

E. Pemeriksaan Surat

Ketentuan hukum tentang pemeriksaan surat adalah menyangkut proses pemeriksaan surat sebagaimana diatur dalam Pasal 47 sampai dengan Pasal 49. Ketentuan hukum lain yang berkaitan dengan pemeriksaan surat adalah Pasal 132 yang mengatur tentang pemeriksaan surat atau tulisan palsu atau dipalsukan atau diduga palsu oleh penyidik.

F. Pemeriksaan Tersangka dan Saksi

Ketentuan hukum yang berkaitan dengan pemeriksaan tersangka dan saksi diatur dalam Pasal 112 sampai dengan Pasal 121 KUHAP. Dalam Pasal 112 dan Pasal 113 terdapat ketentuan hukum tentang proses pemanggilan tersangka dan saksi, Pasal 114 dan Pasal 115 mengatur bantuan hukum sebagai hak tersangka dan pelaksanaan bantuan hukum dalam rangka pemeriksaan tersangka.

Mengenai pemeriksaan saksi, dalam Pasal 116 disebutkan bahwa: “saksi diperiksa dengan tidak disumpah kecuali apabila ada cukup alasan untuk diduga bahwa ia tidak akan dapat hadir dalam pemeriksaan di

pengadilan". "Saksi diperiksa secara tersendiri, tetapi boleh dipertemukan yang satu dengan yang lain dan mereka wajib memberikan keterangan yang sebenarnya"; serta "dalam pemeriksaan tersangka ditanya apakah ia menghendaki didengarnya saksi yang dapat menguntungkan baginya dan bilamana ada maka hal itu dicatat dalam berita acara". Sehubungan dengan hal tersebut, "penyidik wajib memanggil dan memeriksa saksi tersebut".

Dalam KUHAP secara jelas ditegaskan bahwa "keterangan tersangka dan atau saksi kepada penyidik diberikan tanpa tekanan dari siapa pun dan atau dalam bentuk apapun"; dan "dalam hal tersangka memberi keterangan tentang apa yang sebenarnya ia telah lakukan sehubungan dengan tindak pidana yang dipersangkakan kepadanya, penyidik mencatat dalam berita acara seteliti-telitinya sesuai dengan kata yang dipergunakan oleh tersangka sendiri" (Pasal 117).

Selanjutnya dalam Pasal 118 disebutkan bahwa: "keterangan tersangka dan atau saksi tersebut dicatat dalam berita acara yang ditandatangani oleh penyidik dan oleh yang memberi keterangan itu setelah mereka menyetujui isinya"; dan "dalam hal tersangka dan atau saksi tidak mau membubuhkan tanda tangannya, penyidik mencatat hal itu dalam berita acara dengan menyebut alasannya".

Selanjutnya dalam Pasal 119 terdapat ketentuan hukum tentang tersangka dan atau saksi yang harus didengar keterangannya berdiam atau bertempat tinggal di luar daerah hukum penyidik yang menjalankan penyidikan, pemeriksaan terhadap tersangka dan atau saksi dapat dibebankan kepada penyidik di tempat kediaman atau tempat tinggal tersangka dan atau saksi tersebut.

Pasal 120 mengatur tentang keperluan pendapat ahli bagi penyidik dalam proses pemeriksaan. Terakhir dalam Pasal 121 terdapat ketentuan hukum tentang pembuatan berita acara untuk kepentingan penyelesaian perkara oleh penyidik.

10.5. PENYIDIKAN DALAM UNDANG-UNDANG POLRI

Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia atau disebut Undang-Undang Polri, memuat sejumlah ketentuan hukum yang mengatur tentang penyelidikan dan penyidikan yang dalam banyak ketentuan hukumnya mengadopsi atau mengulangi ketentuan hukum yang terdapat dalam KUHAP.

Dalam Pasal 1 Undang-Undang Polri dirumuskan sejumlah pengertian yang berkaitan. Pasal 1 butir 8 menyebutkan: Penyelidik adalah "pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia yang diberi wewenang oleh undang-undang untuk melakukan penyelidikan". Mengenai penyelidikan, dalam Pasal 1 butir 9 disebutkan bahwa Penyelidikan adalah "serangkaian tindakan penyelidik untuk mencari dan menemukan suatu peristiwa yang diduga sebagai tindak pidana guna menentukan dapat atau tidaknya dilakukan penyidikan menurut cara yang diatur dalam undang-undang".

Selanjutnya, dalam Pasal 1 butir 10 disebutkan bahwa Penyidik adalah "pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia yang diberi wewenang oleh undang-undang untuk melakukan penyidikan". Dalam Pasal 1 butir 12 disebutkan bahwa Penyidik Pembantu adalah "pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia yang diangkat oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia berdasarkan syarat kepangkatan dan diberi wewenang tertentu dalam melakukan tugas penyidikan yang diatur dalam undang-undang".

Mengenai pengertian penyidikan, dalam Pasal 1 butir 13 disebutkan bahwa Penyidikan adalah "serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam undang-undang untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya".

Rumusan pengertian di atas menunjukkan bahwa pengertian penyelidik, penyelidikan, penyidik, penyidik pembantu dan penyidikan sebagaimana dirumuskan dalam Undang-Undang Polri mengadopsi dan mempertegas ketentuan hukum tentang rumusan pengertiannya sebagaimana sudah diatur dalam KUHAP.

Mengenai penyidik dan penyidik pembantu sebagai suatu jabatan di lingkungan Polri, Pasal 12 ayat (1) Undang-Undang Polri menentukan bahwa

jabatan penyidik dan penyidik pembantu adalah jabatan fungsional yang pejabatnya diangkat dengan keputusan Kapolri. Pasal 12 ayat (1) Undang-Undang Polri tersebut “memuat pokok pikiran tentang *pemuliaan fungsi penyidikan”*.

Dalam Pasal 14 Undang-Undang Polri yang mengatur tentang tugas pokok Polri, pada ayat (1) huruf g disebutkan bahwa salah satu tugas pokok Polri adalah “melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya”. Ketentuan hukum ini menegaskan bahwa Polri berwenang untuk melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana, dan pelaksanaan kewenangan penyelidikan dan penyidikan itu adalah berdasarkan KUHAP dan peraturan perundang-undangan lain yang memuat ketentuan hukum acara pidana.

Dalam Pasal 15 Undang-Undang Polri yang mengatur tentang wewenang Polri secara umum, pada ayat (1) huruf a disebutkan bahwa salah satu wewenang umum Polri adalah “menerima laporan dan/atau pengaduan”. Ketentuan hukum ini merupakan dasar hukum yang menjadi legitimasi bagi Polri sebagai pejabat yang berwenang untuk menerima laporan dan pengaduan dalam rangka pelaksanaan tugas kepolisian.

Ketentuan hukum ini juga sekaligus merupakan penegasan dari kewenangan penyelidik dan penyidik Polri sebagaimana diatur dalam Pasal 5 ayat (1) dan Pasal 7 ayat (1) KUHAP yang berbunyi “menerima laporan dan pengaduan dari seorang tentang adanya tindak pidana”. Dengan demikian, kewenangan menerima laporan dan pengaduan mempunyai dua sumber, yaitu kewajiban umum kepolisian dan ketentuan KUHAP dalam rangka proses pidana.

Dalam kerangka proses pidana, menurut Pasal 16 ayat (1) Undang-Undang Polri, Polri berwenang untuk:

a. Melakukan penangkapan, penahanan, penggeledahan, dan penyitaan.

b. Melarang setiap orang meninggalkan atau memasuki tempat kejadian perkara untuk kepentingan penyidikan.

c. Membawa dan menghadapkan orang kepada penyidik dalam rangka penyidikan.

d. Menyuruh berhenti orang yang dicurigai dan menanyakan serta memeriksa tanda pengenal diri.

e. Melakukan pemeriksaan dan penyitaan surat.

f. Memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi.

g. Mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara.

h. Mengadakan penghentian penyidikan.

i. Menyerahkan berkas perkara kepada penuntut umum.

j. Mengajukan permintaan secara langsung kepada pejabat imigrasi yang berwenang di tempat pemeriksaan imigrasi dalam keadaan mendesak atau mendadak untuk mencegah atau menangkal orang yang disangka melakukan tindak pidana.

k. Memberi petunjuk dan bantuan penyidikan kepada penyidik pegawai negeri sipil serta menerima hasil penyidikan penyidik pegawai negeri sipil untuk diserahkan kepada penuntut umum; dan

l. Mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab.

Berdasarkan kewenangan Polri dalam proses pidana di atas terlihat bahwa kewenangan Penyidik Polri sebagaimana diatur dalam Pasal 7 ayat (1) KUHAP, kemudian diperluas dengan penambahan kewenangan seperti yang terdapat pada Pasal 16 ayat (1) Undang-Undang Polri yaitu sebagai berikut:

a. Kewenangan untuk melarang orang meninggalkan atau memasuki tempat kejadian perkara untuk kepentingan penyidikan.

   Meskipun tidak diatur secara tegas dalam KUHAP, kewenangan ini pada prinsipnya berkaitan dengan ketentuan Pasal 7 ayat (1)

KUHAP tentang kewenangan penyidik, khususnya menyangkut kewenangan melakukan tindakan pertama pada saat di tempat kejadian.

b. Kewenangan untuk membawa dan menghadapkan orang kepada penyidik dalam rangka penyidikan.

Kewenangan ini merupakan pengembangan dari kewenangan Pasal 1 ayat (1) huruf (a) Undang-Undang Polri di atas, karena kewenangan ini memberikan kemungkinan untuk ditindaklanjuti dengan pelaksanaan penangkapan, penahanan, penggeledahan dan penyitaan. Dalam rangka penyelidikan, kewenangan ini hanya dapat dilakukan berdasarkan perintah penyidik sesuai dengan ketentuan Pasal 5 ayat (1) huruf b butir 4 KUHAP.

c. Kewenangan untuk menyerahkan berkas perkara kepada penuntut umum.

Kewenangan ini merupakan penegasan terhadap kewenangan Polri yang pada tahap terakhir dalam proses penyidikan harus menyerahkan berkas perkara kepada penuntut umum sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 8 ayat (2) dan Pasal 110 ayat (1) KUHAP.

d. Kewenangan untuk mengajukan permintaan secara langsung kepada pejabat imigrasi yang berwenang di tempat pemeriksaan imigrasi dalam keadaan mendesak atau mendadak untuk mencegah atau menangkal orang yang disangka melakukan tindak pidana.

Kewenangan ini menetapkan bahwa Polri dalam hal ini Kapolri dapat mengajukan permintaan cegah tangkal kepada pejabat imigrasi yang berwenang dengan prosedur langsung, berbeda dengan prosedur berdasarkan ketentuan Pasal 16 huruf j Undang-Undang No. 28 Tahun 1997 tentang Polri, ketika Kapolri masih di bawah Panglima ABRI.

e. Kewenangan untuk memberi petunjuk dan bantuan penyidikan kepada penyidik pegawai negeri sipil (PPNS) serta menerima hasil peyidikan PPNS untuk diserahkan kepada penuntut umum.

Kewenangan ini merupakan penegasan dan sebagai konsekuensi dari ketentuan dalam Pasal 107 ayat (1) dan Pasal 7 ayat (2) KUHAP yang menyebutkan bahwa Penyidik Polri memberikan petunjuk dan bantuan kepada PPNS. Berdasarkan kewenangan dalam Undang-Undang Polri ini sekaligus ditegaskan bahwa penyerahan hasil penyidikan yang dilakukan oleh PPNS kepada penuntut umum harus melalui Penyidik Polri.

Mengenai kewenangan *mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab* sebagaimana disebutkan dalam Pasal 16 ayat (1) UNDANG-UNDANG Polri di atas, merupakan kewenangan Polri selaku penyelidik dan penyidik dalam rangka proses pidana. Dalam Pasal 16 ayat (2) Undang-Undang Polri disebutkan bahwa:

Tindakan lain sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf l adalah tindakan penyelidikan dan penyidikan yang dilaksanakan jika memenuhi syarat sebagai berikut:

a. Tidak bertentangan dengan suatu aturan hukum;
b. Selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan tindakan tersebut dilakukan;
c. Harus patut, masuk akal, dan termasuk dalam lingkungan jabatannya;
d. Pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan yang memaksa;
e. Menghormati hak asasi manusia.

Pengaturan kewenangan *mengadakan tindakan lain menurut hukum yang bertanggung jawab* sebagai salah satu kewenangan Polri selaku penyelidik dan penyidik dalam rangka proses pidana tersebut mengadopsi atau mengulangi kewenangan Polri selaku penyelidik dan penyidik dalam rangka proses pidana yang sebelumnya telah diatur dalam Pasal 5 ayat (1) huruf a butir 4 KUHAP untuk penyelidik dan Pasal 7 ayat (1) huruf j KUHAP untuk penyidik. Dalam Penjelasan Pasal 5 ayat (1) huruf a butir 4 KUHAP disebutkan bahwa:

Yang dimaksud dengan “tindakan lain” adalah tindakan dari penyelidik untuk kepentingan penyelidik dengan syarat:

a. Tidak bertentangan dengan suatu aturan hukum;

b. Selaras dengan kewajiban hukum yang mengharuskan dilakukannya tindakan jabatan;

c. Tindakan itu harus patut dan masuk akal dan termasuk dalam lingkungan jabatannya;

d. Atas pertimbangan yang layak berdasarkan keadaan memaksa;

e. Menghormati hak asasi manusia.

Selain itu, dalam Pasal 18 ayat (1) Undang-Undang Polri disebutkan bahwa “untuk kepentingan umum pejabat Polri dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri”, dan dalam ayat (2) disebutkan bahwa “pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) hanya dapat dilakukan dalam keadaan yang sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan, serta Kode Etik Polri”.

Dalam Penjelasan ayat (1) disebutkan bahwa “yang dimaksud dengan "bertindak menurut penilaiannya sendiri" adalah suatu tindakan yang dapat dilakukan oleh anggota Polri yang dalam bertindak harus mempertimbangkan manfaat serta risiko dari tindakannya dan betul-betul untuk kepentingan umum”.

Ketentuan hukum dalam KUHAP dan Undang-Undang Polri di atas menjadi dasar hukum bagi suatu penghapusan pidana dari kewenangan terikat penyidik dalam konteks *out of court settlement* sesuai asas kepastian hukum dengan penghentian penyidikan melalui Pasal 109 KUHP.

Suatu penghapusan pidana dari kewenangan aktif (*actief beleid*) penyidik dalam konteks *out of court settlement* sesuai asas keadilan restoratif adalah penghentian penyidikan sesuai Pasal 7 ayat 1 huruf J KUHAP (jo Pasal 16 ayat 1 huruf l ayat 2 Undang-Undang Polri).

Sebagai legalitas penyidik untuk menghapus tindak pidana melalui *out of court settlement*, doktrin memberikan ruang gerak bebas terhadap pengesampingan suatu perkara berdasarkan kondisi yang normal maupun sangat mendesak, urgensif, bahkan yang kritikal sifatnya.

Asas *aktief beleid* atau *discretionary power* dipergunakan sebagai justifikasi implementasi suatu kebijakan dari penyidik yang dapat melakukan tindakan-tindakan yang dalam keadaan normal (damai) tindakannya itu dianggap sebagai tidak sah dan melawan hukum.

Suatu penghapusan pidana dari kewenangan aktif penyidik terhadap pemahaman "tindakan lain" dalam konteks *out of court settlement* sesuai asas keadilan restoratif adalah tindakan *doelmatigheid* yang dibenarkan oleh hukum.

Persyaratan sebagaimana diatur dalam Penjelasan Pasal 5 ayat (1) huruf a butir 4 KUHAP dan Pasal 16 ayat (2) Undang-Undang Polri di atas pada hakikatnya menunjuk kepada tindakan kepolisian dalam rangka proses pidana yang dilaksanakan berdasarkan asas kewajiban umum kepolisian (*plichtmatigheids beginsel*). Inilah suatu asas yang memberikan kewenangan kepada pejabat kepolisian untuk bertindak atau tidak bertindak menurut penilaiannya sendiri, dalam rangka kewajiban umumnya menjaga, memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum. Kewenangan tersebut disebut juga diskresi kepolisian yang keabsahannya adalah didasarkan pada pertimbangan keperluannya untuk tugas kewajiban.

Asas *plichtmatigheids* (*plichtmatigheids beginsel*) berkaitan dengan pembatasan kewenangan polisi dalam konsep diskresi yakni membatasi kewenangan polisi dalam melaksanakan kekuasaan umum untuk melakukan tindakan yang diserahkan yang diserahkan kepada inisiatif petugas polisi itu sendir. Batas-batas kewajiban yang membatasi kewenangan dalam asas *plichtmatigheids* adalah: asas keperluan (*noodzakelijk*), asas patokan (*zakelijk*), asas tujuan (*doelmatig*), dan asas keseimbangan (*evenreding*).

Kewenangan diskresi yang dimiliki oleh aparat kepolisian (Polri) adalah seperti diatur menurut ketentuan hukum dalam Pasal 18 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang Polri bahwa untuk kepentingan umum pejabat Polri dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri yang hanya dapat dilakukan dalam keadaan yang sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan dan kode etik profesi Polri. Berdasarkan ketentuan ini, maka polisi diberikan kewenangan khusus (diskresi)

melakukan pengalihan (diversi) yang menghindarkan pelaku tindak pidana dari proses sistem peradilan pidana formal.

Berdasarkan ketentuan hukum di atas, pelaksanaan diskresi kepolisian sejatinya tidak boleh bertentangan dengan aturan hukum atau dilakukan dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan. Diskresi tidak dapat menyimpangi unsur *rechtmatigheid*. Unsur *doelmatigheid* sebagai alas *freis ermessen* haruslah suatu tujuan atau manfaat yang dibenarkan hukum.

Kebebasan bertindak adalah kebebasan dalam lingkup wewenang yang telah ditentukan berdasarkan hukum. Setiap tindakan administrasi negara di luar wewenang yang telah ditetapkan berdasarkan hukum, termasuk tindakan berdasarkan *freis ermessen*, adalah tindakan melampaui wewenang dan melawan hukum.

10.6. PENERAPAN KEADILAN RESTORATIF

Dalam penegakan hukum pidana lalu lintas melalui pelaksanaan kewenangan penyidikan selama ini --demikian juga di luar proses penyidikan (*extra judicial system*)-- kepolisian tidak hanya menangani atau menyelesaikan tindak pidana di bidang lalu lintas (ic. kecelakaan lalu lintas) dengan proses peradilan pidana (sistem peradilan pidana/*criminal justice system*) berdasarkan aliran atau paham legalistik, asas/tujuan kepastian hukum atau *rules and logic* sesuai dengan model penalaran positivisme hukum (undang-undang) atau paham legisme yang dianut oleh KUHAP maupun Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dan peraturan pelaksanaannya.

Polisi juga menerapkan kewenangan penegakan hukum di atas berdasarkan asas/tujuan keadilan dan kemanfaatan hukum melalui penerapan atau pelaksanaan *alternative dispute resolutions* (ADR) atau mediasi penal (*penal mediation*). Penegakan hukum ini bersesuaian dengan model penalaran hukum filsafat hukum alam (hukum kodrat), *sociological jurisprudence*, *fragmatic legal realism*, hukum progresif atau paham/aliran penalaran hukum (*legal reasoning*) lain yang lebih bersesuaian dengan nilai-nilai Pancasila. Dalam konteks penegakan hukum pidana, keseluruhannya dikatakan sebagai penerapan **keadilan restoratif** (*restorative justice*).

Keadilan restoratif dibedakan sebagai **proses** dan sebagai **nilai** (*values*). *Keadilan restoratif sebagai suatu proses* adalah mempertemukan semua kepentingan yang terdampak oleh suatu tindak pidana. Pada keadilan restoratif yang ditekankan adalah penempatan pelaku yang berhadapan dengan korban dan masyarakat. Keadilan restoratif melibatkan korban, keluarga dan pihak-pihak lain dalam menyelesaikan masalah.

Pendekatan tersebut berbeda dengan keadilan retributif (*retributive justice*) yang melihat kalau terjadi pelanggaran pidana maka sebetulnya hanya terjadi hubungan antara pelaku dengan peraturan yang dilanggar dan aparat penegak hukum. Padahal, si pelaku seharusnya berhubungan dengan korban, keluarga korban, masyarakat ataupun keluarganya sendiri. Pendekatan restoratif mengupayakan mekanisme yang dapat mengumpulkan semua pihak yang bersangkutan untuk sama-sama menyelesaikan persoalan.

Keadilan restoratif sebagai nilai berkaitan dengan kesembuhan (pemulihan) korban ketidakadilan akibat tindak pidana dan menempatkan korban kembali kepada keadaan sebelum terjadi tindak pidana termasuk perbaikan hubungan antara pelaku dan korban.

Dalam hukum pidana, apabila seseorang melakukan tindak pidana, maka masalah tersebut diambil alih oleh negara menjadi masalah publik. Dalam keadilan restoratif, kepentingan korban dan keluarganya bukan menjadi urusan hukum pidana. Dengan demikian, keadilan restoratif merupakan usaha untuk mengembalikan kepentingan dari korban tindak pidana dan keluarganya agar supaya kerugian yang dideritanya dapat dipulihkan.

Berdasarkan praktik penegakan hukum pidana lalu lintas dalam penanganan atau penyelesaian tindak pidana di bidang lalu lintas berdasarkan penerapan pendekatan keadilan retoratif di lingkungan kepolisian (Polri), khususnya pada penyidikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas, penerapan keadilan restoratif diterapkan melalui penyelesaian perkara di luar pengadilan atau hanya di kepolisian.

Penerapan pendekatan keadilan retoratif yakni dengan terjadi atau dilakukan perdamaian atau kesepakatan damai antara pelaku dan korban dengan melibatkan pihak lain (masyarakat), telah dilakukan terhadap tindak

pidana kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan luka ringan dan atau kerugian materiil kecil, serta tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan luka berat bahkan meninggal dunia.

Penanganan atau penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan luka ringan dan atau kerugian materiil kecil dengan penerapan keadilan restoratif tersebut diakui sebagai bentuk penyelesaian perkara. Penerapan keadilan restoratif dalam penanganan atau penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas di atas, merupakan kebutuhan hukum yang tidak dapat dikesampingkan apalagi ditolak sama sekali. Hal ini berkaitan dengan pertimbangan sebagai berikut:

1. Anggaran penyidikan yang masih terbatas (minim) yang acapkali tidak dapat maksimal mendukung kebutuhan biaya penyidikan yang cukup besar.
2. Keterbatasan sarana dan prasarana yang dibutuhkan dalam pelaksanaan penyidikan, misalnya ruang tahanan, terutama pada satuan wilayah atau satuan kerja kepolisian yang berada jauh di pelosok.
3. Pada perkara pidana yang muncul dari laporan atau pengaduan masyarakat, korban/keluarganya biasanya membuat laporan atau pengaduan ke polisi, bukanlah untuk mempidana pelaku melainkan sebagai upaya atau cara agar pelaku bertanggung jawab atas tindak pidana yang dilakukannya atau mengembalikan kerugian yang dialami oleh korban.
4. Pada pelbagai perkara tindak pidana kecelakaan lalu lintas, justru korban atau keluarga korban yang tidak menginginkan penyelesaian perkara pidana dilanjutkan ke penuntutan dan seterusnya sampai ke pengadilan.
5. Proses penyidikan dengan peradilan pidana dan hasilnya justru bertolak belakang dengan nilai-nilai atau keinginan masyarakat adat. Masyarakat adat justru menginginkan diperhatikan dan dipertimbangkan hak-hak masyarakat adat.

Dalam menerapkan pendekatan keadilan restoratif tersebut, polisi/ penyidik acapkali merasa kebingungan dan kegamangan dalam mengambil keputusannya pada proses penyidikan, terutama apabila pelaku/keluarganya, korban/keluarganya maupun masyarakat menginginkan perdamaian dalam penyelesaian tindak pidana.

Sumber kebingungan dan kegamangan didasarkan pada tidak adanya batasan atau parameter hukum (*legal parameters*) yang jelas, konkret dan operasional atau aplikatif dalam menangani/menyelesaikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas dengan cara damai. Di satu sisi masyarakat menginginkan terlaksana perdamaian tetapi di sisi yang lain polisi/penyidik tidak siap karena tidak adanya payung hukum maupun prosedur/mekanisme formal untuk menerapkannya.

Hal tersebut adalah situasi atau kondisi dilematis yang dihadapi oleh polisi/penyidik di lapangan. Hal ini didasarkan pada faktor-faktor sebagai berikut:

1. Kekhawatiran atau ketakutan polisi/penyidik akan dipersalahkan oleh pimpinan atau atasan penyidik dan dipermasalahkan oleh fungsi pengawasan internal maupun eksternal Polri yang menggunakan parameter hukum formal (normatif), prosedural, dan birokratis.
2. Tidak adanya payung hukum yang mengatur dan menjadi landasan legalitas dalam mengambil keputusan pada proses penyidikan berdasarkan pendekatan keadilan restoratif, ADR, mediasi penal atau pendekatan/paham lain yang bersesuaian dengan nilai-nilai Pancasila sebagaimana dikemukakan di atas. Selain itu juga tidak adanya prosedur atau mekanisme yang formal-prosedural untuk mengimplementasikanya.

