KORLANTAS POLRI

ROAD SAFEY POLICING

MODEL IMPLEMENTASI EPOLICING DI BIDANG LALU LINTAS

KBP MOHAMMAD TORA, S.H., S.I.K.
KASUBDIT STANDAR CEGAH DAN TINDAK
DIREKTORAT KEAMANAN KESELAMATAN KORLANTAS POLRI

DAFTAR ISI

KORLANTAS POLRI

1. PARADIGMA LALU LINTAS 3
2. PERAN DAN FUNGSI KEPOLISIAN MENANGANI LALU LINTAS MELALUI ROAD SAFETY POLICING 8
3. KONSEP DASAR E POLICING DAN IMPLEMENTASINYA PADA BIDANG LALU LINTAS 16
4. IT FOR ROAD SAFETY 19
   A. TRAFFIC MANAGEMENT CENTRE (TMC) 22
   B. SAFETY AND SECURITY CENTRE (SSC) 28
   C. ELECTRONIC REGISTRATION AND IDENTIFICATION (ERI) 29
   D. SAFAETY DRIVING CENTRE (SDC) 30
   E. INTELIGENCE TRAFFIC ANALISYS (INTAN) 31
   F. SMART MANAGEMENT 32
   G. CYBER COPS 34
   H. TRAFFIC ATTITUDE RECORD (TAR) 35
   I. DEMERYT POINT SYSTEM (DPS) 37

DAFTAR ISI

KORLANTAS POLRI

J. ROAD SAFETY BORDER 38
K. KAJIAN ASDP 39
L. KAJIAN MODA TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM 40
M. ROAD SAFETY TOURISM 41
N. ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT (ETLE) 44
O. K3i 48
P. LITERASI ROAD SAFETY 49
Q. ROAD SAFETY COACHING 50
R. INTELIGENCE ROAD SAFETY MEDIA MANAGEMENT (IRSMM) 51
S. ALGORITMA ROAD SAFETY 52
T. TRAFFIC ACCIDENT RESEARCH CENTRE (TARC) 64
U. ROAD SAFETY RESEARCH AND DEVELOPMENT 65
V. PATROLI JALAN RAYA 66
W. SMART CITY 73
X. ONE GATE SERVICE 75
Y. BIG DATA 76

KORLANTAS POLRI

PARADIGMA LALU LINTAS

SECARA HARAFIAH LALU LINTAS DIMAKNAI GERAK PINDAH DARI SUATU TEMPAT KE TEMPAT YANG LAIN. TATKALA LALU LINTAS DILIHAT DALAM PENDEKATAN SOSIAL KEMASYARAKATAN MAKA DAPAT DIPAHAMI SEBAGAI URAT NADI KEHIDUPAN DAN REFLEKSI BUDAYA BANGSA BAHKAN SECARA LEBIH LUAS DAPAT DIKATAKAN SEBAGAI BENTUK PERADABAN.

DI DALAM PENDEKATAN GEOPOLITIK DAN GEO STRATEGIS LALU LINTAS MERUPAKAN PEMERSATU UNTUK BERDAULAT BERDAYA TAHAN BERDAYA TANGKAL BAHKAN UNTUK DAPAT BERDAYA SAING.

SITUASI DAN KONDISI BANGSA KITA YANG BERUPA KEPULAUAN DAERAH RAWAN BENCANA KARENA BERADA DI KAWASAN *RING OF FIRE* DAN RAWAN BERBAGAI MASALAH SOSIAL DALAM MASYARAKAT MAJEMUK INDONESIA SERTA PENGEMBANGAN BRI (*BELT ROAD INISIATIVE*).

MAKA LALU LINTAS DALAM PENATAAN DAN PENGELOLAANNYA MENDASARI AMANAT KONSTITUSI NEGARA (UUD 45) UNTUK MENGAMALKAN PANCASILA DALAM KEHIDUPAN SOSIAL KEMASYARAKATAN, MENJAGA KEDAULATAN NKRI DAN MERAWAT KEBHINEKAANNYA.
LALU LINTAS DALAM ERA DIGITAL/ ERA REVOLUSI INDUSTRI 4.0 MERUPAKAN CERMIN TINGKAT MODERNITAS.

1. **PENDEKATAN SECARA FILOSOFIS, BAHWA LALU LINTAS MERUPAKAN :**
   A. URAT NADI KEHIDUPAN
   B. REFLEKSI BUDAYA BANGSA
   C. CERMIN TINGKAT MODERNITAS

2. **PENDEKATAN GEO POLITIK DAN GEOSTRATEGIS, KONTEKS INI MENUNJUKKAN BAHWA LALU LINTAS MERUPAKAN UNSUR PEMERSATU BANGSA DALAM MEWUJUDKAN DAN MENJAGA KEDAULATAN, KETAHANAN, DAYA TANGKAL MAUPUN DAYA SAING BANGSA.MENGINGAT BAHWA :**
   A. NKRI MERUPAKAN NEGARA KEPULAUAN YANG TERPISAH DAN DISATUKAN SALAH SATUNYA MELALUI ATAU DG LALU LINTAS.
   B. NKRI NEGARA MAJEMUK YANG MEMILIKI POTENSI KONFLIK SOSIAL YANG SANGAT BESAR BAHKAN SPARATISMEPUN BISA TERJADI. UNTUK PERSATUAN KESATUAN SOLIDARITAS SOSIAL SALAH SATUNYA JUGA MELALUI LALU LINTAS.
   C. NKRI SEBAGAI NEGARA YANG RAWAN BENCANA DIMANA UNTUK PENANGANAN HAL YANG BERSIFAT EMERGENSI MAUPUN KONTIJENSI SALAH SATUNYA JUGA MELALUI LALU LINTAS.

KORLANTAS POLRI

3. **PENDEKATAN GLOBALISASI** DENGAN ADANYA PROGRAM BRI BELT ROAD INISIATIVE PERLU PENGELOLAAN LALU LINTAS YANG MAMPU MEWUJUDKAN SISTEM KEAMANAN KESELAMATAN KETERTIBAN DAN KELANCARANNYA SEBAGAI URAT NADI KEHIDUPAN

3. **PENDEKATAN SOSIOLOGIS**, YAITU LALU LINTAS DAPAT BERFUNGSI MENDUKUNG PRODUKTIFITAS MASYARAKAT DLM BERBAGAI AKTIFITASNYA SHG MAMPU BERTAHAN UNTUK HIDUP TUMBUH DAN BERKEMBANG.

4. **PENDEKATAN PELAYANAN PUBLIK**, DI DALAM MENGELOLA ATAU MEMANAGE LALU LINTAS ADALAH UNTUM MEMBERUKAN PELAYANAN DI BIADANG :
   A. KEAMANAN
   B. KESELAMATAN
   C. HUKUM
   D. ADMINISTRASI
   E. INFORMASI DAN
   F. KEMANUSIAAN.

6. **PENDEKATAN SECARA YURIDIS**, PENGELILAAN LALU LINTAS BERBASIS PADA SUPREMASI HUKUM DAN UPAYA PENEGAKKAN HUKUMNYA ADALAH UNTUK :
   A. PENYELESAIAN MASALAH ATAU KONFLIK SECARA BERADAB
   B. PENCEGAHAN AGAR TIDAK TERJADI KECELAKAAN KEMACETAN DAN BERBAGAI MASALAH LALU LINTAS LAINNYA
   C. PERLINDUNGAN PENGAYOMAN DAN PELAYANAN KEPADA KORBAN DAN PENCARI KEADILAN
   D. MEMBANGUN BUDAYA PATUH HUKUM ATAU BUDAYA TERTIB
   E. AGAR ADA KEPASTIAN
   F. UNTUK EDUKAS

7. **PENDEKATAN PERUBAHAN SOSIAL DAN MODERNISASI**, MENGINGAT DAN JUGA MELIHAT PERUBAHAN DI BIDANG INFORMASI DAN TEKNOLOGI YANG BEGITU CEPAT SEHINGGA PENGELOLAAN LALU LINTAS SEBAGAI URAT NADI KEHIDUPAN TIDAK LAGI SEBATAS CARA-CARA MANUAL, PARSIAL, MAUPUN KONVENSIONAL SEHINGGA DIPERLUKAN SISTEM YANG MODERN. TATKALA MEMIKIRKAN SISTEM YANG MODERN MAKA PENANGANAN LALU LUNTAS INI HENDAKNYA BERBASIA PADA SISTEM ELEKTRONIK ATAU BERBASIS IT. YANG DAPA DIKEMBANGKAN UNTK SISTEM DATA DAN INFORMASI YANG MENDUKUNG FUNGSI OPERASIONAL, PENEGAKKAN HUKUM MAUPUN FUNGSI PELAYANAN KEPADA PUBLIK.
8. PENDEKATAN OPERASIONAL MAUPUN FUNGSIONAL, PENGELOLAAN LALU LINTAS MAMPU MENGCOVER ATAU MENDUKUNG POINT 1 S/D 7 TAB DI ATAS.

KORLANTAS POLRI

PERAN DAN FUNGSI KEPOLISIAN MENANGANI LALU LINTAS MELALUI ROAD SAFETY POLICING

ROAD SAFETY DAPAT DIPAHAMI MAKNANYA SEBAGAI LALU LINTAS YANG AMAN SELAMAT TERTIB DAN LANCAR. POLICING DAPAT DIPAHAMI SEBAGAI PEMOLISIAN YAITU SEGALA USAHA DAN UPAYA KEPOLISIAN PADA TINGKAT MANAJEMEN MAUPUN OPERASIONAL DENGAN ATAU TANPA UPAYA PAKSA UNTUK MEMELIHARA KETERATURAN SOSIAL.

SEJALAN DENGAN KONSEP TERSEBUT MAKA ROAD SAFETY POLICING DAPAT DIPAHAMI SEBAGAI PEMOLISIAN UNTUK MEWUJUDKAN DAN MEMELIHARA LALU LINTAS YANG AMAN, SELAMAT, TERTIB, DAN LANCAR.
MENGAPA LALU LINTAS DITUNTUT AMAN, SELAMAT, TERTIB, DAN LANCAR? KARENA LALU LINTAS MERUPAKAN URAT NADI KEHIDUPAN. LALU LINTAS SEBAGAI REFLEKSI BUDAYA BANGSA DAN SEBAGAI CERMIN TINGKAT MODERNITAS.

FUNGSI KEPOLISIAN DI DALAM MENANGANI LALU LINTAS DAPAT DIKATEGORIKAN SEBAGAI BERIKUT :

1. **EDUKASI** YANG DITUJUKAN UNTUK MEMBERIKAN PENCERAHAN ATAU TRANSFORMASI PENGETAHUAN, KETERAMPILAN, KEPEKAAN DAN KEPEDULIAN AKAN KESELAMATAN BAGI DIRINYA MAUPUN ORANG LAIN.
2. **REKAYASA LALU LINTAS** DALAM KONTEKS LALU LINTAS MERUPAKAN REKAYASA TERBATAS BERKAITAN DENGAN PENGOPERASIONALAN JALAN UNTUK MAMPU MELAKUKAN MANAJEMEN; KEBUTUHAN, KAPASITAS, PRIORITAS, KECEPATAN DAN EMERGENCY.
3. **REGISTRASI DAN IDENTIFIKASI PENGEMUDI DAN KENDARAAN BERMOTOR** YANG DITUJUKAN UNTUK; A. LEGITIMASI KOMPETENSI (PENGEMUDI), LEGITIMASI KEABSAHAN ASAL USUL KENDARAAN DAN KEPEMILIKANNYA, B. LEGITIMASI PENGOPERASIONALAN KENDARAAN BERMOTOR MAUPUN PENGEMUDI DALAM BERLALU LINTAS, C. MENDUKUNG FORENSIK KEPOLISIAN D. MENDUKUNG PENEGAKKAN HUKUM MAUPUN FUNGSI KONTROL, E. MEMBERIKAN PELAYANAN PRIMA DI BIDANG ROAD SAFETY.
4. **PENEGAKKAN HUKUM** YANG DILANDASI SPIRIT; A. PENCEGAHAN, B. MELINDUNGI MELAYANI MENGAYOMI KORBAN DAN PENCARI KEADILAN, C. MEMBANGUN BUDAYA TERTIB BERLALU LINTAS, D. EDUKASI. PENEGAKKAN HUKUM LALU LINTAS UNTUK PENANGGAN PELANGGARAN LALU LINTAS DILAKUKAN SISTEM TILANG. ADAPUN UNTUK PENANGAN KECELAKAAN DENGAN PROSES PENYIDIKKAN.

5. **PUSAT K3I (KOMUNIKASI, KOORDINASI, KOMANDO PENGENDALIAN DAN INFIRMASI**).

ROAD SAFETY DIOPERASIONALKAN SECARA AKTUAL DAN VIRTUAL YANG SEMUA ITU

DI K3I KAN MELALUI BACK OFFICE ATAU OPERATION ROOM UNTUK MENGGERAKKAN MANAGEMEN; KEBUTUHAN, KAPASITAS, PRIORITAS ,KECEPATAN, MAUPUN EMERGENCY. SEBAGAI PUSAT ANALISA DATA DAN INTEGRASI DATA YANG AKURAT ON TIME DAN REAL TIME. LANDASAN SISTEM K3I ADA PETA DIGITAL DG BERBAGAI INFORMASI YG MJD UNSUR LALU LINTAS.

