

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Transportasi adalah layanan jasa yang bermanfaat untuk memindahkan atau membawa orang juga barang dari satu tempat menuju ke tempat lain (Nova and Widiastuti, 2019). Transportasi juga merupakan urat nadi suatu negara, transportasi yang baik mencerminkan negara yang baik pula. Dengan kata lain transportasi merupakan kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia yang mana Lalu lintas dan Angkutan Jalan nya harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggara negara. Dalam pengelolaan transportasi, Kementerian Perhubungan membentuk Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 20 Tahun 2018 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat, Menteri Perhubungan Republik Indonesia telah membentuk suatu Lembaga Balai Pengelola Transportasi Darat salah satunya BPTD Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat. Balai Pengelola Transportasi Darat merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan dan bertanggungjawab kepada Direktur Jendral Perhubungan Darat. BPTD mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan komersial dan perintis. Satuan pelayanan transportasi yang dikelola BPTD wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat adalah Terminal Angkutan Umum Tipe A berjumlah 5 terminal, UPPKB (Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor) berjumlah 10 UPPKB, dan Pelabuhan penyeberangan berjumlah 8 pelabuhan.

Dalam pelaksanaan lalu lintas jalan, seringkali timbul permasalahan yang mempengaruhi kelancaran, keselamatan dan kenyamanan petugas lalu lintas, sarana dan prasarana lalu lintas. Hal tersebut mengacu pada perlakuan mobilitas dan aksesibilitas di jalan yang tidak sesuai dan mempengaruhi kondisi lalu lintas

seperti kemacetan lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Faktor penyebab kecelakaan lalu lintas masih didominasi oleh faktor manusia dan faktor kendaraan. Jumlah korban yang cukup besar akan memberikan dampak ekonomi (kerugian material) dan sosial yang tidak sedikit. Hal tersebut membuat pentingnya penanganan lebih lanjut pada beberapa titik lokasi rawan kecelakaan dan diperlukan pihak – pihak berkompeten dalam penyelesaian masalah keselamatan jalan. Dalam hal ini, Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan memiliki program studi yang berkompeten dalam hal tersebut.

Praktek Kerja Profesi (PKP) taruna Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan merupakan suatu kegiatan praktek lapangan yang dilaksanakan di luar kampus. Program kegiatan ini diadakan dalam rangka memberi kesempatan kepada para taruna dan taruni untuk memperoleh pengalaman nyata di dunia kerja dan mengimplementasikan disiplin ilmu dari materi yang telah diajarkan diperkuliahan yang diharapkan setelah lulus taruna/taruni dapat terjun langsung ke dunia kerja. Kegiatan ini juga merupakan kewajiban dari pembelajaran yang ada di PKTJ karena merupakan pendidikan vokasi yang berbasis pada keterampilan dan keahlian yang disesuaikan dengan dunia kerja nyata. Hasil akhir dari kegiatan pelaksanaan Praktek Kerja Profesi (PKP) ini dapat menggambarkan satuan pelayanan yang ada dibawah naungan Balai Pengelola Transportasi Darat, serta kondisi lalu lintas dan jalan pada Daerah Rawan Kecelakaan yang selanjutnya diberi rekomendasi perbaikan yang dilihat dari aspek keselamatan. Hal tersebut dapat dijadikan pedoman bagi daerah dan instansi terkait perencanaan perbaikan dan pembangunan dalam bidang keselamatan transportasi jalan.

I.2 Tujuan

1. Menerapkan, mengembangkan dan mengaplikasikan pengetahuan Taruna Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan yang telah didapatkan di materi perkuliahan dalam wujud pengalaman kerja secara nyata.
2. Mengembangkan wawasan, softskill, sikap profesional dan kedisiplinan di dunia kerja.

3. Mengetahui satuan pelayanan yang ada di bawah naungan BPTD Wilayah XIX Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat
4. Mengetahui cara penentuan lokasi ruas jalan yang rawan kecelakaan lalu lintas di Provinsi Sulawesi Selatan
5. Mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan di Provinsi Sulawesi Selatan
6. Memberikan rekomendasi yang dapat diterapkan guna meningkatkan keselamatan lalu lintas jalan di Provinsi Sulawesi Selatan.