Pendekatan atau konsep keadilan restoratif telah menjadi pendekatan atau konsep alternatif pada penegakan hukum di lingkungan kepolisian dalam penanganan atau penyelesaian tindak pidana. Demikian juga dengan dampak negatif yang ditimbulkan oleh keputusan yuridis berdasarkan aliran positivisme hukum dalam proses penyidikan selama ini yang mengabaikan atau

mengesampingkan nilai atau prinsip keadilan bagi para pihak, kepolisian maupun bangsa dan negara secara keseluruhan.

10.7. KEADILAN PANCASILA

Penegakan hukum pada pelaksanaan kewenangan penyidikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas seyogianya berdasarkan dan diorientasikan kepada upaya mewujudkan nilai keadilan. Nilai-nilai dari cita hukum bangsa Indonesia yakni Pancasila yang secara keseluruhan dapat dikatakan sebagai Keadilan Pancasila (Pancasila *Justice*).

Dilihat dari fungsinya, Pancasila memiliki fungsi utama sebagai dasar negara Indonesia. Nilai-nilai Pancasila digali dari pandangan hidup bangsa Indonesia yang merupakan jiwa dan kepribadian bangsa Indonesia sendiri. Dasar negara Pancasila terbuat dari materi atau bahan dalam negeri yang asli murni dan menjadi kebanggaan bangsa, meskipun mungkin saja mendapat pengaruh dari luar negeri.

Dilihat dari kedudukannya, Pancasila menempati kedudukan yang paling tinggi, yakni sebagai cita-cita serta pandangan hidup bangsa dan negara Indonesia. Dengan menjadikan Pancasila sebagai sumber dari segala sumber hukum, berarti menjadikan Pancasila sebagai ukuran dalam menilai keadilan dari hukum dan penegakan hukum di Indonesia. Aturan-aturan hukum yang diterapkan harus mencerminkan kesadaran dan rasa keadilan sesuai dengan kepribadian dan filsafat hidup bangsa Indonesia, yaitu Pancasila.

Pancasila dengan demikian adalah identik dengan kebenaran dan keadilan bagi bangsa Indonesia. Kesesuaian antara penyelenggaraan negara Indonesia dengan nilai-nilai atau landasan sila-sila dari Pancasila tidak terbatas pada masalah yang teoretis dan abstrak, melainkan harus sampai pada hal yang bersifat realistis, konkret, dan mengenai hal-hal yang khusus dan praktis (operasional), seperti penanganan atau penyelesaian tindak pidana kecelakaan lalu lintas, baik di dalam maupun di luar proses penyidikan.

Dalam menata kembali sistem hukum pidana lalu lintas menuju kepada yang dicita-citakan dalam Undang-Undang Dasar 1945 (Bab I Pasal 1 ayat (3) jo Bab XIV), maka baik dalam tataran konseptual dalam bentuk legislasi

maupun tataran operasional (penegakan hukum pidana lalu lintas), Pancasila sebagai sumber hukum dasar negara harus dijadikan rujukan utama, dengan karakter “musyawarah dan mufakat” yang telah melembaga (*internalized*) ke dalam tata pergaulan hidup masyarakat.

Selain itu, dalam proses legislasi harus dipahami bahwa sistem hukum Indonesia-Pancasila memiliki tujuan “perdamaian” (*peace for justice*) yang dicapai baik melalui proses ajudikasi maupun non-ajudikasi. Tujuan tersebut tentu memerlukan pedoman khusus bagi aparat penegak hukum di dalam tataran operasional karena aparat penegak hukum telah terbiasa dengan proses ajudikasi tanpa berujung pada perdamaian-*win-win solution*, melainkan konflik yang berakhir dengan *the winner and the losser*.

Dalam penegakan hukum pidana lalu lintas, termasuk pelaksanaan kewenangan penyidikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas di lingkungan kepolisian, maka sudah seharusnya apabila Pancasila yang memuat nilai-nilai idiil bagi bangsa Indonesia dijadikan sebagai tolok ukur pada pengambilan keputusan yuridis dalam penyidikan tindak pidana. Apabila nilai-nilai atau unsur-unsur dalam Pancasila yang diimplementasikan dalam penegakan hukum pidana lalu lintas, maka dapat dikemukakan:

1. Ketuhanan

Sebagai unsur hakiki dari Tuhan, mencakup pengertian keberadaan Tuhan sebagai Sang Pencipta, yang mencipta dan mengatur segala yang ada, dengan demikian pengemban penegakan hukum (polisi) harus senantiasa menyadari sepenuhnya bahwa segala keputusan dan tindakan yang diambil/ dilakukan dalam penegakan hukum akan dipertanggungjawabkan kepada Tuhan yang Maha Esa, dunia dan akhirat.

Aparat penegak hukum juga harus menyadari sepenuhnya bahwa setiap manusia mempunyai kedudukan yang sama, yakni sama-sama diciptakan Tuhan. Oleh karena itu sikap dan perbuatan dalam proses penyidikan yang melecehkan merupakan suatu bentuk

dari suatu tingkat kehidupan yang sama artinya dengan tidak menghormati Tuhan.

Segala sikap/tindakan dalam proses atau prosedur penegakan hukum yang bemuansa menganggap rendah, diskriminatif, dan otoritatif terhadap manusia, makhluk lain dan lingkungan hidup lain dapat dikategorikan sebagai penegakan hukum yang tidak menghormati Tuhan.

2. Kemanusiaan

Sebagai unsur hakiki dari manusia, nilai kemanusiaan mencakup pengertian tentang keberadaan diri manusia sebagai ciptaan yang memiliki susunan kodrat jasmani-rohani, yang memiliki sifat kodrat sebagai makhluk individu dan sosial, serta memiliki kedudukan kodrat sebagai yang mandiri dan tergantung pada Tuhan.

Dikaitkan dengan penegakan hukum, maka setiap keputusan atau tindakan dalam penegakan hukum harus senantiasa menghormati manusia dan kemanusiaan (HAM) dengan tidak ada diskriminasi antara kaya dan miskin, pejabat dan rakyat biasa.

Demikian juga dipandang tidak menghormati manusia dan kemanusiaan, proses pemeriksaan yang berlarut-larut atau bertele-tele yang semata-mata hanya untuk mengikuti tuntutan proses dan prosedur pemeriksaan yang rumit, birokratis dan formal-prosedural.

Dalam penegakan hukum, nilai kemanusiaan dapat diwujudkan melalui ide atau konsep individualisasi atau humanisasi pidana dan pemidanaan. Beberapa karakteristik dari individualisasi pidana tersebut adalah:

a. Pertanggungjawaban (pidana) bersifat pribadi/perorangan (asas personal);

b. Pidana hanya diberikan kepada orang yang bersalah (asas culpabilitas);

c. Terdapat kelonggaran/fleksibilitas bagi polisi/penyidik dalam memilih sanksi pidana [jenis maupun berat-ringannya sanksi] (asas "*elasticity/flexibility of sentencing*");

d. Terdapat kemungkinan modifikasi pidana (perubahan atau penyesuaian) dalam pelaksanaannya (asas "*modification of sanction*"); dan

e. Asas permaafan.

3. Persatuan

Sebagai unsur hakiki dari nilai persatuan, mengandung arti suatu keseluruhan yang utuh tidak terbagi, yang terlepas/terpisah dari lainnya serta memiliki kesendirian. Dikaitkan dengan proses atau prosedur penegakan hukum, maka setiap keputusan atau tindakan dalam penegakan hukum harus didasarkan pada cita-cita bersama dan diorientasikan untuk mencapai harapan atau tujuan bersama yakni masyarakat yang adil dan makmur serta kesadaran untuk tetap mewujudkan persatuan di tengah-tengah masyarakat maupun sebagai bangsa Indonesia.

Berdasarkan nilai pesatuan, maka tidak ada toleransi bagi ego sektoral dalam penegakan hukum. Demikian juga keputusan dalam penegakan hukum, misalnya, tidak dibenarkan untuk melindungi kesalahan orang-orang atau kelompok tertentu yang dapat memecah persatuan dan kesatuan bangsa Indonesia.

4. Kerakyatan

Sebagai unsur hakiki dari rakyat, memiliki pengertian kelompok manusia yang mendukung berdirinya negara. Dikaitkan dengan penegakan hukum, maka setiap keputusan atau tindakan dalam penegakan hukum harus merupakan konkretisasi negara hukum yang bercirikan perlindungan HAM. Demikian juga aparatur penegakan hukum seyogianya menghormati pengakuan kesamaan derajat, sehingga setiap anggota/petugas Polri yang mempunyai keahlian/

kemampuan mempunyai kesempatan yang sama untuk terlibat mengembangkan penegakan hukum.

Konkretisasi nilai kerakyatan dalam penegakan hukum, antara lain, adalah pengakuan eksistensi berlakunya hukum yang hidup dalam masyarakat (*the living law*) dan atau hukum adat sebagai dasar hukum dalam pengambilan keputusan pada proses penegakan hukum.

5. Keadilan

Sebagai unsur Shakiki dari adil atau nilai keadilan, memiliki pengertian penghormatan terhadap hak dari yang bersangkutan, tolok ukur utama bukan *rule of law* tapi *rule of justice.* Dikaitkan dengan proses penyidikan, maka setiap keputusan atau tindakan dalam penegakan hukum harus mewujudkan tuntutan keadilan pelaku/ keluarganya, korban/keluarga dan masyarakat sebagaimana dikenal sebagai keadilan sosial (*social justice*).

Berdasarkan nilai keadilan, penegakan hukum yang dilakukan seyogianya dapat memulihkan hubungan hukum antara pelaku dan korban, serta memperbaiki tatanan sosial *(social order*) yang rusak akibat tindak pidana yang dilakukan menjadi kembali kepada keadaan semula sebelum tindak pidana dilakukan.

Dengan demikian, dapat ditegaskan bahwa dalam rangka pengembangan hukum pidana lalu lintas, maka Pancasila pada hakikatnya tidak hanya sekedar sebagai *grundnorm* (norma dasar), tetapi yang lebih mendasar adalah sebagai *grundwerten* (nilai-nilai dasar), sebagai *law in minds*-nya Indonesia atau jiwa/karakter/ruh dari setiap hukum dan penegakan hukum pidana lalu lintas di lingkungan kepolisian.

Dalam konteks pembangunan sistem hukum pidana lalu lintas, bertolak dari ketiga nilai/pilar keseimbangan Pancasila, maka pendekatan yang seyogianya ditempuh dalam membangun sistem hukum pidana lalu lintas adalah:

1. Pendekatan yang berwawasan nilai-nilai Ketuhanan (bermoral religius);
2. Pendekatan yang berwawasan nilai-nilai Kemanusiaan (humanistik);
3. Pendekatan yang berwawasan nilai-nilai Kemasyarakatan (nasionalistik, demokratik, berkeadilan sosial).

Apabila filsafat hukum mengadakan penilaian terhadap penegakan hukum pidana lalu lintas yang sesuai dengan nilai-nilai fundamental atau ideologi bangsa Indonesia, maka yang dipergunakan sebagai ukuran, alat penilai, atau batu ujiannya adalah Pancasila sebagai sumber dari segala sumber hukum, yang *nota bene* identik dengan pokok-pokok pikiran Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945.

Penegakan hukum yang bersumber pada nilai-nilai fundamental bagi bangsa Indonesia yakni Pancasila, paling sedikit harus diarahkan agar dapat melindungi: (1) segenap bangsa Indonesia, (2) seluruh tumpah darah Indonesia, (3) cita-cita dan tujuan bangsa Indonesia, (4) masyarakat Indonesia dan individu-individunya, (5) jiwa, kebebasan individu, kehormatan, dan harta bendanya, dan (6) pelaksanaan pembangunan (hukum harus berfungsi sebagai sarana penunjang perkembangan modernisasi dan pembangunan yang menyeluruh).

Dalam kaitannya dengan hukum yang berlaku bagi bangsa dan negara Indonesia, Pancasila adalah cita hukum (*rechtsidee*) yang menguasai hukum yang tertulis maupun hukum yang tidak tertulis di Indonesia. Cita hukum ialah konstruksi pikir yang merupakan keharusan bagi mengarahkan hukum kepada cita-cita yang diinginkan masyarakat. Cita hukum berfungsi sebagai bintang pemandu (*leitstern*) bagi tercapainya cita-cita masyarakat.

Meskipun merupakan titik akhir yang tidak mungkin dicapai, namun cita hukum memberi manfaat karena mengadung dua sisi: dengan cita hukum dapat diuji hukum positif yang berlaku, dan kepada cita hukum dapat diarahkan hukum positif sebagai usaha dengan sanksi pemaksa menuju sesuatu yang adil (*zwangversuch zum richtigen*).

Keadilan ialah usaha atau tindakan mengarah hukum positif kepada cita hukum. Dengan demikian maka keputusan dalam proses penyidikan dipandang sebagai hukum yang adil (*richtiges recht*) ialah apabila keputusan dalam proses penyidikan tersebut memiliki sifat yang diarahkan oleh Pancasila sebagai cita hukum untuk mencapai tujuan-tujuan bangsa dan masyarakat Indonesia.

Pancasila sebagai cita hukum tidak hanya berfungsi sebagai tolak ukur yang bersifat regulatif, yaitu yang menguji apakah suatu hukum positif di bidang penegakan hukum adil atau tidak, melainkan juga berfungsi sebagai dasar yang bersifat konstitutif, yaitu menentukan bahwa tanpa Pancasila sebagai cita hukum maka penegakan hukum akan kehilangan maknanya sebagai penegakan hukum.

BAB XI

POLISI LALU LINTAS ERA DIGITAL

11.1. POLANTAS MASA DEPAN

Menjadi polisi yang profesional, cerdas, bermoral dan moderen merupakan proses panjang. Cita-cita ideal ini setidaknya dimulai dari berbagai pemikiran visioner yang luar biasa atau berbeda dengan pemikiran-pemikiran pada umumnya. Polisi yang ideal itu akan mengembangkan birokrasi yang rasional (berdasar pada kompetensi), kepemimpinan yang visioner, transformasional dan problem solving dalam membangun model pemolisian di era digital dengan berbasis pada sistem *online* (*electronic policing*).

Kepolisian diawaki sumber daya manusia (SDM) yang profesional yang memiliki *attitude* yang baik dan sebagai pekerja keras dan pembelajar serta *mind set* sebagai polisi ideal (penjaga kehidupan, pembangun peradaban dan pejuang kemanusiaan sekaligus). Hal ini ditunjukkan pada birokrasi yang mempunyai Tata Kelola Lembaga Prima (*National Class Institution*) yang memiliki program-program unggulan yang inspiratif, inovatif, kreatif serta dinamis. Tata kelola demikian senantiasa mampu belajar dan memperbaiki kesalahan masa lalu, siap menghadapi tuntutan, kebutuhan tantangan, ancaman serta harapan masa kini, mampu menyiapkan masa depan yang lebih baik.

Dukungan infrastuktur dengan teknologi yang modern dapat memberikan pelayanan yang cepat, tepat, akurat, transparan, akuntabel, informatif dan mudah diakses. Sisi lain yang perlu menjadi perhatian adalah dalam penganggaran yang sebaiknya terus diperbaiki nilainya sejak perencanaan, monitor dan evaluasi, untuk senantiasa dapat meningkatkan

kualitas penyelenggaraan tugas-tugas kepolisian. Dengan demikian dapat mendukung terwujud dan terpeliharanya stabilitas keamanan dalam negeri.

Keberhasilan mengubah pola pikir dan budaya polisi dan kepolisian terletak pada edukasi yang berkualitas, kepemimpinan yang tegas, penegakan hukum yang konsisten, serta sikap yang transparan dan akuntabel. Hal ini memang tidak mudah, tetapi langkah pertama harus dilakukan untuk sampai pada langkah ke seribu.

Kritik memang bisa menjadi cermin, namun cermin sekarang ini ada yang dengan kaca cembung atau cekung sehinga tidak nampak seperti apa aslinya. Berbagai kritikan itu pun bisa masuk angin, asal jangan pula yang dikritik ikut masuk angin. Ambil saja hikmahnya, buang dongkolnya dan jadikan bahan refleksi dan introspeksi diri.

Revolusi mental pada polantas adalah cara membangun polantas yang profesional, cerdas, bermoral dan modern guna mewujudkan dan memelihara kamseltibcarlantas, meningkatnya kualitas keselamatan, menurunnya tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas, membangun budaya tertib berlalu lintas, meningkatkan kualitas pelayanan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

11.2. TUJUAN POLANTAS DAN INDIKATOR

Salah satu upaya utama adalah merancang polantas ideal di era digital ini, yang didukung oleh teknologi dan perangkat komunikasi modern, serta sudah mengalami revolusi mental, dan didukung birokrasi kelas dunia.

Indikator yang menjadi pedoman/acuan bagi polantas dalam mencapai tujuanya, sebagai berikut:

1. **Sistem Pengamanan dan Pelayanan Keselamatan Terpadu**

   Terbangun sistem-sistem pengamanan dan pelayanan keselamatan yang terpadu dan sinergis dalam bentuk adanya koneksi (*online*) yang terhubung satu dengan lainnya. Sistem ini dioperasionalkan sebagai pusat k3i (komando dan pengendalian, komunikasi, koordinasi dan informasi) melalui *back office*, adanya aplikasi-aplikasi pelayanan

kamseltibcarlantas yang berkualitas prima (cepat, tepat, akurat, transparan, akuntabel, informatif dan mudah diakses).

2. Sistem Pelayanan Elektronik Terpadu

Terbangun sistem-sistem jaringan baik secara elektronik atau manual yang mendukung implementasi aplikasi-aplikasi pelayanan kepolisian di bidang LLAJ dapat dikategorikan, sebagai berikut:

a. ***Pelayanan administrasi.*** Sistem pelayanan administrasi yang berkaitan dengan pemberian surat keterangan kepolisian sebagai jaminan legitimasi atas keabsahan dan kebenaran atas apa yang disampaikan/dijelaskan dalam surat tersebut.

b. ***Pelayanan keamanan***. Sistem pelayanan yang berkaitan dengan tindakan kepolisian baik dengan/tanpa upaya paksa baik secara langsung/melalui media untuk mewujudkan dan memelihara keamanan dan rasa aman masyarakat.

c. ***Pelayanan keselamatan.*** Sistem pelayanan yang berkaitan dengan tindakan kepolisian baik dengan/tanpa upaya paksa baik secara langsung/melalui media untuk mewujudkan dan memelihara keselamatan, meningkatkan kualitas keselamatan dan menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas.

d. ***Pelayanan hukum***. Sistem pelayanan maupun tindakan kepolisian baik dengan/tanpa upaya paksa baik secara langsung/melalui media untuk membangun peradaban. Dalam menegakkan hukum polisi juga sebagai penegak keadilan, aturan dan sistem-sistem yang dibuat untuk mengawasi --bukan untuk menakut-nakuti atau melindungi kejahatan itu.

e. ***Pelayanan kemanusiaan***. Sistem pelayanan berupa tindakan-tindakan kepolisian yang dapat dikategorikan sebagai upaya-upaya mengangkat harkat dan martabat manusia/dapat dikategorikan sebagai pejuang kemanusiaan.

f. ***Pelayanan informasi.*** Sistem pelayanan kepolisian untuk memberikan pencerahan, memotivasi, memberitahu hal baru dan mendorong orang lain berbuat baik.

3. Sistem SDM Berbasis Kompetensi

Terbangunnya SDM polantas yang memiliki integritas dan berkarakter yang dapat ditunjukan sistem-sistem yang dibangun dengan berbasis kompetensi, memiliki komitmen, dan keunggulan. Untuk membangun SDM yang berkarakter (berbasis kompetensi, memiliki komitmen, dan mampu diunggulkan/memiliki keunggulan).

4. Implementasi yang Terukur

Dalam implementasinya dapat dilihat dari kepemimpinan, administrasi, operasional dan *capacity buildingnya* yang dapat ditunjukan dengan adanya:

a) *Political will* dan komitmen moral dari para pemimpinnya;

b) Berpedoman pada SOP yang berisi *job description*, *job analysis*, standardisasi keberhasilan tugas, sistem penilaian kinerja, sistem *reward* dan *punishment,* serta adanya etika kerja (apa yang harus diakukan dan apa yang tidak boleh dilakukan);

c) Menempatkan orang-orang yang berkarakter dan bersemangat sebagai ikon dan *agent of change* yang akan menjadi penjuru 200 perubahan;

d) Siapnya master-master *trainer* yang akan membentuk dan melatih *trainer-trainer* pada tingkat Polda dan Polres;

e) Siapnya tim transformasi sebagai tim *back up*/tim kendali mutu;

f) Terbangunnya sistem-sistem penelitian atau pengkajian dan juga adanya *assesment centre*;

g) Adanya program-program *training* dan *coach* di semua fungsi, bagian dan lini;

h) Adanya program-program unggulan;

i) Adanya *pilot project*;

j) Adanya sistem-sistem untuk monitoring dan evaluasi melalui *back office* (untuk membangun SOP menjadi sistem elektronik melalui SMK (Sistem Manajemen Kinerja);

a. Program-program kaderisasi;

k) Terbangunnya posisi-posisi fungsional nonstruktural seperti: 1) *Safety Riding* dan *Driving Centre*, 2) *Security Training Centre*, Pusat sekolah penyidik dan Sekolah-sekolah tinggi ilmu kepolisian.

11.3. POLANTAS ERA DIGITAL: *E-POLICING*

Merencanakan dan menyiapkan bagi polantas dalam era digital dengan menerapkan e-*policing* pada fungsi lalu lintas melalui *ERI, SDC, SSC.* Pemolisian di bidang lalu lintas perlu membuat model pemolisian yang merupakan penjabaran dari *e-policing* dan sebagai strategi membangun pemolisian di era digital yang mencakup:

a. ***Electronic Regident (ERI)*** adalah sistem pendataan *regident* secara elektronik yang dikerjakan pada bagian BPKB sebagai landasan keabsahan kepemilikan dan asa-usul kendaraan bermotor. Yang dilanjutkan pada bagian STNK dan TNKB sebagai legitimasi pengoperasionalan. TNKB dapat dibangun melalui *automatic number plate recognation* (*ANPR*). Dari database kendaraan yang dibangun secara elektronik akan saling berkaitan dengan fungsi kontrol dan forensik kepolisian serta memberikan pelayanan prima. Dari ERI ini dapat dikembangkan menjadi program-program pembatasan pengoperasionalan kendaraan bermotor seperti *Electronic Road Pricing* (ERP), *Electronic Toll Collect* (ETC), *e-parking*, *e-banking* (dapat menerobos dan memangkas birokrasi samsat), dan *Electronic Law Enforcement* (ELE).

b. ***Safety Driving Centre (SDC)*** adalah sistem yang dibangun untuk menangani pengemudi dan calon pengemudi kaitannya dengan SIM

dengan sistem-sistem elektronik. Sistem ini akan terkait dengan ERI (yang bisa dikembangkan dalam RIC/*regident centre*), yang dapat digunakan sebagai bagian dari fungsi dasar regident (memberi jaminan legitimasi kompetensi untuk SIM), fungsi kontrol, forensik kepolisian dan pelayanan prima kepolisian).

c. ***Safety and Security Centre* (SSC)** merupakan sistem-sistem elektronik yang mengakomodir pelayanan kepolisian dibidang lalu lintas khususnya yang berkaitan dengan keamanan dan keselamatan, yang diselenggarakan oleh Subdit Gakkum, Dikyasa, dan Subdit Kamsel. Dari sistem data dan sistem-sistem jaringan informasi yang akan dapat dikerjakan oleh TMC (*Traffic Management Centre*).

d. ***Traffic Management Centre* (TMC)** merupakan pusat *komando pengendalian, komunikasi, koordinasi dan informasi* (K3i) guna memberikan pelayanan cepat (*quick response time*) yang dapat mengedepankan Sat-PJR, Sat-Pamwal, Sat-Gatur bahkan petugas-petugas Satlantas tingkat Polres maupun Polsek.

11.4. SISTEM MANAJEMEN KINERJA (SMK)

Kinerja dari sebuah institusi sekarang ini begitu diperlukan dan juga juga dituntut profesional berdasarkan kompetensi atau kemampuan. Sekarang ini kinerja institusi-institusi masih bersifat parsial, konvensional, bahkan pendekatan-pendekatan personal masih ditumbuhkembangkan. Sistem *like and dislike* masih menjadi salah satu bagian yang dominan dalam penilaian kinerja.

Sering dikatakan untuk jabatan-jabatan tertentu menjadi hak prerogatif pimpinan. Hak prerogatif dalam jabatan karir seharusnya tidak ada, karena hak itu adalah hak jabatan politik, seperti hak presiden dalam menyusun kabinet atau dalam memilih menteri-materinya. Walaupun pimpinan boleh mengambil keputusan atau kebijakan, tetapi semua sudah melalui proses atau mekanisme yang sudah diatur dalam *Standar Operation Procedure* (SOP).

Pada kenyataanya, banyak pimpinan mengambil keputusan berdasarkan kemaunnya sendiri. Dia mengabaikan SOP sehingga banyak keputusan dibuat

secara lisan. Yang diperintahkanya pun orang-orang pilihannya, kerabatnya, dan sekampung dengannya.