6. **KOORDINATOR PEMANGKU KEPENTINGAN LALU LINTAS PADA TINGKAT OPERASIONAL**. TATKALA MEMBICARAKAN LALU LINTAS POLISI DI LAPANGAN POLISI BOLEH DIKATAKAN SEBAGAI PILARNYA KARENA POLISI SEBAGAI APARAT PENEGAK HUKUM DI TEMPAT UMUM. PARA PEMANGKU KEPENTINGAN MEMILIKI FUNGSI MASING MASING NAMUN TATKALA MELAKUKAN UPAYA PAKSA ATAU PENGATURAN ATAU PENEGAKKAN HUKUM WAJIB DIDAMPINGI OLEH POLISI. IMPLEMENTASI INI DAPAT DILIHAT PADA POSKO OPERASI OPERASI BERSAMA MAUPUN KEGIATAN RSPA (ROAD SAFETY PARTNERSHIP ACTION).
7. **REKOMENDASI DAMPAK LALU LINTAS** DALAM KEGIATAN KEGIATAN PEMBANGUNAN PERBAIKAN ATAU HAL HAL YANG BERKAITAN DENGAN INFRASTRUKTUR DAN SISTEM-SISTEMNYA BERDAMPAK PADA GANGGUAN ATAU HAMBATAN TERHADAP ROAD SAFETY. POLISI BERSAMA SAMA DENGAN PEMANGKU KEPENTINGAN LAINNYA MELAKUKAN ANALISA DAN EVALUASI DAMPAK LALU LINTAS DAN MEMBERIKAN REKOMENDASI SEBAGAI SOLUSI ATAU LANGKAH TINDAKNYA.
8. **KOORDINATOR PENGAWAS**, PENYIDIK PEGAWAI NEGERI SIPIL (KORWAS PPNS)

KE 8 FUNGSI TERSEBUT DIMANAGE PADA SISTEM MANAGERIAL PADA RANAH BIROKRASI MAUPUN MASYARAKAT.

- PADA RANAH BIROKRASI DIKATEGORIKAN SEBAGAI BERIKUT; A. KEPEMIMPINAN, B. ADMINISTRASI (POAC; PLANNING ORGANIZING ACTUATING AND CONTROLLING), SDM, SARPRAS, (ANGGARAN), C. OPERASIONAL YANG BERSIFAT (RUTIN, KHUSUS MAUPUN KONTIJENSI) D. CAPACITY BUILDING.
- PADA RANAH MASYARAKAT; A. KEMITRAAN, B. PELAYANAN PUBLIK DI BIDANG; KEAMANAN, KESELAMATAN, HUKUM, ADMINISTRASI, INFORMASI DAN KEMANUSIAAN, C. PEMECAHAN MASALAH YANG KONTRAPRODUKTIF YANG BERDAMPAK PADA TERJADINYA MASALAH LALU LINTAS, D. NETWORKING ATAU PEMBANGUNAN JEJARING.

BENANG MERAH ANTARA KERJA POLISI PADA RANAH BIROKRASI MAUPUN MASYARAKAT INILAH YANG DAPAT DIKATAKAN SEBAGAI PEMOLISIAN ATAU POLICING.

POLA PEMOLISIAN DAPAT DIKATEGORIKAN YANG BERBASIS:

1. WILAYAH

2. FUNGSI

3. DAMPAK MASALAH

KORLANTAS POLRI

- POLA PEMOLISIAN TERSEBUT FOKUS PADA ROAD SAFETY ATAU TERWUJUD DAN TERPELIHARANYA LALU LINTAS YANG AMAN SELAMAT TERTIB DAN LANCAR. YANG IMPLEMENTASINYA SECARA AKTUAL DAN VIRTUAL DI ERA DIGITAL SEKARANG INI DIDUKUNG DALAM SISTEM ON LINE YANG DISEBUT SEBAGAI IT FOR ROAD SAFETY.
- IT FOR ROAD SAFETY YANG DIBANGUN DAN DIOPERASIONALKAN DALAM ROAD SAFETY POLICING MERUPAKAN SISTEM BACK OFFICE, APLICATION DAN NET WORK UNTUK MENDUKUNG PROGRAM INISIATIF ANTI KORUPSI, REFORMASI BIROKRASI DAN MEWUJUDKAN PELAYANAN YANG PRIMA YAITU PELAYANAN PUBLIK YANG CEPAT TEPAT AKURAT TRANSPARAN AKUNTABEL INFORMATIF DAN MUDAH DIAKSES.

- **PROGRAM IT FOR ROAD SAFETY SECARA KESELURUHAN DI MANAGE**

  MELALUI SMART MANAGEMENT, YANG DIAWAKI OLEH CYBER COPS. PADA SISTEM SMART MANAGEMENT HASIL KERJANYA DAPAT DILIHAT PADA PRODUK INFOGRAFIS ATAU DALAM STATISTIK YANG DINAMIS ON TIME DAN REAL TIME.

- **SISTEM OPERASIONAL IT FOR ROAD SAFETY ADALAH SEBAGAI BERIKUT:**
  1. TMC (TRAFFIC MANAGEMENT CENTRE) UNTUK MENDUKUNG ROAD SAFETY MANAGEMENT
  2. SSC (SAFETY AND SECURITY CENTRE) UNTUK MEMDUKUNG SAFER ROAD
  3. ERI (ELECTRONIC REGISTRATION AND IDENTIFICATION) UNTUK MENDUKUNG SAFER VEHICLE
  4. SDC (SAFETY DRIVING CENTRE) UNTUK MENDUKUNG SAFER ROAD USERS
  5. INTAN (INTELLEGENCE TRAFFIC ANALYSIS) UNTUK MENDUKUNG POST CRASH CARE
- **KE 5 HAL TERSEBUT DALAM PENEGAKKAN HUKUM TERHADAP PELANGGARAN LALU LINTAS DAPAT DIBANGUN ETLE (ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT) DENGAN DUKUNGAN PROGRAM TAR (TRAFFIC ATTITUDE RECORD) SEBAGAI CATATAN PERILAKU BERLALU LINTAS DAN DE MERIT POINT SYSTEM PADA SISTEM PERPANJANGAN SIM.**

- UNTUK PEMBERDAYAAN MEDIA DAN SISTEM INTELEGENT TRANSPORTATION SYSTEM DIBANGUN IRSMM (INTELLEGENCE ROAD SAFETY MEDIA MQNAGEMENT)
- IT FOR ROAD SAFETY MERUPAKAN LANDASAN PEMBANGUNAN SISTEM BIG DATA MENUJU SISTEM PELAYAAN SATU PINTU ATAU ONE GATE SERVICE.
- DI SAMPING ITU JUGA BISA MEMBANTU PROGRAM PEMERINTAH: 1. ERP (ELEKTRONIK ROAD PRICING) ATAU JALAN BERBAYAR, 2. ETC (ELECTRONIC TOLL COLLECTING), 3. E PARKING, 4. E-SAMSAT, 5. E-GOVERMENT DAN E-BANKING, DAN SEBAGAINYA.
- TUJUAN ROAD SAFETY POLICING DAN TINGKAT KEBERHASILANYA DAPAT DILIHAT DARI:

1. INDEKS TINGKAT AMAN SELAMAT TERTIB DAN LANCARNYA LALU LINTAS
2. INDEKS TINGKAT MENINGKATNYA KUALITAS KESELAMATAN DAN MENURUNNYA TINGKAT FATALITAS KORBAN KECELAKAAN
3. INDEKS TERBANGUNNYA BUDAYA TERTIB BERLALU LINTAS
4. INDEKS PELAYANAN PRIMA DI BIDANG LALU LINTAS

- KE 4 POINT DI ATAS MERUPAKAN SUATU SISTEM TOLOK UJUR KUANTITATIF YANG DINAMIS, YANG MAMPU MENUNJUKKAN TINGKAT KUALITAS PROFESIONALISME TINGKAT MODERNITASNYA SERTA TINGKAT KEPERCAYAAN PUBLIK.

KORLANTAS POLRI

KONSEP DASAR E POLICING DAN IMPLEMENTASINYA PADA BIDANG LALU LINTAS

E-POLICING

KORLANTAS POLRI

E-POLICING

ELECTRONIC POLICING (E-POLICING) YANG MERUPAKAN PEMOLISIAN DI ERA DIGITAL YANG DAPAT MENDUKUNG PELAYANAN KEPOLISIAN YANG PRIMA YAITU: CEPAT, TEPAT, AKURAT, TRANSPARAN, AKUNTABEL, INFORMATIF DAN MUDAH DIAKSES.

DIERA DIGITAL

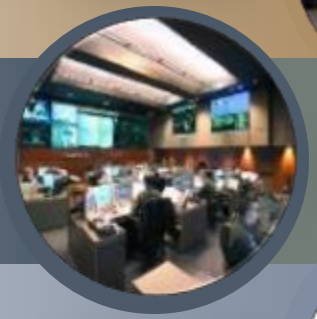
DIERA KEMAJUAN DI BIDANG ILMU PENGETAHUAN DAN TEKNOLOGI YANG BEGITU CEPAT BERDAMPAK TERJADINYA GLOBALISSASI. SELAIN SEGI POSITIF GLOBALISASI JUGA MEMBAWA PERMASALAHAN SOSIAL YANG BERKAITAN DENGAN GANGGUAN KEAMANAN ATAUPUN KEJAHATAN YANG TERJADI DALAM MASYARAKAT AKAN SEMAKIN KOMPLEKS DAN SEMAKIN CANGGIH KARENA SEMAKIN SISTEMATIS TERORGANISIR SECARA PROFESIONAL DAN MEMANFAATKAN TEKNOLOGI DAN PERALATAN PERALATAN MODERN YANG DILAKUKAN OLEH ORANG-ORANG YANG AHLI/PROFESIONAL.

E-POLICING DAPAT DIPAHAMI MEMBAWA COMMUNITY POLICING PADA SISTEM ONLINE. E-POLICING BISA MENJADI STRATEGI INISIATIF ANTI KORUPSI, REFORMASI BIROKRASI DAN CREATIVE BREAK THROUGH.

DIKATAKAN SEBAGAI INISIATIF ANTIKORUPSI KARENA MEMINIMALISIR BERTEMUNYA PERSON TO PERSON DALAM PELAYANAN-PELAYANAN KEPOLISIAN DI BIDANG ADMINISTRASI KARENA SUDAH DAPAT DIGANTIKAN SECARA ONLINE MELALUI E-BANKING, ATAU MELALUI ERI (ELECTRONIC REGISTRATION AND IDENTIFICATION)

SEBAGAI REFORMASI BIROKRASI KARENA DAPAT MENEROBOS SEKAT-SEKAT BIROKRASI YANG RUMIT YANG MAMPU MENEMBUS RUANG DAN WAKTU MISALNYA TENTANG PELAYANAN INFORMASI DAN KOMUNIKASI MELALUI INTERNET, DAN HUBUNGAN TATA CARA KERJA DALAM BIROKRASI DAPAT DISELENGGARAKAN SECARA LANGSUNG DENGAN SMK (STANDAR MANAJEMEN KINERJA) YANG DIBUAT MELALUI INTRANET/ INTERNET JUGA SEHINGGA MENJADI LESS PAPER DAN SEBAGAINYA

IT FOR ROAD SAFETY DALAM MEMANAGE KAMSELTIBCAR LANTAS



01 TMC

TRAFFIC MANAGEMENT CENTRE
SUATU SISTEM MANAGEMENT LALU LINTAS UNTUK MENDUKUNG ROAD SAFETY MANAGEMENT

02 SSC

SAFETY AND SECURITY CENTRE
SISTEM MODERNISASI DI BIDANG KEAMANAN DAN KESELAMATAN UNTUK MENDUKUNG SAFER ROAD

03 ERI

ELECTRONIC REGISTRATION AND IDENTIFICATION
SISTEM MODERNISASI DLM MEMANANGE KENDARAAN BERMOTOR UNTUK MENDUKUNG SAFER VEHICLE

04 SDC

SAFETY DRIVING CENTRE
SISTEM MODERNISASI PENDIDIKAN PENGEMUDI UNTUK MENDUKUNG SAFER PEOPLE

05 INTAN

INTELLIGENT TRAFFIC ANALYSIS SYSTEM
SISTEM MODERNISASI PELAYANAN PUBLIK BERUPA INFORMASI, KOMUNIKASI DAN SOLUSI UTUK MENDUKUNG POST CRASH

06 SMART MANAGEMENT

SMART MANAJEMEN
SISTEM MANAGEMENT YG BERBASIS IT DLM MENUJU POLANTAS YANG PROMOTER DIAWAKI OLEH PETUGAS-PETUGAS CYBER COPS

KORLANTAS POLRI

IT FOR ROAD SAFETY

MODERNISASI POLANTAS MELALUI IT UNTUK ROAD SAFETY

1. **TAHAPAN IDENTIFIKASI AKAR MASALAH PENYEBAB SBB :**
   A) MERUMUSKAN MODEL AUTOMATISASI SYSTEM INPUTING DATA YANG DIPEROLEH DARI BERBAGAI SUMBER (LAKA, LANGGAR, TRAFFIC ATTITUDE RECORD, JALAN, KENDARAAN, ALAM, LINGKUNGAN DAN MASALAH SOSIAL KEMASYARAKATAN DAN PENYEBAB LAIN YANG MUNGKIN MENJADI MENJADI PENYEBAB). SEMAKIN BANYAK SUMBER DATA MASUK, SEMAKIN AKURAT DALAM HAL HASIL ANALYSIS.
   B) ACCIDENT DATA ANALYSIS, ADALAH PROSES PENDALAMAN DATA DATA TERHIMPUN MENUJU KESIMPULAN TERKAIT PENYEBAB. HIPOTESA YANG DIHASILKAN DARI ACCIDENT DATA ANALYSIS, PERLU DI UJI MELALUI RESEARCH.
   C) TRAFFIC ACCIDENT RESEARCH, MERUPAKAN PROSES PENGUJIAN KEBENARAN DARI HYPOTESA YANG DIHASILKAN DARI DATA ANALYSIS. TARC MEREKONSTRUKSI HYPOTESA DAN TAA DALAM SEBUAH SCENARIO UJI TEKNIS.
   D) TARC, MENGHASILKAN KESIMPULAN TENTANG PENYEBAB DAN MEMBANGUN RUMUSAN STRATEGY PEMECAHAN DALAM RUANG LINGKUP :
      1) EDUKASI / PENCERAHAN
      2) LAW ENFORCEMENT
      3) STANDARD PROCEDUR PENYELESAIAN (PREVENTIF & POST CRASH).