I.3 Manfaat

1. Bagi Taruna, kegiatan Praktek Kerja Profesi (PKP) yang dilakukan di BPTD Wilayah XIX Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat ini berguna untuk Menerapkan, mengembangkan dan mengaplikasikan pengetahuan Taruna Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan yang telah didapatkan di materi perkuliahan dalam wujud pengalaman kerja secara nyata yang berkaitan dengan mekanisme penyelenggaraan BPTD.
2. Bagi BPTD Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat, Hasil kegiatan ini dapat menjadi bahan masukan dalam penyelenggaraan program dan kegiatan keselamatan transportasi jalan serta sebagai bahan pertimbangan dalam menangani kecelakaan lalu lintas.
3. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ), Praktek Kerja Profesi (PKP) sebagai tolak ukur kompetensi yang harus dipenuhi oleh Taruna guna meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik sehingga mampu bersaing di dunia kerja serta menjalin kerja sama antar instansi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) dengan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) yang diharapkan banyak lulusan yang terserap di BPTD seluruh Indonesia.

I.4 Ruang Lingkup

Pelaksanaan Praktek Kerja Profesi 2 yang dilaksanakan oleh taruna Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIX Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat. Adapun ruang lingkup pelaksanaan PKP 2 tersebut yaitu :

1. Pengambilan data sekunder terkait satuan pelayanan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)

- a. Terkait data layout, fasilitas UPPKB, SOP penimbangan kendaraan bermotor, Asal tujuan perjalanan angkutan barang, data penimbangan kendaraan bermotor, dan jenis pelanggaran.
 - b. Diambil 2 lokasi UPPKB terdekat dan terlengkap terkait data nya.
2. Pengambilan data sekunder terkait satuan pelayanan Terminal Angkutan Umum
- a. Terkait data layout, fasilitas Terminal angkutan umum, armada angkutan umum, trayek angkutan umum, data kedatangan dan keberangkatan, dan data terkait pelanggaran.
 - b. Terminal angkutan umum yang dimaksud merupakan terminal tipe A
 - c. Diambil 2 lokasi terminal angkutan umum yaitu Daya (Kota Makassar) dan Simbuang (Kab. Mamuju)
3. Identifikasi lokasi rawan kecelakaan menggunakan metode EAN
4. Penanganan DRK yang diambil menggunakan tahun 2020 sebagai pembandingan dengan Laporan PKP yang pernah diselenggarakan di BPTD Wilayah XIX Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat pada tahun 2020 serta Lokasi Rawan Kecelakaan Kabupaten Sinjai berdasarkan rekomendasi dari BPTD Wilayah XIX Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat.

