

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang**

Indonesia adalah negara berkembang dimana memiliki jumlah penduduk yang sangat banyak, serta memiliki jumlah sumber daya manusia yang sangat melimpah serta dalam perkembangannya banyak melakukan kegiatan kegiatan di bidang ekonomi. Pergerakan di bidang ekonomi ini membutuhkan adanya sarana dan prasarana yang baik terutama dalam bidang transportasi. Dikarenakan pergerakan ekonomi tidak berfokus pada satu wilayah tetapi juga menjangkau, melibatkan serta berhubungan dengan wilayah lain. Melalui transportasi penduduk antara wilayah satu dengan wilayah lainnya dapat ikut merasakan hasil produksi yang rata maupun hasil pembangunan yang ada. Skala ekonomi, lingkup ekonomi, dan keterkaitan harus tetap menjadi pertimbangan dalam pengembangan transportasi dan dalam kerangka desentralisasi dan otonomi daerah yang kerap didengungkan akhir-akhir ini. Ada satu kata kunci ini disini, yaitu integrasi, di mana berbagai pelayanan transportasi harus ditata sedemikian rupa sehingga saling terintegrasi, misalnya truk pengangkut container, pelabuhan peti kemas, dan angkutan laut peti kemas, semuanya harus terintegrasi dan memungkinkan sistem transfer yang terus menerus. Transportasi merupakan bidang yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia, mengingat kebutuhan masyarakat Indonesia akan transportasi sangat tinggi (Manueke, 2018). Dalam hal ini memungkinkan adanya kendaraan angkutan barang yang membawa muatan berlebih melintasi jalan serta menyebabkan ODOL (*Over Dimension Over Loading*).

Adapun pengertian dari ODOL (*Over Dimension and Over Loading*) merupakan suatu kondisi dimana kendaraan membawa beban muatan melebihi batas beban yang ditentukan yang membawa hasil industri seperti pertambangan, perkebunan dan lain lain. Kendaraan yang *over loading* bisa saja tidak *over dimension* akan tetapi kendaraan yang bebannya berlebih misalnya harusnya membawa beban atau muatan 12 ton tetapi faktanya kendaraan membawa 24 ton bahkan sampai 32 ton dimana kapasitasnya melebihi 2-3 kali lipat. Sedangkan *over dimensi* adalah keadaan (modifikasi)

dimana dimensi rangka bodi kendaraan tidak memenuhi standar produksi pabrik dimana modifikasi dimensi kendaraan dapat berupa modifikasi dimensi mesin dan kemampuan daya angkut yang dapat membahayakan keselamatan berlalu lintas dan mengganggu arus lalu lintas serta merusak lapis perkerasan atau daya dukung jalan yang dilalui, misalnya harusnya dimensi 2x2x5 tetapi di modifikasi atau dirubah menjadi 2x5x2 yang menyebabkan kendaraan tersebut *over dimensi* (Gusvita Maya Sari, 2022).

Untuk menciptakan sebuah sistem transportasi yang efisien perlu adanya pengendalian dan pengawasan dari pemerintah. Salah satu upaya penengendalian ini adalah dengan dibangunnya sebuah jembatan timbang. Unit Pelaksana Penimbangan kendaraan bermotor (UPPKB) adalah unit kerja di bawah Kementrian Perhubungan yang melaksanakan tugas pengawasan, tata cara pemuatan barang dan pengukuran dimensi kendaraan. Kendaraan angkutan barang harus tetap memperhatikan berat kendaraan beserta muatannya sesuai dengan jumlah berat yang diizinkan (JBI ) yang ditetapkan terhadap kelas jalan yang dapat dilalui sesuai ketentuan yang berlaku (*PM 134 2015*).

Dalam pengoperasionalan Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) yang dinaungi oleh BPTD Direktorat Jendral Perhubungan darat dan bertanggung jawab kepada Direktur Jendral Perhubungan Darat dibutuhkan sumber daya manusia yang berkualitas agar dalam pelaksanaannya dapat membuahkan hasil yang maksimal. Berdasarkan hal tersebut, maka dari kampus kami Politeknik Keselamatan Trasnportasi Jalan Tegal melaksanakan progam Magang 1 sebagai bagian dari kurikulum Progam Diploma III Teknologi Otomotif (TO). Melalui progam ini diharapkan taruna/I dapat merintis bagi kepentingan penelitian tugas akhir serta sarana untuk merintis ke dunia kerja yang sebenarnya.

## **I.2 Ruang lingkup**

Dalam pelaksanaan Magang 1 ini penulis membuat ruang lingkup laporan yang dibatasi pada fungsi dari Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) bedasarkan PM 18 tahun 2018 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor. Lokasi yang diambil untuk melaksanakan Program

Magang 1 Diploma III Teknologi Otomotif yaitu Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Rejoso, Pasuruan, Jawa Timur. Taruna/I ditempatkan pada bagian administrasi, operasional dan lalu lintas jalan. Fungsi dari Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor ini adalah untuk melakukan pengawasan, penindakan dan pencatatan terhadap muatan dan dimensi kendaraan. Tetapi untuk Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Rejoso, Pasuruan ini hanya melakukan penindakan berupa surat peringatan dan surat pernyataan terhadap pelanggar kendaraan karena keputusan dari Kepala Balai BPTD Kelas II Jawa Timur untuk sementara ini seperti itu terlebih dahulu.