Kinerja yang profesional didasarkan pada *job discription* dan *job analysis*. Setiap kegiatan ditentukan standar keberhasilanya. Ada pula *point-point* penilaian kinerja yang didasarkan pada proses dan produknya. Bagian-bagian yang produktif, inovatif, dan kreatif diberi penghargaan. Bagi yang tidak produktif akan diberikan sanksi atau tindakan sebagai hukuman.

Dalam membangun sistem kinerja diperlukan manajemen dan kepemimpinan. Artinya, ada sistem yang saling mendukung dan saling terkait satu dengan yang lainya. Untuk menentukan keakurasiannya, objektivitas, dan akuntabilitasnya dibangun dengan sistem-sistem yang didasarkan pada ilmu pengetahuan dan teknologi. Dengan demikian, sistem tidak lagi bergantung pada siapa tetapi bergantung pada apa yang dikerjakanya.

Namun demikian, dalam membangun sistem yang profesional diperlukan nilai-nilai kepemimpinan, sebagai berikut:

1. *Mempunyai visi untuk memajukan institusi yang dipimpin menjadi institusi unggulan yang profesional.* Tanpa suatu keinginan untuk memajukan bisa dipastikan institusi yang dipimpinya jalan di tempat, mundur, atau hancur.
2. *Mempunyai keberanian untuk melakukan perubahan yang lebih baik.* Pemimpin yang tidak mempunai spirit dalam perubahan biasanya akan menjadi safety player yang tega mengorbankan institusi dan anak buahnya.
3. *Mempunyai keberanian mengambil risiko* dalam menentukan kebijakan, termasuk mempertanggungjawabkan tindakannya demi kemajuan atau peningkatan profesionalisme.
4. *Bersikap rela dan berani berkorban terlebih dahulu* untuk memajukan dan membangun institusi yang dipimpin serta rela berbagai previlage-nya demi kemajuan institusi.
5. *Mampu melakukan transformasi* (mentrasfer kepandaian, ketrampilan, pengetahuan, kesadaran dan tanggung jawab kepada anak buahnya).

6. *Mampu menciptakan suasana dan iklim bekerja yang penuh semangat* dan menjadikan organisasi sebagaiorganisasi pembelajar.

Pembangunan teknologi polantas baik untuk perorangan, kelompok maupun kesatuan yang dikendalikan dari *back office* Teknologi kepolisian dapat dibangun untuk:

a. *Tugas-tugas bidang administrasi*, antara lain: sistem pendataan, sistem surat menyurat dan dokumentasi, sistem penilaian kinerja, sistem pelaporan, sistem perencanaan, sistem pengawasan dan sebagainya.

b. *Tugas-tugas bidang operasional,* antara lain: sistem pemetaan dan pendataan (wilayah, potensi, dan masalah), komunikasi, komando dan pengendalian, koordinasi, sistem informasi aktual, pendataan, pelaporan, analisa, kecepatan penangan TKP, penerimaan laporan dan pengaduan, integrasi dengan antar fungsi maupun dengan petugas-petugas lain di luar kepolisian, sistem edukasi, sistem pengujian SIM, sistem penegakkan hukum, sistem penjagaan, pengaturan, pengawalan, patroli dan pelayanan-pelayanan kepolisian lainnya.

c. *Sistem-sistem pendukung*, antara lain: forensik kepolisian yaitu kedokteran forensik, psikologi forensik, kimia forensik, fisika forensik, daktiloskopi forensik dan sebagainya.

d. *Membangun wadah kemitraan dengan pemangku kepentingan lainya* sehingga dapat lebih intens tapi terganggu terbatasnya ruang dan waktu.

Teknologi kepolisian merupakan jawaban untuk menjadikan kepolisian profesional, cerdas bermoral dan modern. Program-programnya dapat dikatakan sebagai cermin dari bentuk inisiatif anti korupsi, reformasi birokrasi dan terobosan-terobosan kreatif. Teknologi kepolisian juga menjadi pilar untuk mewujudkan harapan menjadi kenyataan. Cepat, tepat, akurat, transparan, akuntabel, informatif dan mudah diakses.

Anggaran berbasis kinerja dengan berbagai terobosan-terobosan melalui PNBP (Pelayanan-pelayanan polantas, elaborasi ERI dengan program-program pemerintah, kerjasama dengan berbagai pihak dalam penerapan program-program unggulan polantas (pembangunan sekolah mengemudi dan sebagainya).

Program-program unggulan polantas sebagai bentuk pelayanan prima, *trust building* dan *networking*. Program-program unggulan polantas dapat sebagai penyiapan dan implementasi pemolisian di era digital (*e-policing*).

11.5. SISTEM PEMOLISIAN DI ERA DIGITAL

Mengembangkan sistem pemolisian dalam pendekatan pengorganisasian yang berbasis wilayah, berbasis kepentingan dan berbasis penanganan dampak masalah. Pemolisian (*policing*) adalah segala usaha/upaya yang dilakukan oleh petugas polisi secara profesional pada tingkat manajemen maupun operasional, dengan/ tanpa upaya paksa untuk mewujudkan dan memelihara keamanan, rasa aman maupun keteraturan sosial.

Secara garis besar pemolisian dapat digolongkan sebagai pemolisian yang konvensional dan pemolisian kontemporer (kekinian). Pemolisian yang konvensional lebih mengedepankan penegakkan hukum, memerangi kejahatan, yang bersifat reaktif. Penyelenggaraanya banyak yang manual, parsial dan temporer.

Pemolisian kontemporer atau kekinian dilaksanakan secara proaktif, mengedepankan tindakan pencegahan dan membangun kemitraan. Pola implementasinya juga menggunakan ilmu pengetahuan dan teknologi untuk memberikan pelayanan yang prima (cepat, tepat, akurat, transparan, akuntabel, informatif dan mudah diakses).

Pemolisian kekinian ini sering dikenal sebagai *community policing* atau Polmas. Model implementasi *community policing* atau Polmas adalah

1. ***Berbasis wilayah (ada batas-batas geografi yang jelas).*** Model ini diselenggarakan dari Mabes, Polda, Polres, Polsek, Subsektor sampai dengan petugas Babinkamtbmas;

2. ***Berbasis kepentingan*** (tidak ada batas yang jelas disatukan oleh kepentingan-kepentingan) dilaksanakan oleh fungsi-fungsi teknis kepolisian maupun oleh fungsi-fungsi pendukungnya; Model pemolisian yang berbasis wilayah dengan yang berbasis kepentingan ini saling terkait dan merupakan satu bagian sistem yang terintegrasi;
3. ***pemolisian yang berbasis dampak masalah***. Pada tingkat implementasi, masih ada model yang dapat dibangun yaitu pemolisian yang berbasis dampak masalah. Hal ini karena kepentingan-kepentingan di dalamnya bukan bagian dari urusan kepolisian. Namun, ketika menjadi masalah dampaknya akan mengganggu, mengancan, merusak bahkan bisa mematikan produktivitas. Di sinilah *core* dari model pemolisian yang berbasis dampak masalah yang penangananya diperlukan keterpaduan (integrasi) dari pemangku kepentingan atau pun antar satuan fungsi.

   Dengan membangun model pemolisian yang berbasis dampak masalah akan dapat menjadi wadah untuk mensinergikan, mengharmonikan dalam menangani berbagai masalah (ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, keamanan bahkan pertahanan) sehingga mendapatkan solusi-solusi tepat yang dapat diterima semua pihak dapat digunakan untuk pra, saat maupun pasca. Keterpaduan inilah yang menjadi kecepatan, ketepatan bahkan kekuatan sosial dan akan juga menjadi ketahanan nasional dalam menghadapi berbagai dampak masalah bahkan dampak globalisasi.

Dalam pemolisian di era digital ini, perlu dipersiapkan kepemimpinan yang transformasional melalui pendidikan dan pelatihan sehingga polisi agar memiliki kepekaan dan kepedulian. Peka dalam konteks kepolisian dapat dipahami adanya kemampuan deteksi dini, kemampuan memprediksi bahkan menyiapkan pola-pola pemolisianya yang tepat untuk mewujudkan dan memelihara keteraturan.

Kepekaan merupakan cermin dari *skill* dan *knowledge* yang dimiliki oleh para petugas secara perorangan maupun dalam institusi . Institusi menjadi peka karena memiliki sistem-sistem yang kreatif , inovatif dan dinamis yang

setiap saat mampu berubah mengkuti bahkan melampaui perkembangan jaman. Yang berarti sebagai institusi pembelajar.

Ada pun kepedulian merupakan sikap empati yang atas dasar kesadaran, tanggungjawab dan dikerjakan dengan ketulusan hati dan tentu saja disiplin. Pada konteks polisi dan pemolisianya kepedulian dapat dipahami adanya empati terhadap kemanusiaan, yaitu mengangkat harkat dan martabat manusia.

Melalui jiwa kepeduliannya, polisi memajukan, menyadarkan, mengedukasi, melayani, menolong, menjembatani bahkan membeberkan segala sumber daya yang ada untuk optimalnya kemajuan/terwujud serta terpeliharanya keamanan dan rasa aman serta keselamatan dalam masyarakat.

Bagaimana membangun kepekaan dan kepedulian? Peka dan peduli merupakan suatu karakter unggul yang dasarnya adalah pada edukasi. Karena edukasi yang berkarakter tidak hanya mengajarkan, tetapi juga menyadarkan. Membangun institusi pembelajar merupakan fondasi yang harus dibangun dengan kuat untuk dijadikan acuan/pijakan bagi implementasi pemolisianya baik untuk kepemimpinanya, administrasi, operasional maupun *capacity building*.

Selain itu juga perlu adanya, integritas, komitmen, konsistensi dan kebersinambungan dalam membangun institusi pembelajar tadi. Saat-saat transisi diperlukan sosok pemimpin dengan kepemimpina yang tangguh, yaitu pemimpin yang transformatif.

Pemimpin yang transformatif adalah pemmpin yang patut diteladani, baik otaknya yang visioner, wawasanya yang luas, mimpi-mimpi dan kreatifitasnya, kepekaan dan kepedulianya untuk berani berkorban dan dengan tulus iklas demi keunggulan, kemajuan institusi yang dipimpinya, maupun masyarakat yang dilayaninya.

11.6. KUALITAS KESELAMATAN ERA DIGITAL

Polantas senantiasa berupaya meningkatnya Kualitas Keselamatan dan Menurunya tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas. Memahami dan

menjabarkan makna meningkatnya Kualitas Keselamatan dan menurunya tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas adalah dilihat dari analisa : (1) data kecelakaan; (2) hasil penyidikan laka lantas; (3) analisa atas laporan program dan kegiatan yang berkaitan dengan kamseltibcarlantas.

Meningkatnya kualitas keselamatan dan menurunnya tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas dapat dilihat dari beberapa indikator:

a. Kebijakan-kebijakan yang mendukung dan mendorong keselamatan sebagai yang pertama dan utama.
b. Tingkat profesionalisme petugas polisi maupun para pemangku kepentingan lainya.
c. Kualitas dan kuantitas infrastruktur dan sistem-sistem pendukungnya.
d. Program-program keselamatan yang dilakukan baik secara preemtif, preventif hingga represif.
e. Sistem edukasi/pendidikan keselamatan.
f. Sistem pengujian SIM yang memenuhi standar kompetensi untuk *safety*.
g. Petugas-petugas yang profesional, yang memenuhi standar kompetensi baik sebagai penyidik, penguji SIM, petugas-petugas turjagwali.
h. Tingkat kesadaran pengguna jalan yang ditunjukkan dari perilaku patuh hukum.
i. Teratasi dan tertangani berbagai masalah kamseltibcarlantas dengan cepat, tepat, akurat, transparan dan akuntabel (*quick response time*).
j. Penegakan hukum yang mampu menindak tegas pelanggaran-pelanggaran yang menjadi pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas.
k. Tingkat kepekaan dan kepedulian para pemangku kepentingan dalam menangani masalah keselamatan.

11.7. PENGEMBANGAN PROGRAM DIGITAL

Electronic Registration and Identification (ERI) adalah sistem pendataan di bidang registrasi dan identifikasi secara elektronik yang dikerjakan pada bagian BPKB sebagai landasan legitimasi keabsahan kepemilikan dan asal-usul kendaraan bermotor.

Legitimasi keabsahan asal-usul kendaraan bermotor memang bukan hanya ditangani kepolisian saja tetapi berkaitan dengan bea cukai, perindustrian, departemen perhubungan, *dealer*.

Namun, untuk mendapatkan legitimasi diperlukan catatan kepolisian dengan verifikasi dokumen dan cek fisik kendaraan bermotor. Pada cek fisik kendaraan bermotor mencakup; fisik kendaraan bermotor secara umum, transmisi, dan emisi gas buang. Verifikasi dokumen dilakukan untuk pelayanan keamanan dan cek fisik untuk pelayanan keselamataan.

Untuk legitimasi pengoperasionlan kendaraan bermotor di jalan raya ditangani pada bagan STNK dan TNKB (tanda nomor kendaraan bermotor).

TNKB dapat di bangun melalui *automatic number plate recognation* (ANPR). STNK dan TNKB berkaitan dengan penegakan hukum di bidang lalu lintas. STNK dapat dijadikan bukti kepemilikan kendaraan bermotor, juga alat bukti yang disita sebagai upaya paksa.

Dari database kendaraan yang dibangun secara elektronik akan mendukung dengan proses penegakan hukum dan dapat dikaitkan dengan SIM, perlindungan, pelayanan publik, juga dan forensik kepolisian.

Dari ERI ini dapat dikembangkan menjadi program-program pembatasan pengoperasionalan kendaraan bermotor:

1. *Electronic Road Pricing* (ERP);
2. *Electronic Toll Collect* (ETC)
3. *E-Parking* dan *E-Banking* (akan menerobos atau memangkas birokrasi Samsat),
4. ELE (Electronic Law Enforcement).

BAB XII

ROAD SAFETY IS ZERO ACCIDENT:

IMPLEMENTASI PEMOLISIAN PADA FUNGSI LALU LINTAS

Oleh: Chryshnanda DL

12.1. KESELAMATAN BERLALU LINTAS

Hiruk pikuk masalah keselamatan dalam berlalu lintas dan vatalitas korban kecelakaan yang menjadi perhatian PBB melalui WHO[1] menunjukkan betapa pentingnya keselamatan jalan raya (*road safety*) bagi hidup dan kehidupan manusia moderen.

Pengertian *road safety*[2] adalah *keselamatan jalan raya atau keselamatan di jalan atau keselamatan jalan. Dalam pemaknaan lebih luas lagi adalah keamanan, kenyamanan, dan keselamatan semua pengguna jalan dari kesalahan dan/atau kecelakaan yang disebabkan oleh pengguna jalan lain atau disebabkan oleh diri sendiri*. *Road safety* di indonesia dapat dipahami sebagai keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (kamseltibcarlantas).

Pengertian kamseltibcarlantas merupakan suatu situasi dan kondisi lalu lintas yang penggunanya baik dengan atau tanpa kendaraan merasa aman (terbebas dari rasa ketakutan, tidak adanya ancaman hambatan maupun gangguan) kapan saja dan di mana saja. Pengguna lalu lintas terjamin keselamatanya (terhindar dari segala mara bahaya).

Ketertiban dapat dipahami adanya pengaturan dan kesadaran serta tanggung jawab baik untuk dirinya maupun orang lain. Kelancaran yang berarti

---

[1] Resolusi PBB nomor A/RES/64/255 tentang Dekade Aksi Keselamatan (Decade of Action)

[2] http://www.gethomesafely.co.id/id/pengetahuan/what-is-road-safety

arus lalu lintas dapat berjalan lancar tanpa ada hambatan tanpa ada gangguan yang dapat menimbulkan kemacetan. (Chryshnanda DL, 2010 Hal 10)

Konteks *road safety* sebagai kamseltibcarlantas bagi rakyat Indonesia adalah lalu lintas berperan sebagai ***urat nadi kehidupan***, refleksi budaya bangsa, dan sebagai cermin tingkat modernitas. Jalan sebagai urat nadi kehidupan karena suatu masyarakat dapat hidup tumbuh dan berkembang bila ada produktivitas yang dihasilkan dari aktivitas. Berbagai aktivitas masyarakat itu difasilitasi oleh lalu lintas. Jalan juga merupakan ***cermin budaya bangsa*** yang artinya merupakan refleksi tingkat keasadaran, tanggung jawab, serta disiplin masyarakat, sebagai pengguna jalan untuk mencapai kamseltibca. Jalan sebagai ***cermin tingkat modernitas,*** yakni kepekaan dan kepedulian membangun lalu lintas yang aman, selamat, tertib, lancar secara prima yang berbasis IT (Chryshnanda DL, 2011, hlm. 302).

Dengan demikian, dapat ditarik kesimpulan bahwa lalu lintas yang mendukung produktivitas akan mampu atau berdampak meningkatkan kualitas hidup masyarakat --dengan syarat: lalu lintas yang dikelola mampu mewujudkan rasa aman, selamat tertib dan ancar. Sejalan dengan pemikiran tersebut, di era digital ini, apa yang semestinya dibangun dan dikembangkan dalam mendukung sistem lalu lintas?

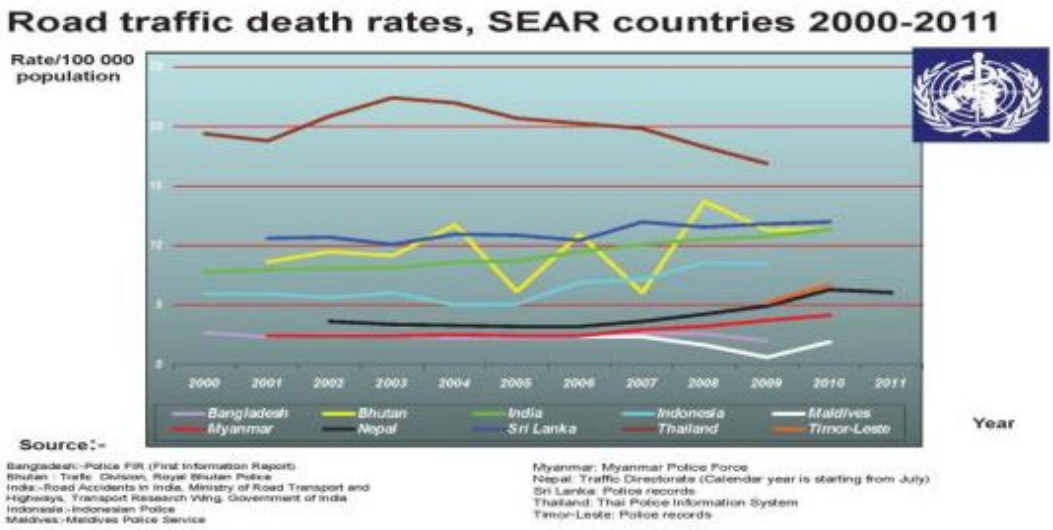
Pada era digital ditandai dengan adanya *back office*, *application* dan *network* yang dibangun dalam sistem-sistem terhubung atau *online.*[3] Sistem pengelolaan lalu lintas secara terhubung (*online*) sebenarnya merupakan cara untuk *memanage* bagaimana dapat memberikan pelayanan-pelayanan prima kepada publik.

Pelayanan prima dalam konteks ini dipahami sebagai sistem pelayanan yang: cepat, tepat, akurat, transparan, akuntabel, informatif dan mudah diakses. Sistem-sistem *online* untuk transportasi menjadi suatu kebutuhan dalam mewujudkan keselamatan untuk kemanusiaan (*safety for humanity*).

12.2. AKSI GLOBAL SAFETY ROAD

[3] *Online*: sebagai sistem terhubung secara elektronik yang dapat digunakan: 1) mempersingkat waktu, 2) membuat lebih transparan dan akuntabel, 3) memangkas birokrasi, 4) penghematan, 5) pengawasan dan 6) meminimalisir peluang penyimpangan. (https://en.wikipedia.org/wiki/Online_and_offline)

Secara global, kecelakaan lalu lintas jalan mengklaim lebih dari 1,2 juta jiwa setiap tahun dan memiliki dampak besar pada kesehatan dan pembangunan. Mereka adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda berusia antara 15 dan 29 tahun. kecelakaan lalu lintas jalan membunuh sekitar 316 000 orang setiap tahun di WHO South-East Asia Region (SEAR), setara dengan 25 persen dari kematian lalu lintas jalan global.



Sumber: *WHO*

Selain kematian, hingga 50 juta orang dikenakan luka non-fatal setiap tahun sebagai akibat dari kecelakaan lalu lintas jalan, sementara ada tambahan konsekuensi kesehatan tidak langsung yang berkaitan dengan epidemi yang berkembang ini. Kecelakaan lalu lintas jalan menyebabkan kesulitan keuangan pada semua tingkatan; dari biaya individu-perawatan kesehatan, kehilangan pekerjaan dan produktivitas, dan efek pada keluarga dan kerabat, untuk biaya kerusakan publik dan berdampak tinggi pada kesehatan nasional dan sistem ekonomi.

Negara berpenghasilan rendah dan menengah diperkirakan kehilangan hingga 5 persen dari PDB sebagai akibat dari kecelakaan lalu lintas jalan (Sumber: *World Bank*). Kecelakaan lalu lintas jalan menghambat aset yang paling penting dari setiap masyarakat, sumber daya manusia, dalam jangka panjang, dan juga memperluas kesenjangan sosial. Investasi dalam keselamatan jalan dapat menghasilkan return yang tinggi kepada seluruh lapisan masyarakat, dalam berbagai bentuk termasuk pencegahan kematian

prematur dan cacat, pencegahan hilangnya produktivitas, mempromosikan aset manusia dan kualitas hidup, dan pencegahan biaya perawatan kesehatan dan

Road traffic mortality from 3 data bases

Year	Dead certificate	Insurance company	Police	Combined 3 sources	WHO
2011					26,312
2012	18,014	10,874	10,208	23,390	
2013	17,840	10,962	9,235	22,841	24,237
2014	18,118	10,464	7,916	22,438	
2015				21,429	

Bureau of NCD
Department of Disease Control
Ministry of Public Health

kerusakan umum.

Sumber: Laporan WHO SEA Ministerial Meeting on Accelerating actions for implementation of decade of action for road safety.

Menyadari beban Majelis Umum PBB, melalui resolusi 64/255 Tahun 2010, menyatakan periode 2011-2020 sebagai Dekade PBB untuk Aksi Keselamatan Jalan. Resolusi Majelis Umum PBB memperkenalkan konsep tindakan komprehensif dalam mempromosikan keselamatan jalan melalui 5 Pilar:

1. Manajemen keselamatan jalan;
2. Jalan yang lebih aman dan mobilitas;
3. Kendaraan yang lebih aman;
4. Pengguna jalan yang lebih aman, dan
5. Respon pasca-kecelakaan.

Rencana Global untuk Dekade Aksi Keselamatan Jalan 2011-2020 dipandu negara anggota untuk memperkuat pilar keselamatan lima jalan tersebut melalui 34 tindakan. Selain itu, negara anggota PBB, pada bulan September 2015, juga termasuk dua target pada keselamatan jalan pada tujuan

Pembangunan Berkelanjutan. Ini adalah 1) Sasaran SDG 3,6 - pengurangan jumlah mutlak kematian lalu lintas jalan dan cedera oleh 50 persen pada tahun 2020.

Khususnya untuk SEAR, lebih dari setengah dari kematian lalu lintas jalan yang pada Pengguna Jalan Rentan (VRUs). VRUs ini termasuk sepeda motor, sepeda dan pejalan kaki. SEAR telah menyaksikan peningkatan tajam dalam kematian terkait sepeda motor di periode terakhir, seiring dengan peningkatan jumlah sepeda motor di daerah.

Challenges: Weak Enforcement

	Speed	Drunk-driving	Helmet	Seatbelt	Child-restraint
Bangladesh	3	2	4	-	-
Bhutan	5	5	10	3	-
India	3	4	4	4	-
Indonesia	5	5	8	8	-
Maldives	6	-	7	4	-
Myanmar	5	-	5	-	-
Nepal	7	9	9	5	-
DPR Korea					
Sri Lanka	4	6	7	8	-
Thailand	3	6	6	6	-
Timor Leste	5	4	6	2	2

Sumber: *Laporan WHO SEA Ministerial Meeting on Accelerating actions for implementation of decade of action for road safety*.

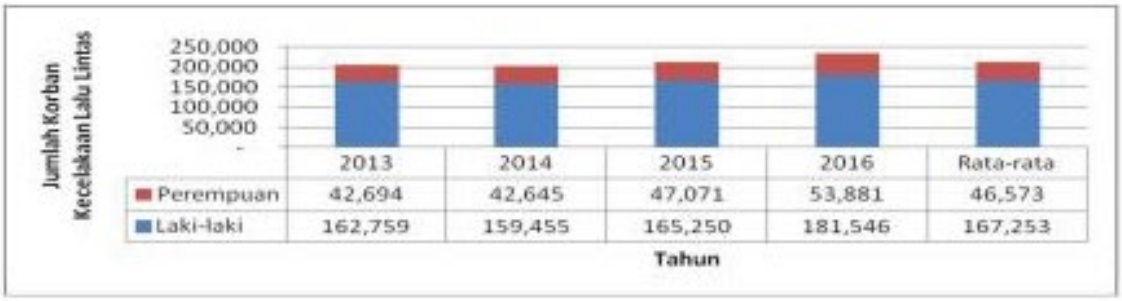
VRUs, terutama pengendara sepeda motor, harus diprioritaskan dalam program keselamatan jalan. Bukti menunjukkan bahwa faktor risiko utama untuk sepeda motor termasuk non-penggunaan helm, kecepatan, penggunaan alkohol, kondisi lalu lintas campuran, kurangnya perlindungan dari kendaraan, dan kurangnya infrastruktur yang aman (seperti permukaan miskin dan bahaya pinggir jalan).