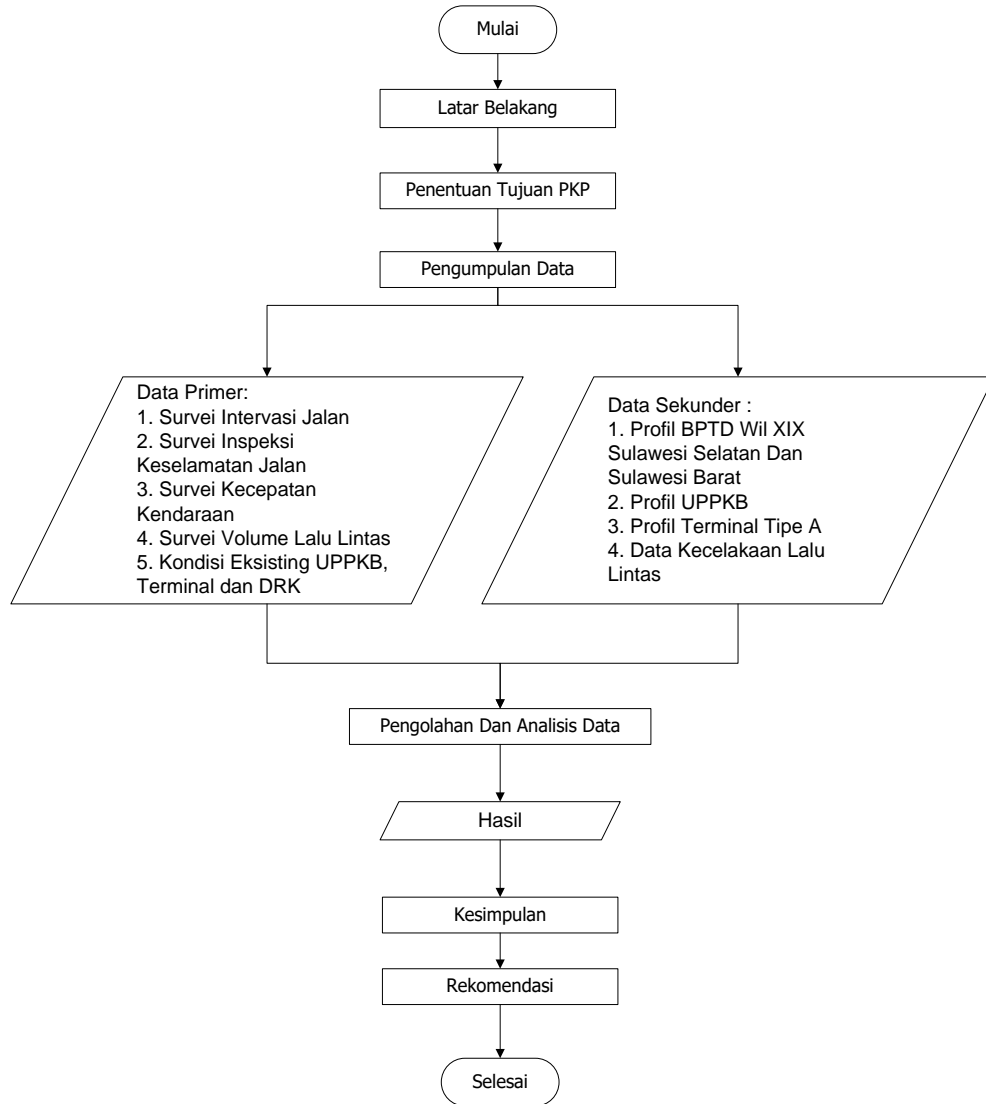
I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan PKP

Kegiatan Praktek Kerja Profesi dilaksanakan di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat yang beralamat di Jl. Letjen Hertasning II/1 (ex. Kantor PT. PP Makassar) Tamalate – Makassar. Kegiatan Praktek Kerja Profesi dilaksanakan mulai tanggal 2 Maret 2022 – 10 Juni 2022.

I.6 Metode Kegiatan

I.6.1 Bagan Alir

Bagan alir dari laporan PKP 2 dilihat pada gambar I.



Gambar I. 1 Bagan Alir

I.6.2 Pengumpulan dan Analisis Data

Dalam penyusunan laporan ini dilakukan dengan mengumpulkan berbagai data baik data primer atau data sekunder yang bertujuan untuk menunjang penyusunan laporan Praktek Kerja Profesi. Penelitian ini membutuhkan data sebagai berikut :

A. Metode Pengumpulan Data

a. Data Primer

Data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data primer merupakan data yang langsung diperoleh di lapangan. Pengambilan data yang dilakukan harus berdasarkan apa yang ada agar data yang diperoleh akurat. Data yang dimaksud yaitu :

1) Inventarisasi Jalan

Survei Inventarisasi jalan merupakan survei yang dilakukan untuk mengumpulkan data tentang prasarana jalan dan kelengkapannya.

2) Inspeksi Keselamatan Jalan

Inspeksi Keselamatan Jalan merupakan pemeriksaan sistematis dari jalan atau segmen ruas jalan untuk mengidentifikasi bahaya, kesalahan, dan kekurangan yang dapat menyebabkan kecelakaan.