MODERNISASI POLANTAS MELALUI IT UNTUK ROAD SAFETY

2. **IMPLEMENTASI STRATEGY (EDUKASI ATAU LAW ENFORCEMENT).**
   STRATEGY YANG DITERAPKAN BERDASAR CAKUPAN MASALAH YANG DIHADAPI (RELATIF). LANDASAN YANG DIPAKAI ADALAH HASIL DARI TARC. YANG JUGA DIKAITKAN PADA SISTEM UJI SIM DAN POLA PENINDAKAN PELANGGARAN PENYEBAB FATALITAS KORBAN LAKA (HELMET, SPEED, DRINK DRIVING, SEAT BELT, CHILD RESTRAIN, PENGGUNAAN HP SAAT BERKENDARA, MELAWAN ARUS)

3. **KAPASITAS TEAM :**
   ADALAH PENTING UNTUK MENGUASAI DAN MEMAHAMI KEMAMPUAN INTERNAL GUNA MENDAPATKAN INFORMASI RASIO PERBANDINGAN BESARAN MASALAH VS TEAM YANG MENANGANI.
   KAPASITAS TEAM INI JUGA TERMASUK DALAM KEMAMPUAN TERKAIT PENGGUNAAN ALAT BANTU (INFORMATION TECHNOLOGY). SELAIN DARI STANDARD KEMAMPUAN DAN PENGETAHUAN TENTANG ROAD SAFETY DAN CORE BUSSINES PROSES. IMPLEMENTASI IT DALAM SETIAP POS PENYELESAIAN MASLAH ROAD SAFETY MELALUI SMART MANAGEMENT DENGAN CATATAN CORE BUSSINES PROSESNYA JELAS, ALURNYA NYAMBUNG DAN LOGIC SEBAGAI KONTRUKSI DAN REKONSTRUKSI SECARA KONSEPTUAL MAUPUN IMPLEMENTASINYA SEHINGGA DAPAT DITEMUKAN MODEL DAN POLA-POLANYA.

4. **SISTEM-SISTEM INPUTING DATA TERINTEGRASI DGN SATU BASIS DATA (OUTPUT DARI TARC), IRSMS, TRAFFIC ATTITUDE RECORD, ERI, SSC DAN SDC.**
   DATA LAKA MENJADI FOKUS PERHATIAN AKAN DIKEMBANGKAN KAJIANYA MELALUI TARC UNTUK DAPAT MENGUMPULKAN DARI BERBAGAI SUMBER YANG SALAH SATUNYA LAKA, DATA TAA DAN SUMBER EXTERNAL, SELANJUTNYA MELAKUKAN PROSES PENGKAJIAN DAN PENGUJIAN DENGAN MELIBATKAN BERBAGAI DISIPLIN PENGETAHUAN. SEHINGGA HASIL DARI TARC TINGKAT AKURASINYA DAPAT DIPERTANGGUNGJAWABKAN SECARA ILMIAH MAUPUN SECARA HUKUM DAN FUNGSIONAL KEPOLISIAN.

MODERNISASI POLANTAS MELALUI IT UNTUK ROAD SAFETY

LANGKAH-LANGKAH 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, D. SITUASI ALAM LINGKUNGAN YANG DIPETAKAN DALAM KATEGORI BLACK SPOT DAN TROUBLE SPOT YANG BERTINGKAT-TINGKAT DENGAN KODE-KODE ANGKA ATAU WARNA SESUAI TINGKAT KERAWANANYA, E. PEMETAAN MASLAH ATAU HAL-HAL YANG MENJADI PERLAMBATAN ATAU KONFLIK-KONFLIK SOSIAL.

2. DATA-DATA YANG ADA DI 5 POINT TERSEBUT DIBUAT SISTEM ANALISA DENGAN ANALOGI BERAGAM SEBAGAI CONTOH A+B+C AKAN KETEMU 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 RESPON TIME SEHINGGA PERALATAN DAN KOMPETENSI PETUGAS BISA DI SIAPKAN. 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 MASSAL 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 MENGAWAKINYA MAKA SISTEM-SISTEM OPERASIONAL PENGAWASAN SAMPAI DENGAN PENANGANAN DAN PELAYANAN PRIMA DIPERLUKAN PROGRAM-PROGRAM TRAINING, MASTER TRAINER DAN TRAINERNYA. JUGA LATIHAN-LATIHAN PROBLEM SOLVING SEBAGAI SIMULASINYA.

MODERNISASI POLANTAS MELALUI IT UNTUK ROAD SAFETY

4. SISTEM OPERASIONAL PENJAGAAN PENGATURAN PADA SITUASI NORMAL SAMAPIA 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 MENGGERAKAN 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 DAN WAKTU TEMPUH. JUGA JAMINAN KENYAMANAN YANG DAPAT DIBERIKAN. PADA SITUASI KONTIJENSI ADA STANDAR-STANDAR WAKTU SOLUSI AKIBAT BENCANA ALAM, KERUSAKKAN INFRASTRUKTUR MAUPUN ADANYA TINDAKAN-TINDAKAN KRIMINAL DARI YANG KONVENSIONAL SAMPAI DENGAN TERORISME DAPAT DIPREDIKSI DAN DIANTISIPASI SERTA SOLUSINYA UNTUK TETAP TERJAMINYA KEAMANAN DAN KESELAMATAN PENGGUNA LALU LINTAS DAN WARGA SEKITARNYA.

SISTEM OPERASIONAL MENJADI PUSAT KOMANDO, PENGENDALIAN, KOORDINASI, KOMUNIKASI DAN INFORMASI MELALUI BACK OFFICE MELALUI SISTEM VIRTUAL DAN AKTUAL SECARA PRIMA UNTUK TERJAMINYA KEAMANAN, KESELAMATAN, KETERATURAN, KELANCARAN YANG AMAN, NYAMAN, SELAMAT DAN TEPAT WAKTU SAMPAI TUJUAN.

MODERNISASI POLANTAS MELALUI IT UNTUK ROAD SAFETY

5. SISTEM-SISTEM PENDUKUNG UNTUK MENGATASI POINT 1 SECARA SISTEMATIS DAN TERKONEKSI DALAM ONE GATE SERVICE. MAKA BIG DATA DAN SISTEM-SISTEM LAINYA MENJADI SANGAT PENTING DAN PERLUNYA DIBUAT MODELNYA SEHINGGA DAPAT DIRENCANAKAN UNTUK SDM-NYA, ALAT PERALATAN PENDUKUNG (PERORANGAN , 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 TAA (TRAFFIC ACCIDENT ANALYSIS) BEKERJA MENDUKUNG PROSES PENYIDIKAN / UNTUK PROJUSTITIA. ADAPUN UNTUK KEPENTINGAN YANG LEBIH LUAS DALAM MENINGKATKAN KUALITAS KESELAMATAN, MENURUNKAN TINGKAT FATALITAS KORBAN LAKA DAN MEMBANGUN BUDAYA TERTIB BERLALU LINTAS AGAR SENANTIASA TERWUJUD DAN TERPELIHARANYA KEAMANAN KESELAMATAN DAN KETERTIBAN BERLALU LINTAS DI SINILAH WADAH RISET KECELAKAAN DIBANGUN / TARC (TRAFFIC ACCIDENT RESEARCH CENTRE).

7. PELAYANAN-PELAYANAN PRIMA INI SEMUA AKAN DI BANGUN 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. SSC (SAFETY AND SECURITY CENTRE) MENDUKUNG SAFER ROAD YANG BERISI SISTEM-SISTEM UNTUK PEMETAAN BLACK SPOT DAN TROUBLE SPOT, SPEED MANAGEMENT, TRAFFIC COUNT, E SIDIK, E TILANG, SISTEM DATA LAKA (IRSMS).

MODERNISASI POLANTAS MELALUI IT UNTUK ROAD SAFETY

b. ERI (ELECTRONIC REGISTRATION AND IDENTIFICATION KENDARAAN BERMOTOR) SBG PENDUKUNG SAVER VEHICLE YG 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 UTK JAMINAN LEGITIMASI PENGOPERASIONAL PADA BAGIAN STNK DAN TNKB AKAN DI LENGKAPI DGN OBU (ON BOARD UNIT), RFID (RADIO FREQUENCY IDENTIFICATION), ATAU SISTEM-SISTEM ANPR (AUTOMATIC NUMBER PLATES RECOGNATION). SISTEM ERI INI AKAN MENDUKUNG FORENSIK KEPOLISIAN DAN ELE. JUGA MJD DASAR PROGRAM ERP (ELECTRONIC ROAD PRICING), ETC (ELECTRONIC TOLL COLLECTION), E-PARKING, E-SAMSAT, E-BANKING DAN ELECTRONIC LAW ENFORCEMENT.

c. SDC : SAFETY DRIVING CENTRE UTK MENDUKUNG PROGRAM SAVER ROAD USERS. PADA SISTEM INI MENCAKUP SEKOLAH MENGEMUDI, SISTEM UJI SIM DAN SISTEM PENERBITAN SIM YG DIKEMBANGKAN DALAM TAR (TRAFFIC ATTITUDE RECORD / CATATAN PERILAKU BERLALU LINTAS) INI BISA UTK PENGEMUDI MAUPUN KENDARAAN BERMOTORNYA YG AKAN DIKAITKAN PD SISTEM DEMERYT POINT (INI SBG PERTANGGUNGJAWABAN BAIK PENGEMUDI MAUPUN PEMILIK KENDARAAN ATAS KENDARAAN MILIKNYA YG DIOPERASIONALKAN DI JALAN).

d. INTAN (INTELLEGENCE TRAFFIC ANALYSIS) MENDUKUNG PROGRAM POST CRASH CARE. INTAN MERUPAKAN SISTEM-SISTEM GABUNGAN POINT A, B, 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 LAINYA. INTAN AKAN BERKAITAN DENGAN PEMADAM KEBAKARAN, PLN, AMBULAN 119, RUMAH SAKIT, SAR BAHKAN JUGA DENGAN PSC (PUBLIC SAFETY CENTRE), PETUGAS-PETUGAS PENGAWALAN DAN PATROLI JALAN RAYA (DENWAL PJR), JUGA PETUGAS-PETUGAS EMERGENCY DARI STAKEHOLDER LAINYA.

MODERNISASI POLANTAS MELALUI IT UNTUK ROAD SAFETY

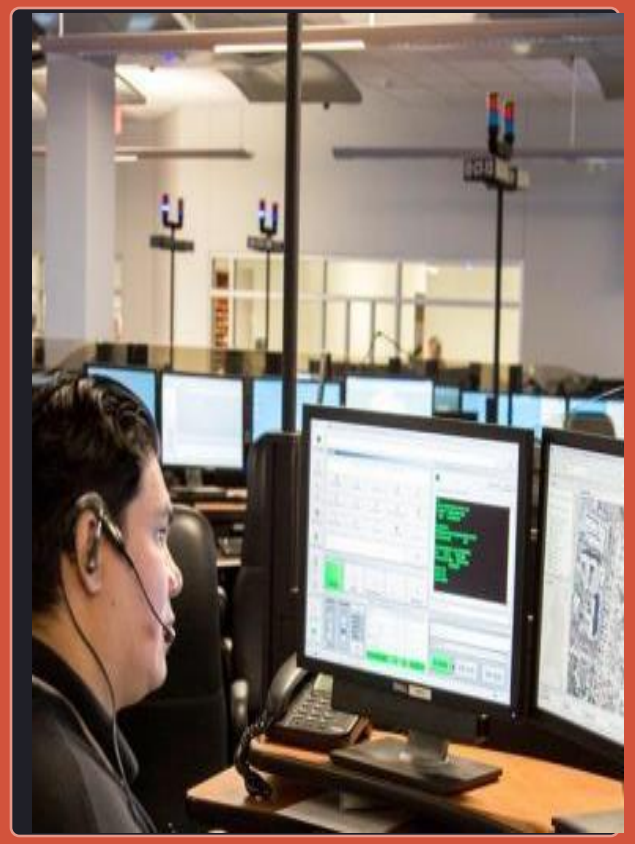
8. POINT 1 SAMPAI DENGAN 7 AKAN DIATUR ATAU DIINTEGRASIKAN BERBASIS SOP YANG MENCAKUP : A) JOB DESCRIPTION DAN JOB ANALYSIS MASING-MASING BAGIAN , B) STANDARDISASI KEBERHASILAN TUGAS, C) SISTEM PENILAIAN KINERJA, D) SISTEM REWARD AND PUNISHMENT, E) ETIKA KERJA (APA YANG HARUS DI LAKUKAN DAN APA YANG TIDAK BOLEH DIKERJAKAN/ DO DAN DON'T). POINT A SAMPAI DENGAN E INILAH YANG TERCAKUP PADA SMART MANAGEMENT.

9. POINT 1 SAMPAI DENGAN 8 AKAN DIAWAKI PETUGAS-PETUGAS YANG SIAP 1X24 JAM DAN 7 HARI SEMINGGU TANPA PUTUS PADA CYBER COPS. PETUGAS-PETUGAS CYBER COPS AKAN BERTUGAS PADA BACK OFFICE UNTUK INPUTING DATA, MENGALISA DAN MENGHASILKAN PRODUK-PRODUK UNTUK PREDIKSI, ANTISIPASI DAN SOLUSI YANG DINAMIS BAHKAN SELL ON TIME DAN REAL TIME. SEHINGGA SISTEM-SISTEM PENANGAN 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 DIBACK UP SECARA SCIENTIFIC YANG TINGKAT AKURASINYA TINGGI, TERBANGUNYA 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. MEMBACK UP PROGRAM-PROGRAM STAKEHOLDER LAINYA YANG BERKAITAN DENGAN KRIMINALITAS SAMPAI DENGAN HAL-HAL YANG BERSIFAT EMERGENCY BAHKAN KONTIJENSI SEKALIPUN.