Status Laporan Global Tentang Keselamatan Jalan 2015 menunjukkan bahwa praktek-praktek yang baik di masing-masing pilar telah menyebabkan penurunan yang signifikan pada kematian dan cedera di antara VRU di banyak negara. Karena itu, Meskipun adanya intervensi terbukti, target yang disepakati,

dan komitmen untuk mempromosikan keselamatan di jalan, negara anggota di SEAR masih menghadapi tantangan umum dalam melindungi VRU. Ini

Tingkat Kepadatan Kecelakaan berdasarkan Status Jalan di Indonesia Tahun 2013 – 2016

Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia (Tercatat) berdasarkan Jenis Kelamin Tahun 2013 – 2016

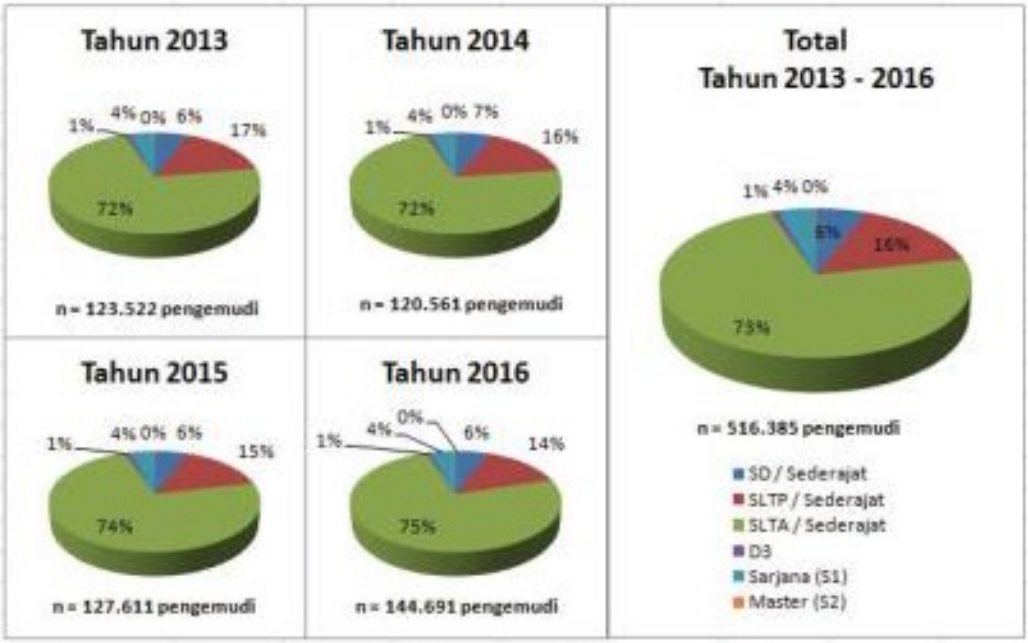


Korban Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia (Tercatat) berdasarkan Jenis Kelamin Tahun 2013 – 2016

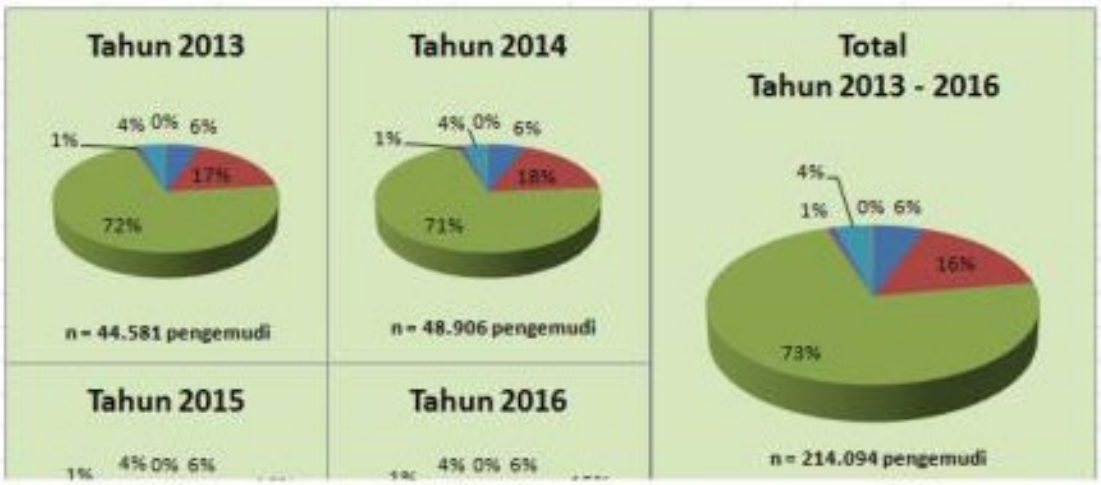
Sumber: *Laporan WHO SEA Ministerial Meeting on Accelerating actions for implementation of decade of action for road safety.*

Tujuan Umum kegiatan ini untuk mengintensifkan upaya multisektoral untuk mempromosikan keselamatan jalan di WHO *South-East Asia Region*,

dengan fokus pada pengguna jalan yang rentan, di sepeda motor tertentu, dalam rangka mencapai target keselamatan jalan, ditetapkan oleh Dekade PBB Aksi dan Berkelanjutan Agenda Pembangunan.



Pengemudi Kendaraan Terlibat Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia (Tercatat) berdasarkan Tingkat Pendidikan Tahun 2013 – 2016



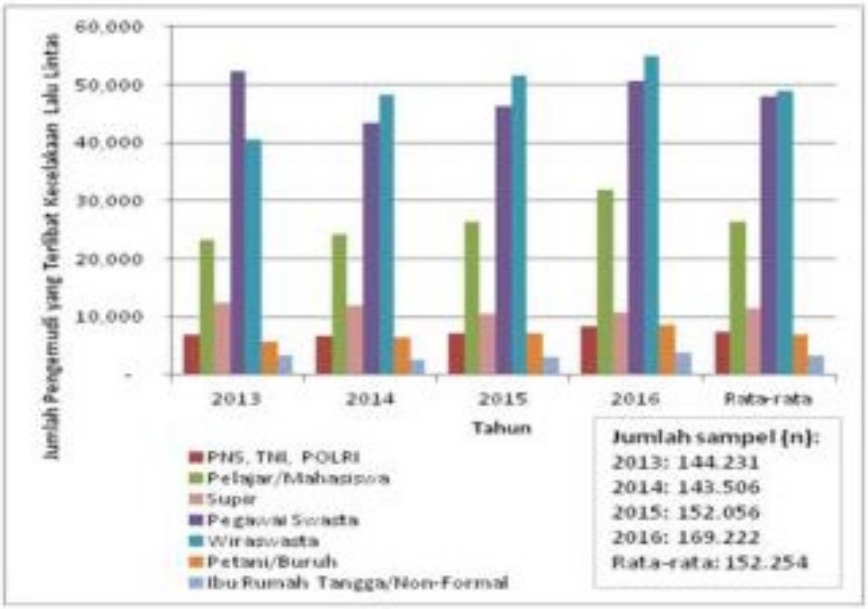
Sumber: *Laporan WHO SEA Ministerial Meeting on Accelerating actions for implementation of decade of action for road safety*

Objek Spesifik antara lain: (1). Untuk mempromosikan efektif dan biaya tindakan yang efektif, serta mengembangkan strategi inovatif, untuk memperkuat lima pilar keselamatan jalan untuk melindungi vrus di SEAR Negara Anggota; (2) Untuk memperkuat kapasitas nasional dan regional untuk melindungi pengguna jalan yang rentan.

Prinsip yang digunakan untuk melindungi pengguna jalan yang rentan, sebagai berikut:

1. Semua pengguna jalan, di VRUS khususnya, dan semua moda transportasi, memiliki hak untuk menggunakan fasilitas jalan dan hak untuk dilindungi;
2. Keselamatan jalan merupakan tanggung jawab bersama lembaga, komunitas, dan pengguna jalan individu. Pemerintah memiliki peran utama untuk mengembangkan,melaksanakan, memantau dan mengevaluasi jalan keselamatan strategi / kebijakan / rencana dan peraturan perundang-undangan untuk mengatasi faktor-faktor risiko, menetapkan standar, meningkatkan kesadaran masyarakat, serta membangun dan memperkuat kapasitas dan koordinasi mekanisme kelembagaan;
3. Program keselamatan jalan harus memprioritaskan tindakan pada kelompok selektif rentan populasi, geografis ‘berisiko tinggi’ daerah, faktor risiko yang signifikan , dan intervensi yang efektif dan hemat biaya. Khusus untuk SEAR, vrus harus target utama untuk program keselamatan jalan;
4. Informasi keselamatan jalan, sebaiknya dipisahkan berdasarkan status demografis, bisa meningkatkan efektivitas program keselamatan jalan. Target dan indikator dalam kerangka pemantauan, termasuk SDG, akan membantu mengukur kemajuan program keselamatan jalan. Knowledge dan mekanisme berbagi pengalaman, termasuk dukungan dari lembaga internasional, dapat membantu mempercepat upaya untuk melindungi vrus;

5. Program keselamatan jalan harus didasarkan pada pendekatan sistem yang aman melalui kolaborasi multisektoral untuk memperkuat lima pilar keselamatan jalan, dan mengatasi faktor-faktor risiko utama, melalui intervensi berbasis bukti.



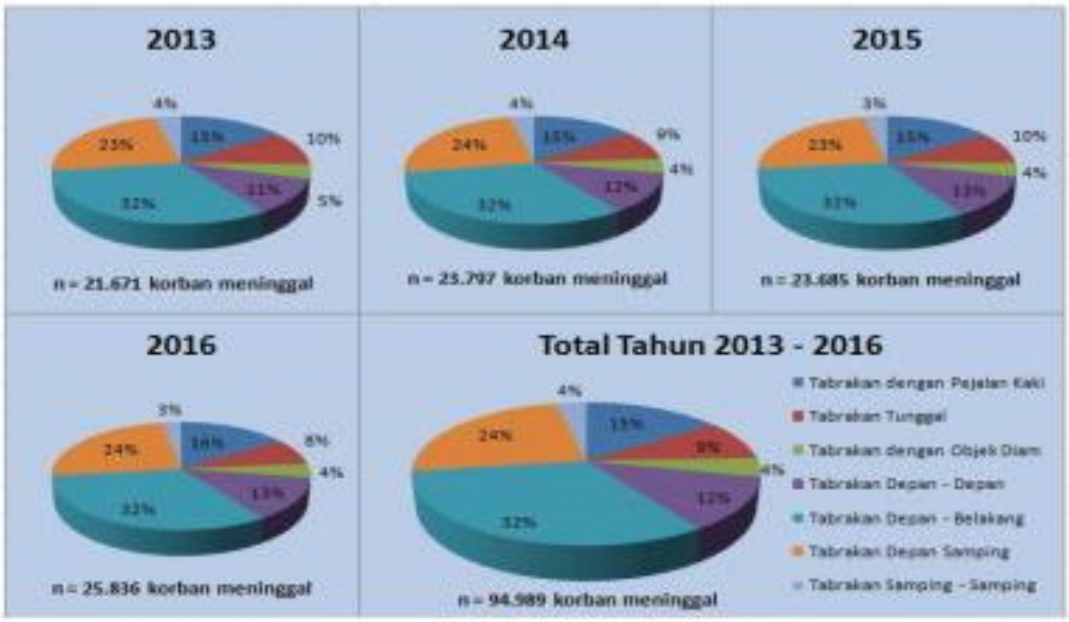
Profesi Pengemudi Kendaraan (Tercatat) yang Terlibat Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Tahun 2013 – 2016

Sumber: *Laporan WHO SEA Ministerial Meeting on Accelerating actions for implementation of decade of action for road safety.*

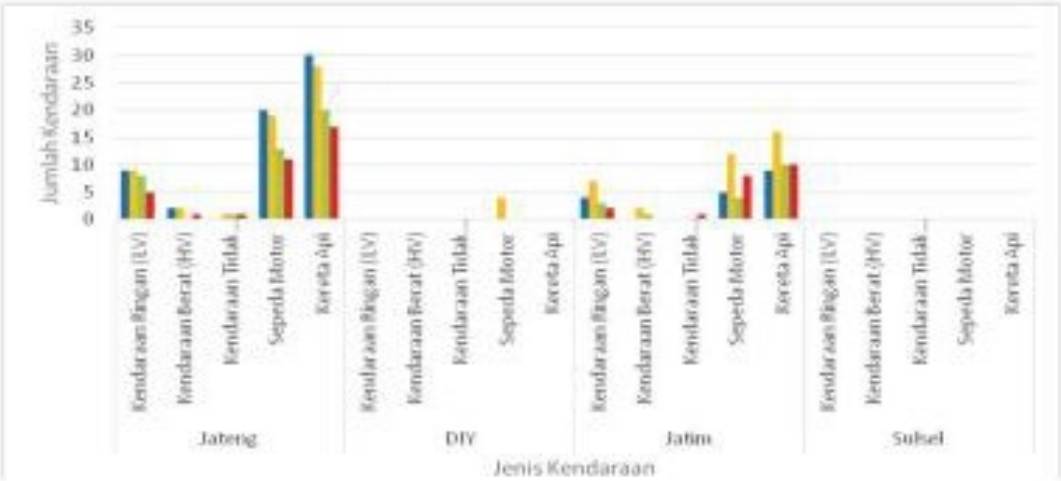
Kerangka PHUKET Aksi ini adalah alat untuk menyusun strategi dan mempercepat upaya untuk mempromosikan keselamatan jalan melalui penguatan lima pilarkeselamatan jalan dengan tindakan terikat waktu selektif terpadu dan terukur untuk prioritas nasional dan regional, dengan keputusan kebijakan utama. Inti Kerangka PHUKET Aksi tidak memperkenalkan tindakan

atau alat-alat baru melainkan membantu negara anggota untuk fokus program mereka untuk pendekatan yang efektif, berdasarkan hasil pertemuan internasional yang ada dan inisiatif , Serta alat dan standar yang tersedia pada keselamatan di jalan.

Kerangka waktu untuk Kerangka PHUKET adalah selama lima tahun (2018-2022) dengan dua tonggak untuk tindakan terikat waktu tersebut; 2 tahun (2019) untuk tindakan jangka pendek, dan 5 tahun (2022) untuk tindakan jangka panjang.

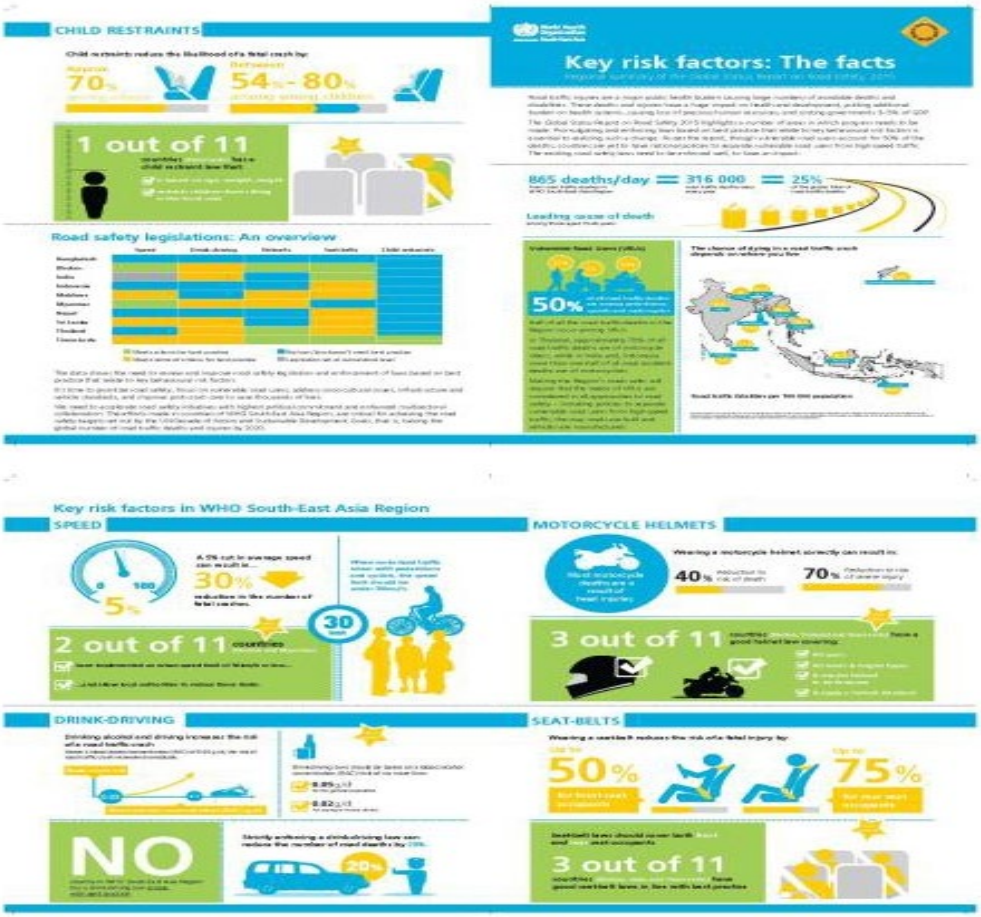


Presentase Jumlah Korban Meninggal Dunia berdasarkan Tipe Kecelakaan di Indonesia pada Tahun 2013 – 2016



Sumber: *Laporan WHO SEA Ministerial Meeting on Accelerating actions for implementation of decade of action for road safety.*

Kerangka ini terdiri dari enam set tindakan yang direkomendasikan. Komponen *prioritas* akan mempersempit dan merampingkan usaha dan sumber daya program keselamatan jalan untuk fokus pada bidang-bidang prioritas, khususnya untuk fokus pada RVUs dan pengaturan berisiko tinggi, serta untuk memperkuat infrastruktur inti untuk program keselamatan jalan, termasuk strategi dan memimpin agen. Komitmen tingkat tinggi telah memilih tindakan inti, yang membutuhkan tingkat tinggi dukungan, kepemimpinan dan dukungan.



Sumber: *Laporan WHO SEA Ministerial Meeting on Accelerating actions for implementation of decade of action for road safety.*

Upaya *United* komponen meletakkan kunci untuk mempromosikan kolaborasi multi-sektoral. *Pengetahuan manajemen* elemen daftar beberapa

tindakan untuk memperkuat sistem informasi, sementara *penegakan* bertujuan untuk mempromosikan rencana implementasi dan pengembangan kapasitas. Terakhir, *Target* berfokus pada bagaimana negara dapat menggunakan target indikator standar untuk memperkuat sistem.

Dari berbagai kegiatan seminar for *Road Safety* yang salah satunya ada beberap hal yang direkomendasikan:

1. **Prioritas**

   a. Menyatakan keselamatan jalan sebagai agenda nasional, dengan fokus pada perlindungan VRUs, terutama sepeda motor.

   b. Membangun dan memperkuat lembaga terkemuka pada keselamatan di jalan, untuk bertindak sebagai koordinasi titik fokus dari mekanisme koordinasi multisektoral.

   c. Review, mengembangkan dan memperkuat rencana multisektoral aksi keselamatan jalan, dengan penetapan biaya, dengan fokus pada prioritas nasional, termasuk VRUs, driver profesional, jalan baru dan kendaraan baru, dan pengaturan geografis berisiko tinggi.

   d. Meninjau dan memperkuat aspek keselamatan jalan dari kebijakan transportasi umum.

   e. Tinjau dan memperkuat standar keamanan untuk kendaraan baru, dengan fokus pada sepeda motor dan kendaraan angkutan umum.

   f. Tinjau hukum dan peraturan tentang faktor risiko selektif, relevan dengan konteks negara, untuk melindungi vrus, dengan mempertimbangkan Model Keselamatan Jalan Legislasi yang sesuai.

   g. Ulasan kapasitas respon pasca-kecelakaan, terutama dalam kaitannya dengan vrus dan dalam pengaturan geografis berisiko tinggi, termasuk kapasitas kelembagaan, akses ke perawatan dan sistem rujukan

2. **Komitmen**

   a. Mengidentifikasi dan mengalokasikan anggaran dan sumber daya manusia untuk program keselamatan jalan dan instansi terkait keselamatan jalan, yang sesuai, dengan fokus pada vrus dan sepeda motor.

   b. Mendukung proses merumuskan, mengatur, mengadopsi dan mengimplementasikan inisiatif kebijakan baru, standar dan peraturan untuk pembangunan jalan baru, keselamatan kendaraan baru dan perencanaan kota, serta peraturan tentang faktor risiko utama, dengan fokus pada vrus, dengan mempertimbangkan standar internasional yang tersedia sewajarnya.

   c. Mengembangkan rencana aksi untuk memperkuat respon pasca-kecelakaan, khususnya dalam menangani akses ke perawatan hambatan dan tenaga kesehatan dengan fokus pada pengaturan berisiko tinggi, yang sesuai

3. **Upaya**

   a. Membangun dan memperkuat mekanisme koordinasi multisektoral untuk menerapkan strategi keselamatan jalan / kebijakan / rencana, dan mempromosikan keterlibatan, kepemilikan dan akuntabilitas pemangku kepentingan terkait, sesuai dengan strategi keselamatan jalan nasional / kebijakan / rencana, dengan fokus pada vrus.

   b. Untuk membangun dan setuju pada mekanisme pemantauan nasional keselamatan jalan, termasuk target dan indikator, untuk melacak situasi, kemajuan dan kinerja, dan akuntabilitas program keselamatan jalan

   c. ‘Keselamatan jalan di semua kebijakan’ Mainstream keprihatinan keselamatan jalan untuk kebijakan dan program-program dari instansi pemerintah terkait , Termasuk perencanaan sosial ekonomi pembangunan, transportasi, konstruksi jalan,

perencanaan kota, pendidikan, pemerintah daerah, dan sektor kesehatan

4. Manajemen Pengetahuan

a. Meningkatkan investasi untuk memperkuat sistem informasi keselamatan jalan, termasuk kematian lalu lintas jalan, dengan fokus pada data vrus, dengan mempertimbangkan standar internasional, yang sesuai

b. Untuk mengembangkan proyek percontohan untuk penyelidikan jalan kecelakaan lalu lintas kasus, khususnya untuk vrus dan dalam pengaturan berisiko tinggi, dan menerjemahkan temuan untuk meningkatkan program keselamatan jalan, dan mempertimbangkan *scaling up* proyek dalam praktek rutin

5. Penegakan

a. Pastikan kekuatan pelaksanaan dan hukum / peraturan kepatuhan terintegrasi ke jalan kerangka pemantauan keamanan

b. Mengembangkan rencana kelembagaan dan kolaboratif tindakan untuk mempromosikan keselamatan di jalan dengan sumber daya, termasuk rencana implementasi / penegak dengan target pelaksanaan, dengan fokus pada vrus terutama pengendara sepeda motor.

c. Melakukan proyek penilaian keamanan untuk infrastruktur jalan, kendaraan baru dan kendaraan umum, dengan standar internasional akun, yang sesuai.

d. Melakukan proyek dengan target untuk melatih tenaga kerja kesehatan dan sumber daya terkait manusia untuk perawatan trauma, khususnya pada perawatan primer dan layanan garis depan, dengan fokus pada pengaturan berisiko tinggi

6. Target

a. Review, mengembangkan, dan / atau merevisi target nasional yang komprehensif keselamatan jalan, proses meliputi, hasil, dan

kinerja para pemangku kepentingan, dengan fokus pada vrus terutama pengendara sepeda motor, dengan target global akun , sewajarnya.

b. Menetapkan nasional standar / patokan / peraturan, berdasarkan standar internasional, yang sesuai, dan rencana implementasi / penegakan:

   1) Keselamatan pembangunan jalan baru, dengan fokus pada infrastruktur untuk vrus, dengan mempertimbangkan PBB Jalan Penilaian Keselamatan Minimum

   2) Keamanan kendaraan baru, di sepeda motor khususnya, dengan mempertimbangkan PBB Kendaraan standar keselamatan

   3) Keselamatan transportasi umum

   4) Promosi keselamatan jalan dalam perencanaan perkotaan

   5) Peraturan tentang faktor risiko utama, dengan Model akun Keselamatan Jalan Legislasi

c. Mengatur Target ekspansi untuk perawatan trauma kualitas, meliputi akses ke perawatan dan sistem rujukan, dan mempertimbangkan menyiapkan target pada *case fatality rate*

12.3. TARGET WAKTU CAPAIAN HASIL KERJA PADA 2019

1. Efektif dan sumber daya yang lembaga terkemuka pada keselamatan di jalan, bertindak sebagai focal point untuk mekanisme koordinasi multisektoral fungsional

2. Revisi keselamatan jalan nasional strategi / kebijakan / rencana, didanai, dengan kerangka pemantauan setuju dan target yang komprehensif

3. Rencana operasional / proses untuk memperkuat / merevisi / mengembangkan standar / patokan / peraturan tentang infrastruktur

jalan, kendaraan baru, angkutan umum dan peraturan tentang faktor risiko utama, dengan fokus pada vrus.

