

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Transportasi adalah salah satu faktor utama dalam suatu kemajuan suatu wilayah yang sedang mengalami perkembangan. Dalam perkembangannya, pergerakan lalu lintas akan terus mengalami kenaikan dikarenakan transportasi adalah suatu faktor yang sangat berpengaruh bagi suatu kehidupan, mengingat fungsi dan tujuan dalam transportasi adalah sebagai penunjang, pendorong, dan pembangunan dalam kesejahteraan masyarakat. Tidak terlepas dari fungsi dan tujuan transportasi tersebut, pemerintah bertanggung jawab secara langsung atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Dalam hal ini, setiap pergerakan kendaraan tentunya akan mengakibatkan suatu permasalahan tertentu yang cukup kompleks yaitu kecelakaan lalu lintas. Menurut dokumen Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK), berdasarkan data Kepolisian Negara Republik Indonesia, terdapat 23.529 kasus kematian yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) pada tahun 2020, dalam hal itu telah diperhitungkan sekiranya 3 jiwa meninggal dunia setiap jamnya.

Sesuai data yang dikeluarkan oleh Kepolisian Daerah Provinsi Jambi menurut data kecelakaan lalu lintas yang didapatkan dari 10 (sepuluh) Polresta dalam kurun periode 2017 hingga 2021 terjadi sebanyak 5.876 kasus kecelakaan, dengan nilai tertinggi pada kasus kecelakaan terjadi pada tahun 2019 dengan angka kasus kecelakaan sebanyak 1.287, sedangkan terjadi kenaikan dan penurunan kasus kecelakaan pada periode tersebut.

Praktik Kerja Profesi (PKP) merupakan suatu kegiatan yang bersifat wajib bagi para taruna/i tingkat akhir D-III dan D-IV yang kegiatannya diselenggarakan di luar kampus, kegiatan yang diselenggarakan dalam Praktik Kerja Profesi dapat mengimplementasikan disiplin ilmu terutama taruna/i dengan Prodi Rekayasa Sistem Transportasi Jalan yang sudah dipelajari selama di kampus dalam rangka mengetahui secara langsung bagaimana sistem yang bekerja dalam suatu terminal, jembatan timbang,

serta dapat menganalisis suatu penanganan lokasi atau daerah rawan kecelakaan untuk mengurangi resiko atau frekuensi terjadinya kecelakaan pada kawasan tertentu, khususnya pada Provinsi Jambi.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 154 Tahun 2016 tentang organisasi dan tata kerja Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), dalam hal tersebut Menteri Perhubungan Republik Indonesia telah membentuk suatu lembaga yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat salah satunya yaitu Balai Pengelola Transportasi Darat yang berlokasi di wilayah V yaitu Provinsi Jambi. Balai Pengelola Transportasi Darat adalah suatu unit pelaksana teknis di suatu lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jendral Perhubungan Darat. Dalam fungsinya, BPTD melakukan pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyebrangan, serta penyelenggaraan pelabuhan penyebrangan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. BPTD yang bertempat di lokasi V yaitu pada Provinsi Jambi adalah BPTD tipe B yang memiliki beberapa fungsi spesifik yaitu pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan dan pengawasan terminal penumpang tipe A, Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri.

I.2 Tujuan

Secara umum pada kegiatan Praktik Kerja Profesi taruna dan taruni program studi Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ) antara lain yaitu:

1. Memperoleh pengalaman nyata di dunia kerja dan memperkenalkan kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan;
2. Menerapkan serta mengembangkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang didapatkan selama perkuliahan di kampus;

3. Mampu beradaptasi dan bersosialisasi sehingga dapat mengenal dunia kerja;
4. Menjalinkan kerja sama dengan berbagai instansi/lembaga dalam rangka meningkatkan *graduate employability*;
5. Meningkatkan wawasan sekaligus membentuk kepribadian taruna dan taruni sebagai kader pembangunan dengan wawasan berpikir yang luas.

Adapun secara khusus tujuan pada kegiatan Praktik Kerja Profesi taruna dan taruni adalah penyusunan laporan Praktik Kerja Profesi meliputi:

1. Mengetahui profil Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah 5 Provinsi Jambi;
2. Mengetahui Terminal dan UPPKB yang berada dibawah naungan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Provinsi Jambi;
3. Mengetahui Analisis Keselamatan Jalan di Ruas Jalan Nasional yang berada di bawah pengawasan BPTD Wilayah V Provinsi Jambi;
3. Mengidentifikasi daerah rawan kecelakaan (DRK) di ruas jalan nasional Provinsi Jambi;
4. Merekomendasikan penanganan pada daerah rawan kecelakaan (DRK) di ruas jalan nasional Provinsi Jambi.