TMC

MERUPAKAN MODERNISASI SISTEM MANAGEMENT LALU LINTAS YANG MENDUKUNG PROGRAM ROAD SAFETY YANG MENJADI PUSAT K3I (KOMANDO PENGENDALIAN, KOMUNIKASI, KOORDINASI & INFORMASI) GUNA MEMBERIKAN PELAYANAN CEPAT (*QUICK RESPONSE TIME*) TMC TERDIRI DARI BEBERAPA DIVISI UNTUK MEMANAGE JALAN / ROAD SAFETY MANAGEMENT DENGAN MEMBANGUN SAFETY AND SECURITY CENTRE (SSC) UNTUK MENDUKUNG SAFER ROAD, ELECTRONIC REGISTRATION AND IDENTIFICATION (ERI) UTK MEMANAGE KBM DGN SISTEM, SAFETY DRIVING CENTRE (SDC) UNTUK MEMANANGE PENGEMUDI DGN SISTEM, INTELIGENCE TRAFFIC ANALYSIS (INTAN) UNTUK MENDUKUNG PENANGANAN PASCA KECELAKAAN/ POST CRASH, SMART MANAGEMENT SBG SISTEM MANAGEMENT PROFESIONAL YG BERBASIS IT. TMC, SSC, ERI, SDC, INTAN DAN SMART MANAGEMENT DIAWAKI OLEH CYBER COPS

KORLANTAS POLRI



SSC (SAFETY AND SECURITY CENTRE)

- SISTEM-SISTEM ELEKTRONIK YANG MENGAKOMODIR PELAYANAN KEPOLISIAN DI BIDANG LALU LINTAS KHUSUSNYA YG BERKAITAN DENGAN KEAMANAN DAN KESELAMATAN

ERI

ADALAH SISTEM PENDATAAN REGIDENT SECARA ELEKTRONIK UNTUK MENDUKUNG SAVER VEHICLE YANG DIKERJAKAN PADA BAGIAN BPKB SBG LANDASAN KEABSAHAN KEPEMILIKAN & ASAL USUL KENDARAAN BERMOTOR (OBU, ANPR, RFID), SBG FUNGSI KONTROL, FORENSIK KEPOLISIAN DAN PELAYANAN PRIMA. DILANJUTKAN PADA BAGIAN STNK & TNKB SBG LEGITIMASI PENGOPERASIONALAN

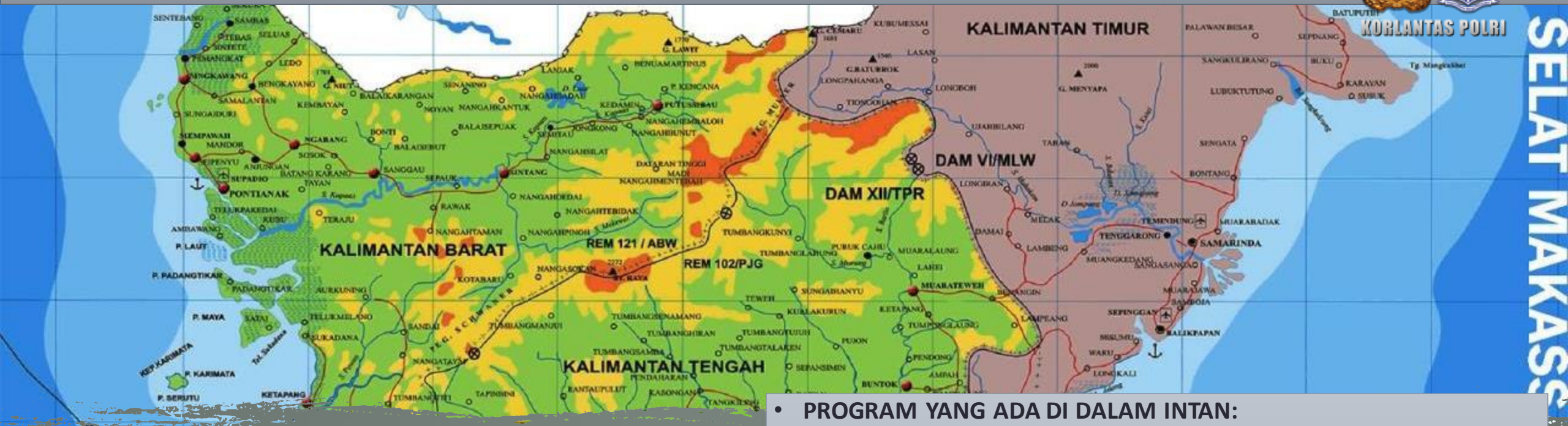
TNKB DAPAT DIBANGUN MELALUI AUTOMATIC NUMBER PLATE RECOGNATION (ANPR). DATABASE KENDARAAN SECARA ELEKTRONIK INI SALING BERKAITAN DENGAN FUNGSI KONTROL DAN FORENSIK KEPOLISIAN DALAM RANGKA MEMBERIKAN PELAYANAN PRIMA. DARI ERI DAPAT DIKEMBANGKAN MENJADI PROGRAM-PROGRAM PEMBATASAN, PENGOPERASIONALAN ELECTRONIC ROAD PRICING (ERP), ELECTRONIC TOLL COLLECT (ETC), E-PARKING, E-BANKING. HAL INI AKAN MENEROBOS SERTA MEMANGKAS BIROKRASI SAMSAT KARENA HUKUM DITERAPKAN SECARA ELEKTRONIK MELALUI ELECTRONIC LAW ENFORCEMENT (ELE).

SAFETY DRIVING CENTRE (SDC)

SAFETY DRIVING CENTRE (SDC) MERUPAKAN SISTEM UNTUK MENDUKUNG SAVER PEOPLE MELALUI :

- SISTEM PENDIDIKAN KESELAMATAN :
  - MELALUI BELAJAR DAN BERLATIH, PENGUJIAN TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA (SAFETY DRIVING/ RIDING) YG MENCAKUP ASPEK MANUSIA, KENDARAAN DAN LINGKUNGAN
  - WUJUD DARI KEPEKAAN DAN KEPEDULIAN PARA PEMANGKU KEPENTINGAN DALAM MEWUJUDKAN DAN MEMELIHARA KAMSELTIBCAR LANTAS
  - SDC MEMILIKI STRATEGI UNTUK MEMBANTU PEMERINTAH DALAM MENURUNKAN TINGKAT FATALITAS KORBAN KECELAKAAN DAN MENINGKATKAN KUALITAS KESELAMATAN JUGA SEBAGAI UPAYA MENYIAPKAN DAN MENINGKATKAN KUALITAS KEMAMPUAN DAN KETERAMPILAN PARA PENGENDARA KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN RAYA (DLM BERLALU LINTAS)
- SDC MERUPAKAN UPAYA MEMBANGUN BUDAYA TERTIB LALU LINTAS MELALUI PEMBENTUKAN KARAKTER PARA PENGENDARA DALAM BERLALU LINTAS
- PUSAT STUDI/ KAJIAN TENTANG KESELAMATAN BERKENDARA (SAFETY DRIVING/ RIDING)
- SISTEM UJI SIM YG TERDIRI DARI UJI ADMINISTRASI, PROGRAM PENYADARAN, UJI TEORI, UJI SIMULATOR DAN UJI PRAKTEK
- SISTEM PENERBITAN SIM
- SISTEM PERPANJANGAN SIM DIKAITKAN DENGAN DEMERIT POINT SYSTEM
- FUNGSI SIM YANG PRIMA:
  - LEGITIMASI KOMPETENSI
  - FORENSIK KEPOLISIAN
  - FUNGSI KONTROL/ PENEGAKAN HUKUM

INTAN



- INTAN (INTELLIGENT TRAFFIC ANALYSIS SYSTEM) ADALAH PROGRAM INFORMASI, KOMUNIKASI DAN SOLUSI KAMSELTIBCAR LANTAS SEBAGAI IKON KECEPATAN, KEDEKATAN DAN PERSAHABATAN UTK MENDUKUNG POST CRASH DAN MEMBERIKAN SISTEM PELAYAN PRIMA DALM INFORMASI, KOMUNIKASI DAN SOLUSI.
- SALAH SATU TUJUAN JANGKA PANJANG PINTAS ADALAH MEMBANGUN BIGDATA LALU-LINTAS INDONESIA
- BIGDATA TERSEBUT DIGUNAKAN UNTUK MENGANALISIS TREN LALU-LINTAS SEHINGGA DIHARAPKAN DAPAT MENGHASILKAN REKAYASA LALU-LINTAS YANG LEBIH BAIK

- PROGRAM YANG ADA DI DALAM INTAN:
  - SISTEM INFORMASI YG BERISI INFORMASI KEPADATAN ARUS, JALAN ALTERNATIF, SITUASI DAN KONDISI JALAN, KEPENTINGAN-KEPENTINGAN UMUM, WAKTU TEMUH, SOLUSI DAN EMERGENCY
  - SISTEM KOMUNIKASI
- POLA-POLA PENEMPATAN PETUGAS DAN STAKEHOLDER ANTARA BACK OFFICE DENGAN WARGA, PENGGUNA JALAN, PETUGAS, DAN SIAP SAJA YG ADA DI LAPANGAN
  - SISTEM KODAL YAITU QUICK RESPON TIME (QRT) DAN SISTEM RING
  - SISTEM KOORDINASI
- PELAYANAN TERPADU LINTAS WILAYAH, FUNGSI DAN STAKEHOLDER

SMART MANAGEMENT

SISTEM MANAJEMEN YANG CERDAS MERUPAKAN SUATU TUNTUTAN DAN KEBUTUHAN BAGI IMPLEMENTASI E POLICING. SMARY MANAGEMET DIMULAI DR :

1. SISTEM MONITORING PEMETAAN DAN BERBAGAI BENTUK PENGAWASAN DENGAN CCTV CAMERA PD DRONE DSB YG TERMONITOR PD BACK OFFICE SBG OPERATION ROOM. DLN SISTEM MONITORING INI AKAN DPT DILIHAT SCR REAL TIME. DR SISTEM MINITORING DATA INI BS DIAMBIL SBG BAGIAN INPUTING DATA YG DPT DIGUNAKAN UNTK MENGANILASA WILAYAH SESUAI DG PENGKATEGORIANYA. AMAN, RAWAN 1 , RAWAN 2 DST.
2. SISTEM INFORMASI KOMUNIKASI DAN LAPORAN ATAU PENGADUAN DR MASYARAKAT YG BERSIFAT ADUAN ATAS GANGGUAN PELANGGARAN KEJAHATAN SD HAL2 KONTIJENSI. SISTEM KOMUNIKASI INI BISA DIBANGUN MELALUI BERBAGAI MEDIA SEBAGAI PENGHUBUNGNYA AGAR MUDAH DIAKSES DAN DIGUNAKAN SESUAI DG KEBUTUHAN. DAN TATKALA YG BERKAITAN DG STAKE HOLDER LAIN POLISI SIBER BS MENJEMBATANI. UBTK HAL2 EMERGENCY DAN KONTIJENSI POLISI2 SIBER BS MEMBERI SOLUSI CEPAT. DSB
3. SISTEM REAKSI CEPAT YG TERINTEGRASI ANTARA KEPOKISIAN, RUMAH SAKIT, AMBULANCE, PEMADAM KEBAKARAN, DAN PLN MERUPAKAN BAGIAN UNTK BS BERGERAK SECR TERINTEGRASI DG SKALA PRIORITAS.
4. PATROLI VIRTUAL DAN AKTUAL UNTK MEMBERIKAN KEAMANAN DAN RASA AMAN BAGI WARGA MASYARAKAT. DG BERBAGAI INFORNASI DAN SOLUSI2NYA.
5. PELAYANAN2 PUBLIK DUKERJAKAN SCR ONLINE DAN AKTUAL UNTK KEAMANAN, KESELAMATAN, HUKUM, INFORMASI, ADMINISTRASI MAUPUN UNTK KEMANUSIAAN.
6. PENGIMPLEMENTASIAN PROGRAM2 KEPOLISIAN PD BIROKRASI MAUPUN PD MASYARAKAT. KEGIATAN 2 INI AKAN TERTATA DAN TERKONEKSI SERTA TERKONTROL DLM SISTEM2 ONLINE.

SMART MANAGENENT BAGI KEPOLISIAN MJD KEUNGGULAN ATAS PEMBERDAYAAN IT, SISTEM ONE GATE SERVICE DAN BERBAGI QUICK RESPONSE TIMENYA. SMART MANAGEMENT INI AKAN MAMPU MEMPREDIKSI, MENGANTISIPASI DAN MEMBERI SOLUSI SECARAR PRIMA.

SMART MANAGEMENT

KORLANTAS POLRI

01	SDC (SAFETY DRIVING CENTRE)
02	ERI (ELECTRONIC REGISTRATION AND IDENTIFICATION)
03	SSC (SAFETY AND SECURITY CENTRE)
04	INTAN (INTELLIGENT TRAFFIC ANALYSIS)
05	SISTEM K3I
06	CALL & COMMAND CENTRE

DIKELOLA DENGAN SMART MANAGEMENT SYSTEM

DIAWAKI OLEH CYBER COPS

DI DALAM TRAFFIC MANAGEMENT CENTRE

KORLANTAS POLRI

Cyber cops

adalah sebuah media dan tim yang digunakan untuk mempermudah Korlantas Polri dalam memanfaatkan internet sebagai media komunikasi dan informasi. Dengan pembentukan Cyber Cops diharapkan dapat juga mendukung pencapaian visi menjadi Polisi yang profesional, modern, dan terpercaya.

Tujuan dari kegiatan ini antara lain:

1. Memantau dan mengumpukan informasi dari masyarakat yang terkait dengan lalu-lintas
2. Memberikan respon cepat dan tepat terhadap informasi tersebut di atas
3. Membangun basis data pendukung dari informasi di internet yang dapat digunakan untuk pengambilan keputusan
4. Memperkuat citra Korlantas sebagai Polisi yang promoter

MEMBANGUN SISTEM APLIKASI CATATAN PERILAKU BERLALU LINTAS (TRAFFIC ATTITUDE RECORD)

KORLANTAS POLRI

MENGAPA PERILAKU BERLALU LINTAS PERLU DI REKAM/ DICATAT? CATATAN PERILAKU BERLALU LINTAS (CPB) MERUPAKAN DATA ATAS PELANGGARAN LALULINTAS YANG DILAKUKAN ATAU KETERLIBATANNYA PADA SUATU KECELAKAAN LALU LINTAS.

DENGAN SISTEM CPB MERUPAKAN BAGIAN MEMBANGUN BUDAYA TERTIB BERLALU LINTAS, SISTEM ANALISA DATA DAN DASAR ATAS SISTEM UJI SIM (KHUSUSNYA UNTUK PERPANJANGAN SIM). CPB TATKALA DIKAITKAN DG SISTEM E TILANG (ELECTRONIC LAW ENFORCEMENT) AKAN SEMAKIN AKURAT SISTEM PENCATATANYA YG DI RECORD PD SIM, MAUPUN PD STNK.