4. Rencana pelaksanaan, dengan target penegakan hukum, untuk menegakkan peraturan yang ada pada faktor-faktor risiko utama, dengan fokus pada vrus
5. Diperkuat dan diselaraskan sistem informasi keselamatan jalan, termasuk kematian lalu lintas jalan

Untuk Tahun 2022, akan dicapai:

1. Dikembangkan / standar undangkan / patokan / peraturan tentang infrastruktur jalan, kendaraan, perencanaan kota, peraturan tentang faktor risiko utama, dengan fokus pada vrus.
2. kendaraan baru, khususnya sepeda motor, dan angkutan umum untuk memenuhi standar nasional.
3. Peningkatan kepatuhan pada peraturan faktor risiko utama, dengan fokus pada vrus
4. Peningkatan respon sistem pasca-kecelakaan, dengan peningkatan akses ke perawatan kualitas yang diberikan oleh tenaga kerja yang terlatih.

12.4. ROAD SAFETY DI ERA DIGITAL

Era digital ditandai dengan berbagai kemajuan teknologi informasi yang membuka sekat ruang dan waktu. Tatkala muncul masalah angkutan yang dikelola secara *online* yang dilihat sering hanyalah hak dari pengusaha atau pihak mitra sebagai pengemudinya. Hak inilah yang menuntut berbagai *previledge* dibandingkan dengan yang *eksisting*.

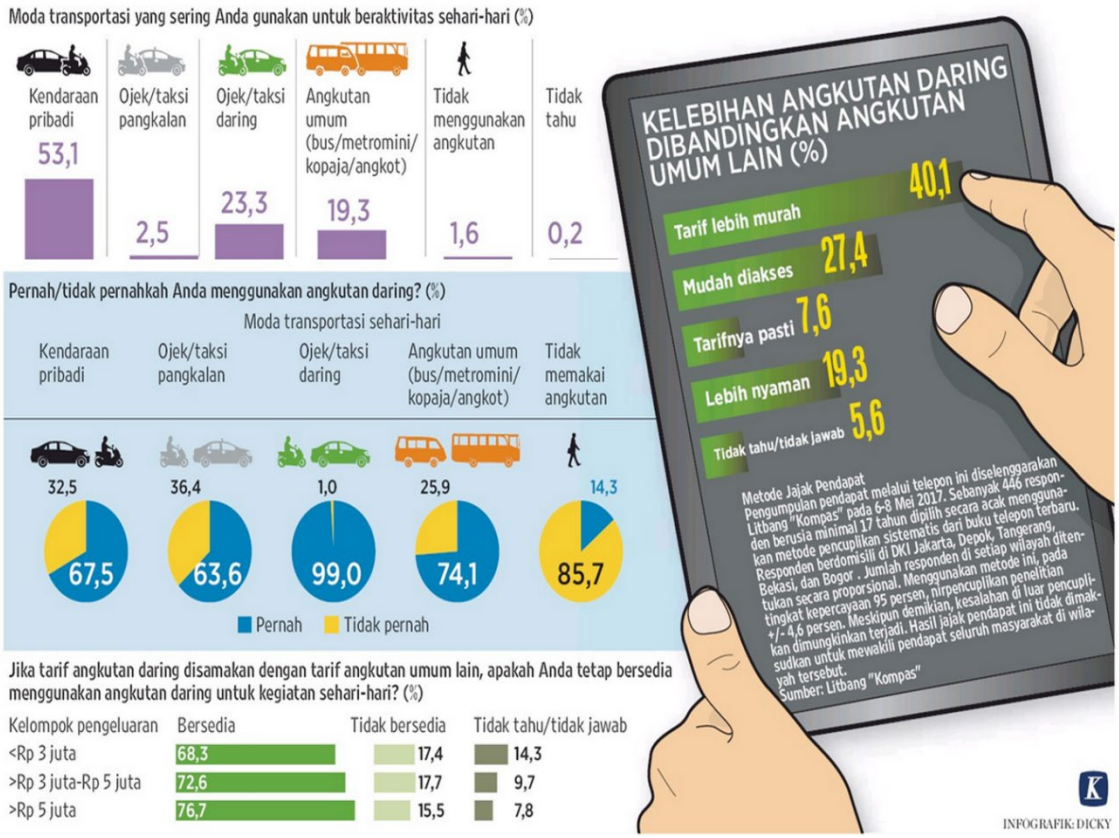
Gesekan sosial yang mulai tampak dan menimbulkan berbagai isu atas perebutan sumber-sumber daya terutama omset pengangkutan penumpang hingga tarif harganya. Di sisi lain, masalah mendasar untuk: keamanan, keselamatan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas yang menjadi prioritas

program *road safety* justru sering kali dipandang sebelah mata atau lebih ekstrimnya diabaikan.

Lebih aneh lagi, demi berbagai kepentingan muncul pembenaran-pembenaran bahkan penyimpangan pun dimaklumi sebagai kebutuhan publik. Pembenaran-pembenaran tersebut diyakini sebagai kebenaran dan bahkan dijadikan deal-deal politik pada sektor bisnis dalam kaitan pengerahan massa maupun penyebaran janji-janji politik lainnya. Kebutuhan public lebih sering dikelola secara transaksi politik.

Data Angkutan Umum Manual dan yang Dikelola secara Sistem *Online:*

Hasil Kajian mengenai Angkutan Online



Sumber: *Litbang Kompas*

Angkutan umum merupakan cermin dari keseriusan para pemangku kepentingan dalam mewujudkan sistem transportasi yang sehat merakyat

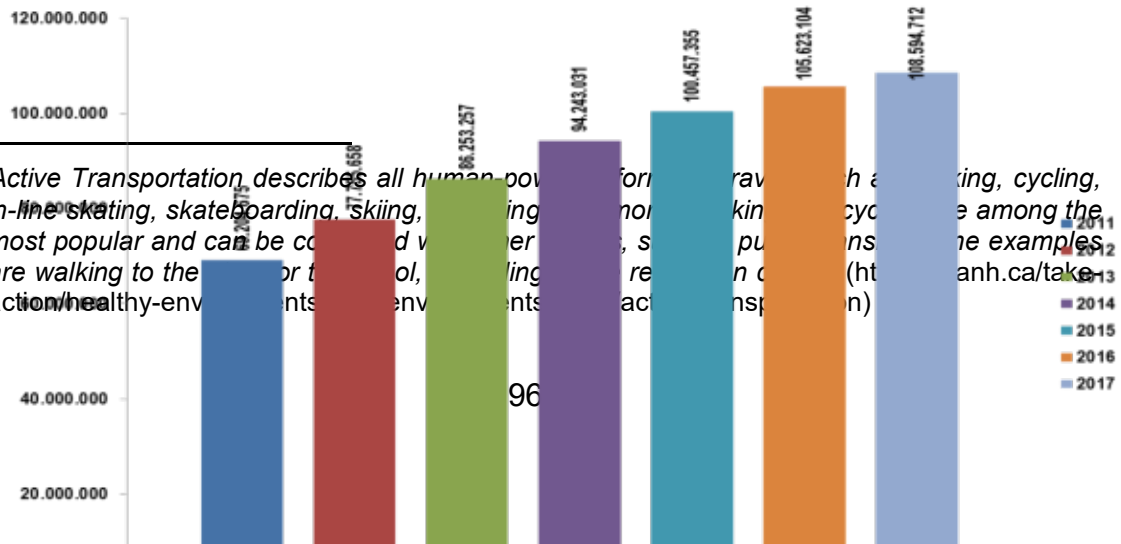
(*Active Transportation*)[4] sehingga mampu memelihara keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas.

Angkutan umum yang dikelola secara profesional menjadi penting bagi masyarakat karena:

1. Untuk melayani pergerakan masyarakat dalam melaksanakan aktivitas sehari-hari;
2. Membatasi penggunaan kendaraan pribadi (menjadi pilihan warga dalam berlalu lintas);
3. Ekonomis, biaya murah dan mudah dijangkau;
4. Menjadi penghubung antardaerah dan merupakan unsur integrasi bangsa;
5. Menjadi ikon kota, simbol kemajuan peradaban, kemajuan teknologi, simbol pariwisata;
6. Aman, nyaman dan tepat waktu, menjadi srandar pengoperasionalannya; dan
7. Mendukung tingkat produktivitas masyarakat yang dapat meningkatkan kualitas hidup.

Jika ketujuh pokok tersebut tidak mampu diwujudkan, maka angkutan umum akan ditinggalkan, dan masyarakat mencari alternatif pilihan lain yaitu, kendaraan pribadi. Bagi masyarakat kebanyakan akan mencari alternatif yang murah, mudah dan cepat, maka sepeda motor menjadi pilihannya. Dari aspek ekonomi, praktis, nampaknya benar tatkala dilihat dari sisi keselamatannya maka sepeda motor sangat rentan apalagi dijadikan angkutan umum.

Data Trend Pertumbuhan Sepeda Motor: 2011-2017



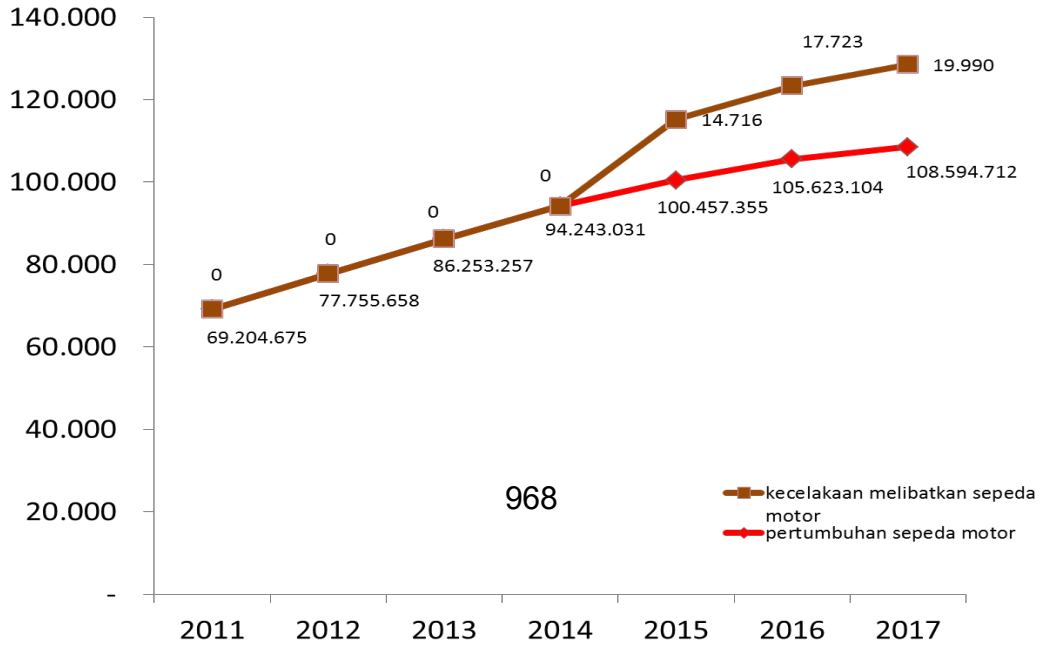
[4] *Active Transportation describes all human-pow[illegible] form[illegible] trav[illegible]h a[illegible]king, cycling, in-line skating, skateboarding, skiing, [illegible]ing [illegible]mo[illegible] kin[illegible] cyc[illegible]e among the most popular and can be co[illegible]d w[illegible]er [illegible], s[illegible] pu[illegible]ns[illegible]e examples are walking to the [illegible]or t[illegible]ol, [illegible]ling [illegible] re[illegible]n c[illegible] (ht[illegible]anh.ca/take-action/healthy-env[illegible]nts [illegible]env[illegible]nts [illegible]act[illegible]nsp[illegible]n)*

Sumber: *Ditregident Korlantas Polri*

Sepeda motor semakin hari semakin merajai di jalan raya, di setiap rumah bahkan ditemukan rata-rata memiliki satu sepeda motor bahkan ada yang lebih. Warga masyarakat kebanyakan mengandalkanya sebagai alat transportasi utama mereka. Proses pembelian atau perolehan sepeda motor tergolong mudah. Tatkala keselamatan bagi dirinya maupun orang lain tidak menjadi dasar pertimbangan, maka alasan cepat, mudah dan murah bisa dianggap tepat.

Namun tatkala keselamatan dipertanyakan dan diperhitungkan, maka *sosial cost*-nya sangat tinggi bahkan ukuran kemanusiaan dan keselamatan lebih sulit ukuran dari sisi ekonomisnya. Dari data pertumbuhan kendaraan bermotor dengan jumlah kecelakaan boleh ditentukan semakin meningkat apalagi dilihat dari tingat fatalitasnya.

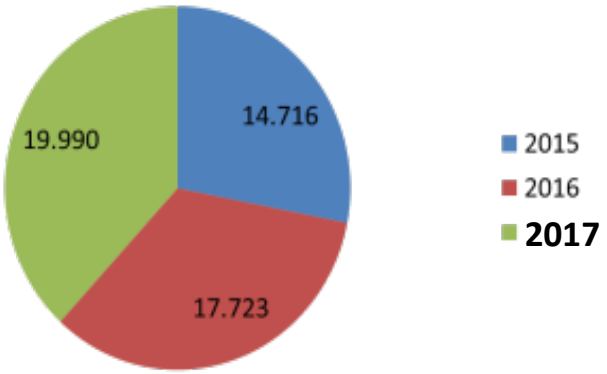
Data Perbandingan Kecelakaan Yang Melibatkan Sepeda Motor 2015-2017 Dengan Pertumbuhan Sepeda Motor



Sumber: *IRSMS Korlantas Polri*

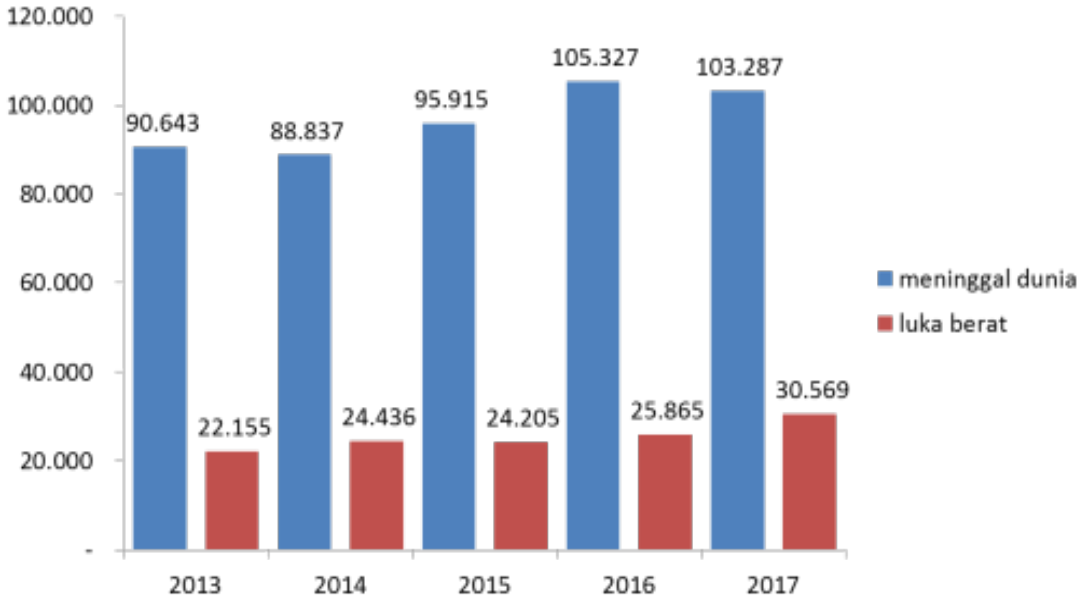
Korban kecelakaan lalu lintas yang setiap saat terjadi sering dianggap sebagai hal wajar, takdir bahkan hampir-hampir tidak ada yang mempedulikan, dan para pejabat dari stakeholder terkait pun tidak ada rasa bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan dalam berlalu lintas.

Data Kecelakaan yang Melibatkan Sepeda Motor: 2015-2017



Sumber: *IRSMS Korlantas Polri*

Data Kecelakaan Dengan Korban Fatalitas: 2013-2017



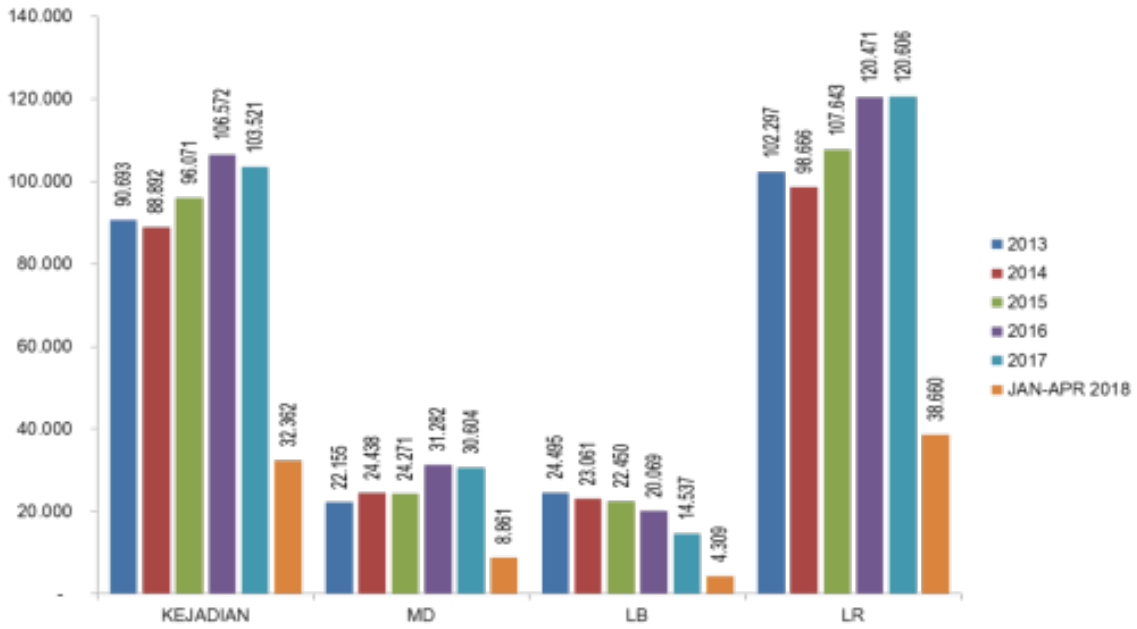
Sumber: *IRSMS Korlantas Polri*

Apakah kita akan membiarkan keselamatan berlalu lintas di jalan terus terancam? Semua seakan *easy going*, lancar-lancar saja, aman-aman saja, *toh* yang celaka bukan siapa-siapa saya, yang celaka sudah biasa takdirnya di jalan raya. Apakah kita boleh terus berpikir demikian? Pasti menjawab tidak, namun ya hanya kata yang tidak lantang. Namun pemikiran untuk visi, misi, tujuan, kebijakan, strategi dan *action plan* hanyalah kepentingan *auditing* dan supervisi yang terkadang dimanipulasi dan rekayasa tanpa fakta dan karya nyata.

Data Trend Pertumbuhan Kendaraan Bermotor Secara Umum Dibandingkan dengan Sepeda Motor: 2011-2017

Sumber: *Ditregident Korlantas Polri*

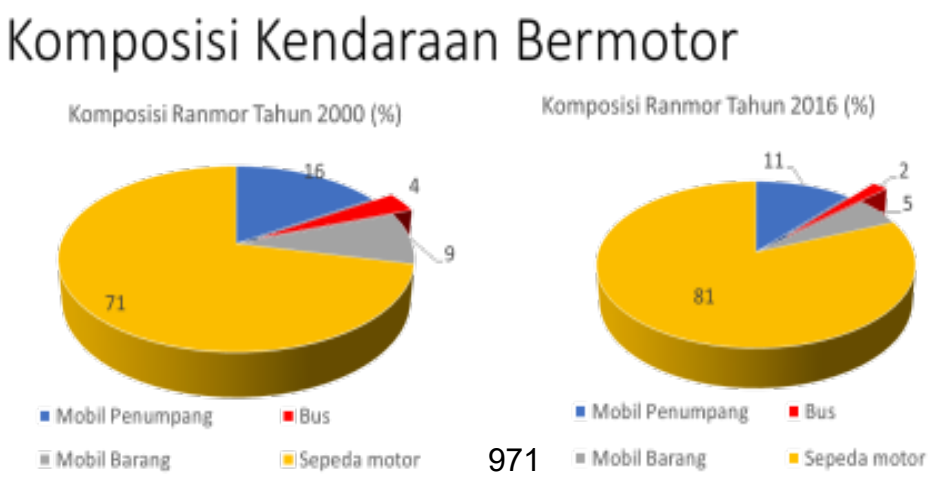
Data Trend Kecelakaan Lalu Lintas 2013- April 2018



Sumber: ***IRSMS Korlantas Polri***

Angkutan umum merupakan salah satu bagian penting bagi produktivitas masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidup bagi masyarakat dalam mempertahankan hidup, jangan untuk dapat tumbuh dan berkembang. Angkutan umum merupakan bagian dari sistem transportasi untuk menghubungkan satu daerah dengan daerah lainnya.

Di era digital, sistem manajemen penggunaan teknologi merupakan keunggulan dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Masyarakat menghendaki adanya pelayanan yang cepat, tepat, akurat, transparan, akuntabel, informatif dan mudah diakses. Kemampuan mewujudkan keinginan, kebutuhan dan harapan masyarakat sistem-sistem aplikasi secara online akan menjawabnya.



Komposisi Bus yang sudah terkecil menyusut dari 4% di tahun 2000 menjadi 2% di tahun 2016, sedangkan sepeda motor meningkat dari

Namun pengembangan sistem transportasi umum berbasis dukungan teknologi yang aman, nyaman, murah, dan selamat masih sangat lambat dikembangkan di Indonesia. Sistem perkeretaapian, pelayaran laut, darat, dan udara masih mengejar ketertinggalannya dari Negara-negara moderen. Sebagai akibatnya, penduduk semakin mengandalkan transportasi sepeda motor dan mobil pribadi, sehingga pertumbuhan jumlah kendaraan semakin berdampak langsung pada peningkatan angka kecelakaan.

Dari hasil penelitian di negara bagian Victoria (Australia), kecepatan kendaraan bermotor pada kecelakaan lalu lintas yang dapat mengakibatkan vatalitas dapat dilihat pada gambar di bawah ini. Dari gambar diatas dapat dipahami bahwa kecepatan menjadi unsur utama terjadinya laka lantas dengan korban vatalitas.

Sumber: *Laporan TARC ke Inggris, Australia dan Jepang*

Berdasarkan pergeseran paradigma transportasi yang semakin berisiko tinggi, di dalam pengelolaan sistem transportasi diperlukan adanya sistem-sistem manajemen:

a) ***managemen kebutuhan***: kegiatan yang dilaksanakan dengan sasaran meningkatkan efisiensi dan efektivitas penggunaan ruang lalu lintas dan mengendalikan pergerakan lalu lintas.;

b) ***manajemen kapasitas***: yakni kegiatan dalam pengorganisasian ruang jalan. Langkah pertama dalam manajemen lalu lintas adalah membuat penggunaan kapasitas dan ruas jalan seefektif mungkin, sehingga pergerakan lalu lintas yang lancar merupakan syarat utama.

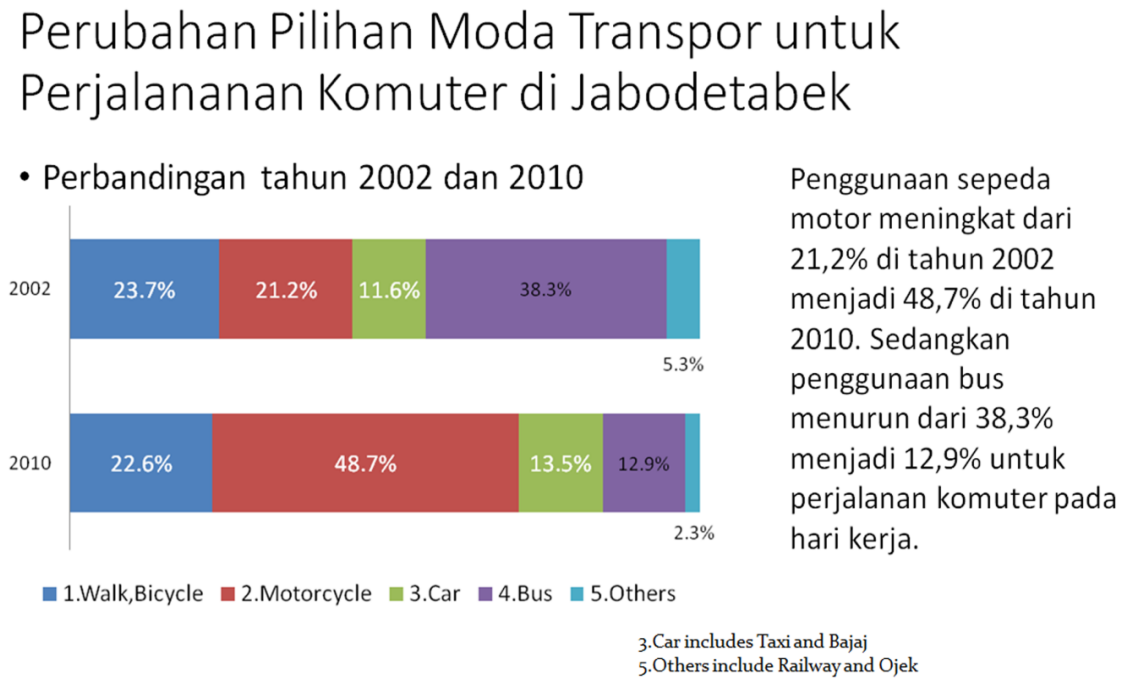
c) ***Manajemen prioritas*** adalah kegiatan untuk menentukan prioritas pemilihan moda transportasi, terutama kendaraan penumpang

d) ***Manajemen kecepatan***: terdiri atas serangkaian tindakan yang bertujuan untuk menyeimbangkan keselamatan dan efisiensi kecepatan kendaraan di jalan.

e) ***Manajemen gawat darurat*** (*emergency*) merupakan suatu tindakan untuk melakukan segala kegiatan yang berkaitan dengan hal *emergency* menyelamatkan serta menjaga kegiatan lalu lintas agar tetap berjalan karena adanya kejadian yang tidak terduga.

