

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

PT. Prasadha Pamunah Limbah Industri adalah perusahaan yang menyediakan jasa untuk mengumpulkan, mengolah, mengangkut, dan menimbun limbah bahan berbahaya dan beracun. PT Prasadha Pamunah Limbah Industri (PPLI) juga berperan dalam pengangkutan barang berbahaya dan beracun dari konsumen, yaitu perusahaan atau industri yang menghasilkan limbah tersebut. Dalam menjalankan bisnis jasa pengangkutannya, pengemudi memegang faktor penting dalam proses pengangkutan.

Pengangkutan B3 membutuhkan pengemudi yang memiliki kompetensi tertentu sesuai dengan sifat dan bentuk barang khusus (berbahaya) yang diangkut (Amethystia, 2019). Hal ini dikarenakan barang yang diangkut memiliki sifat yang berbahaya dan dapat merusak lingkungan. Maka dari itu, pengemudi angkutan B3 harus memiliki pengetahuan, keterampilan, dan perilaku yang baik untuk menghindari terjadinya kecelakaan.

Kematian akibat kecelakaan di jalan raya cukup tinggi di Indonesia menempati peringkat tiga setelah penyakit kronis (Siregar et al., 2022). Dalam beberapa tahun terakhir, sektor angkutan barang di Indonesia mengalami peningkatan yang signifikan. Namun, seiring peningkatan tersebut, ada suatu permasalahan yang semakin mencuri perhatian, yaitu meningkatnya angka kecelakaan angkutan barang. Berdasarkan Kompas.com (2024), Korlantas Polri mencatat jumlah kecelakaan sepanjang tahun 2024 telah mencapai 165.614.547 kejadian, sementara pada tahun 2023 sebanyak 160.434.918 kejadian. Dari jumlah tersebut, mobil barang yang mengalami kecelakaan pada 2024 sebanyak 6.250.035 kejadian. Angka ini naik 1,91 persen dibandingkan tahun 2023 yang mencapai 6.132.671 kejadian.

Menurut Hobbs (1995) dalam (Wuri & Susilo, 2022), faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi 3, yaitu faktor pengguna jalan, faktor

kendaraan, serta faktor jalan dan lingkungan. Di antara ketiga faktor tersebut, faktor manusia merupakan faktor paling besar dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas (Lady, Rizqandini, 2020). Dari catatan Korlantas Polri juga dijelaskan penyebab dari musibah laka lantasi di Indonesia diakibatkan oleh beberapa hal, yaitu 61% kecelakaan disebabkan faktor manusia atau *human error* seperti masalah ketidakmampuan/keterampilan mengemudi serta karakter pengemudi, selanjutnya sebanyak 9% disebabkan faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan), dan 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan (Kementerian Perhubungan, 2023). *Human error* dapat berasal dari perilaku pengendara maupun pengemudi di jalan raya, persepsi, pola berlalu lintas, keterampilan mengendarai, perhatian/konsentrasi di jalan raya, masalah sosial, maupun masalah emosi dari pengendara maupun pengemudi di jalan raya (Lady, Rizqandini, 2020). Maka dari itu, dalam laporan ini penulis akan menganalisis tingkat pengetahuan, ketrampilan, dan perilaku pengemudi angkutan B3 di PT. PPLI (Depo CTS).

I.2. Tujuan

Tujuan penyusunan laporan magang ini adalah untuk:

1. Mempelajari pengetahuan, ketrampilan, dan perilaku pengemudi B3
2. Menganalisis tingkat pengetahuan, keterampilan, dan perilaku pengemudi angkutan barang di PT. PPLI (Depo CTS)

I.3. Manfaat

Manfaat penyusunan laporan magang ini adalah untuk:

1. Mampu mengetahui pengetahuan, ketrampilan, dan perilaku pengemudi B3
2. Mampu menganalisis tingkat pengetahuan, keterampilan dan perilaku mengemudi angkutan barang di PT. PPLI (Depo CTS)