- SELAIN UNTUK KESELAMATAN DAN MEMBANGUN BUDAYA TERTIB BERLALU LINTAS, CPB JUGA BERGUNA UNTUK PENGAMANAN. DENGAN MEMBANGUN CPB SETIDAKNYA DAPAT SEBAGAI UPAYA PENCEGAHAN ATAU UPAYA PENDETEKSIAN DAN PENGAWASAN PARA PENGGUNA LALU LINTAS MAUPUN KENDARAANNYA. DENGAN SISTEM CPB DAPAT DIGUNAKAN UNTUK PEMBATASAN MISALNYA ERP, E-PARKING, E-TOLL, E-SAMSAT, DE MERIT POINT SYSTEM DAN E-TILANG.

- CPB MENJADI BAGIAN DARI PELAYANAN PUBLIK DI BIDANG; ADMINISTRASI, INFORMASI, KEAMANAN, KESELAMATAN, HUKUM JUGA KEMANUSIAAN. CPB SEBAGAI APLIKASI JUGA MERUPAKAN IMPLEMENTASI AMANAT UU LLAJ UNTUK MEWUJUDKAN DAN MEMELIHARA KAMSELTIBCAR LANTAS, MENINGKATKAN KUALITAS KESELAMATAN DAN MENURUNKAN TINGKAT FATALITAS KORBAN KECELAKAAN, MEMBANGUN BUDAYA TERTIB DAN PELAYANAN PRIMA (CEPAT, TEPAT, AKURAT, TRANSPARAN, AKUNTABEL, INFORMATIF DAN MUDAH DIAKSES)

MEMBANGUN DEMERYT POINT SYSTEM

MENGINGAT KEJADIAN KECELAKAAN LALU LINTAS DG KORBAN FATALITAS YG MENINGKAT MAKA UPAYA-UPAYA YG PERLU DIBANGUN ADALAH DENGAN MENERAPKAN BERBAGAI POLA DAN PROGRAM-PROGRAM SAFETY BAIK DALAM PENEGAKKAN HUKUM MAUPUN PADA SISTEM UJI SIM DAN PERPANJANGAN SIM. DEMERYT POINT SYSTEM ADALAH BAGIAN DARI SISTEM TILANG DAN PERPANJANGAN SIM. DENGAN MEMBERIKAN POINT KEPADA PARA PELANGGAR LALU LINTAS :

1. PELANGGARAN ADMINISTRASI DIKENAKAN POINT 1
2. PELANGGARAN YANG BERDAMPAK PADA KEMACETAN DIKENAKAN POINT 3
3. PELANGGARAN YANG BERDAMPAK KECELAKAAN DIKENAKAN POINT 5

ROAD SAFETY BORDER

PERBATASAN MERUPAKAN DAERAH YANG PERLU MENDAPAT PERHATIAN KHUSUS DARI PEMERINTAH DAN SELURUH KOMPONEN BANGSA. DAERAH PERBATASAN, SELAIN MERUPAKAN DAREAH YANG BERBATASAN DENGAN NEGARA LAIN JUGA MERUPAKAN SIMBOL WIBAWA DAN KEDAULATAN NEGARA.

BERBAGAI BENTUK PENGAMANAN, PERTAHANAN DAN PELAYANAN PUBLIK, SERTA PENANAMAN KECINTAAN KEBANGSAAN MENJADI HAL UTAMA YANG SEMESTINYA DILAKUKAN. DAERAH PERBATASAN YANG MENJADI TANGGUNG JAWAB POLISI ADALAH DAERAH-DAERAH PERBATASAN YANG DI DIAMI MASYARAKAT, ADA PERLINTASAN DARAT ATAU PELABUHAN YANG SALING MENGHUBUNGKAN ANTAR NEGARA YANG BERBATASAN.

SEJALAN DENGAN PEMIKIRAN TERSEBUT, PERAN DAN FUNGSI POLISI DALAM MENYELENGGARAKAN ROAD SAFETY BORDER ADALAH DENGAN MEMBANGUN MODEL POLISI MASYARAKAT (POLMAS) ATAU COMMUNITY POLICING UNTUK MENGUATKAN NILAI-NILAI KEBANGSAAN DARI WARGA YANG ADA DISEKITAR PERBATASAN DAN MEMBERIKAN PELAYANAN PRIMA KEPOLISIAN KHSUSUSNYA DI BIDANG ROAD SAFETY.

MODEL ROAD SAFETY BORDER DIBUAT MODEL JEJARING SOSIAL DAN ELEKTRONIK, SISTEM INFRASTRUKTUR PELAYANAN KEAMANAN, KESELAMATAN DAN ADMINISTRASI KEPOLISIAN MENCERMINKAN PELAYANAN YANG PRIMA. MODEL PEMOLISIAN DIBANGUN BERBASIS WILAYAH, BERBASIS KEPENTINGAN DAN BERBASIS DAMPAK MASALAH.

PADA SISTEM LALU LINTAS BATAS NEGARA, JUGA MENJADI PENTING TATKALA MASIH DITANGANI SECARA MANUAL DAN KONVENSIONAL, MAKA AKAN SEMAKIN LEMAH DAN SARAT DENGAN KKN (KORUPSI, KOLUSI DAN NEPOTISME). OLEH KARENANYA PERLU DITANGANI SECARA BAIK DENGAN BERBASIS IT DENGAN MENGEDEPANKAN E POLICING.

KAJIAN ASDP (ANGKUTAN SUNGAI, DANAU DAN PENYEBERANGAN

ASDP (ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN) ADALAH BAGIAN DARI SISTEM TRANSPORTASI YANG MENGHUBUNGKAN SATU WILAYAH DENGAN WILAYAH LAIN. SUNGAI, DANAU, DAN PENYEBERANGAN MERUPAKAN BAGIAN DARI LALU LINTAS YANG MERUPAKAN URAT NADI KEHIDUPAN WARGA MASYARAKAT. PENANGANAN ASDP SEOLAH MASIH PARSIAL DAN TIDAK TERKAIT DENGAN MODA TRANSPORTASI LAINNYA. SAAT TERJADI MASALAH, SEPERTI KEMACETAN (ANTREAN PANJANG DI PENYEBERANGAN MERAK, KECELAKAAN KAPAL-KAPAL FERY YANG MELEBIHI MUATAN, KECELAKAAN PERAHU DI SUNGAI DAN DANAU) PENANGANANYA TERKESAN REAKTIF, BAHKAN HAL-HAL YANG BERGUNA UNTUK PENINGKATAN KUALITAS PELAYANAN KEPADA PUBLIK HAMPIR-HAMPIR TIDAK TERSENTUH. TATKALA PENYEBERANGAN ASDP MACET PULUHAN KILO AKIBAT KETIDAKMAMPUAN PENANGANAN PENYEBERANGAN, APAKAH TIDAK MENIMBULKAN MASALAH LALU LINTAS? TENTU SAJA YA. SEJALAN DENGAN PEMIKIRAN BAHWA LALU LINTAS ADALAH URAT NADI KEHIDUPAN MASYARAKAT, SUDAH SAATNYA POLISI BERUPAYA MENDUKUNG TERWUJUD DAN TERPELIHARANYA KAMSELTIBCARLANTAS SEBAGAI WUJUD TANGGUNG JAWABNYA UNTUK MENINGKATKAN KUALITAS HIDUP MASYARAKAT DENGAN CARA MENINGKATKAN KESELAMATAN DAN MENURUNKAN TINGKAT FATALITAS KORBAN KECELAKAAN.

PENANGANAN ASDP SEBAGAI JALUR PENGHUBUNG MERUPAKAN BAGIAN DARI SISTEM LALU LINTAS. ARTINYA, INI MENJADI KEWAJIBAN POLANTAS DALAM MENANGANI SISTEM TRANSPORTASI YANG AMAN, NYAMAN, SELAMAT, LANCAR, DAN TERTIB. YANG HARUS DILAKUKAN OLEH POLISI ANTARA LAIN : 1. MEMBERIKAN DUKUNGAN DALAM BENTUK POLITICAL WILL, 2. MEMBUAT PEMETAAN, 3. MEMBANGUN INFRASTRUKTUR DAN SISTEM PENDUKUNG, 4. MEMBANGUN KOMPETENSI SDM YANG AKAN MENGAWAKI, 5. MEMBUAT PROGRAM YANG MENCAKUP PREEMTIF, PREVENTIF, REPRESIF, BAHKAN REHABILITASI, 6. MENSOSIALISAIKAN BERBAGAI PROGRAM, 7. MEMBUAT PILOT PROJECT DAN 8. MEMBUAT SISTEM KONTROL DAN ANEV. BANYAK HAL YANG PERLU DIBANGUN DAN DIPIKIRKAN BAGI POLANTAS UNTUK DAPAT MENGIKUTI PERKEMBANGAN DINAMIKA MASYARAKAT YANG BEGITU CEPAT AGAR MAMPU BERSAING ATAU MENUNJUKAN KEUNGGULAN DAN PROFESIONALISMENYA. POLISI HARUS MAMPU MENYIAPKAN LANDASAN YANG KOKOH DALAM MASALAH INI AGAR GENERASI MENDATANG HIDUP LEBIH BAIK DAN LEBIH SEJAHTERA.

KAJIAN MODA TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM

MODA TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM MERUPAKAN CERMIN DARI KESERIUSAN PARA PEMANGKU KEPENTINGAN DALAM MEMBERIKAN PELAYANAN KEPADA PUBLIK DAN SEBAGAI UPAYA MEWUJUDKAN DAN MEMELIHARA KEAMANAN, KESELAMATAN DAN KELANCARAN LALU LINTAS. ANGKUTAN UMUM AKAN MENJADI KEBANGGAAN DAN UNGGULAN, TATKALA DIKELOLA SECARA PROFESIONAL DAN MENJADI BAGIAN PENTING BAGI KEHIDUPAN MASYARAKAT KARENA DIBUTUHKAN UNTUK : 1. MAMPU MELAYANI PERGERAKAN MASYARAKAT DALAM MELAKSANAKAN AKTIVITAS SEHARI-HARI; 2. MEMBERIKAN PILIHAN TRANSPORTASI DAN MEMBATASI PENGGUNAAN KENDARAAN PRIBADI, YAITU MASYARAKAT DAPAT MEMILIH MENGGUNAKAN MODA ANGKUTAN UMUM KARENA AMAN, NYAMAN, SELAMAT DAN TEPAT WAKTU; 3. EKONOMIS , BIAYA MURAH, DAN MUDAH DIJANGKAU; 4. MENJADI PENGHUBUNG ANTAR DAERAH DENGAN DAERAH LAIN; 5.MENJADI IKON/ SIMBOL KOTA, SIMBOL KEMAJUAN/ SIMBOL PARIWISATA DAN MENJADI PILIHAN UTAMA MASYARAKAT; 6. AMAN, NYAMAN, TEPAT WAKTU DAN 7. MENDUKUNG TINGKAT PRODUKTIVITAS MASYARAKAT.

7 HAL TERSEBUT SUDAH SAATNYA MENJADI TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB KITA BERSAMA UNTUK MEWUJUDKANNYA DALAM POLA PENATAAN ANGKUTAN UMUM YANG MAMPU MEMBERIKAN PELAYANAN PRIMA KEPADA MASYARAKAT DAN DIHARAPKAN MASYARAKAT TIDAK MENCARI ALTERNATIF PILIHAN LAIN. BAGI MASYARAKAT YANG MERASAKAN MODA ANGKUTAN UMUM YANG BERKESELAMATAN DENGAN PELAYANAN-PELAYANAN PRIMA, MAKA ANGKUTAN UMUM AKAN MENJADI PILIHANNYA.

ROAD SAFETY TOURISM

PARIWISATA MENUNJUKKAN ADANYA SESUATU YANG HOLISTIK DARI EKONOMI, POLITIK, SOSIAL, BUDAYA, KEAMANAN, KESELAMATAN, TRANSPORTASI, KOMUNIKASI BAHKAN HINGGA IDEOLOGIPUN AKAN SALING TERKAIT. MEMBANGUN PARIWISATA DAPAT BERBASIS WILAYAH, MAUPUN SECARA KETEGORIAL/ KEPENTINGAN/ FUNGSIONAL. MEMBANGUN KESADARAN DAERAHNYA MENJADI TEMPAT TUJUAN WISATA MERUPAKAN SUATU PENYELAMATAN BANGSA, NEGARA. MENGAPA DEMIKIAN? SECARA POLITIK TENTU KEBIJAKAN-KEBIJAKAN AKAN MENDUKUNG HIDUP DAN TUMBUHNYA SUATU DAERAH WISATA, BAIK DARI TRANSPORTASI, KOMUNIKASI, BERBAGAI PELAYANAN PUBLIK (DARI YANG PRIMER, SEKUNDER DAN SETERUSNYA), KEAMANAN DAN RASA AMAN DIWILAYAHNYA BAIK DARI AKTIFITAS SAMPAI BARANG MILIK WARGA MASYARAKAT MAUPUN PARA WISATAWANYA, KESELAMATAN YANG AKAN TERUS DIUPAYAKAN, MODERNISASI SISTEM PELAYANAN PUBLIK YANG CEPAT, TEPAT, AKURAT, TRANSPARAN, AKUNTABEL, INFORMATIF DAN MUDAH DIAKSES.

