

INTEGRASI DATA UNTUK ROAD SAFETY

Oleh: Brigjen. Pol. Dr. Chryshnanda Dwilaksana, M.Si.

Direktur Keamanan dan Keselamatan | Korlantas Polri

Hal yang paling mendasar dalam mengimplementasikan IT *for road safety* adalah ketersediaan data yang terintegrasi. Data apa saja yang diintegrasikan, di mana tempat untuk mengintegrasikan, bagaimana cara mengintegrasikan, siapa yang mengintegrasikan, dan bagaimana cara mengintegrasikannya? Menjawab pertanyaan-pertanyaan tersebut diperlukan cara berpikir sebagai berikut:

- A. Menggolongkan atau mengkategorikan dengan cara memetakan dan menjabarkan basis area atau lokasi yang dihubungkan dengan apa yang menjadi variabel dasar *road safety*, seperti:
1. jalan yang berkeselamatan yang dikategorikan dalam *Safety and Security Centre (SSC)* akan menjabarkan sistem-sistem *inputing* data jalan yang berkaitan dengan *trouble spot* maupun *hot spot/black spot*;
 2. kendaraan yang berkeselamatan yang dikategorikan dalam *Electronic Registration and Identification (ERI)* yang dikaitkan dengan sistem *On Board Unit (OBU)* pada kendaraan bermotor dan sistem *Automatic Number Plates Recognition (ANPR)*;
 3. pengguna jalan yang berkeselamatan yang dikategorikan dalam *Safety Driving Centre (SDC)* yang berisi sistem data pendidikan keselamatan atau sekolah mengemudi, sistem uji Surat Izin Mengemudi (SIM), dan sistem penerbitan SIM; dan
 4. penanganan permasalahan atau kejadian kecelakaan yang dikategorikan dalam *Intelligence Traffic Analysis (INTAN)*.

Empat hal tersebut dibuat dalam pengkategorian berbasis geografi untuk dapat digambarkan dalam bentuk model visual yang saling berhubungan satu dengan lainnya memerlukan sistem *inputing* data secara:

- a. manual, yaitu data yang diinput dari petugas lapangan berupa tabel, gambar atau film, suara, maupun data yang di-*input* dari sistem tanda atau koding dari Kartu Tanda Penduduk (KTP), Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB), dan kamera-kamera portabel yang dipasang pada lokasi tertentu. Data yang terinput tersebut dikirim ke sistem penampung data dalam *back office*;
- b. *mobile*, yaitu data yang diinput dari kamera yang dipasang pada kendaraan bermotor untuk menginput empat variabel dasar *road safety*;
- c. otomatis, yaitu data yang diinput menggunakan aplikasi penangkap signal dari OBU yang dipasang pada kendaraan bermotor atau ANPR dari TNKB pada titik atau ruas jalan tertentu. Data yang ditangkap dari aplikasi tersebut akan dikirim ke pusat data yang berada di *back office*.

ARTIKEL

Dari *inputing* data tersebut selanjutnya akan dirinci dan dikategorikan, sehingga dapat ditunjukkan melalui peta yang dibuat seperti *layer* peta sesuai dengan pengkategorian dalam pemetaan.

- B. Menghubung-hubungkan dari data yang telah masuk ke pusat data menggunakan sistem aplikasi untuk membuat model yang holistik atau sistematis dan dapat ditunjukkan dalam bentuk gambar pemetaan yang merupakan model-model dasar untuk dianalisis. Dari sistem data yang dihubung-hubungkan tersebut dapat mendukung model data dalam *traffic attitude record* maupun *tax and insurance record* yang akan dikaitkan dalam *merit system*.
- C. Melakukan analisis dari model pemetaan yang telah dihubung-hubungkan untuk menghasilkan sebuah pola dalam mendukung:
1. manajemen kebutuhan;
 2. manajemen kapasitas;
 3. manajemen prioritas;
 4. manajemen kecepatan; dan
 5. manajemen *emergency*.

Dari pola kerja sistem data yang terintegrasi akan terbangun sistem *big data* yang mampu menjadi pusat komunikasi, koordinasi, komando, dan pengendalian serta sistem informasi (K3I), mampu menghasilkan pelayanan yang prima kepada publik, dan mampu memprediksi, mengantisipasi, dan memberikan solusi dalam *one gate service* untuk:

1. pelayanan keamanan;
2. pelayanan keselamatan;
3. pelayanan hukum;
4. pelayanan administrasi;
5. pelayanan informasi; dan
6. pelayanan kemanusiaan.

Bentuk pelayanan publik yang prima dapat diwujudkan dalam skenario atau model simulasi yang dapat dikategorikan dalam *Scenario Road Safety Model Solution (SRSMS)* yang dikelola dalam *smart* manajemen yang diawasi petugas polisi siber (*cyber cops*).

Sistem data *road safety* yang terintegrasi diharapkan mampu untuk:

1. mewujudkan lalu lintas yang memenuhi standar aman, selamat, tertib, dan lancar dengan jarak tempuh dan waktu tempuh ada pada standar ideal dan penangangan terhadap kecepatan minimal maupun maksimal yang dapat dikelola;
2. meningkatkan kualitas keselamatan dan menurunkan tingkat fatalitas korban kecelakaan yang ditunjukkan dari produk integrasi data yang mampu untuk memprediksi *trend* atau kemungkinan terjadinya masalah-masalah lalu lintas yang mampu untuk diantisipasi sebagai solusinya;

ARTIKEL

3. membangun budaya tertib berlalu lintas. Budaya tertib dihasilkan dari tiga kategori, yaitu adanya: a. kesadaran, kepekaan, kepedulian, dan tanggung jawab, b. tidak adanya peluang atau kecil sekali kesempatan para pengguna jalan untuk melakukan penyimpangan karena terbangun infrastruktur dengan sistem-sistem pendukungnya, c. adanya efek jera atau ketakutan karena sistem penegakkan hukum yang dilakukan secara manual semi elektronik dan elektronik;
4. adanya pelayanan-pelayanan publik yang prima dan berbasis data, sehingga sistem informasi dan komunikasi secara *on time* dan *real time* mampu memberikan solusi-solusi cepat, tepat, akurat, transparan, akuntabel, informatif, dan mudah diakses.

Sistem integrasi data berbasis pemetaan dan geografi untuk mendukung implementasi IT *for road safety* merupakan kebutuhan dasar yang mau tidak mau harus dibangun sebagai dasar implementasi *e-policing* (pemolisian di era digital) pada fungsi lalu lintas.

**Isi artikel merupakan pemikiran penulis dan tidak selalu mencerminkan pemikiran atau pandangan resmi Supply Chain Indonesia.*