I.4. Ruang Lingkup

Selama melaksanakan magang di PT. Prasadha Pamumah Limbah Industri, penulis ditempatkan di *departemen transport* dan Cibitung Transfer Station. *Departemen transport* di PPLI memiliki tugas untuk melaksanakan *toolbox meeting*, pengecekan kendaraan harian, dan pengelolaan transportasi pengangkutan. Sedangkan Cibitung Transfer

Station merupakan salah satu depo tempat penampungan sementara (TPS) Limbah B3 milik PT. PPLI. Kegiatan operasional yang berlangsung di CTS ini berupa kegiatan penerimaan, penimbangan, penampungan sementara, dan pengangkutan limbah B3.

I.5. Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Pelaksanaan magang dilakukan di PT. Prasadha Pamunah Limbah Industri yang berlokasi di Jalan PPLi, Desa Nambo, Kecamatan Klapanunggal, Kabupaten Bogor, Jawa Barat. Pelaksanaan magang dilakukan selama 6 bulan. Selama 3 bulan pertama penulis ditempatkan di departemen transport di PT. PPLi Bogor dan 3 bulan terakhir di Depo Cibitung Transfer Station (CTS) yang berlokasi di Kawasan Industri MM2100, Desa Danau Indah, Kecamatan Cikarang barat, Kabupaten Bekasi, Jawa Barat.

I.6. Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang, tujuan, manfaat, ruang lingkup, waktu dan tempat pelaksanaan magang, serta sistematika penulisan.

BAB II GAMBARAN UMUM

Berisi tentang gambaran umum PT. Prasadha Pamunah Limbah Industri mengenai profil, kelembagaan, fasilitas Perusahaan, dan metode kegiatan yang dilakukan selama magang.

BAB III ANALISA DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang hasil analisa penelitian dan pembahasan untuk menjawab rumusan masalah yang diambil

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

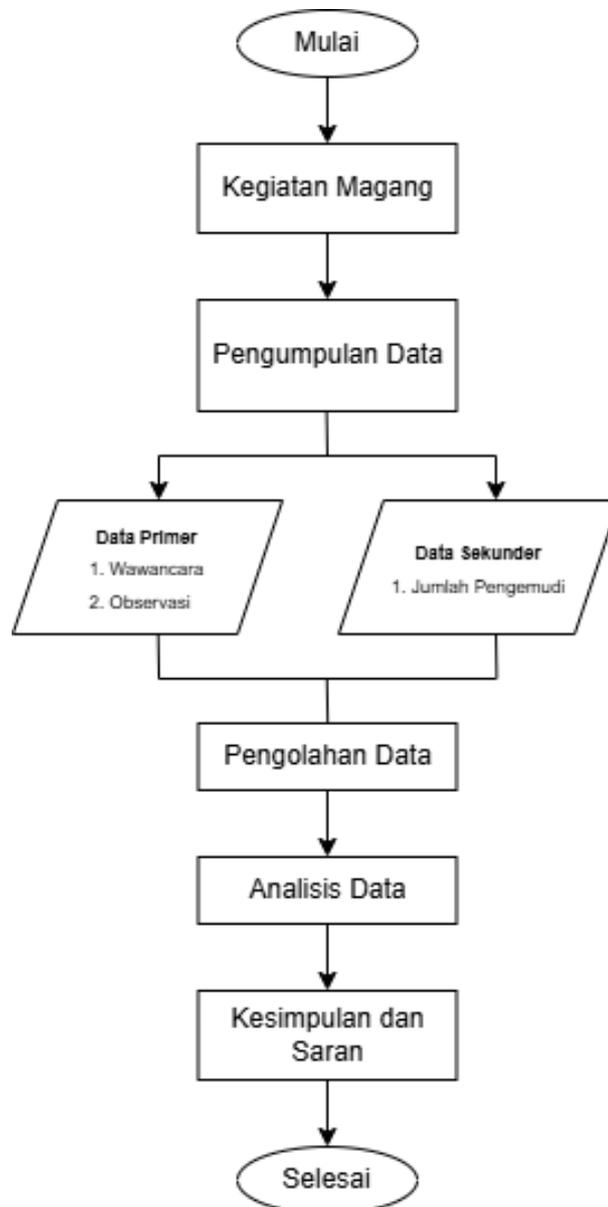
Pada bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran.