DARI SISI EKONOMI AKAN MEMBERIKAN DEVISA DAN MENARIK INVESTOR MENGEMBANGKAN INVESTASINYA. PENINGKATAN KUALITAS HIDUP WARGA PUN AKAN MENINGKAT. MEMBANGUN PARIWISATA SAMA DENGAN MEMBANGUN IKON YANG AKAN MENJADI SIMBOL ATAU ISSUE YANG AKAN DIPERBINCANGKAN DI SEMUA LINI, BAIK FORMAL MAUPUN INFORMAL. TATKALA MEMBAHAS IKON MAKA YANG DITUNJUKKAN ADALAH KARAKTER YANG DAPAT DIKATEGORIKAN DARI : 1. KOMPETENSI, 2. KOMITMEN, 3. KEUNGGULAN, 4. JEJARING, 5. KEPERCAYAAN:

ROAD SAFETY TOURISM

SEMUA ITU PERLU DITUNJANG DENGAN ROAD SAFETY YANG MEMBERIKAN KELANCARAN, KETERTIBAN DAN KESELAMATAN DALAM BERLALU LINTAS. KOTA MERUPAKAN SUATU WILAYAH YANG MENJADI IKON PUSAT DARI BERBAGAI KEHIDUPAN SOSIAL KEMASYARAKATAN.

PENGEMBANGAN KEHIDUPAN SOSIAL DILAKUKAN DI KOTA SEPERTI POLITIK, EKONOMI, SOSIAL, BUDAYA, HUKUM, TEKNOLOGI, PENDIDIKAN, INDUSTRI, BAHKAN KEAMANAN DAN PERTAHANAN PUN ADA DI KOTA. KONFL IKNYA PUN BERDAMPAK LUAS JUGA ADA DI KOTA. GESEKAN-GESEKAN SOSIAL DAN PEREBUTAN PENDOMINASIAN DAN PEMBERDAYAAN BERBAGAI SUMBER DAYA PUN ADA DI KOTA. SERING KALI KITA TIDAK MENYADARI BAHWA KOTA MENJADI INTI DARI BERBAGAI KEHIDUPAN SOSIAL KEMASYARAKATAN.

ROAD SAFETY TOURISM

DALAM MEMBANGUN ROD SAFETY TOURISM YANG DILAKUKAN ADALAH :

1. **MENGKAJI 10 DESTINASI WISATA BARU KEBIJAKAN PEMERINTAH YAITU:**
   A. **DANAU TOBA**
   B. **TANJUNG KELAYANG**
   C. **TANJUNG LESUNG**
   D. **KEPULAUAN SERIBU**
   E. **BOROBUDUR**
   F. **BROMO-TENGGER-SEMERU**
   G. **MANDALIKA**
   H. **LABUAN BAJO**
   I. **WAKATOBI**
   J. **MOROTAI**
2. **MENDATA LOKASI-LOKASI PARIWISATA**
3. **PENDATAAN LOKASI-LOKASI BLACKSPOT DAN TROUBLE SPOT**
4. **MELAKUKAN KAJIAN ROAD SAFETY DI LOKASI PARIWISATA**
5. **STARTEGI-STRATEGI ROAD SAFETY TERHADAP LOKASI PARIWISATA**

PENERAPAN E TILANG

KORLANTAS POLRI

POLANTAS DALAM MENANGANI PERMASALAHAN LALU LINTAS TELAH MULAI MENERAPKAN TEKNOLOGI INFORMASI DALAM MEMBANTU PELAKSANAAN TUGAS DI LAPANGAN DALAM RANGKA MEWUJUDKAN DAN MEMELIHARA KAMSELTIBCAR LANTAS. PROGRAM REFORMASI HUKUM TERUTAMA DALAM PENANGANAN TINDAK PIDANA RINGAN, KEPOLISIAN, KEJAKSAAN, PENGADILAN, KSP, KOMPOLNAS, OMBUDSMAN, LSM, MEDIA, PERBANKAN, DAN PIHAK-HAK TERKAIT LAINYA MEMBANGUN PROGRAM ELANG (E- TILANG).

E TILANG MERUPAKAN UPAYA PENINGKATAN KUALITAS PENEGAKKAN HUKUM DI BIDANG LALU LINTAS. PARA PELANGGAR DAPAT MENGAMBIL PILIHAN UNTUK LANGSUNG MEMBAYAR DENDA PELANGGARANYA KE BANK TANPA HARUS HADIR SENDIRI UNTUK SIDANG KE PENGADILAN. SPIRIT DARI E – TILANG ADALAH :

A. KEMANUSIAAN, EDUKASI DALAM RANGKA MEMBANGUN BUDAYA TERTIB BERLALU LINTAS
B. MENCEGAH KECELAKAAN/ KEMACETAN SEBAGAI DAMPAK DARI PELANGGARAN-PELANGGARAN LALU LINTAS
C. MELINDUNGI PENGGUNA JALAN LAINYA AGAR TETAP DAPAT BERLALU LINTAS DENGAN AMAN SELAMAT TERTIB DAN LANCAR
D. MEMBERIKAN PELAYANAN PRIMA KEPADA PELANGGAR, DALAM PROSES PENEGAKKAN HUKUM SEHINGGA BISA BERJALAN CEPAT, TEPAT, AKURAT, TRANSPARAN, AKUN TABEL DAN MUDAH DIAKSES
E. SEBAGAI BENTUK REFORMASI BIROKRASI, INISIATIF ANTI KORUPSI DAN RESTORATIVE JUSTICE

E- TILANG DIDUKUNG SISTEM-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.

KORLANTAS POLRI

ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT (ETLE)

- PENINDAKAN TERHADAP PELANGGARAN-PELANGGARAN LALU LINTAS SECARA ELEKTRONIK BAIK PELANGGARAN YANG BERDAMPAK PADA KEMACETAN DAN KECELAKAAN MAUPUN MASALAH-MASALAH LALU LINTAS LAINNYA.
- BASIC DARI ELE ADALAH ERI. DARI ERI AKAN DIKAITKLAN DENGAN ADANYA OBU PADA KENDARAAN BERMOTOR DAN SISTEM ANPR YANG DIKAITKAN DENGAN SISTEM- SISTEM PEMANTAUAN DAN PENGAWASAN DENGAN GANTRY/ GATE / CCTV DAN SECARA MOBILE, UNTUK DAPAT MEMOTRET/ MEMVIDEOKAN PELANGGARAAN- PELANGGARAN TERSEBUT DAN DIJADIKAN SEBAGAI BUKTI PELANGGARAN YANG DILAKUKAN PADA SAAT BERLALU LINTAS

MANFAAT TILANG ONLINE DAN ELEKTRONIK

KORLANTAS POLRI

- TIDAK PERLU MENULIS SECARA MANUAL, LEBIH CEPAT WAKTU PENINDAKANYA.
- TIDAK MEMERLUKAN BLANKO TILANG.
- DATA TILANG LANGSUNG BISA TERKONEKSI DENGAN BACK OFFICE SEHINGGA DIPEROLEH DATA AKURAT SEBAGAI SISTEM FILLING DAN RECORDING.
- TERKONEKSI DGDENGAN BANK UNTUK PEMBAYARAN DENDA.
- TERKONEKSI DENGAN PENGADILAN UNTUK MENYIDANGKAN/ MENJATUHKAN PUTUSAN DENDA.
- PETUGAS DAPAT MELAMPIRKAN BUKTI-BUKTI PELANGGARAN BERUPA FOTO/ FILM/REKAMAN SEBAGAI LAMPIRAN SIDANG.
- PARA PELANGGAR DAPAT DIKENAKAN DEMERYT POINT SYSTEM PADA PELANGGARAN-PELANGGARAN YANG DILAKUKAN.
- SEBAGAI LANDASAN PADA SISTEM PENGUJIAN SIM, EDUKASI DAN PROGRAM-PROGRAM POLANTAS LAINYA.
- DAPAT MEMBERIKAN INFO AKTUAL SEBAGAI POTRET BUDAYA TERTIB BERLALU LINTAS.

DALAM ETLE TERDAPAT

- BACK OFFICE
- APLIKASI
- NETWORK
- SISTEM ATURAN HUKUM
- SISTEM PENINDAKAN
- SISTEM DENDA
- TINDAKAN-TINDAKAN LANJUT ATAS PELANGGARAN KECEPATAN

SISTEM K3i

KORLANTAS POLRI

SISTEM K3I SEBAGAI PUSAT KOMANDO, KOORDINASI, KODAL, DAN INFORMASI. K3I ADALAH PROGRAM INFORMASI, KOMUNIKASI DAN SOLUSI KAMSELTIBCAR LANTAS SEBAGAI IKON KECEPATAN, KEDEKATAN DAN PERSAHABATAN.

SALAH SATU TUJUAN JANGKA PANJANG PINTAS ADALAH MEMBANGUN BIGDATA LALU-LINTAS INDONESIA. BIGDATA TERSEBUT DIGUNAKAN UNTUK MENGANALISIS TREN LALU-LINTAS SEHINGGA DIHARAPKAN DAPAT MENGHASILKAN REKAYASA LALU-LINTAS YANG LEBIH BAIK

PROGRAM YANG ADA DI DALAM K3i:

- SISTEM INFORMASI YG BERISI INFORMASI KEPADATAN ARUS, JALAN ALTERNATIF, SITUASI DAN KONDISI JALAN, KEPENTINGAN-KEPENTINGAN UMUM, WAKTU TEMUH, SOLUSI DAN EMERGENCY
- SISTEM KOMUNIKASI
- POLA-POLA PENEMPATAN PETUGAS DAN STAKEHOLDER ANTARA BACK OFFICE DENGAN WARGA, PENGGUNA JALAN, PETUGAS, DAN SIAP SAJA YANG ADA DI LAPANGAN
- SISTEM KODAL YAITU QUICK RESPON TIME (QRT) DAN SISTEM RING
- SISTEM KOORDINASI
- PELAYANAN TERPADU LINTAS WILAYAH, FUNGSI DAN STAKEHOLDER

KORLANTAS POLRI

LITERASI ROAD SAFETY

KEMAMPUAN MEMAHAMI HAL DAN KEWAJIBAN MEWUJUDKAN DAN MEMELIHARA LALU LINTAS YANG AMAN, SELAMAT, TERTIB DAN LANCAR

GUNA MENINGKATKAN KUALITAS KESELAMATAN DAN MENURUNKAN TINGKAT FATALITAS KORBAN LAKA SERTA MEMBANGUN BUDAYA TERTIB BERLALU LINTAS

ROAD SAFETY COACHING
EDUKASI DAN TRAINING

KORLANTAS POLRI

ROAD SAFETY COACHING MEMBERIKAN EDUKASI AKAN KESELAMATAN BERLALU LINTAS. PROGRAM INI MEMBERI KESADARAN AKAN PENTINGNYA KESELAMATAN LALU LINTAS SEHINGGA MAMPU MENINGKATKAN KUALITAS KESELAMATAN, MENURUNKAN TINGKAT FATALITAS KORBAN LAKA SERTA MEMBANGUN BUDAYA TERTIB BERLALU LINTAS. SELAIN ITU MEMBERIKAN TRAINING TENTANG ROAD SAFETY

INTELIGENCE ROAD SAFETY MEDIA MANAGEMENT

KORLANTAS POLRI

Intelligence Road Safety Media Management, adalah tim kerja yang dibentuk untuk merencanakan, mengawasi, memproduksi, mendistribusikan atau memanage berbagai kegiatan, membangun opini masyarakat tentang lalu lintas dalam hidup dan berkehidupan. Pada pelaksanaannya, IRSMM bergerak secara intelijen dibidang media.

Intelligence Road Safety Media Management juga sebagai sarana penyampaian suatu peristiwa dengan kemasan yang inspiratif, edukatif, komunikatif, informatif, solutif dan menghibur. Tentu sekaligus menjadi Public Relation bagi Polantas diseluruh Indonesia, dan siap mengcounter isu yang kontra produktif.

KORLANTAS POLRI

ALGORITMA ROAD SAFETY MERUPAKAN PROGRAM UNTUK MEMBANGUN SUATU SISTEM ANALISIS ROAD SAFETY SECARA KOMPREHANSIF AGAR MAMPU MENUNJUKKAN POLA POLA MANAGEMENT ROAD SAFETY.

MANAJEMEN ROAD SAFETY BERKAITAN DENGAN:

1. MANAJEMEN KEBUTUHAN,
2. MANAJEMEN KAPASITAS,
3. MANAJEMEN PRIORITAS,
4. MANAJEMEN KECEPATAN,
5. MANAJEMEN EMERGENSI.

KELIMA MANAJEMEN TERSEBUT SETIDAKNYA DAPAT DIGUNAKAN UNTUK MENANGANI SISTEM-SISTEM IT FOR ROAD SAFETY YANG BERKAITAN DENGAN PENANGANAN LALU LINTAS OLEH KEPOLISIAN

KORLANTAS POLRI

MANAJEMEN TERSEBUT BERKAITAN DENGAN:

A. EDUKASI
B. REKAYASA LALU LINTAS
C. PENEGAKKAN HUKUM
D. REGISTRASI DAN IDENTIFIKASI KENDARAAN BERMOTOR DAN PENGEMUDI
E. PUSAT K3I (KOMUNIKASI, KOORDINASI, KOMANDO PENGENDALIAN DAN INFORMASI)
F. ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS
G. KOORDINASI ANTARPEMANGKU KEPENTINGAN
H. KOORDINATOR PENGAWAS PENYIDIK PEGAWAI NEGERI SIPIL/APARATUR SIPIL NEGARA.