Tujuan Inspeksi Keselamatan Jalan:

- a) Mengetahui kemungkinan adanya hazard keselamatan jalan pada ruas jalan yang sudah terbangun
- b) Menentukan prioritas penanganan hazard keselamatan jalan
- c) Memilih dan merekomendasikan skenario penanganan hazard keselamatan jalan yang bersifat ringan

Objek Inspeksi Keselamatan Jalan yang diamati adalah:

- a) Kondisi Geometri Jalan Meliputi ketersediaan jalur, alinyemen horizontal dan vertikal, standar dari fungsi, kelas dan status jalan.
- b) Keberadaan dan Visibilitas Marka dan Rambu Jalan
Ketersediaan Marka dan Rambu yang sesuai penempatan dan pemasangannya. Keadaan, Lokasi, dan Kondisi Penerangan Jalan Penerangan jalan juga penting untuk diperiksa secara reguler dari sudut pandang keselamatan lalu lintas, terutama bila terdapat percampuran arus lalu lintas kendaraan dengan kelompok pengguna jalan yang rentan
- c) Karakteristik Bahaya Pada Sisi Jalan (*Roadside Hazards*)
Gangguan sisi jalan, penghalang visibilitas, keberadaan pelindung sisi jalan, dan berbagai potensi bahaya di lingkungan sekitar jalan

penting untuk diperiksa dan ditangani (Pertokoan baru, Perumahan, Vegetasi, dll)

- d) Berbagai kerusakan badan jalan pada arah longitudinal maupun transversal juga perlu untuk diperiksa dan direkomendasikan penanganannya

Manfaat dilakukannya inspeksi keselamatan jalan:

- a) Mewujudkan keselamatan jalan yang merupakan satu bagian penting dalam penyelenggaraan transportasi jalan, hal ini sesuai dengan (UU No 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ)
- b) Mengurangi kerugian aspek finansial akibat kecelakaan di jalan
- c) Meminimalkan tingkat fatalitas kecelakaan di jalan.

3) Kecepatan Kendaraan (Spot Speed)

Data primer terkait kecepatan kendaraan diambil sampel untuk melihat kondisi real dilapangan. Pengambilan data terkait kecepatan kendaraan dimaksudkan untuk mengetahui kecepatan terendah, kecepatan tertinggi dan kecepatan rata-rata suatu kendaraan yang melewati ruas jalan Daerah Rawan Kecelakaan di BPTD Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat.

4) Volume Lalu lintas

Tujuan pengambilan data terkait volume lalu lintas ini adalah untuk mendapatkan data volume dari masing-masing jalur yang dianalisis guna mencari v/c ratio suatu ruas dengan menghitung kendaraan yang lewat pada ruas jalan yang diteliti.

5) Kondisi Eksisting UPPKB, Terminal dan DRK

Data primer terkait kondisi eksisting yang dimaksud guna mengetahui kondisi real dilapangan dengan melakukan tinjauan langsung terkait fasilitas yang ada, kekurangan, dll.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang sudah ada dari instansi terkait dalam hal ini instansi tersebut merupakan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat dan Polda Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat. Adapun data sekunder yang dimaksud adalah sebagai berikut :

1. Profil Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat.
2. Profil Terminal Tipe A di Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat
3. Profil Unit Pelayanan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat.
4. Data kecelakaan lalu lintas dari tahun 2020

B. Metode Analisis Data

Setelah data diperoleh, data tersebut selanjutnya masuk pada tahap pengolahan data. Data primer dan sekunder yang diperoleh diolah dengan mengacu pada landasan teori yang ada dan dianalisis dengan menggunakan Microsoft excel untuk menghitung secara matematis. Setelah diolah dan di analisis menghasilkan data yang akurat dan dapat dipertanggung jawabkan. Maka masalah yang ada dapat terpecahkan.

I.7 Jadwal Kegiatan PKP

Tabel I. 1 Jadwal Kegiatan PKP 2

No.	Kegiatan	MARET				APRIL				MEI				JUNI
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I
1.	Awal masuk dan pengantaran dosen pendamping													
2.	Perijinan pengambilan data di Kepolisian													
3.	Penyusunan draft laporan													
4.	Survai UPPKB													
5.	Kunjungan Dosen 1													
6.	Survai Terminal													
7.	Analisis data													
8.	Survai DRK (lapangan)													
9.	Analisis survai lapangan													
10.	Penyusunan laporan praktek kerja profesi													
11.	Kunjungan dosen pembimbing 2													