DAFTAR PUSTAKA

Berisi tentang referensi dan sumber penulisan laporan.

I.7. Metode Kegiatan

I.7.1. Bagan Alir



Gambar I.1 Bagan Alir Penelitian

I.7.2. Pengumpulan dan Analisis Data

1. Pengumpulan Data

a. Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan dengan cara:

- 1) Wawancara terhadap pengemudi

Wawancara terhadap pengemudi ini dilakukan untuk mengetahui tingkat pengetahuan dan ketrampilan pengemudi. Wawancara telah di desain menggunakan skala likert untuk pengukuran jawaban dari pertanyaan pengetahuan dan skala guttman untuk pengukuran jawaban dari pertanyaan keterampilan

Tabel I.1 Wawancara Pengemudi terkait Pengetahuan dan Keterampilan

Pengetahuan		Skala Likert				
No	Item	Sangat Mengerti	Mengerti	Cukup Mengerti	Tidak Mengerti	Sangat Tidak Mengerti
1	Mengetahui jenis kendaraan yang akan dikemudikan					
2	Mengetahui tingkat bahaya kendaraan yang dikemudikan					
3	Mengetahui hal yang akan dilakukan jika kendaraan yang dikemudikan mengalami gangguan					
4	Mengetahui arti simbol yang tertempel pada kendaraan					
5	Mengetahui SOP saat mengemudikan kendaraan					

6	Mengetahui fasilitas apa saja yang ada di kendaraan pengangkut B3
7	Mengetahui karakteristik dari barang berbahaya dan beracun
8	Mengetahui dokumen apa saja yang harus dibawa pada saat mengemudi kendaraan
9	Mengetahui label pada kemasan barang berbahaya
10	Mengetahui jenis kemasan Barang Berbahaya sesuai dengan standar nasional maupun internasional
11	Mengetahui segregasi atau pemisahan muatan barang berbahaya dalam 1 kendaraan yang sama
12	Mengetahui informasi umum tentang tanggungjawab dalam

	pengangkutan barang berbahaya			
13	Mengetahui tata cara pengangkutan, pemuatan, dan pembongkaran			
14	Mengetahui informasi pengangkutan yang tercantum dalam lembar data keselamatan			
15	Mengetahui tata cara tanggap darurat			
Keterampilan				
No	Item	Ya	Tidak	Ket.
1	Memiliki SIM B II Umum			
2	Mengikuti Pelatihan terkait Sertifikat Kompetensi Mengemudi Kendaraan B3			
3	Melakukan pemeriksaan kendaraan sebelum melakukan perjalanan			

Tabel I.2 Skala Likert Pengetahuan

No	Keterangan	Skor
----	------------	------

1	Sangat Mengerti	5
2	Mengerti	4
3	Cukup Mengerti	3
4	Tidak Mengerti	2
5	Sangat Tidak Mengerti	1

Tabel I.3 Skala Guttman Keterampilan

No	Keterangan	Skor
1	Ya	1
2	Tidak	0

2) Observasi

Observasi dilakukan dengan cara ikut langsung perjalanan pengemudi saat mengambil limbah dari customer untuk mengamati perilaku mereka selama perjalanan. Pendekatan ini bertujuan untuk mendapatkan hasil observasi yang akurat mengenai kebiasaan pengemudi di lapangan, termasuk kepatuhan terhadap prosedur keselamatan dan aturan berkendara.