ALGORITMA ROAD SAFETY MERUPAKAN PRODUK DARI SISTEM-SISTEM IT FOR ROAD SAFETY MAUPUN SISTEM-SISTEM PELAYANAN AKTUAL KEPOLISIAN YANG BERKAITAN DENGAN:

1. SISTEM INDEKS ROAD SAFETY
2. SISTEM-SISTEM PEMETAAN LOKASI-LOKASI RAWAN KECELAKAAN (BLACK SPOT)
3. SISTEM-SISTEM PEMETAAN DAERAH-DAERAH YANG TERJADI PERLAMBATAN (TROUBLE SPOT)
4. ROAD SAFETY BOARDER (PENANGANAN ROAD SAFETY DI WILAYAH PERBATASAN)
5. ROAD SAFETY FOR TOURISM (PENANGANAN ROAD SAFETY DI KAWASAN PARIWISATA)
6. ROAD SAFETY HIGH WAY (PENANGANAN ROAD SAFETY DI JALAN TOL MELINGKUPI SISTEM PANTAUAN KECEPATAN, SISTEM-SISTEM PENEGAKAN HUKUM DENGAN ELEKTRONIK, DAN SEBAGAINYA)
7. SMART MOBILITY
8. ACTIVE TRANSPORTATION (KAJIAN DAN UPAYA-UPAYA MENDORONG SISTEM TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM ANTARMODA, TRANSPORTASI PUBLIK YANG DIKELOLA SECARA ONLINE, PENYEDIAAN BAGI PEJALAN KAKI DAN PESEPEDA)
9. ANDALALIN (ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS TERHADAP PEMBANGUNAN SUATU KAWASAN AGAR TETAP TERJAGA DAN MENDUKUNG PROGRAM-PROGRAM ROAD SAFETY)

KORLANTAS POLRI

10. SPEED MANAGEMENT (PENGKAJIAN DAN ANALISIS KECEPATAN PADA JALUR-JALUR BLACK SPOT),
11. PRIORITY MANAGEMENT (PENANGANAN MANAJEMEN PRIORITAS DARI PENGALIHAN ARUS, ONE WAY, CONTRA FLOW, ERP, GANJIL-GENAP, DAN SEBAGAINYA),
12. CAPACITY MANAGEMENT (MANAJEMEN PENGELOLAAN KAPASITAS ARUS LALU LINTAS MAUPUN PADA SISTEM-SISTEM MODA TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM),
13. EMERGENCY POLICING (SISTEM KEGAWATDARURATAN DI JALAN RAYA INI DIKAITKAN DENGAN PROGRAM PSC (PUBLIC SERVICE CENTRE) DARI KEMENKES),
14. DISASTER POLICING (PEMOLISIAN DI KALA BENCANA ATAU UNTUK PENANGANAN BENCANA),
15. QUICK RESPONSE TIME (SISTEM REAKSI CEPAT UNTUK MEMBERIKAN PELAYANAN PRIMA),
16. ONE GATE SERVICE SYSTEM,
17. SISTEM-SISTEM INTEGRASI DENGAN PARA PEMANGKU KEPENTINGAN LAINNYA DALAM MENANGANI ROAD SAFETY.

KORLANTAS POLRI

ALGORITMA ROAD SAFETY DALAM SISTEM ROAD SAFETY POLICING DAPAT DIKEMBANGKAN MELALUI IT FOR ROAD SAFETY SEHINGGA SISTEM-SISTEM YANG ADA TERSEBUT DAPAT DIPANTAU SECARA VIRTUAL DAN MELALUI INFO-INFO GRAFIS MAUPUN STATISTIK YANG REALTIME, ANYTIME BAHKAN ONTIME.

KORLANTAS POLRI

PEMETAAN (WILAYAH DAN MASALAH LALU LINTAS) MERUPAKAN DASAR MEMBANGUN ALGORITMA LALU LINTAS YANG DAPAT DIPEROLEH DARI SISTEM DATA DAN OPERASIONALISASI PENCAPAIAN TUJUAN ROAD SAFETY.

TUJUAN ROAD SAFETY ADALAH UNTUK :

1. MEWUJUDKAN LALU LINTAS YANG AMAN SELAMAT TERTIB LANCAR
2. MENINGKATKAN KUALITAS KESELAMATAN DAN MENURUNKAN TINGKAT FATALITAS KORBAN KECELAKAAN
3. MEMBANGUN BUDAYA TERTIB BERLALU LINTAS
4. ADANYA PELAYANAN PRIMA DI BIDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

KORLANTAS POLRI

PETA DAN PEMETAAN SECARA MANUAL MAUPUN DIGITAL MERUPAKAN CORE DARI ROAD SAFETY POLICING. DENGAN DEMIKIAN PETA DAN PEMETAAN MERUPAKAN HAL YANG SANGAT PENTING DIPAHAMI DAN DILAKUKAN UNTUK MEMBANGUN ALGORITMA LALU LINTAS SEHINGGA MAMPU MEMANAGE KEBUTUHAN, KAPASITAS, PRIORITAS, KECEPATAN MAUPUN EMERGENSI.

HAL-HAL MENDASAR YANG DIPERLUKAN UNTUK MEMBANGUN ALGORITMA LALU LINTAS ADALAH DENGAN MEMETAKAN :

1. WILAYAH DAN JALUR-JALUR :

A. KAWASAN WISATA,

B. KAWASAN PERBATASAN,

C. KAWASAN ASDP, ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN

D. SISTEM TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM (BUS (TERMINAL) KERETA API (STASIUN) KAPAL (PELABUHAN) DAN PESAWAT (BANDARA))

D. PERLINTASAN SEBIDANG DG KERETA API,

E. PERLINTASAN SEBIDANG YG MEMERLUKAN UNDERPASS ATAU FLY OVER,

F. JALUR-JALUR YANG MEMERLUKAN REKAYASA JALAN KARENA SECARA GEOGRAFIS TIDAK LAGI MAMPU MENAMPUNG KAPASITAS KENDARAAN BERMOTOR UNTUK BERLALU LINTAS

G. JALUR-JALUR TOLL

H. JALUR-JALUR ARTERI

I. AREA PUBLIK

J. DAERAH-DAERAH RAWAN BENCANA

K. JALUR-JALUR ALTERNATIF

L. JALUR-JALUR PROTOKOL

M. JALUR-JALUR EVAKUASI

N. JALUR-JALUR OBYEK VITAL

O. JALUR-JALUR PUSAT PEMERINTAHAN

P. JALUR-JALUR PUSAT BISNIS DAN PEREKONOMIAN

Q. JALUR-JALUR PEMUKIMAN MASYARAKAT

DARI SEBAGIAN BERIKUT DISESUAIKAN DENGAN SITUASI DAN KONDISI ATAU WILAYAH MASING-MASING

2. DIBUAT BAGIAN KHUSUS YANG DIFOKUSKAN UNTUK BLACK SPOT DAN TROUBLE SPOT DIJABARKAN APA YANG MENJAD[FAKTOR PENYEBABNYA.

KORLANTAS POLRI

3. MODEL SISPAM KOTA BAGI POLANTAS KHUSUSNYA DAERAH-DAERAH RAWAN MASALAH POLITIK, KONFLIK SOSIAL DENGAN MASSA BESAR MAUPUN YANG RAWAN BENCANA ATAU RAWAN KERUSAKAN INFRASTRUKTUR

4. PEMETAAN KAJIAN-KAJIAN ATAS :
   A. KECELAKAAN MENONJOL
   B. KAJIAN JALUR-JALUR YANG MENGALAMI KERUSAKAN
   C. KAJIAN-KAJIAN OPERASI KETUPAT, LILIN MAUPUN OPERASI-OPERASI KEPOLISIAN LAINNYA
   D. KAJIAN-KAJIAN LOKASI ATAU KAWASAN YANG AKAN DIBANGUN JALAN TOLL ATAU INFRASTRUKTUR BARU
   E. KAJIAN-KAJIAN LRT DAN MRT
   F. KAJIAN IBUKOTA NEGARA
   G. KAJIAN PROPINSI BARU, KOTA ATAU KABUPATEN BARU
   H. KAJIAN ATAS JALUR BANTUAN ASING
   I. KAJIAN ATAS BELT ROAD INISIATIVE SECARA NASIONAL MAUPUN INTERNASIONAL
   K. KAJIAN TENTANG MANAJEMEN PRIORITAS : 1) CONTRA FLOW 2) ONE WAY 3) PENGALIHAN ARUS 4) ERP 5) GANJIL GENAP 6) ACARA 2 PROTOKOLER KENEGARAAN DSB
   L. KAJIAN-KAJIAN PENEMPATAN INDUK-INDUK PJR DAN ETLE DI JALAN TOLL MAUPUN ARTERI
   M. KAJIAN-KAJIAN QUICK RESPONSE TIME

5. PEMETAAN PENGOPERASIONALAN KENDARAAN BERMOTOR BERBASIS DATA REGISTRASI DAN IDENTIFIKASI KENDARAAN BERMOTOR (REG IDENT RANMOR) DAPAT DIBUAT ALGORITMA ATAU POLA-POLA OPERASIONALISASI KENDARAAN BERMOTOR SEHINGGA ANALISA DAMPAK KECELAKAAN LALU LINTAS DAPAT DIPREDIKSI DIANTISIPASI DAN DITEMUKAN SOLUSINYA.

   HASIL PEMETAAN PENGOPERASIONALAN KENDARAAN BERMOTOR INI DAPAT DIWUJUDKAN DALAM BENTUK INFOGRAFIS INFO STATISTIK INFO VIRTUAL MELALUI BERBAGAI SISTEM INPUTING DATA YANG ADA MELALUI SISTEM ANPR AUTOMATIC NUMBER PLATES RECOGNATION, YANG DIDUKUNG DENGAN SISTEM RFID, QR MAUPUN OBU.

6. PEMETAAN PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR DAPAT DIAMBIL DARI SIM YANG DIKAITKAN DENGAN SISTEM PENEGAKKAN HUKUM TILANG MAUPUN PENYIDIKAN KECELAKAAN LALU LINTAS YANG DIPROGRAMKAN PADA SISTEM TAR,TRAFFIC ATTITUDE RECORD.

KORLANTAS POLRI

PEMETAAN SECARA MANUAL DAN DIGITAL MERUPAKAN BAGIAN UPAYA MEMBANGUN BIG DATA YANG DAPAT DIKEMBANGKAN SESUAI DENGAN SITUASI KARAKTERISTIK DAERAH MASING-MASING MAUPUN KEBUTUHAN ROAD SAFETY DI MASING-MASING WILAYAH.

PEMANFAATAN ATAS PEMETAAN TERSEBUT ADALAH UNTUK MENDUKUNG SISTEM K3I (KOMUNIKASI KOORDINASI KOMANDOPENGENDALIAN DAN INFORMASI). YANG MAMPU MEMONITOR SECARA ON TIME REAL TIME, ANY TIME DAERAH-DAERAH YANG RAWAN TERJADINYA GANGGUAN KEAMANAN, YANG RAWAN KECELAKAAN, RAWAN KEMACETAN DAN BERBAGAI HAL YANG KONTRA PRODUKTIF.

SISTEM DATA DALAM PEMETAAN MERUPAKAN BAGIAN PENTING BAGI TERBANGUNNYA ALGORITMA LALU LINTAS SEHINGGA SISTEM MANAJEMEN LALU LINTAS DENGAN PELAYANAN PRIMA KEPADA PUBLIK KHUSUSNYA PADA HAL-HAL YANG BERSIFAT EMERGENCY ATAU DARURAT.

TRAFFIC ACCIDENT RESEARCH CENTRE (TARC)

KORLANTAS POLRI

WADAH KEMITRAAN YG MERUPAKAN REPRESENTASI DARI PARA PEMANGKU KEPENTINGAN DI BIDANG LLAJ YG SECARA BERSAMA-SAMA MENCARI AKAR MASALAH LALU LINTAS DAN MENEMUKAN SOLUSI YG TEPAT DAN DAPAT DITERIMA OLEH SEMUA PIHAK.

PRODUK-PRODUK YG DAPAT DIGUNAKAN SEBAGAI REKOMENDASI UNTUK :

1. PENCEGAHAN
2. PERBAIKAN
3. PENINGKATAN
4. PEMBANGUNAN

TARC DAPAT MENJADI TIM TRANSFORMASI UTK IMPLEMENTASI DEKADE AKSI KESELAMATAN PADA FUNGSI LALU LINTAS SERTA MENJADI SOFT POWER BAGI PENINGKATAN KUALITAS KESELAMATAN DAN UPAYA MENURUNKAN TINGKAT FATALIS KORBAN LAKA LANTAS

ROAD SAFETY RESEARCH DAN DEVELOPMENT

KORLANTAS POLRI

RESEARCH DAN DEVELOPMENT ADALAH SUATU PROSES ATAU LANGKAH-LANGKAH UNTUK MENGEMBANGKAN SUATU PRODUK ATAU MENYEMPURNAKAN PRODUK YANG TELAH ADA. YANG DIMAKSUD DENGAN PRODUK DALAM KONTEKS INI ADALAH TIDAK SELALU BERBENTUK HARDWARE, TETAPI BISA JUGA PERANGKAT LUNAK (SOFTWARE).

RESEARCH DAN DEVELOPMENT ADALAH PENGKAJIAN SISTEMATIK TERHADAP PENDESAINAN, PENGEMBANGAN DAN EVALUASI PROGRAM, PROSES DAN PRODUK PEMBELAJARAN YANG HARUS MEMENUHI KRITERIA VALIDITAS, KEPRAKTISAN, DAN EFEKTIFITAS.

MEMBANGUN ROAD SAFETY RESEARCH DAN DEVELOPMENT PD 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 / TERHUBUNG PADA MODEL BACK OFFICE, APLICATION DAN NETWORK. YANG DAPAT DIGUNAKAN UNTUK MEMANAGE JALAN, KENDARAAN, PENGEMUDI, PELANGGARAN-PELANGGARAN LALU LINTAS MAUPUN PENANGANAN PASKA KECELAKAAN LALU LINTAS.