### **I.3 Tujuan**

Tujuan dari penyelenggaraan Magang 1 bagi Taruna Program Studi Diploma III Teknologi Otomotif yaitu:

1. Menerapkan dan mengembangkan pengetahuan serta keterampilan yang diperoleh pada perkuliahan sampai dengan semester 4 (empat);
2. Mampu beradaptasi dan bersosialisasi dengan dunia kerja;
3. Memahami prosedur proses pelaksanaan dari kendaraan masuk sampai keluar UPPKB Rejoso
4. Mempelajari dan menganalisa peralatan yang ada di UPPKB Rejoso.
5. Meningkatkan wawasan sekaligus membentuk kepribadian taruna/taruni sebagai kader pembangunan dengan wawasan berfikir yang luas.

### **I.4 Manfaat**

Magang 1 ini dapat memberikan manfaat bagi beberapa pihak, yakni bagi Taruna Program Studi Diploma III Teknologi Otomotif, instansi tempat pelaksanaan Magang 1, dan bagi pengembangan Program Studi Diploma III Teknologi Otomotif.

1. Manfaat Magang 1 bagi Taruna Program studi Diploma III Teknologi Otomotif:
  - a) Dapat menerapkan tata cara pengukuran dimensi yang telah didapatkan selama perkuliahan ke Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) secara langsung;

- b) Menambah wawasan dan pengetahuan tentang hal-hal baru yang didapatkan di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) yang sebelumnya belum pernah didapatkan selama perkuliahan;
  - c) Dapat memanfaatkan serta meningkatkan kerja sama tim dalam menyelesaikan permasalahan yang ada pada Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB).
2. Manfaat Magang 1 bagi Instansi Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Rejoso :
- a) Sebagai wahana untuk mempererat ikatan antar Taruna Program Studi Diploma III Teknologi Otomotif dengan petugas Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) agar dapat terwujud kerjasama dalam melaksanakan kegiatan pengawasan, pencatatan dan penindakan kendaraan bermotor;
  - b) Dapat memberikan informasi berupa tata cara pengukuran dimensi yang sebelumnya belum pernah diterapkan di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB);
  - c) Sebagai sarana evaluasi yang untuk selanjutnya diterapkan dan untuk memperoleh penyempurnaan terhadap kekurangan yang ada.
3. Manfaat Magang 1 bagi pengembangan Program Studi Diploma III Teknologi Otomotif :
- a) Sarana evaluasi untuk menyempurnakan kurikulum sesuai dengan kebutuhan Pengujian Kendaraan Bermotor di UPPKB;
  - b) Sebagai tolak ukur bagi Taruna Program Studi Diploma III Teknologi Otomotif guna meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik;
  - c) Sarana untuk mempromosikan Taruna Program Studi Diploma III Teknologi Otomotif.

### **I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan**

Magang 1 bagi Taruna/i Program Studi Diploma III Teknologi Otomotif Semester V, dimulai pada tanggal 4 September 2023 s.d 30 September 2022. Pelaksanaan Magang 1 bertempat di Unit Pelaksana

Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Rejoso, Kota Pasuruan, Jawa Timur. Berikut adalah tabel mingguan mengenai kegiatan yang dilaksanakan oleh taruna PKTJ selama kegiatan Magang 1

**Tabel I.1** Hari Kerja Bulan September 2023

September						
Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jumaat	Sabtu	Minggu
28	29	30	31	1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	1

**Tabel I.2** Hari Kerja Bulan Oktober 2023

Oktober						
Senin	Selasa	Rabu	Kamis	Jumat	Sabtu	Minggu
25	26	27	28	29	30	1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29

Keterangan :



Hari Libur



Hari Kerja

## **I.6 Sistematika Penulisan**

Penulisan Laporan Magang 1 di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Rejoso, Pasuruan disusun dengan sistematika sebagai berikut:

1. Bagian Awal
  - a. Halaman Sampul Depan
  - b. Halaman Judul
  - c. Halaman pengesahan dari UPPKB
  - d. Halaman Persetujuan
  - e. Halaman Pengesahan
  - f. Halaman Pernyataan
  - g. Kata Pengantar
  - h. Daftar Isi
  - i. Daftar Tabel
  - j. Daftar Gambar
  - k. Daftar Lampiran
2. Bagian Utama/Isi

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Pada Bab ini penyusun menguraikan tentang Latar Belakang, Ruang lingkup, Tujuan, Manfaat, Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang 1 serta Sistematika Penulisan Laporan.

### **BAB II : GAMBARAN UMUM**

Pada Bab ini penyusun menguraikan tentang Sejarah Perkembangan, Profil, Kelembagaan, serta Fasilitas, Sarana dan Prasarana yang ada pada tempat Magang 1

### **BAB III : SISTEM PELAYANAN OPERASIONAL**

Pada Bab ini penyusun menguraikan tentang Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Penerapan Pemeriksaan Kendaraan Bermotor yang ada pada tempat Magang 1.

### **BAB IV : SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA**

Pada Bab ini penyusun menguraikan tentang Peraturan dan Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja

## BAB V : PENUTUP

Pada Bab ini penyusun menguraikan tentang Kesimpulan dan Saran.

### 3. Bagian Akhir

- a) Daftar Pustaka
- b) Lampiran