I.3 Manfaat

Dalam pelaksanaan Praktik Kerja Profesi dan penyusunan laporan ada beberapa manfaat yang diperoleh yaitu:

1. Bagi taruna, kegiatan PKP berguna untuk melatih pola pikir yang objektif dalam menyikapi permasalahan-permasalahan keselamatan transportasi jalan serta menambah wawasan dan pengetahuan yang berkaitan dengan penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan dan penanganan daerah rawan kecelakaan di wilayah Provinsi Jambi;
2. Bagi kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, hasil kegiatan PKP ini dapat menjadi suatu tolak ukur dalam

meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik, khususnya untuk program studi D-IV RSTJ dan untuk menjalin kerja sama dengan Pemerintah;

3. Bagi pemerintah Provinsi Jambi, hasil dari kegiatan PKP ini dapat menjadi bahan masukan atau evaluasi dalam penyelenggaraan program terkait keselamatan jalan dan upaya pencegahan atau penanganan yang didapatkan untuk meningkatkan keselamatan transportasi jalan nasional di Provinsi Jambi, manfaat ini dikhususkan bagi yang memiliki kewenangan dalam penanganan daerah rawan kecelakaan (DRK).

I.4 Metode Pelaksanaan

1. Tahap Persiapan

Tahap persiapan yaitu kegiatan dengan cara melakukan studi secara keseluruhan. Kegiatan-kegiatan tersebut antara lain studi literatur dan penentuan lingkup studi. Studi literatur dilakukan dengan tujuan memperoleh gambaran yang lebih jelas tentang studi yang akan dilaksanakan sedangkan dalam batasan studi dilakukan untuk membuat batasan-batasan yang dianggap perlu dengan mempertimbangkan waktu dan sumber daya yang dimiliki.

2. Pelaksanaan Survei

Pelaksanaan survei dilakukan untuk memperoleh data. Data-data yang diperlukan dalam penyusunan laporan ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data sekunder diperoleh dari instansi-instansi terkait, publikasi, serta laporan-laporan yang telah ada sebelumnya. Sedangkan data primer diperoleh dengan cara survei secara langsung ke daerah rawan kecelakaan. Informasi yang akan dihasilkan dari hasil pengumpulan data tersebut berupa penanganan daerah rawan kecelakaan.

3. Metodologi

Pelaksanaan Praktik Kerja Profesi ini dibagi menjadi empat bagian utama, yaitu terkait Terminal Tipe A yang berada di bawah pengawasan BPTD Wilayah V Provinsi Jambi, UPPKB yang berada di bawah pengawasan BPTD Wilayah V Provinsi Jambi, Analisis Keselamatan Jalan serta penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan.

I.5 Pengumpulan Data

Data yang dibutuhkan dalam penyusunan Laporan Praktik Kerja Profesi (PKP) di BPTD Wilayah V Jambi data primer dan data sekunder sebagai kebutuhan data terkait Terminal Tipe A, UPPKB, Analisis Keselamatan Jalan dan Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan.

I.5.1 Terminal Tipe A

Pada data yang diperlukan Tim PKP PKTJ di Terminal Tipe A yang berada dalam pengawasan Balai Pengelola Transportasi Darat dan sub bab nya menjelaskan profil Terminal Tipe A, sumber daya manusia di UPPKB, Desain layout dan fasilitas di Terminal Tipe A, Standar Operasional Prosedur Terminal Tipe A, Data penimbangan dan data pelanggaran kendaraan di Terminal Tipe A tersebut.

I.5.2 UPPKB

Pada data yang diperlukan Tim PKP PKTJ di UPPKB yang berada dalam pengawasan Balai Pengelola Transportasi Darat dan sub bab nya menjelaskan profil UPPKB, sumber daya manusia di UPPKB, Desain layout dan fasilitas di UPPKB, Standar Operasional Prosedur Penimbangan kendaraan, Data penimbangan dan data pelanggaran kendaraan di UPPKB tersebut.