PJR JALAN RAYA

DALAM KAITAN MEWUJUDKAN DAN MEMELIHARA KAMSELTIBCAR LANTAS

1. MEMONITOR
2. MENJAGA
3. MENGATUR
4. MENGAWAL
5. PATROLI
6. TPTKP
7. BACKUP SYSTEM/ LINKING PIN
8. K3i

SISTEM MONITORING PJR

BERBASIS PADA IT. SECARA VIRTUAL INDUK-INDUK PJR MERUPAKAN KEPANJANGAN TMC DENGAN MENERAPKAN INTAN UNTUK MEMONITOR TINGKAT KEPADATAN ARUS YG MENJADI POTENSI TROUBLE SPOT DAN BLACK SPOT

POTENSI-POTENSI TROUBLE SPOT

1. FAKTOR JALAN
2. FAKTOR KENDARAAN BERMOTOR
3. FAKTOR MANUSIA
4. FAKTOR ALAM
5. FAKTOR-FAKTOR SOSIAL

POTENSI-POTENSI TROUBLE SPOT

1. YG DISEBABKAN DR SITUASI YG MENDORONG PENGEMUDI UNTK NGEBUT DAN MELANGGAR BATAS KECEPATAN MAKSIMAL.
2. BS JG KRN AERA ATAU RUAS JALAN YG MEMBUAT PENGEMUDI ATAUPUN KBM KEHILANGAN KOMPETENSI MAUPUN FUNGSI YG SBGM SEMESTINYA.
3. ATAU RUAS JALAN / AREA YG TERJADI LAKA MENONJOL / DG KORBAN FATAL BERULANG DR RENTANG WAKT TERTENTU

KEGIATAN MONITORING SEBAGAI INPUTING DATA, MEMBUAT ANALISA DAN PRODUK SEBAGAI LANGKAH-LANGKAH PREDIKSI, ANTISIPASI DA MEMBERI SOLUSI

PENGATURAN SECARA AKTUAL

PENEMPATAN KBM PJR PADA RUAS-RUAS TERTENTU YANG RAWAN TROUBLE SPOT DAN BLACK SPOT

PENGATURAN

TINDAKAN MENGATUR SECARA VIRTUAL MAUPUN AKTUAL UNTUK:

01 MEMBERI PRIORITAS

02 MENGENDALIKAN KEPADATAN ARUS

03 MENJAGA KESEIMBANGAN / KETERATURAN TATKALA ADA KEGIATAN-KEGIATAN PROTOKOLER DAN VVIP MAUPUN EMERGENCY

SISTEM PENDUKUNG , BACK OFFICE, KECEPATAN, SISTEM-SISTEM APLIKASI

PENJAGAAN

KONTEKS PJR MELAKUKAN PENJAGAAN SELAIN UTK KESIAP SIAGAAN TERHADAP HAL-HAL EMERGENCY JUGA UTK HAL-HAL YG BERKAITAN DGN TINDAK KRIMINAL DI JALAN RAYA

SISTEM PEMANTAUAN MELALUI BACK OFFICE, APLIKASI-APLIKASI, RECIEVER , HT DAN SEBAGAINYA

PENGAWALAN

TINDAKAN PETUGAS PJR

DALAM MENGAWAL ADALAH UNTUK MENGAMANKAN DAN MENJAGA KESELAMATAN YANG DIKAWAL :

- VVIP/ PROTOKOLER
- KEGIATAN-KEGIATAN POLITIK
- **KEGIATAN-KEGIATAN KEMASYARAKATAN**
- HAL-HAL YG BERSIFAT EMERGENCY
- YG BERKAITAN DENGAN ANGKUTAN BARANG DAN BERBAHAYA

SISTEM-SISTEM PENDUKUNG

- BACK OFFICE
- APLIKASI
- NETWORK
- RECEIVER
- HT
- DSB

PATROLI PJR

PATROLI PJR SELAIN UNTUK MONITORING, INPUTING DATA SITUASI, JUGA UNTUK HAL EMERGENCY DAN UNTUK MENARIK, MENDORONG DENGAN MEMBERI STIMULASI SAAT TERJADI PERLAMBATAN DAN UNTUK KECEPATAN PELAYANAN PUBLIK

SISTEM-SISTEM PENDUKUNG PATROLI PJR :

- BACK OFFICE
- APLIKASI
- NETWORK
- RECEIVER
- HT
- KAMERA DSB

PATROLI

KESIMPULAN

PJR MEMFUNGSIKAN 8 POINT

1. MEMONITOR
2. MENJAGA
3. MENGATUR
4. MENGAWAL
5. PATROLI
6. TPTKP
7. BACKUP SYSTEM/ LINKING PIN
8. K3i

DENGAN DUKUNGAN:

1. BACK OFFICE
2. APLIKASI
3. NETWORK
4. SPEED CAMERA
5. ELE
6. HT
7. RECEIVER
8. KBM EMERGENCY DAN RESCUE
9. SISTEM PEMANTAUAN VIRTUAL DAN AKTUAL
10. DRONE
11. PENEMPATAN SECARA IDEAL

• SMART CITY :

- SMART CITY MEMILIKI SEPULUH ELEMEN PENTING DIDALAMNYA. KESEPULUH ELEMEN TERSEBUT MELIPUTI INFRASTRUKTUR, MODAL, ASET, PERILAKU, BUDAYA, EKONOMI, SOSIAL, TEKNOLOGI, POLITIK, DAN LINGKUNGAN. KESEPULUH ELEMEN INI TERDAPAT DI KOTA, YANG MERUPAKAN PUSAT DARI SEGALANYA DI SUATU DAERAH/ WILAYAH/ NEGARA. IMPLEMENTASI SMART CITY DENGAN MEMANFAATKAN TEKNOLOGI INFORMASI DAN KOMUNIKASI, DIHARAPKAN AKAN MENCIPTAKAN TARAF HIDUP YANG LEBIH BAIK BAGI MASYARAKATNYA.
- PEMBAGIAN SMART CITY KEDALAM ENAM JENIS SEBAGAIMANA YANG DIJELASKAN OLEH IBM. KEENAM JENIS PEMBAGIAN SMART CITY TERSEBUT MELIPUTI SMART ECONOMY, SMART MOBILITY, SMART GOVERNANCE, SMART PEOPLE, SMART LIVING, DAN SMART ENVIRONMENT.

1. SMART ECONOMY
2. SMART PEOPLE
3. SMART GOVERNANCE
4. SMART MOBILITY
5. SMART ENVIRONMENT
6. SMART LIVING

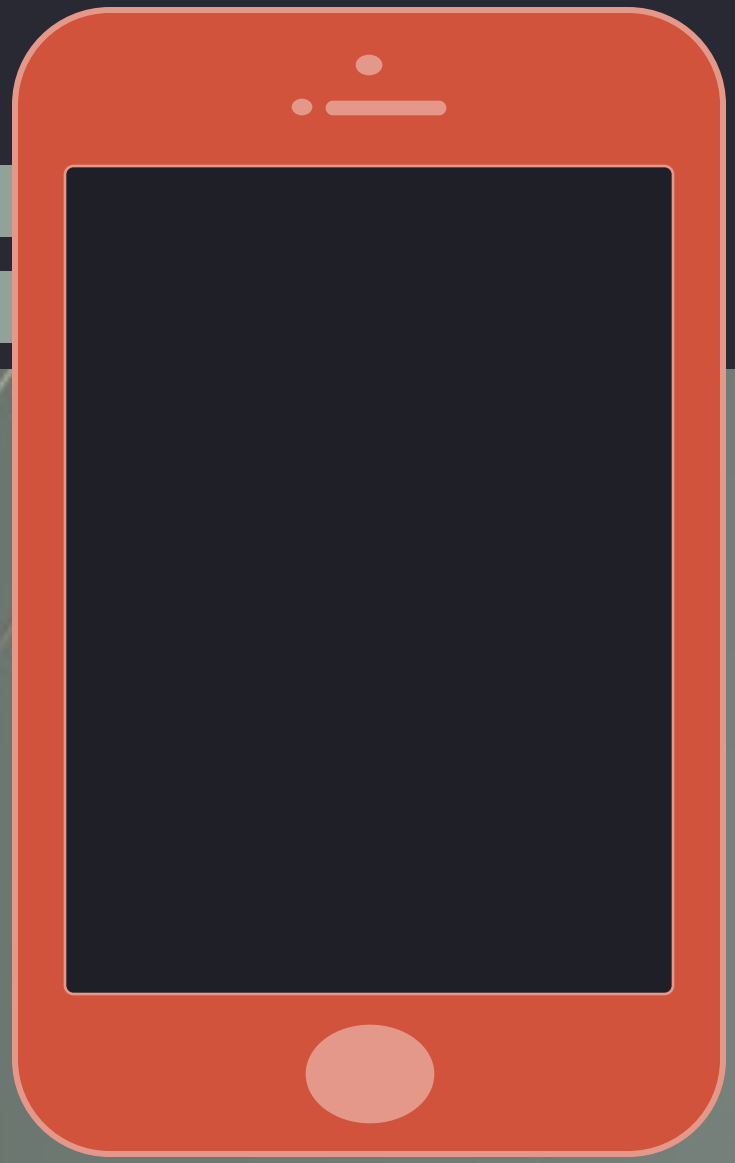
- **ENAM POIN PENTING DI DALAM MENERAPKAN SMART CITY:**

- TERKAIT DENGAN PENERAPAN SMART CITY PADA SUATU KOTA/ DAERAH/ TEMPAT, TERDAPAT ENAM POIN UTAMA YANG HARUS DIPENUHI. KEENAM POIN INI BUKAN SAJA HARUS DIPENUHI SEBELUM SMART CITY DIIMPLEMENTASIKAN, TAPI JUGA TETAP DIPENUHI SETELAH SMART CITY DITERAPKAN, SEHINGGA IMPLEMENTASI SMART CITY DAPAT MEMBERIKAN MANFAAT MAKSIMAL KEPADA MASYARAKAT DAN PENINGKATAN TARAF DAN KUALITAS HIDUP YANG LEBIH BAIK. ADAPUN KEENAM POIN UTAMA TERSEBUT YAITU :

1. PENGEMBANGAN DAN PEMANFAATAN ARSITEKTUR JARINGAN KOMPUTER,
2. KETERBUKAAN INFORMASI SERTA STIMULASI EKONOMI DAN KEILMUAN,
3. PENGEMBANGAN INOVASI DAN KREATIFITAS MASYARAKAT,
4. STIMULASI TERHADAP SISI ENTERPRISE DAN KEWIRAUSAHAAN,
5. TATANAN PEMERINTAHAN YANG LEBIH PARTISIPATIF DAN DEMOKRASI, DAN
6. KESEIMBANGAN ASPEK LINGKUNGAN, SOSIAL, DAN EKONOMI.

- SMART CITY BUKANLAH SEBAGAI TUJUAN UTAMA MELAINKAN MENINGKATNYA KUALITAS HIDUP MASYARAKATLAH TUJUANYA. KOTA YANG HUMANIS AMAN NYAMAN ASRI TERMASUK LALU LINTASNYA YANG AMAN, SELAMAT, TERTIB DAN LANCAR. SEJALAN DENGAN HAL TERSEBUT PROGRAM IT FOR ROAD SAFETY MERUPAKAN LANGKAH MENDASAR UNTUK MEMETAKAN, MEMBUAT MODEL, PENANGANAN SECARA HOLISTIK ATAU SISTEMIK, PENDEKATAN BERBASIS PADA SCIENTIFIC DAN TEKNOLOGI, TERBANGUNYA BIG DATA DALAM BACK OFFICE. 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.

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. TATKALA PELAYANAN PUBLIK INI MENJADI SESUATU YANGMEMBANGGAKAN MENJADI CORE DAN IKON SUATU INSTITUSI TENTU AKAN DILAKUKAN DENGAN PRIMA DAN TULUS HATI. PELAYANAN PUBLIK BISA DIKATAKAN DILAYANI OLEH BERBAGAI INSTITUSI. BERBAGAI SPIRIT MENGGELORAKAN UNTUK SINERGI DAN BERINTEGRASI, NAMUN FAKTANYA CARA-CARA KONVENSIONAL, MANUAL DAN PARSIAL TERUS SAJA DILAKUKAN, MAKA CARA-CARA KONVENSIONAL, PARSIAL DAN MANUAL AKAN DIPERBAHARUI DENGAN SISTEM-SISTEM ONLINE.
- DENGAN KEMAJUAN TEKNOLOGI, KEMITRAAN DENGAN PARA PEMANGKU KEPENTINGAN DALAM MEMBANGUN PELAYANAN DALAM ONE STOP 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-GERAKAN MENUJU ONE STOP SERVICE

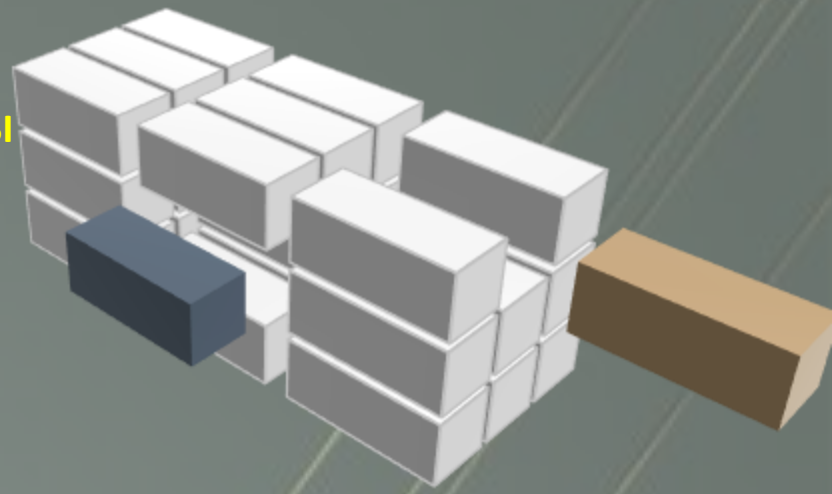
  DIKAKUKAN PADA BACK OFFICE MELALUI APLIKASI-APLIKASI ELEKTRONIK YANG TERHUBUNG SATU DENGAN LAINNYA. PARA PEKERJA/SDM-NYA TENTU AKAN MENJADI PENGHUBUNG, MENJEMBATANI UNTUK ADANYA SOLUSI-SOLUSI YANG PROFESIONAL, CERDAS, BERMORAL DAN MODERN.
- MENINGKATNYA HARKAT DAN MARTABAT PARA APARATUR NEGARA TATKALA BIROKRASI MAMPU MEMBANGUN SISTEM-SISTEM PELAYANAN DALAM ONE GATE SERVICE DALAM SISTEM-SISTEM ONLINE MELALUI APLIKASI-APLIKASI ELEKTRONIK YANG MAMPU MEMBERIKAN PELAYANAN-PELAYANAN TERSEBUT SECARA PRIMA. YANG CEPAT TEPAT AKURAT TRANSPARAN AKUNTABEL INFORMATIF DAN MUDAH DIAKSES.

BIG DATA, SISTEM ONLINE DI ERA DIGITAL

DI ERA DIGITAL BERBAGAI KEHIDUPAN SOSIAL KEGIATAN KEDUANYA SALING TERHUBUNG SECARA ELEKTRONIK. 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.



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.

KORLANTAS POLRI

TERIMA KASIH