

SISTEM PENANGANAN KEMACETAN LALU LINTAS (Bagian 2 dari 2 tulisan)



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

Direktur Keamanan dan Keselamatan | Korlantas Polri

Langkah-langkah Polantas (Korlantas dan jajaranya) membangun dan menerapkan *IT for road safety* adalah sebagai berikut:

1. Sistem data dibangun yang mencakup: a. Jalan dan sistem-sistemnya, b. Kendaraan yang melintas sebagai alat transportasi, c. Pengguna jalan inilah pentingnya *traffic attitude record* (TAR), d. Situasi alam lingkungan yang dipetakan dalam kategori *black spot* dan *trouble spot* yang bertingkat-tingkat dengan kode-kode angka atau warna sesuai tingkat kerawannya, e. Pemetaan masalah atau hal-hal yang menjadi perlambatan atau konflik-konflik sosial.
2. Data-data yang ada di lima poin tersebut dibuat sistem analisis dengan analogi beragam sebagai contoh a+b+c akan terjadi pola pergerakan dan prediksi kepadatan arus sehingga bisa dilakukan sistem antisipasi dan solusinya. Contoh lain a+d+e menjadi sistem peta digital yang bisa menjadi bagian untuk *quick respond time* sehingga peralatan dan kompetensi petugas bisa disiapkan. Contoh lain b+c bisa dibuat sistem pendidikan keselamatan dan sistem uji SIM serta *traffic attitude recordnya* dan *demerit point system*. Contoh lain b+e dapat dibuat sistem-sistem angkutan masal dan juga pembatasan atau berbagai pengaturan untuk mengatasi masalah-masalah sosial dan sebagainya.
3. Setiap peralatan teknologi tidak akan berfungsi apabila tidak ada orang-orang yang mengawaknya maka sistem-sistem operasional pengawasan sampai dengan penanganan dan pelayanan prima memerlukan program-program *training, master trainer* dan *trainernya*, serta latihan-latihan *problem solving* sebagai simulasinya.
4. Sistem operasional penjagaan pengaturan pada situasi normal sampai dengan kontijensi dilakukan secara virtual dan aktual sehingga dapat dilihat apa yang telah, sedang, dan akan terjadi dapat diprediksi dan diantisipasi serta solusi prima dari petugas-petugas lapangan. Maka *back office* akan menjadi bagian penting menggerakkan aplikasi dan sistem-sistem elektronik secara online maupun atas petugas-petugas lapangan.

Pada situasi khusus juga bisa memantau atau menjamin keamanan dan keselamatan VVIP atau VIP dengan juga ada jaminan akan kepastian waktu untuk jarak tempuh, waktu tempuh, dan jaminan kenyamanan yang dapat diberikan.

Pada situasi kontijensi ada standar-standar waktu solusi akibat bencana alam, kerusakan infrastruktur maupun adanya tindakan-tindakan kriminal dari yang konvensional sampai dengan terorisme. Hal tersebut dapat diprediksi dan diantisipasi serta solusinya untuk tetap terjaminnya keamanan dan keselamatan pengguna lalu lintas serta warga sekitarnya.

Sistem operasional menjadi pusat komando, pengendalian, koordinasi, komunikasi, dan informasi *back office* melalui sistem virtual dan aktual secara prima untuk terjaminnya keamanan, keselamatan, keteraturan, kelancaran yang aman, nyaman, selamat, dan tepat waktu sampai tujuan.

5. Sistem-sistem pendukung untuk mengatasi poin satu secara sistematis dan terkoneksi dalam *one gate service*. Dengan demikian *big data* dan sistem-sistem lainnya menjadi sangat penting dan perlunya dibuat modelnya sehingga dapat direncanakan untuk SDM-nya, alat peralatan pendukung (perorangan dan unit atau kelompok sampai dengan kesatuan).
6. Hal-hal yang sifatnya *emergency* atau terjadi kecelakaan maka sistem-sistem *quick response time* menjadi andalan dan sistem pelaporan data menjadi penting. Sistem TPTKP dan sistem-sistem identifikasi hingga *scientific investigation* menjadi bagian untuk dasar bagi *Traffic Accident Analysis (TAA)* bekerja mendukung proses penyidikan atau untuk projustitia.

Adapun untuk kepentingan yang lebih luas dalam meningkatkan kualitas keselamatan, menurunkan tingkat fatalitas korban laka dan membangun budaya tertib berlalu lintas agar terwujud dan terpeliharanya keamanan keselamatan dan ketertiban berlalu lintas di sinilah wadah riset kecelakaan dibangun/*Traffic Accident Research Centre (TARC)*.