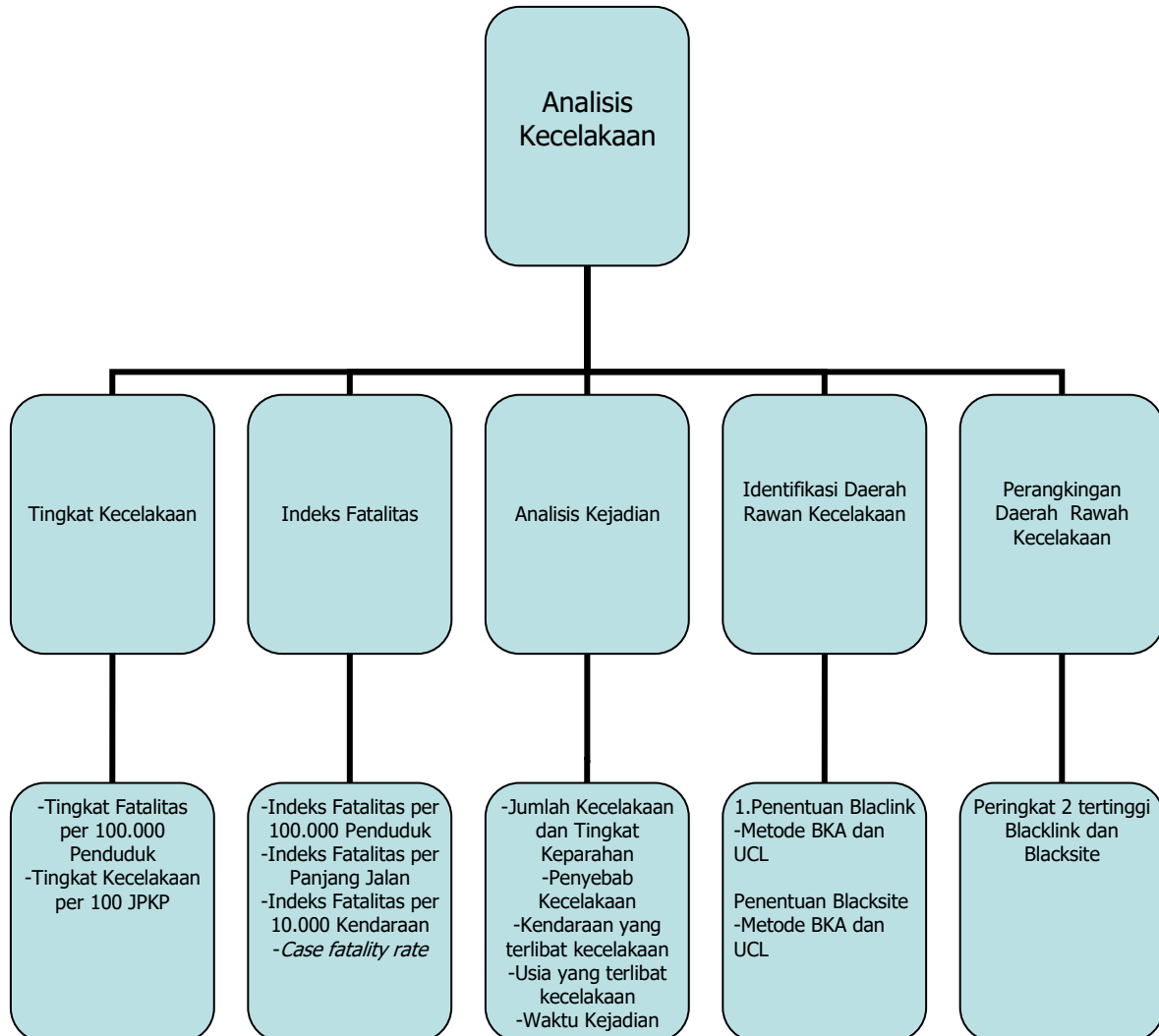
I.5.3 Analisis Keselamatan Jalan

Analisis keselamatan jalan merupakan kegiatan yang dilakukan dalam rangka mengetahui kondisi keselamatan jalan nasional di Kota Jambi. Data sekunder terkait analisis keselamatan jalan didapatkan dari instansi terkait yang digunakan untuk mengetahui tingkat kecelakaan di Kota Jambi, analisis kejadian kecelakaan, identifikasi dan digunakan untuk perankingan Daerah Rawan Kecelakaan. Berikut data sekunder yang digunakan untuk analisis keselamatan jalan :