Pengelolaan transportasi di era digital secara *online* berbasis pada *back office* yang artinya manajemen transportasi itu memiliki pusat data, komunikasi, koordinasi, pengendalian, pengawasan dan informasi. Pengelolaan didukung oleh aplikasi sebagai bentuk model program-program layanan yang di-*install* dalam berbagai model dan sistem baik untuk pendataan, pencarian, pemberian informasi, kecepatan dan merespon. Sistem itu harus dibangun dalam model jejaring, baik secara elektronik maupun manual yang terus dikembangkan sebagai fondasi dasar atas kekuatan dari sistem-sistem pelayanan tersebut.

Para pengusaha aplikator memanfaatkan peluang di era digital sebagai sarana bisnis mereka. Ada kalanya para pengusaha provider tidak memerlukan



memiliki semua kebutuhan untuk menyelenggarakan angkutan umum dari A sampai dengan Z. Dari *back office* sebagai pusat data, pusat komunikasi, pengendalian, pengawasan, dan informasi yang dapat menerima dan menyalurkan order yang dibutuhkan masyarakat kepada para pemilik kendaraan (roda dua atau empat) yang berada di sekitar atau dekat dengan pelanggan.

Sistem pembayaran bisa secara *online* atau manual. Bahkan awaknya dapat menjadi kurir atau mewakili dalam kegiatan-kegiatan tertentu. Konteks kecepatan, ketepatan, kemudahan ini yang ditonjolkan dan menjadi core-nya. Dalam pengelolaan angkutan umum dengan sistem aplikasi *online*, tentu tetap dilakukan sistem-sistem kontrol dari aparat, asuransi dan perlindungan baik kepada pelanggan, lingkungan, dan juga sistem-sistem lainnya.

Sumber: *Preliminary figures of JUTPI Commuter Survey*

Dalam konteks ini dari aturan, sistem-sistem pendukung transpotrasi *online* yang ada pada aparaturnya dan juga pola penegakan hukumnya bahkan

mindset stakeholder-nya pun mengimbangi dikelola dengan dukungan teknologi yang mampu mem-*back-up* sistem-sistem tersebut.

Salah satu kunci keberhasilan dari transportasi *online* adalah dukungan back-office dimana terdapat sistem yang sangat cepat merespon kebutuhan akan transportasi. Kunci keberhasilan lainnya adalah penerapan perangkat *Google-maps* yang membuat tidak perlu khawatir bahwa pengemudi akan menyesatkan anda untuk mendapatkan pembayaran lebih. Penumpang menjadi lebih aman karena dukungan teknologi dan aplikasi itu terinstall di telepon genggam yang sudah menjadi perangkat keseharian masyarakat.

Political will sekali lagi menjadi bagian penting untuk peningkatan kualitas hidup masyarakat. Bukan lagi berpikir benar atau salah, boleh atau tidak, melainkan bagaimana para aparatur penyelenggara negara mampu melampaui atau setidaknya mengimbangi perubahan di era digital yang begitu cepat.

12.5. ROAD SAFETY STRATEGI DAN IMPLEMENTASINYA

Program *road safety* yang dicanangkan PBB melalui dekade aksi keselamatan di Indonesia dijabarkan melalui *Rencana Umum Nasional Keselamatan* (RUNK). Penjabaran RUNK yang terdiri dari 5 pilar: *Road safety management, safer road, safer vehicle, safer road users, and post crash care* dengan berbagai program unggulanya.

Program-program *Road Safety* bertujuan menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan dan meningkatkan kualitas keselamatan. Dasar dari pembuatan program-program tersebut adalah data-data yang berkaitan dengan ke-5 pilar *Road Safety*:

1. Data *black spot* dan *trouble spot* dan yang berkaitan dengan jalan untuk mengelola jalan dalam mendukung *Safer Road*.

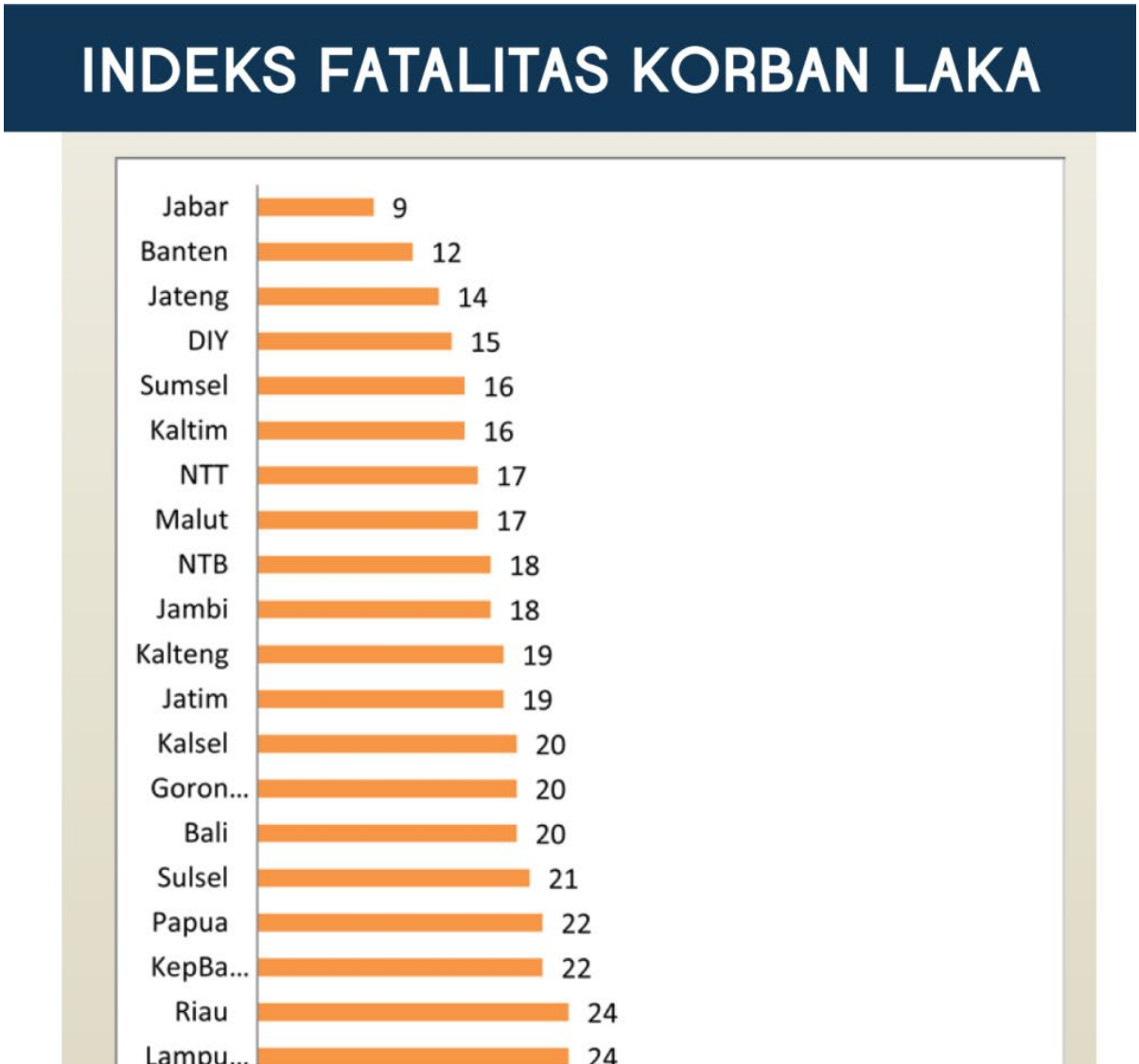
   Trouble spot dapat dikatakan sebagai area kemacetan yang disebabkan adanya perlambatan; yang disebabkan dari pelanggaran maupun sistem, atau secara geografis yang tidak tepat.

2. Data yang berkaitan dengan kendaraan bermotor: jumlah, jenis, standar-standar *safety* kendaraan dan sebagainya untuk mengelola kendaraan bermotor dalam mendukung *Safer Vehicle*.
3. Data yang berkaitan dengan pengemudi dengan sistem pendidikan keselamatan, sistem uji SIM, sistem pengujian SIM, sistem penerbitan SIM untuk mengelola pengemudi dalam mendukung *Safer Road User*.
4. Data yang berkaitan dengan data pelanggaran dan data kecelakaan lalu lintas dengan berbagai pengkategorian yang detail untuk mengelola *Pasca* terjadinya *Laka* untuk mendukung *Post Crash Care*.
5. Data lingkungan alam dan berbagai masalah sosial yang berkaitan dengan *road safety*.

Data-data yang berkaitan dengan *road safety* di atas selanjutnya dirinci dan dikategorikan secara sistematis. Hasil pengkategorian dan analisis dapat digunakan melihat *potret road safety* pada tingkat lokal maupun nasional yang dapat digunakan untuk mendukung berbagai kebijakan *road safety management*.

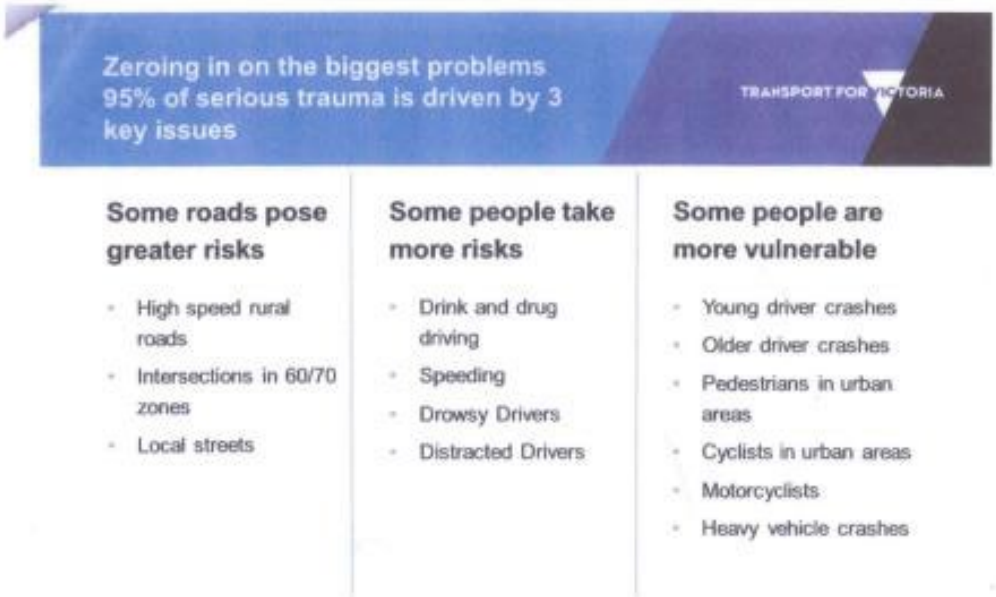
Data-data *road safety* menjadi penting untuk dijadikan dasar analisa dan kajian *road safety* yang nantinya menjadi dasar pengambilan keputusan dan penjabaran pada program-program *road safety* yang manjur untuk mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan.

Sumber: *IRSMS Korlantas.*



Sumber: *IRSMS Korlantas Polri*

Beberapa point *road safety* yang dapat dijadikan acuan bagaimana *road safety* dijalankan, antara lain, dari bagaimana 7 program prioritas *road safety* diimplementasikan dan bagaimana dapat menunjukkan upaya-upaya untuk menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan, meningkatkan kualitas keselamatan, membangun budaya tertib berlalu lintas atau strategi menyelamatkan manusia menjadi korban laka secara signifikan.



Sumber: *Laporan TARC ke Inggris, Australia dan Jepang*

12.6. *ROAD SAFETY IS ZERO ACCIDENT*

Road safety is Zero Accident, [5]strategi ini seakan menjadi *lebay* atau utopi yang tak mungkin dicapai. Terdapat iklan layanan masyarakat di Australia yang menggambarkan dialog antara Petugas *Road safety* dengan warga masyarakat.

Petugas menanyakan: “Berapa korban meninggal dunia dalam laka lantas yang ideal dalam satu tahun?”

Si warga menjawab: “75 orang.”

Petugas: “Mari kita panggil ke 75 korban tersebut dan menanyakan orang-orang yang menjadi kerabat atau keluarga terdekat warga tersebut.”

Warga tersebut akhirnya menolak. Dia pun menyatakan yang ideal adalah nol korban atau tidak ada korban fatal.

Sumber: *Indonesiabaik.id*

Kajian Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia

Sumber: *Litbang Kompas*

Kinerja para pemangku kepentingan dalam menangani *road safety* dapat diukur dari:

1. Kebijakan-kebijakan sebagai *political will* yang dibangun untuk menumbuhkembangkan *road safety*, apa yang semestinya dibangun untuk mewujudkan *Road Safety is Zero Accident*. Disini perlu dibangun *Traffic Accident Research Centre* (TARC)[6] dan di dukung lab lalu lintas.
2. Bagaimana para pilar *road safety* secara bersama-sama terintegrasi menangani *road safety* secara baik dan benar dan profesional menuju *zero accident* (mimpi membangun *road safety*). Hal ini diperlukan wadah baik dalam asosiasi / forum / dewan / komunitas-komunitas apa saja yang *care* terhadap *Road safety*.
3. Apresiasi dan penggunaan data kecelakaan yang berbasis sistem (*Integrated Road Safety Management System*: IRSMS) juga data pelanggaran yang berbasis data atas apa saja yang berkaitan dengan *road safety* misalnya: a. kecepatan, b. helm, c. seat belt/sabuk keselamatan, d. *drink driving* (mabuk miras/narkoba), e. Anak-anak yang menggunakan kbm/ posisi anak-anak yang selamat dalam kbm, f. Penggunaan telepon genggam saat berkendara, g. Melawan arus dan sebagainya.
4. Bagaimana para pemangku kepentingan menangani lokasi-lokasi yang menjadi ***black spot*** (pengemudi cenderung ngebut ataupun daerah rawan laka) dan lihat bagaimana rambu-rambu batas kecepatan di dalam kota maupun luar kota.

   Black spot dapat dikategorikan sebagai area rawan kecelakaan: (1) yang disebabkan dari situasi yang mendorong pengemudi untuk ngebut dan melanggar batas kecepatan maksimal; (2) Dapat juga

[6] Wadah kemitraan merupakan representasi dari para pemangku kepentingan di bidang LLAJ yang secara bersama-sama mencari akar masalah lalu lintas dan menemukan solusi yang tepat dan dapat diterima oleh semua pihak. Produk-produk yang dapat digunakan sebagai rekomendasi untuk: *Pencegahan, Perbaikan, Peningkatan* dan *Pembangunan*. *Accident Research Centre* dapat menjadi tim transformasi untuk implementasi dekade aksi keselamatan pada fungsi lalu lintas serta menjadi *soft power* bagi peningkatan kualitas keselamatan dan upaya menurunkan tingkat fatalis korban laka lantas.

karena area atau ruas jalan yang membuat pengemudi ataupun kendaraan bermotor kehilangan kompetensi maupun fungsi yang sebagaimana semestinya. (3) atau ruas jalan/area yang terjadi laka menonjol/dengan korban fatal berulang dari rentang waktu tertentu.

5. Bagaimana Pendidikan keselamatan kepada masyarakat tentang *road safety* dilakukan mulai dari kampanye keselamatan dan membangun budaya tertib berlalu lintas fokus pada 7 program prioritas *road safety*. Bagaimana mereka melibatkan para pemangku kepentingan dan lakukan secara formal maupun informal secara langsung maupun melalui media.

6. Bagaimana Penegakkan hukum terhadap prioritas *road safety* secara manual, online maupun elektronik (ELE) yang berkaitan dengan 7 prioritas *road safety*.

   ELE merupakan suatu sistem penegakkan hukum di era digital dalam rangka: pencegahan dan penurunan korban fatalitas kecelakaan, perbaikan, peningkatan kualitas keselamatan dan membangun budaya tertib berlalu lintas serta pelayanan prima kepolisian di bidang LLAJ. Semua itu untuk mendukung terwujud dan terpeliharanya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas).

7. Bagaimana mereka mengimplementasikan kegiatan-kegiatan RSPA (*road Safety Partnership Action*) yang terwadahi dalam forum LLAJ ataupun dengan membangun *Road Safety Centre*.

   Kemitraan polisi bersama dengan stake holder melakukan aksi-aksi untuk keselamatan dalam upaya meningkatkan kualitas keselamatan dan menurunkan tingkat fatalitas korban laka serta membangun budaya tertib berlalu lintas yang dapat ditunjukkan melalui potret kamseltibcar lantas di daerahnya, dimana kegiatan yang dilakukan berkaitan dengan: edukasi, Membangun Infrastruktur, Sistem Uji SIM, dan Capacity Buildin

8. Bagaimana membangun model *smart city*[7] yang memenuhi standar-standar, sebagai berikut:

   a. ***Smart Economy*** atau ekonomi cerdas mencakup inovasi dan persaingan, jika semakin banyak inovasi-inovasi baru yang dikembangkan maka akan menambah peluang usaha baru dan meningkatkan persaingan pasar usaha/modal. Meningkatnya jumlah pelaku usaha mengakibatkan persaingan pasar menjadi semakin ketat. Sehingga inovasi-inovasi perlu diciptakan untuk mempertahankan eksistensi bisnis pelaku usaha tersebut.

   b. ***Smart Mobility*** termasuk pada transportasi dan pembangunan infrastruktur. Pembangunan infrastruktur diwujudkan melalui penguatan sistem perencanaan infrastruktur kota, pengembangan aliran sungai, peningkatan kualitas dan kuantitas air bersih, pengembangan sistem transportasi, pengembangan perumahan dan permukiman, dan peningkatan konsistensi pengendalian pembangunan infrastruktur. Dengan ketersediaan sarana dan prasarana transportasi dan infrastruktur yang memadai akan meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.

   c. ***Smart Environment*** atau lingkungan cerdas berarti lingkungan yang dapat memberikan kenyamanan, keberlanjutan sumber daya, keindahan fisik maupun non fisik, visual maupun tidak, bagi masyarakat dan publik. Menurut undang-undang tentang penataan ruang, mensyaratkan 30 persen lahan perkotaan harus difungsikan untuk ruang terbuka hijau baik privat maupun publik. Lingkungan yang bersih tertata merupakan contoh dari penerapan lingkungan yang pintar.

   d. ***Smart People*** (kreativitas dan modal). Pembangunan senantiasa membutuhkan modal, baik modal ekonomi (*economic capital*),

[7] Smart city adalah konsep perencanaan kota dengan memanfaatkan perkembangan teknologi yang akan membuat hidup yang lebih mudah dan sehat dengan tingkat efisiensi dan efektifitas yang tinggi.(http://timesofindia.indiatimes.com/What-is-a-smart-city-and-how-it-will-)

modal manusia (*human capital*) maupun modal sosial (*social capital*). Kemudahan akses modal dan pelatihan-pelatihan bagi UMKM dapat meningkatkan kemampuan dan ketrampilan mereka dalam mengembangkan usahanya.

Modal sosial termasuk seperti kepercayaan, gotong royong, toleransi, penghargaan, saling memberi dan menerima, kolaborasi sosial, yang memiliki pengaruh yang besar terhadap pertumbuhan ekonomi melalui berbagai mekanisme seperti meningkatnya rasa tanggung jawab terhadap kepentingan publik, meluasnya partisipasi dalam proses demokrasi, menguatnya keserasian masyarakat dan menurunnya tingkat kejahatan. Tata nilai ini perlu dipertahankan dalam kehidupan sosial masyarakat *smart city*.

e. ***Smart Living*** (kualitas hidup). Berbudaya, berarti bahwa manusia memiliki kualitas hidup yang terukur (budaya). Kualitas hidup tersebut bersifat dinamis, dalam artian selalu berusaha memperbaiki dirinya sendiri. Pencapaian budaya pada manusia, secara langsung maupun tidak langsung merupakan hasil dari pendidikan. Maka kualitas pendidikan yang baik adalah jaminan atas kualitas budaya, dan atau budaya yang berkualitas merupakan hasil dari pendidikan yang berkualitas.

f. ***Smart Governance*** (*pemberdayaan dan partisipasi*). Kunci utama keberhasilan penyelengaraan pemerintahan adalah *Good Governance*, yaitu paradigma, sistem dan proses penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan yang mengindahkan prinsip-prinsip supremasi hukum, kemanusiaan, keadilan, demokrasi, partisipasi, transparansi, profesionalitas, dan akuntabilitas ditambah dengan komitmen terhadap tegaknya nilai dan prinsip “desentralisasi, daya guna, hasil guna, pemerintahan yang bersih, bertanggung jawab, dan berdaya saing”.

9. Bagaimana lembaga riset atau semacam *Accident Research Centre (ARC)* dikembangkan dan memberikan pengaruh.

Wadah kemitraan yg merupakan representasi dari para pemangku kepentingan di bidang LLAJ yang secara bersama-sama mencari akar masalah lalu lintas dan menemukan solusi yang tepat dan dapat diterima oleh semua pihak. Produk-produk yang dapat digunakan sebagai rekomendasi untuk: Pencegahan, Perbaikan, Peningkatan dan Pembangunan. ARC dapat menjadi tim transformasi untuk implementasi dekade aksi keselamatan pada fungsi lalu lintas serta menjadi soft power bagi peningkatan kualitas keselamatan dan upaya menurunkan tingkat fatalis korban laka lantas.

10. Dari point 1 sampai dengan 9 inilah yang semestinya menjadi acuan program *road safety* dan di laporkan dan tunjukkan secara berkala sebagai potret *road safety* di wilayahnya.

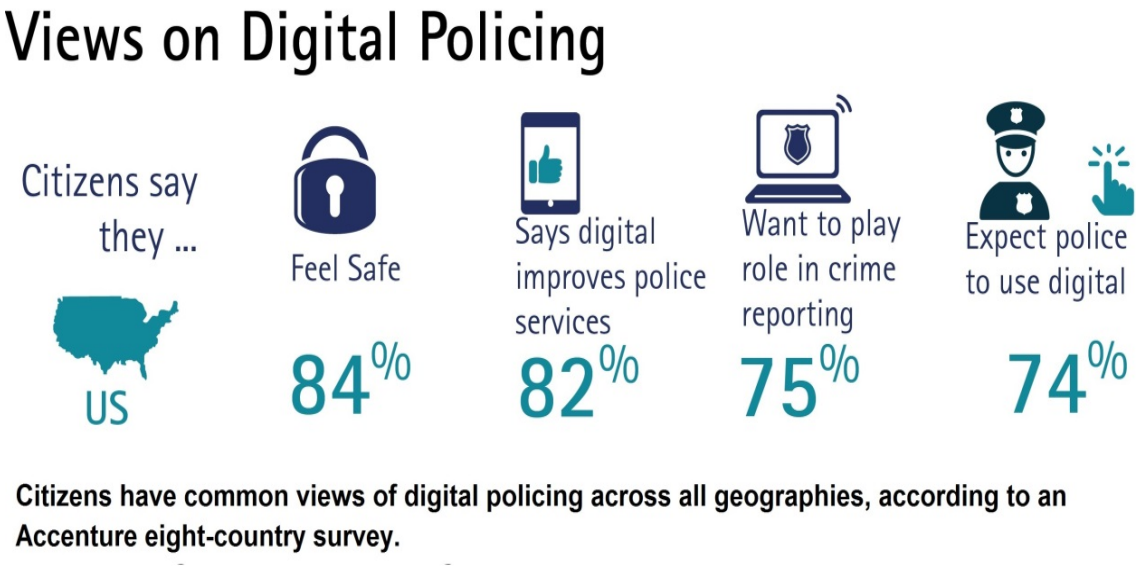
12.7. *ELECTRONIC POLICING (E-POLICING)*

Pemolisian adalah segala usaha yang dilakukan polisi pada tingkat manajemen maupun tingkat operasional, dengan atau tanpa upaya paksa, dalam mewujudkan dan memelihara kamtibmas. Makna polisi menyelenggarakan tugas untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat adalah polisi dalam menyelenggakan pemolisianya adalah mampu memberikan jaminan keamanan dan rasa aman atau setidaknya keberadaan dan kinerja polisi dapat mengurangi adanya rasa takut masyarakat akan adanya gangguan kamtibmas.

Sejalan dengan pemikiran pemolisian di atas, maka pola pemolisian untuk menangani lalu lintas perlu diterapkan pola *road policing* yang di era digital dilakukan melalui *E-Policing* dimana *E-Policing is our way of bringing community policing to the Internet* (http://www.lapdonline.org/e_policing).