Tabel I.4 Observasi terkait Perilaku

Perilaku						
No	Item	Selalu	Sering	Kadang-Kadang	Jarang	Tidak Pernah
1	Menggunakan ponsel saat mengemudi					
2	Merokok saat mengemudi angkutan B3					
3	Tidak berhenti ketika lelah/mengantuk					

4	Melanggar aturan lalu lintas
5	Melanggar batas kecepatan tempuh angkutan B3

Tabel I.5 Skala Likert Perilaku

No	Keterangan	Skor
1	Selalu	1
2	Sering	2
3	Kadang-Kadang	3
4	Jarang	4
5	Tidak Pernah	5

b. Pengumpulan Data Sekunder

Pada penelitian ini, data sekunder diperoleh dari data yang ada perusahaan PT. PPLI (Depo CTS). Data sekunder yang diperlukan adalah jumlah pengemudi di CTS.

2. Analisis Data

a. Analisis Deskriptif Kuantitatif

Analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif presentase yang ditafsirkan ke dalam kalimat dan selanjutnya akan dibandingkan dengan kriteria. Perhitungan persentase menggunakan rumus:

$$P = \frac{F}{N} \times 100\%$$

Dari hasil perhitungan menggunakan rumus tersebut, akan ditafsirkan ke dalam kalimat dengan kriteria sebagai berikut.

Tabel I.6 Kriteria Pengetahuan Berdasarkan Analisis Deskriptif Kuantitatif

No	Presentase Skor	Skor
1	Sangat Mengerti	81% - 100%
2	Mengerti	61% - 80%
3	Cukup Mengerti	41% - 60%
4	Tidak Mengerti	21% - 40%
5	Sangat Tidak Mengerti	0% - 20%

Tabel I.7 Kriteria Keterampilan dan Perilaku Berdasarkan Analisis Deskriptif Kuantitatif

No	Presentase Skor	Skor
1	Sangat Baik	81% - 100%
2	Baik	61% - 80%
3	Cukup Baik	41% - 60%
4	Buruk	21% - 40%
5	Buruk Sekali	0% - 20%

b. *Three Box Method*

1. Kategori untuk Pengetahuan dan Perilaku

- Nilai Indeks Maksimum

$$\frac{(\%F \times 5)}{5}$$

- Nilai Indeks Minimum

$$\frac{(\%F \times 1)}{5}$$

Dengan menggunakan kriteria 3 kotak (*three box method*), maka nilai interval dapat dihitung dengan cara nilai maksimum dikurangi nilai minimum dan hasilnya dibagi tiga dan akan dikategorikan rendah, sedang atau tinggi, sebagai berikut:

Tabel I.8 Kategori Pengetahuan dan Perilaku

No	Rentang Indeks	Kategori
1	6 - 14	Rendah
2	14 - 22	Sedang
3	22 - 30	Tinggi

2. Katogori untuk Keterampilan

- Nilai Indeks Maksimum

$$\frac{(\%F \times 1)}{2}$$

- Nilai Indeks Minimum

$$\frac{(\%F \times 0)}{2}$$

Dengan menggunakan kriteria 3 kotak (*three box method*), maka nilai interval dapat dihitung dengan cara nilai maksimum dikurangi nilai minimum dan hasilnya dibagi tiga dan akan dikategorikan rendah, sedang atau tinggi, sebagai berikut:

Tabel I.9 Kategori Keterampilan

No	Rentang Indeks	Kategori
1	0 - 5	Rendah
2	5 - 10	Sedang
3	10 - 15	Tinggi

I.8. Jadwal Kegiatan Magang

Kegiatan magang disesuaikan dengan aturan yang berlaku di Depo CTS PT. PPLi, yaitu:

Tabel I.10 Jadwal Kegiatan Magang

Kegiatan	Hari	Waktu	Durasi
<i>Toolbox Meeting</i>	Senin-Jumat	06.30 – 07.00	30 menit
Kerja	Senin-Jumat	06.30 – 15.30	9 jam

5S	Jumat	07.00 – 07.30	30 menit
Istirahat 1	Senin-Jumat	10.00 – 10.30	30 menit
Istirahat 2	Senin-Kamis	11.30 – 12.30	1 jam
	Jumat	11.30 – 13.00	1,5 jam
<i>Meeting</i>		Menyesuaikan	