1. Peta jaringan jalan Kota Jambi
2. Panjang Jalan Nasional di Kota Jambi
3. Data pertumbuhan penduduk (3 tahun)
4. Data kecelakaan lalu lintas (3 tahun)
5. Data fatalitas korban kecelakaan lalu lintas (3 tahun)
6. Data kerugian materil akibat kecelakaan (3 tahun)

7. Data LHR di Jalan Nasional (3 tahun)

Diagram I.1 Analisis Kecelakaan



I.5.4 Penanganan Daerah Rawan Lokasi Kecelakaan

Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan didapatkan dari hasil analisis keselamatan jalan. Penanganan DRK didasarkan dari dua titik DRK dengan ranking tertinggi yang berada di titik Blacklink. Penanganan diawali dengan melakukan identifikasi terhadap karakteristik DRK dari karakteristik tabrakan, kondisi lalu lintas, kecepatan, perilaku pengguna jalan, perilaku pejalan kaki, konflik lalu lintas, dan standar keselamatan jalan, kemudian dari hasil analisis akan diusulkan penanganan DRK disesuaikan dengan karakteristik masing-masing DRK sehingga diharapkan tingkat kecelakaan atau risiko kecelakaannya dapat diturunkan.

1. Survei Pencacahan Lalu Lintas (*Traffic Counting*)

Survei ini dilaksanakan untuk mengetahui kondisi volume lalu lintas di daerah Daerah Rawan Kecelakaan yang telah ditentukan dari data sekunder dengan melakukan perhitungan secara langsung pada kendaraan yang melewati satu titik survei selama periode waktu yang telah ditentukan.

2. Survei Kecepatan Sesaat (*Spot speed*)

Survei ini dilakukan dengan melakukan pengambilan data langsung di lokasi yang teridentifikasi sebagai daerah rawan kecelakaan dengan tujuan untuk mengetahui kecepatan kendaraan yang melewati satu titik survei. Target data yang diperoleh dari survei kecepatan ini adalah data kecepatan sesaat kendaraan yang melintasi DRK dan apabila DRK di turunan atau dekat persimpangan maka survei dilaksanakan sebelum atau sesudah DRK.

3. Survei Perilaku Pejalan kaki

Maksud dan tujuan dalam pelaksanaan survei perilaku pejalan kaki adalah untuk mengetahui jumlah banyaknya pengguna jalan yang melakukan pelanggaran di Daerah Rawan Kecelakaan. Pada pelaksanaan survei ini ada beberapa target survei yang harus dilaksanakan diantaranya adalah pengguna jalan yang menyeberang jalan, adapun kategori survei penyebrang jalan yaitu penyebrang jalan yang mengikuti aturan pejalan kaki, dalam hal ini penyebrang jalan akan diamati apakah penyebrang tersebut menyebrang dengan baik atau tidak dengan survei yang dilakukan dengan melakukan pengamatan secara langsung.

4. Survei Perlengkapan Jalan

Pada penyelesaian penanganan Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) perlu diadakannya survei perlengkapan jalan, adapun survei perlengkapan jalan dilakukan untuk mencapai tujuan suatu daerah memiliki jalan yang berkeselamatan. Dalam survei perlengkapan jalan mencangkupi pengamatan pada perlengkapan yang terdapat di suatu lokasi, adapun

perlengkapan tersebut meliputi rambu, marka, PJU dan kondisi jalan.

I.6 Metode Analisis Data

Analisis data adalah kegiatan merubah data hasil dari penelitian menjadi informasi sehingga data tersebut menjadi mudah untuk dipahami yang selanjutnya dapat digunakan untuk mengambil kesimpulan dan menjawab rumusan masalah dalam suatu penelitian.

I.6.1 Volume Lalu lintas

Analisis volume lalu lintas digunakan untuk mengetahui berapa besar jumlah kendaraan yang lewat pada ruas jalan dan simpang yang di ketahui blackspot. Volume lalu lintas juga di gunakan untuk mengetahui jumlah sampel pengambilan data kecepatan dan digunakan dalam penanganan daerah rawan kecelakaan.