E-Policing adalah pemolisian secara elektronik yang dapat diartikan sebagai pemolisian secara *online*, sehingga hubungan antara polisi dengan masyarakat bisa terjalin dalam 24 jam sehari dan 7 jam seminggu tanpa batas ruang dan waktu untuk selalu dapat saling berbagi informasi dan melakukan komunikasi (Chryshnanda DL, 2015 Hal 88).

E-policing dapat juga dipahami sebagai model pemolisian yang membawa *community policing* pada sistem *online*. Dengan demikian *E-Policing* ini merupakan model pemolisian di era digital yang berupaya menerobos sekat-sekat ruang dan waktu sehingga pelayanan-pelayanan kepolisian dapat terselenggara dengan cepat, tepat, akurat, transparan, akuntabel informatif dan mudah diakses.

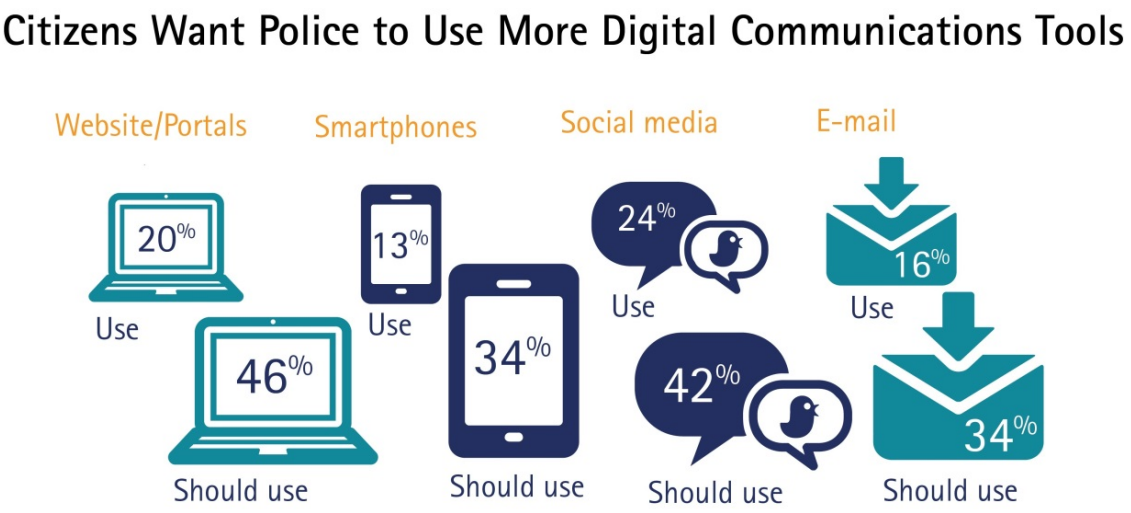


Sumber: https://www.businesswire.com/news/home/20141024005039/en/Percent-Citizens-Digital-Tools-Improve-Police-Services

Sistem ini dapat menjadi strategi inisiatif antikorupsi, reformasi birokrasi, dan *creative break through*. Dapat dikatakan sebagai inisiatif antikorupsi karena dengan sistem-sistem *online* dapat meminimalisir bertemunya *person to person*, sehingga diperlukan sistem untuk pelayanan publik menuju *E-Goverment*, *E-Banking* dan *E-Policing*.

Dalam pelayanan-pelayanan kepolisian di bidang administrasi contohnya sudah dapat digantikan secara online melalui *e-banking*, atau melalui *IT for Road Safety* melalui *Traffic Management Centre* (TMC), *Safety and Security Centre* (SSC), *Electronic Registration and Identification* (ERI) kendaraan bermotor, *Safety Driving Centre* (SDC), dan *Intellegence Traffic Analysis* (INTAN)

E-Policing bukan dimaksudkan untuk menghapus cara-cara manual yang masih efektif dan efisien dalam menjalin kedekatan dan persahabatan antara polisi dengan masyarakat yang dilayaninya. Sebaliknya, sistem ini justru untuk menyempurnakan, meningkatkan kualitas kinerja, sehingga polisi benar-benar menjadi sosok yang profesional, cerdas, bermoral dan modern (Chryshnanda DL, 2015, Hal 3) sebagai penjaga kehidupan, pembangun peradaban dan pejuang kemanusiaan sekaligus (Chryshnanda DL, 2015 Hal 27).



Citizens want police using more digital tools than they currently do, according to an Accenture survey

Sumber: https://www.businesswire.com/news/home/20141024005039/en/Percent-Citizens-Digital-Tools-Improve-Police-Services

E-Policing dapat dipahami sebagai penyelenggaraan tugas kepolisian yang berbasis elektronik yang berarti membangun sistem-sistem yang terpadu, terintegrasi, sistematis dan saling mendukung, ada harmonisasi antar fungsi/ bagian dalam mewujudkan dan memelihara keamanan dan rasa aman dalam masyarakat.

Pemolisian tersebut dapat dikatakan memenuhi standar pelayanan prima yang berarti: Cepat, Tepat, Akurat, Transparan, Akuntabel, Informatif dan mudah diakses. Pelayanan prima dapat diwujudkan melalui dukungan SDM yang berkarakter, pemimpin-pemimpin yang transformatif, sistem-sistem yang berbasis IT, dan melalui program-program yang unggul dalam memberikan

pelayanan, perlindungan, pengayoman bahkan sampai dengan penegakkan hukumnya. Pembahasan *E-Policing* dapat dikategorikan dalam konteks: (1) *kepemimpinan,* (2) *administrasi,* (3) *operasional,* dan (4) *capacity building* (pembangunan kapasitas bagi institusi).

A. Big Data

Di era digital berbagai kehidupan sosial kegiatan keduanya saling terhubung secara elektronik. Produksi barang yang boleh dikatakan sebagian besar dikerjakan dengan mesin atau sistem-sistem robotik. Sistem bisnis dan jual-beli dalam pasar yang dikelola secara *online*. Sistem perbankan dan pengelolaan keuangan secara elektronik. Sistem pengoperasionalan angkutan umum melalui sistem *uber, grab* dan sistem-sistem *online*. Sistem kesehatan pun pendeteksian, pengobatan sampai dengan operasi dan transplantasi dilakukan dengan sistem laser dan kamera-kamera tiga dimensi untuk pemantauan dan proses-proses penyembuhanya.

Sistem-sistem informasi dan komunikasi yang semakin canggih membuat dunia tanpa batas ruang dan waktu. Sistem-sistem pengawasan, pengendalian dan penegakan hokum pun dapat melalui sistem-sistem sensor atau melalui kamera-kamera pengawas. Oleh karena itu, perlu dikembangkan suatu unit khusus kepolisian yang mampu bekerja berbasis digital.

Pengembangan *cyber cops* sebagai suatu *special force in digital era*, dapat karena *cyber cops* ini akan menjalankan model pemolisian secara elektronik (e-policing). E-policing merupakan sistem pelayanan kepolisian dengan sistem elektronik yuang terintegrasi satu dengan lainnya (*back office*, *aplication* dan *network*)yang memberikan pelayanan 1 x 24 jam dan 7 hari seminggu secara *online* terus menerus.

Kapan saja di mana saja dan masalah apa saja polisi siap melayani. Polisi ada dimana-mana. Sistem IT akan terhubung secara elektronik untuk adanya pelayanan prima. CCTV, *call and comand centre*, sistem penghubung lainnya

akan dimonitor dalam berbagai program *smart management* dalam berbagai aplikasi pendukungnya.

Para petugas *cyber cops* dituntut untk bekerja cerdas dan mampu memberi solusi-solusi prima. Sistem-sistem aplikasi yang terhubung dapat diaplikasikan dan diberdayakan untuk adanya pelayanan-pelayanan prima kepolisian. Sistem peta digital, sistem-sistem data dari manusia, kendaraan bermotor, jalan, situasi alam dan kondisi sosial kemasyarakatan saling terkoneksi akan adanya sistem pantau, informasi komunikasi dan kodal yang terpadu. Sistem-sistem yang ada pada aplikasi-aplikasi akan mampu beroperasional dengan baik dan benar tatkala di dukung sistem pendataan yang komprehensif/ holistik/ sistemik.

Data yang terintegrasi akan mampu menembus sekat ruang waktu dan permasalahan. Solusi-solusi tepat dapat dilihat dari berbagai keterkaitan antara virtual maupun aktual. Sistem inputing data akan menjadi sangat penting untuk mendukung terbangunya *big data*. Sistem-sistem inputing data dapat diperoleh dari pengguna secara proaktif, atau melalui sharing data antar *back office*, juga dari sistem-sistem informasi komunikasi yang diinput melalui cctv, dan jaringan-jaringan lainya.

Model *back office* adalah sebagai pusat (kodal, koordinasi, komunikasi dan informasi (K3i):

- ***Kodal*** (komando dan pengendalian) berisi sistem aplikasi untuk: (a) mengawasi, memantau, (b) struktur komando/perintah, (c) analisa pengoperasionalan sehingga akan cepat dan memudahkan di dalam memberikan *response*;
- ***Koordinasi***: berisi sistem aplikasi jejaring (*network*) baik dalam internal maupun eksternal sebagai *soft power*; Komunikasi: berisi sistem aplikasi komunikasi secara langsung/melalui media baik dari internal ke eksternal maupun dari eksternal ke internal;
- ***Informasi:*** berisi sistem aplikasi (a) *filling* dan *recording* (sistem pencatatan dan pendataan), (b) *searching* (cari dan temu), (c) *filtering* (pengkategorian/pengelompokan), (d) *ratting* (peringkat), (e) timming

(waktu), *emergency* (darurat), (f) *early warning* (peringatan dini), (g) kontijensi (faktor alam, faktor kerusakan infrastuktur dan faktor manusia yang berdampak luas), dan (h) rayonisasi.

Kegunaan *big data* akan mengembangkan fungsi aplikasi semakun cerdas dalam menganalisa maupun untuk menemukan solusi. Sistem *big data* memerlukan energi besar untuk menampung dan mengaplikasikan melalui sistem-sistem analisis program. Produk-produk yang dihasilkan mampu memberikan petunjuk untuk prediksi, antisipasi dan solusi.

Kompetensi bagi petugas *cyber cops* salah satunya adalah penginputan, pengkategorian, pemanfaatan dan analisa data. Karena ini akan menjadi kekuatan untuk mampu memberikan pelayanan-pelayanan prima yang *real time* dan *on time*.

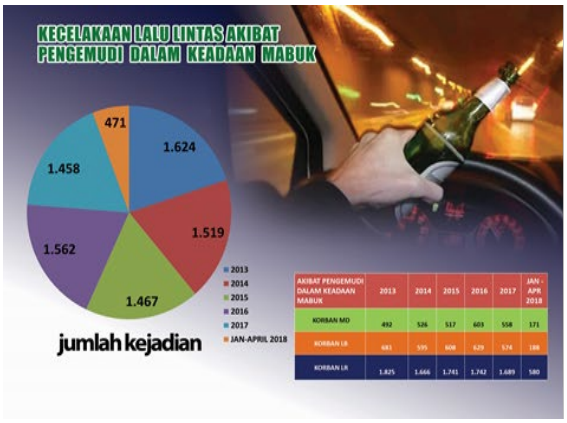
B. *INFOGRAPHIC* & *VIDEOGRAPHIC*

Di era digital apa yang diharapkan para pelanggan dan pengguna atau masyarakat pada umumnya adalah cepat, singkat, padat dan mudah dimengerti. Sumber data yang memadai dan besar atau yang sering dikatakan sebagai big data akan menjadi andalan dalam memberikan pelayanan kepada publik.

Sistem infografik dan vidiografik lebih menekankan pada model-model gambar baik secara grafik, foto maupun film akan lebih diminati. Infografik adalah representasi visual informasi, data atau ilmu pengetahuan secara grafis. Grafik ini memperlihatkan informasi rumit dengan singkat dan jelas, seperti pada papan, peta, jurnalisme, penulisan teknis, dan pendidikan.

Videografi adalah media untuk merekam suatu moment/kejadian yang dirangkum dalam sebuah sajian gambar dan suara yang dapat kita nikmati dikemudian hari baik sebagai sebuah kenangan ataupun sebagai bahan kajian untuk mempelajari apa yang sudah/pernah terjadi.

Apa yang menjadi pokok persoalan ditampilkan dalam satu lembar namun sudah mencakup seluruh bagian atau elemen yang ingin disampaikan. Dalam film pendek 1 menit sudah bisa memberikan suatu pencerahan.



Sumber: *IRSMS Korlantas Polri*

Era digital akan ditandai dengan adanya *back office* sebagai otak pengepul data dan membuat analisa atas data-data yang sudah masuk sehingga mampu memprediksi, mengantisipasi, dan memberikan solusi. *Back office* akan menjadi pusat: komunikasi, koordinasi, komando, pengendalian dan informasi (K3i).

Selain *back office* ada berbagai aplikasi sebagai bentuk pelayanan dan *inputing data* dalam bentuk fitur atau gambar yang cepat, singkat, padat dan mudah diakses. Antara *back office* dengan aplikasi dan juga dengan pelanggan pengguna ataupun dari masyarakat terluas akan dihubungkan melalui sistem-sistem *network* baik internet atau sistem-sistem lainya.

Bagaimana dengan ruang dan waktu? Inilah yang dipangkas oleh era digital ruang dan waktu tanpa sekat *on time* dan *real time*.

Sistem *infographic* dan *vidiographic* inilah yang menjadi andalan atas upaya-upaya mencerdaskan kehidupan bangsa. Memberi informasi yang terbaru, menginspirasi, mencerahkan dan mendorong orang lain berbuat baik dan menghibur. *Infographic* dan *videographic* akan menjadi jembatan pencerahan dalam bidang apa saja dari edukasi, bisnis, seni budaya, informasi aktual bahkan penegakkan hukum dan sistem-sistem pengamanan. *One gate*

service dan *big data* akan dijembatani dalam fitur-fitur yang menampilkan infographic maupun videographic.

C. ONE GATE SERVICE

Pelayanan publik merupakan cermin dari peradaban suatu bangsa. Pelayanan publik refleksi profesionalisme aparatur negara dan wujud kecintaan serta kebanggaanya di dalam membangun peradaban bangsanya. Mungkin ini sedikit lebih mudah dilihat dirasakan oleh publik. Tatkala pelayanan publik ini menjadi sesuatu yang membanggakan menjadi *core* dan ikon suatu institusi tentu akan dilakukan dengan prima dan tulus hati.

Namun, sebaliknya, tatkala pelayanan publik menjadi ajang penyimpangan perebutan kewenangan bahkan kesewenang-wenangan, sebenarnya tinggal menunggu saja kapan ini meledaknya.

Pelayanan publik dapat dikategorikan sebagai berikut:

- *Pelayanan administrasi* yaitu pelayanan yang diberikan kepada publik untuk dapat memanfaatkan administrasi baik untuk perizinan, pengkajian, pengawasan, pertanggungjawaban, bahkan untuk mendapatkan fasilitas-fasilitas baik dari pemerintah maupun sektor bisnis.
- *Pelayanan hukum*, ini merupakan bagian untuk adanya kepastian bagi dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Dengan adanya kepastian, pelayanan hukum ini akan memberikan jaminan dari berbagai hal yang bisa menjadi penuh ketidakpastian, juga memberikan solusi secara beradab mampu mencegah bila terjadi penyimpangan-penyimpangan. Selain itu juga mencerdaskan kehidupan bangsa hukum dan penegakannya dilakukan untuk melindungi mengayomi dan melayani masyarakat, korban, juga para pencari keadilan.
- *Pelayanan keamanan dan keselamatan.* Kedua hal ini saling terkait ini akan berkaitan dengan sistem-sistem operasional dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Keamanan dan keselamatan merupakan suatu jaminan yang diberikan untuk memprediksi, mengantisipasi dan memberi solusi dalam kondisi normal maupun kontijensi.

- *Pelayanan informasi.* Di era digital informasi merupakan suatu sumber kekuatan bagi masyarakatnya. Sehingga kecepatan, keakurasiannya, kemudahan mengaksesnya pun menjadi standar keunggulannya.
- *Pelayanan kemanusiaan*, merupakan pelayanan sosial agar keteraturan keharmonian dalam kehidupan sosial dapat berjalan dengan sebagaim semestinya. Pelayanan kemanusiaan sebagai suatu standar prima bagaimana segala sesuatu hal dapat dilakukan secara cepat, tepat, akurat, transparan, akuntabel, informatif, dan mudah mengaksesnya.

Pelayanan publik dapat dikatakan dilayani oleh berbagai institusi. Berbagai spirit menggelorakan untuk sinergi dan berintegrasi, namun faktanya cara-cara konvensional, manual dan parsial terus saja dilakukan. Mengapa demikian terus terjadi? Bisa saja kelompok *confort zone*, kelompok-kelompok *status quo* mempertahankan kemapanannya dan kenyamanannya.

Mereka tidak mau melakukan perubahan, atau malah takut kehilangan hak-hak istimewa-istimewanya? Bisa saja demikian. Namun tatkala *core* dari pelayanan publik adalah untuk mengangkat harkat manusia dan citra bangsa, maka cara-cara konvensional, parsial dan manual akan diperbaharui dengan sistem-sistem *online*.

Saatnya kita mengatakan akhir dari sistem birokrasi tidak rasional yang sarat dengan pendekatan-pendekatan personal. Sehingga sulit mengukur standar profesionalismenya, baik di dalam birokrasi maupun di dalam masyarakat. Membangun birokrasi yang rasional diperlukan suatu *political will* yang kuat. Tentu didukung para mitra sebagai bagian dari soft power-nya.

Para aparatur negara tanpa dukungan dari luar sulit rasanya memperbaiki birokrasinya. Orang-orang di dalam bisa saja menjadi tempered radical yang berpikir *out of the box* atau keluar dari mainstream yang ada. Namun jebakan-jebakan labirin birokrasi begitu rumit dan bisa-bisa membuat orang-orang baik atau yang ingin mewaraskan birokrasi terjebak dan dikorbankan.

Dengan kemajuan teknologi, kemitraan dengan para pemangku kepentingan dalam membangun pelayanan dalam *one stop service* akan

semakin mudah dan banyak efisiensi yang bisa dilakukan termasuk menangkal penyimpangan-penyimpangan.

Pelayanan publik sekarang ini secara ekstrem saya analogikan seperti pejagalan/tempat pemotongan hewan. Pemotongannya dari ekor. Tatkala dipotong di ekornya rasa sakit akan membuat yang potong berteriak, dan yang memotong pun menghilang dengan potongannya. Demikian selanjutnya memotong kakinya sama juga yang dilakukan sebelum-sebelumnya. Rasa sakit dan penyiksaan inilah yang disukai kaum-kaum mapan dan nyaman.

Tatkala di-*online*-kan maka sistem-sistem yang di-*online*-kan secara elektronik melalui *back office, aplication* dan *network*-nya, maka masyarakat cukup datang ke suatu tempat atau secara *online* untuk mendapatkan sistem-sistem pelayanan yang dibutuhkan. Pekerjaan yang dapat dikerjakan dengan sistem mengapa harus dilakukan manusia?

Pertanyaannya kalau semua *online* apa gunanya sumber-sumber daya manusia? Ini pertanyaan konyol, tetapi sering menjadi pembenar untuk berjayanya *status quo*. SDM ini aset utama bangsa kehebatan manusia ini ada pada pemikirannya, hati nuraninya dan ototnya atau tenaganya. Gerakan-gerakan menuju *one stop service* dikakukan pada *back office* melalui aplikasi-aplikasi elektronik yang terhubung satu dengan lainnya.

Para pekerja (SDM) tentu akan menjadi penghubung, menjembatani untuk adanya solusi-solusi yang profesional, cerdas, bermoral dan modern. Upaya itu akan meningkatkan harkat dan martabat para aparatur negara tatkala birokrasi mampu membangun sistem-sistem pelayanan dalam *one gate service* dalam sistem-sistem *online* melalui aplikasi-aplikasi elektronik yang mampu memberikan pelayanan-pelayanan secara prima: yang cepat tepat akurat transparan akuntabel informatif dan mudah diakses.

12.8. IMPLEMENTASI *E-POLICING* PADA *ROAD SAFETY*

Seperti telah dijabarkan pada paragraf terdahulu, langkah-langkah program *E-Policing* untuk implementasi *Road Safety,* antara lain:

A. Membangun *IT For Road Safety, Big Data* dan *One Gate Service*

Program *IT for road safety* merupakan langkah mendasar untuk memetakan, membuat model, penanganan secara holistik atau sistemik, pendekatan berbasis pada *scientific* dan teknologi, terbangunnya *big data* dalam *back office*. Daya yang diinput melalui berbagai aplikasi dan juga akan dikaji melalui riset secara ilmiah. Hal-hal yang dilakukan inputing data adalah membuat kategori mengidentifikasi akar masalah penyebab dari setiap permasalahan terkait *road safety*.

Big data merupakan data yang menjadi pilar bagaimana untuk menganalisa sehingga dapat dihasilkan produk-produk untuk memprediksi, mengantisipasi dan memberi solusi-solusi. Manajemen ini tentu dijabarkan pada sistem pokok-pokok manajerial yang mencakup *Perencanaan, Pengorganisasian, Pelaksanaan* dan *Pengendalian*.

Keempat poin manajemen ini dapat dianalogikan sebagai upaya untuk membuat buku dengan kerangka tulisan yang dapat dilihat pada daftar isi dan halaman-halaman setiap lembarnya yang tersusun secara sistematis. Penggunaan teknologi ini akan membantu implementasi baik pra, saat maupun pasca secara prima yaitu dapat dilaksanakan secara cepat, tepat, akurat, transparan, akuntabel, informatif dan mudah diakses.

Dengan kemajuan teknologi, kemitraan dengan para pemangku kepentingan dalam membangun pelayanan dalam *one gate service* akan semakin mudah dan banyak efisiensi yang bisa dilakukan tatkala di-*online*-kan maka sistem-sistem yang di-*online*-kan secara elektronik melalui *back office, aplication* dan *network*-nya, maka masyarakat cukup datang ke suatu tempat atau secara *online* untuk mendapatkan sistem-sistem pelayanan yang dibutuhkan.

Gerakan menuju *one gate service* dikakukan pada *back office* melalui aplikasi-aplikasi elektronik yang terhubung satu dengan lainnya. Para pekerja (SDM) tentu akan menjadi penghubung, menjembatani untuk adanya solusi-solusi yang profesional, cerdas, bermoral dan modern. Hal ini akan meningkatkan harkat dan martabat para aparatur negara ketika birokrasi mampu membangun sistem pelayanan dalam *one gate service*

dalam sistem *online* melalui aplikasi elektronik yang mampu memberikan pelayanan secara prima: cepat, tepat, akurat, transparan, akuntabel, informatif, dan mudah diakses.

B. Membangun *Traffic Attitude Record* (TAR) dan *Demeryt Point System* (DPS)

Traffic Attitude Record (TAR) merupakan data atas pelanggaran lalu lintas yang dilakukan atau keterlibatannya pada suatu kecelakaan lalu lintas. Dengan sistem TAR merupakan bagian membangun budaya tertib berlalu lintas, sistem analisa data dan dasar atas sistem uji SIM (khususnya untuk perpanjangan SIM). TAR tatkala dikaitkan dengan sistem *E-tilang* (*electronic law enforcement*) akan semakin akurat sistem-sistem pencatatanya yang di record pada SIM, maupun pada STNK.

Demeryt Point System (DPS) adalah bagian dari sistem tilang dan perpanjangan SIM. Dengan memberikan point kepada para pelanggar lalu lintas: pelanggaran administrasi dikenakan point 1, pelanggaran yang berdampak pada kemacetan dikenakan point 3 dan pelanggaran yang berdampak kecelakaan dikenakan point 5. Point ini dikaitan dengan sistem perpanjangan SIM, bagi pelanggar yang pointnya lebih dari 12 di kenakan uji ulang.

C. Pembangunan *Safety Driving Centre* (SDC)

Safety Driving Centre untuk mendukung program *saver road users*. pada sistem ini mencakup sekolah mengemudi, sistem uji SIM dan sistem penerbitan SIM yang dikembangkan dalam TAR (*Traffic Attitude Record* / catatan perilaku berlalu lintas) ini dapat untuk pengemudi maupun kendaraan bermotornya yang akan dikaitkan pada sistem *demeryt point* (ini sebagai pertanggungjawaban baik pengemudi maupun pemilik kendaraan atas kendaraan miliknya yang dioperasionalkan di jalan).

D. Implementasi E-Tilang

E-Tilang merupakan upaya peningkatan kualitas penegakkan hukum di bidang lalu lintas. Para pelanggar dapat mengambil pilihan untuk

langsung membayar denda pelanggarannya ke bank tanpa harus hadir sendiri untuk sidang ke pengadilan.