7. Pelayanan-pelayanan prima ini semua akan dibangun sistem-sistem yang mendasar pada era digital adalah adanya *back office*, *aplication*, dan *network* yang implementasinya terwujud dalam TMC sebagai *big system* pendukung *road safety management* yang didukung sistem-sistem:
 - a. *Safety and Security Centre (SSC)* mendukung *safer road* yang berisi sistem-sistem untuk pemetaan *black spot* dan *trouble spot*, *speed management*, *traffic count*, *e-sidik*, *e-tilang*, serta sistem data laka (IRSMS).
 - b. *Electronic Registration and Identification (ERI)* kendaraan bermotor sebagai pendukung *saver vehicle* yang berisi sistem verifikasi dokumen dan fisik kendaran bermotor (secara fisik kasat mata, transmisi, emisi gas buang sampai dengan nomor rangka dan nomor mesin) pada sistem ERI untuk jaminan legitimasi pengoperasional pada bagian STNK dan TNKB akan di lengkapi dengan *On Board Unit (OBU)*, *Radio Frequency Identification (RFID)*, atau sistem-sistem *Automatic Number Plates Recognition (ANPR)*. Sistem ERI ini akan mendukung forensik kepolisian dan ELE. Juga menjadi dasar program *Electronic Road Pricing (ERP)*, *Electronic Toll Collection (ETC)*, *e-parking*, *e-samsat*, *e-banking*, dan *electronic law enforcement*.

- c. *Safety Driving Centre* (SDC) untuk mendukung program *saver road users*. Pada sistem ini mencakup sekolah mengemudi, sistem uji SIM, dan sistem penerbitan SIM yang dikembangkan dalam TAR atau catatan perilaku berlalu lintas. Hal ini bisa juga digunakan untuk pengemudi maupun kendaraan bermotornya yang akan dikaitkan pada sistem *demeryt point* (ini sebagai pertanggung jawaban baik pengemudi maupun pemilik kendaraan atas kendaraan miliknya yang dioperasikan di jalan).
 - d. *Intelligence Traffic Analysis* (INTAN) mendukung program *post-crash care*. INTAN merupakan sistem-sistem gabungan poin a, b, dan c yang terwujud dalam sistem peta digital sistem komunikasi dan solusi yang terkoneksi melalui *call and comand centre*. Seperti contoh 110 atau nomor-nomor darurat lainnya. INTAN akan berkaitan dengan pemadam kebakaran, PLN, ambulans 119, rumah sakit, SAR bahkan juga dengan *Public Safety Centre* (PSC), petugas-petugas pengawalan dan patroli jalan raya (denwal PJR), juga petugas-petugas *emergency* dari *stakeholder* lainnya.
8. Poin satu sampai dengan tujuh akan diatur atau diintegrasikan berbasis SOP yang mencakup:
- a) *Job description* dan *job analysis* masing-masing bagian,
 - b) Standardisasi keberhasilan tugas,
 - c) Sistem penilaian kinerja,
 - d) Sistem *reward and punishment*, dan
 - e) Etika kerja (apa yang harus dilakukan dan apa yang tidak boleh dikerjakan/*do and don't*)
- Point a sampai dengan e inilah yang tercakup pada *smart management*.
9. Poin satu sampai dengan delapan akan diawaki petugas-petugas yang siap 1x24 jam dan tujuh hari seminggu tanpa putus pada *cyber cops*. Petugas-petugas *cyber cops* akan bertugas pada *back office* untuk *inputing data*, menganalisis dan menghasilkan produk-produk untuk prediksi, antisipasi, serta solusi yang dinamis bahkan *sell on time* dan *real time*.

Sistem-sistem penanganan angkutan umum secara online, pengaturan, penjagaan bisa *mencover* seluruh sudut kota, jaminan kamseltibcar lantas dapat dilakukan penanganan *emergency* dilakukan, sistem-sistem *research* pun akan dapat *dibackup* secara *scientific* yang tingkat akurasi tinggi, terbangunnya budaya tertib melalui ELE, *demeryt point system* maupun *traffic attitude record* nya.

Kualitas pengguna jalan meningkat dan sistem-sistem kontrol angkutan umum maupun pribadi bisa terkontrol secara cepat dan tepat. *Membackup* program-program *stakeholder* lainnya yang berkaitan dengan kriminalitas sampai dengan hal-hal yang bersifat *emergency* bahkan kontijensi sekalipun.

ARTIKEL

12 Maret 2018

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