Spirit dari e-tilang adalah

- Kemanusiaan, edukasi dalam rangka membangun budaya tertib berlalu lintas.
- Mencegah kecelakaan/kemacetan sebagai dampak dari pelanggaran-pelanggaran lalu lintas.
- Melindungi pengguna jalan lainya agar tetap dapat berlalu lintas dengan aman selamat tertib dan lancar.
- Memberikan pelayanan prima kepada pelanggar, dalam proses penegakan hukum sehingga dapat berlangsung cepat, tepat, akurat, transparan, akun tabel dan mudah diakses.
- Sebagai bentuk reformasi birokrasi, inisiatif anti korupsi dan *restorative justice.*

E-Tilang merupakan implementasi ELE (*Electronic Law Enforcement*) yang didukung sistem yang berbasis IT untuk sistem filling dan recording (*back office*, aplikasi dan network) dari: kepolisian, kejaksaan, pengadilan, bank yang disinergikan untuk memberikan pelayanan prima di bidang: informasi, administrasi, hukum, keamanan, keselamatan, maupun kemanusiaan.

ELE merupakan suatu sistem penegakkan hukum di era digital dalam rangka: pencegahan dan penurunan korban fatalitas kecelakaan, perbaikan, peningkatan kualitas keselamatan dan membangun budaya tertib berlalu lintas serta pelayanan prima kepolisian di bidang LLAJ. Semua itu untuk mendukung terwujud dan terpeliharanya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Kamseltibcarlantas).

Faktor penindakan E-Tilang pada 7 prioritas *road safety* yang menjadi penyebab fatalitas korban laka yaitu:

1) Penanganan masalah kecepatan (*speed*),
2) Penanganan masalah penggunaan helm (*helmet*),

3) Penanganan masalah pengemudi yang mabuk (*drink driving*),

4) Penanganan masalah penggunaan sabuk pengaman (*safe belt*),

5) Penanganan masalah penempatan anak yang aman di dalam kendaraan (*child restrain*),

6) Penanganan masalah penggunaan HP saat mengemudi, dan

7) Penanganan masalah melawan arus.

E. Membangun *Traffic Accident Research Centre* (TARC)

TARC merupakan pusat keunggulan untuk kemajuan penelitian keselamatan. Tujuan utama dari Lembaga adalah untuk melakukan penelitian ilmiah dan penyelidikan untuk memastikan penyebab kecelakaan di jalan.

TARC merupakan wadah kemitraan yang merupakan representasi dari para pemangku kepentingan di bidang LLAJ yang secara bersama-sama mencari akar masalah lalu lintas dan menemukan solusi yang tepat dan dapat diterima oleh semua pihak. Produk-produk yang dapat digunakan sebagai rekomendasi untuk:

a. Pencegahan

b. Perbaikan

c. Peningkatan

d. Pembangunan

TARC dapat menjadi tim transformasi untuk implementasi dekade aksi keselamatan pada fungsi lalu lintas serta menjadi *soft power* bagi peningkatan kualitas keselamatan dan upaya menurunkan tingkat fatalitas korban laka lantas.

F. Membangun *Road Safety Centre (*RSC)

Membangun *Road safety centre* tingkat pusat, propinsi s/d tingkat kabupaten adalah untuk memfokuskan dan mensinergikan kinerja sistem data dan analisanya serta produk dan pelaporannya. Membangun

infrastruktur sistem-sistem elektronik untuk mengintegrasikan data maupun kinerja secara *online* atau terhubung pada model *back office, aplication* dan *network*. Hala yang dapat digunakan untuk mengelola jalan, kendaraan, pengemudi, pelanggaran lalu lintas maupun penanganan paska kecelakaan lalu lintas.

1. **Melaksanakan Implementasi program-program Road Safety.** Implementasi program *Road Safety* dilaksanakan melalui:

   a. Edukasi melalui Polsana, *Police goes to campus*, PKS, Cara aman ke sekolah, *Safety Riding/Driving*, TMC, *traffic Board*, Saka Bhayangkara Lantas, Taman Lalu Lintas, Kampanye Keselamatan Lalu Lintas, Kawasan tertib lalu lintas (KTL), Sekolah Mengemudi, Operasi Kepolisian dan Penegakan Hukum.

   b. *Engineering* yang berbasis pada IT. Secara virtual dengan menerapkan INTAN untuk memonitor tingkat kepadatan arus yang menjadi potensi trouble spot dan *black spot* dan melaksanakan Sistem *Quick Response Time*.

   c. Penegakan Hukum (Gakkum) dengan menerapkan sistem penegakan hukum dari mulai manual, *online* sampai dengan elektronik mulai dari *Traffic Accident Early Warning* (TAEW), *Pra ELE*, *E-tilang*, *E-sidik* sampai dengan ELE dengan didukung *Traffic Accident Analysis* (TAA).

      - *Traffic Accident Early Warning* (TAEW) adalah program yang disusun guna memberikan informasi kepada masyarakat tentang potensi potensi gangguan keamanan, keselamatan dan ketertiban khususnya di bidang lalu lintas. *Traffic Accident Early Warning* bersumber dari hasil analysis dan pendalaman laporan yang masuk ke system *Integrated Road Safety Management System*, laporan laporan pelanggaran serta

perkembangan titik-titik *trouble spot* dalam kurun waktu tertentu.

- Pra ELE merupakan tahapan menuju ELE dengan menyiapkan petugasnya, infrastrukur dan sistem-sistemnya serta pemahaman masyarakat akan kamseltibcarlantas.
- E-Sidik adalah sistem-sistem aplikasi berbasis teknologi untuk mengetahui rekonstruksi olah TKP.
- *Traffic Accident Analysis* (TAA) adalah proses rekonstruksi terjadinya kasus kecelakaan. TAA dilakukan bertujuan untuk memperoleh informasi berupa kronology, pola kejadian, informasi teknis, kondisi infrastruktur, kondisi pelaku kecelakaan baik secara fisik atau mental. TAA diperlukan untuk tujuan memperoleh kebenaran informasi tentang sebab sebab terjadinya kecelakaan.

d. Registrasi dan Identifikasi dengan penerapan *Electronic Registration and Indentification* (ERI) dengan menerapkan Sistem OBU (*on Board unit*), RFID, ANPR (*automatic Number Plate Recognition*).

e. Pusat K3i sebagai Pusat Komando, Koordinasi, Kodal, dan informasi. K3i adalah program informasi, komunikasi dan solusi kamseltibcar lantas sebagai ikon kecepatan, kedekatan dan persahabatan.

f. Koordinator Pemangku Kepentingan dengan membangun wadah bagi para pemangku kepentingan yang merupakan representasi untuk dapat bekerja sama membangun sistem yang terpadu untuk mencari akar masalah di bidang LLAJ melalui forum, Asosisasi dan lainnya.

g. Amdal Lalin yang berkaitan dengan rekomendasi Kepolisian di bidang LLAJ terkait segala hal yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan.

h. Korwas PPNS dengan melakukan koordinasi, kontrol/ pengawasan dan kemitraan dengan PPNS dalam menegakkan hukum yang berkaitan dengan LLAJ.

2. Melaksanakan Tujuh (7) Program Prioritas *Road Safety*

1) ***Penanganan masalah kecepatan (speed).*** Penanganan Kecepatan dengan memasang rambu-rambu kecepatan pada lokasi-lokasi rawan kecelakaan (*black spot*) harus di pasang di banyak tempat sehingga management kecepatan dan kapasitas serta prioritas dapat diìmplementasikan.

2) ***Penanganan masalah penggunaan helm (helmet).*** Penanganan penggunanaan Helm yang dapat ditunjukan strategi-strategi sehingga di tahun 2020 sudah mampu mencapai 80 persen pengguna sepeda motor sudah memakai helm.

3) ***Penanganan masalah pengemudi yang mabuk*** *(drink driving*). Membuat standar alkohol dalam darah/ BAC (*blood alcohol content*) dibuat bersama kemenkes dan jajaran di bawah polda.

4) ***Penanganan masalah penggunaan sabuk pengaman (safe belt).*** Penggunaan *seat belt* atau sabuk keselamatan bagi semua orang yang ada di kendaraan baik di depan maupun belakang.

5) ***Child Restrain.*** Penanganan masalah penempatan anak yang aman di dalam kendaraan (*child restrain*). Penanganan *Child Restrain* berupa posisi aman dan selamat dalam kendaraan bermotor atau dikembangkan pada anak-anak di bawah umur yang ditentukan untuk dapat mengikuti ujian SIM yang mengendarai kendaraan bermotor.

6) ***Penggunaan telepon genggam.*** Penanganan masalah penggunaan HP saat mengemudi.

7) ***Penanganan masalah melawan arus*.**

G. Mengembangkan *Road Safety Partnership Action* (RSPA)

RSPA merupakan program untuk mendorong pelaksanaan program RUNK yang berkaitan dengan dengan 5 pilar *road safety* untuk menyempurnakan *roas safety management, safer road, safer vehicle, safer road user dan post crash care*. RSPA juga untuk membangun kemitraan polisi bersama dengan *stakeholder* melakukan aksi-aksi untuk keselamatan dalam upaya:

1. Meningkatkan kualitas keselamatan dan menurunkan tingkat fatalitas korban laka,
2. Membangun budaya tertib berlalu lintas yang dapat ditunjukkan melalui potret kamseltibcar lantas di daerahnya,
3. Pelayanan prima di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Program-program rspa mencakup: Edukasi, Membangun infrastruktur dan sistem-sistem pendukungnya, Sistem pendidikan keselamatan dan sistem uji SIM, Sistem-sistem pengembangan gakkum baik manual, *online* dan elektronik dan *Capacity building* (terampil dan modern).

H. Indonesia Road Safety Award (IRSA)

Terwujud dan terpeliharanya keamanan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas (kamseltibcarlantas) merupakan amanat Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ. Upaya mewujudkan dan memelihara kamsetibcarlantas sudah banyak dilakukan dengan berbagai upaya dan tindakan dari tindakan preemtif, preventif, represif hingga rehabilitasinya.

Salah satu upaya yang dilakukan dengan program *Indonesia Road Safety Award* (IRSA) untuk menilai tatakelola keselamatan untuk mewujudkan dan memelihara kamseltibcar lantas pada kota atau kabupaten. Irsa patut diapresiasi dan didukung implementasinya karena merupakan suatu kepedulian akan keselamatan. Suatu kota atau kabupaten dalam menerapkan

tatakelola keselamatan jalan di wilayahnya dapat dilihat dari potret keselamatannya.

12.9. INVESTASI *ROAD SAFETY*

Akhir-akhir ini banyak beredar berita *hoax* di media sosial dan berbagai pertanyaan seputar pajak yang mati/ belum dibayarkan, yang dikatakan bahwa polisi tidak berhak menilang, karena bukan ranah polisi.

Samsat dibangun untuk membangun sistem keselamatan berlalu lintas di jalan raya (*road safety*). Mengoperasionalkan kendaraan bermotor (KBM) di jalan raya dapat menjadi korban, pelaku yang mengganggu, menghambat merusak bahkan mematikan produktifitas.

Sistem administrasi bersama satu atap (Samsat) pengoperasionalanya ada 3 institusi dalam menangani (Polri, Dispenda, asuransi Jasa Raharja). Tujuan dibangun samsat adalah untuk terselenggaranya *road safety* (dalam konteks keamanan, keselamatan, kelancaran, ketertiban lalu lintas : kamseltibcar lantas).

a. Kepolisian menangani sistem kontrol dan pengawasan yang merupakan bagian dari sistem legitimasi pengoperasionalan dengan memberikan. Surat Tanda Nomor Kendaraan bermotor (STNK) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB), yang juga dapat digunakan untuk penegakkan hukum tilang (manual, *online* maupun elektronik), *demeryt point system* (sistem perpanjangan SIM). Tatkala *electronic regident* sudah terbangun setiap KBM diwajibkan memasang OBU (*On Board Unit*) sebagai bagian dari sistem keamanan dan keselamatan.

b. Dinas pendapatan daerah, mengelola Pajak KBM, negara modern hidup tumbuh dan berkembang dibiayai dari Pajak termasuk untuk berlalu lintas.

c. Untuk memberi bantuan/ dukungan/ perlindungan atas dampak masalah lalu lintas, dibangun sistem asuransi yang ditangani dari Jasa raharja.

Ke 3 poin di atas merupakan satu kesatuan yang tidak dipisah pisah tatkala penekatanya pada sistem investasi keselamatan. Hal tersebut dibangun sebagai salah satu implementasi dari amanah Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dalam rangka:

a. Mewujudkan dan memelihara kamseltibcarlantas,
b. Meningkatkan kualitas keselamatan dan menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas,
c. Membangun budaya tertib berlalu lintas,
d. Meningkatkan kualitas pelayanan di bidang LLAJ.

Sejalan dengan pemikiran di atas dapat dipahami bahwa pajak, asuransi, sistem komando dan pengendalian, komunikasi, koordinasi, serta informasi (K3i) merupakan investasi keselamatan dalam mendukung program *road safety* dan implementasi amanat Undang-Undang LLAJ.

Polisi melakukan penindakan dengan tilang bertujuan untuk:

a. Pencegahan, kecelakaan-kemacetan maupun masalah lalu lintas lainya;
b. Melayani pengguna jalan lainnya;
c. Membangun budaya tertib berlalu lintas;
d. Adanya kepastian; dan
e. Edukasi.

Penindakkan pelanggaran lalu lintas dapat dikategorikan penindakan terhadap pelanggaran:

a. Administrasi (pelanggaran ringan),
b. Yang berdampak kemacetan (pelanggaran sedang),
c. Yang berdampak kecelakaan lalu lintas (pelanggaran berat).

Kenaikan biaya pengurusan surat kendaraan STNK dan BPKB yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) merupakan hal yang harus

dilakukan. Kenaikan PNBP dari pengurusan STNK, Plat Nomor/TNKB, BPKB, Biaya Mutasi, dan surat izin serta STNK lintas batas negara merupakan investasi untuk program *road safety* yang akan dijalankan oleh kepolisian.

Investasi *road safety* dari PNBP ini bertujuan untuk mengintegrasikan sistem yang lebih moderen. Sehingga dapat mewujudkan sebuah pelayanan dengan sistem dan peralatan yang lebih canggih. Sejalan dengan hal tersebut, PNBP digunakan untuk membangun:

a. *Trainer* dan *training* dalam rangka membangun sumber daya manusia yang profesional
b. Membangun infrastruktur dan sistem-sistem pendukung lainya, sebagai cara meningkatkan pelayanan prima yang lebih modern.
c. Updating dan upgrading sistem-sistem yang ada.
d. Material pendukung.
e. Produk-produk *safety*.

Penutup: *Decade of Action*

Road safety merupakan amanat PBB dalam meningkatkan kualitas keselamatan dan menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas serta membangun budaya berlalu lintas mencanangkan program Dekade Aksi Keselamatan (*Decade of Action*).

Amanat tersebut merupakan suatu upaya menggerakkan dan mensinergikan pilar pilar kementrian dan lembaga yang menangani untuk:

1. *Road safety management* (memanage keselamatan berlalu lintas),
2. *Saver Road* (memanage jalan yang berkeselamatan),
3. *Saver Vehicle* (kendaraan yang berkeselamatan),
4. *Saver People* (pengguna jalan yang berkeselamatan) dan
5. *Post Crash Care* (kepedulian penanganan pasca terjadinya kecelakaan lalu lintas).

Ke lima pilar tersebut di jabarkan bagaimana menjadi program dan kegiatan sebagai gerakan untuk keselamatan berlalu lintas untuk mencapai tujuan keselamatan. Program yang dilakukan untuk menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan antara lain adalah bagaimana mengatasi potensi potensi penyebab terjadinya fatalitas korban kecelakaan lalu lintas.

Potensi potensi yang menjadi penyebab terjadinya korban fatal pada kecelakaan lalu lintas setidaknya ada 5 yaitu:

1. Masalah kecepatan (*speed*),
2. Masalah penggunaan helm (*helmet*),
3. Masalah pengemudi yang mabuk (*drink driving*),
4. Masalah penggunaan sabuk pengaman (*safe belt*),
5. Masalah soal penempatan anak yang aman di dalam kendaraan (*child restrain*).

Ke 5 butir di atas dapat dikembangkan lagi, antara lain: (1) penggunaan *handphone* pada saat mengemudi, (2) melawan arus, (3) perlintasan sebidang (menerobos *traffic light* atau palang kereta api), (4) rem blong, (5). pecah ban, (6) anak-anak di bawah umur yang mengendarai kendaraan bermotor, (7). pengemudi yang tidak memiliki kompetensi mengemudi (tidak memiliki sim).

Apa yang seharusnya dilakukan untuk membangun keselamatan berlalu lintas dilakukan secara simultan antara lain dengan:

1. Membangun aturan atau tata kelolanya,
2. Penyiapan SDM aparatur ke lima pilar yang mampu merajut fungsi masing-masing dalam *one gate service*.
3. Membangun infrastruktur yang sesuai *standar safety* dengan berbasis Teknologi Informasi (penyiapan *back office*, *application* dan *network*) untuk sistem monitoring, inputing data, analisa dan produk.
4. Membuat program-program yang sesuai dengan fungsi dan kewenangan masing-masing *stakeholder* yang merupakan penjabaran

dari 5 pilar dan dilaksanakan bersama terintegrasi dalam prinsip-prinsip yang sama, dapat dalam berbagai kegiatan yang bervariasi.

5. Sistem pelaporan dan evaluasi kerja sebagai bentuk pertanggungjawaban atas pencapaian hasil kerja untuk meningkatnya kualitas keselamatan dan menurunnya tingkat fatalitas korban kecelakaan.

Sejalan denga point-point di atas hal hal yang perlu dilakukan antara lain:

1. Membangun ***Road Safety Centre*** tingkat pusat, propinsi hingga tingkat kabupaten untuk memfokuskan dan mensinergikan kinerja sistem data dan analisanya serta produk dan pelaporanya.
2. Membangun infrastruktur sistem berbasis IT untuk mengintegrasikan data maupun kinerja secara *real time* dalam bentuk model *back office*, *aplication* dan *network*. Sistem yang dapat digunakan untuk mengelola jalan, kendaraan, pengemudi, pelanggaran pelangaran lalu lintas maupun penanganan pasca kecelakaan lalu lintas.
3. Membuat tim transformasi sebagai tim pendukung atau *back-up* dengan memanfaatkan forum LLAJ, dewan atau asosiasi, LS, badan-badan, media atau sektor bisnis yang lainnya.
4. Membuat standar-standar *safety* yang dapat digunakan sebagai sarana edukasi, soaialisasi di semua lini.
5. Membuat program-program kegiatan yang berkaitan dengan penjabaran ke 5 pilar *road safety* dan untuk penanganan faktor-faktor penyebab fatalitas korban kecelakaan.
6. Membentuk *data centre* tentang *road safety* sebagai pusat *inputing* data dan analisa data serta pelaporan hasil kinerja.
7. Membangun **safety driving/riding centre** sebagai bagian untuk pendidikan dan pelatihan keselamatan berkendara (sekolah mengemudi).
8. Meningkatkan kualitas pengujian SIM dan penerbitan SIM.

9. Membangun program aplikasi untuk catatan perilaku berlalu lintas (*Traffic Attitude Record*).
10. Menerapkan program *DeMerit Point System* pada sistem perpanjangan SIM.
11. Penegakkan hukum menuju penegakkan hukum secara elektronik (*electronic law enforcement*).
12. Membangun *Traffic Accident Reseach Centre* (TARC).

Setidaknya ada 12 point program inilah yang dapat di jadikan *accelartion of decade of action for road safety* yang dijabarkan dari tingkat pusat, propinsi, kota/ kabupaten. Keberhasilan mengimplementasikan program *road safety* di atas dapat dilihat dan diukur melalui:

1. Tercapainya kualitas pelayanan publik yang prima secara signifikan dirasakan oleh masyarakat dalam mewujudkan dan memelihara kamseltibcar lantas sebagai pelayanan yang: cepat, tepat, akurat, transparan, akuntabel, informatif dan mudah diakses.
2. Kemampuan di butir dua ditunjukan adanya modernisasi di era digital, yaitu terbangun sistem pendataan ini dilakukan dengan cara-cara elektronik dan dengan model-model *online*. Data *regident* untuk KBM maupun pengemudi menjadi dasar untuk pengembangan sistem-sistem penegakkan hukum, baik secara manual maupun dengan elektronik. Sistem pemetaan (wilayah, masalah maupun potensi-potensi) sebagai sarana monitoring dan *quick response time*.
3. Tercapainya indikator-indikator meningkatnya kualitas keselamatan dan menurunnya tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas.
4. Terwujud budaya tertib berlalu lintas (tingginya tingkat kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap aturan-aturan berlalu lintas)

Sebagaimana yang telah di tetapkan dalam pilar pilar **Rencana Umum Nasional Keselamatan** (RUNK), dan melihat kondisi real di lapangan tentang kondisi terkini Kualitas Keselamatan di Indonesia diperlukan kesamaan

persepsi dari semua pihak yang berkepentingan dalam upaya mensukseskan program yang telah ditetapkan. Potret Keselamatan ini menyajikan secara rinci faktor faktor yang mempengaruhi tingkat kualitas keselamatan lalu lintas secara umum baik secara nasional dan regional.

Potret Keselamatan, adalah kumpulan *update* informasi yang di gali dari sumber individual (pengguna jalan), petugas pelayanan, infrastruktur, geografis, pembiayaan keselamatan dan data terkini kecelakaan baik kuantitas dan fatalitasnya. Potret Keselamatan, diharapkan bisa menjadi referensi yang aktual bagi para pengambil kebijakan dan kalangan akademisi dalam merumuskan solusi solusi terkait Peningkatan Kualitas Keselamatan yang diperlukan guna memecahkan masalah yang ada baik tingkat regional dan nasional.

Potret Keselamatan Lalu Lintas ini untuk memberi gambaran tentang permasalahan lalu lintas dengan mengacu kepada empat faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan yaitu faktor Manusia, Kendaraan, Jalan dan Lingkungan. Diharapkan Potret Keselamatan Lalu Lintas dapat bermanfaat bagi kita dan bagi pemangku kepentingan dalam upaya mencari solusi dalam menekan angka kecelakaan dan yang lebih penting diharapkan dapat menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas dari tahun ke tahun.

DAFTAR PUSTAKA

Bayley Wiliiam G, 1995, *The Encyclopedia of Police Science* (*second edition*), Newyork & London, Garland Publishing.

Bayley David H , 1994, *Police for the Future* (diterjemahkan dan disadur oleh Kunarto), Jakarta, Cipta Manunggal.

----------, 1998, What Work in Policing, New York, Oxford University Press

Coser, Lewis, 1956, *The Functions of Social Conflict*. New York: The Free Press, 1956

Chryshnanda, 2009, *Menjadi Polisi Yang Berhati Nurani*, Jakarta, Yayasan Pengembangan Kajian Ilmu Kepolisian

----------, 2009, *Polisi penjaga kehidupan*, Jakarta, Yayasan Pengembangan Kajian Ilmu Kepolisian

----------, 2011a, *Kenapa Masyarakat Takut dan Enggan Berurusan dengan Polisi*, Jakarta, Yayasan Pengembangan Kajian Ilmu Kepolisian

----------, 2011b, *Pokoknya Anda Saya Tilang*, Jakarta, Yayasan Pengembangan Kajian Ilmu Kepolisian

----------, 2014, *Polisi Rakyat Iku Jujur Ora Ngapusi*, Jakarta, Yayasan Pengembangan Kajian Ilmu Kepolisian

----------, 2015, *Electronic Policing "Pemolisian di era digital*, Jakarta, Belum diterbitkan

----------, 2016, *Othak Athik Gathuk Celometan Mafia Birokrasi*, Yogyakarta, Group Mataraman Press

Laporan Pelaksanaan *WHO SEA Ministrial Meeting on Accelerating actions for implementation of Decade of Action for Road safety.*

Traffic Accident Research Centre (TARC), Laporan Studi Banding ke Inggris, Australia dan Jepang

Suparlan Parsudi, 2004 (ED), *Bunga Rampai Ilmu Kepolisian*, Jakarta, Yayasan Pengembangan Kajian Ilmu Kepolisian

----------, 2009, *Ilmu Kepolisian*, Jakarta, Yayasan Pengembangan Kajian Ilmu Kepolisian

Sutrisno SJ, Mudji, 2004, *Ide-ide pencerahan*, Jakarta, Penerbit Obor

Wibowo, Setyo, 2015, Platon: *Xarmides (Tentang Keugaharian),* Yogyakarta, Kanisius

https://en.wikipedia.org/wiki/Online_and_offline

http://timesofindia.indiatimes.com/What-is-a-smart-city-and-how-it-will-

http://www.lapdonline.org/e_policing

http://ebookbrowse.com/dampak-positif-dan-negatif-dengan-adanya-teknologi-dan-era-digital-informasi-bagi-masyarakat-pdf-d41514357

http://myucomputer.blogspot.com/2009/12/globalisasi-dan-media-digital-antara.htmL

http://mostwantedpost.blogspot.com/2012/01/dampak-negatif-teknologi-informasi-dan.html

http://transindonesia.co/2014/08/e-policing-membawa-model-pemolisian-pada-sistem-on-line/

e-Policing Sebagai Model Pemolisian | TransIndonesia.co

http://transindonesia.co/2014/08/e-policing-sebagai-model-pemolisian

http://transindonesia.co/2014/08/sistem-eri-sdc-ssc-tmc-dan-implementasi-e-policing-pada-fungsi-lalulintas/

http://transindonesia.co/2014/09/back-office-pendukung-e-policing/

http://transindonesia.co/2014/09/electronic-law-enforcement-bagian-1/

http://transindonesia.co/2014/09/electronic-law-enforcement-bagian-2/