I.6.2 Kapasitas Ruas Berdasarkan MKJI 1997

Kapasitas didefinisikan sebagai arus maksimum melalui suatu titik di jalan yang dapat dipertahankan per satuan jam pada kondisi tertentu. Untuk jalan tak-terbagi analisa dilakukan pada kedua arah lalu lintas, sementara untuk jalan terbagi analisa dilakukan terpisah pada masing–masing arah lalu lintas seolah–olah masing– masing arah merupakan jalan satu arah yang terpisah (Departemen Pekerjaan Umum, 1997). Adapun persamaan dasar untuk menentukan kapasitas jalan perkotaan adalah sebagai berikut :

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \text{ (smp/jam)}$$

Keterangan :

C : Kapasitas (smp/jam)

C_o : Kapasitas dasar (smp/jam)

FC_w : Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas

FC_{sp} : Faktor penyesuaian pemisah arah

FC_{sf} : Faktor penyesuaian hambatan samping

FC_{cs} : Faktor penyesuaian ukuran kota

1. Kapasitas Dasar (Co)

Tabel I. 1 Kapasitas Dasar (Co)

Tipe Jalan	Kapasitas Dasar (smp/jam)	Keterangan
Empat lajur terbagi atau Jalan satu arah	1650	Per lajur
Empat lajur tak terbagi	1500	Per lajur
Dua lajur tak terbagi	2900	Total dua arah

2. Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Lebar Jalur Lalu Lintas (FCw)

Tabel I. 2 Faktor Penyesuaian Kapasitas untuk Lebar Jalur Lalu Lintas (FCw)

Tipe Jalan	Kapasitas Dasar (smp/jam)	Keterangan
Empat lajur terbagi atau Jalan satu arah	Per lajur	
	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
Empat lajur tak terbagi	4,00	1,08
	Per lajur	
	3,00	0,91
	3,25	0,95
	3,50	1,00
Dua lajur tak terbagi	3,75	1,05
	4,00	1,09
	Total dua arah	
	5	0,56
	6	0,87
	7	1,00
	8	1,14
	9	1,25

	10	1,29
	11	1,34

3. Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk PeVEHmisahan Arah (FCsp)

Tabel I. 3 Faktor Penyesuaian Kapasitas Untuk Pemisahan Arah (FCsp)

Pemisah Arah		50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
FCsp	Dua lajur 2/2	1,00	0,97	0,94	0,97	0,88
	Empat lajur 4/2	1,00	0,985	0,97	0,955	0,94

4. Faktor Penyesuaian Kapasitas FCsf untuk Hambatan Samping (Jalan dengan Bahu)

Tabel I. 4 Faktor Penyesuaian Kapasitas FCsf untuk Hambatan Samping (Jalan dengan Bahu)

Tipe Jalan	Kelas Hambatan Samping	Faktor Penyesuaian untuk Hambatan Samping FCSF			
		Lebar Bahu Efektif FCSF			
		0.5	1.0	1.5	2.0
4/2 D	VL	0,99	1,00	1,01	1,03
	L	0,96	0,97	0,99	1,01
	M	0,93	0,95	0,96	0,99
	H	0,90	0,92	0,95	0,97
	VH	0,88	0,90	0,93	0,96
4/2 UD	VL	0,96	0,99	1,01	1,03
	L	0,94	0,97	1,00	1,02
	M	0,92	0,95	0,98	1,00
	H	0,87	0,91	0,94	0,98
	VH	0,80	0,86	0,90	0,95
2/2 UD	VL	0,94	0,96	0,99	1,01

Atau	L	0,92	0,94	0,97	1,00
Jalan	M	0,89	0,92	0,95	0,98
satu	H	0,82	0,86	0,90	0,95
arah	VH	0,73	0,79	0,85	0,91

5. Faktor Penyesuaian FCsf untuk Hambatan Samping (Jalan dengan Kereb FCsf)

Tabel I. 5 Faktor Penyesuaian FCsf untuk Hambatan Samping (Jalan dengan Kereb FCsf)

Tipe Jalan	Kelas Hambatan Samping	Faktor Penyesuaian untuk Hambatan Samping FCSF			
		Lebar Bahu Efektif FCSF			
		0.5	1.0	1.5	2.0
4/2 D	VL	0,95	0,97	0,99	1,01
	L	0,94	0,96	0,98	1,00
	M	0,91	0,93	0,95	0,98
	H	0,86	0,89	0,92	0,95
	VH	0,81	0,88	0,88	0,92
4/2 UD	VL	0,95	0,97	0,99	1,01
	L	0,93	0,95	0,97	1,00
	M	0,90	0,92	0,95	0,97
	H	0,84	0,87	0,90	0,93
	VH	0,77	0,81	0,85	0,90
2/2 UD Atau Jalan satu arah	VL	0,93	0,95	0,97	0,99
	L	0,90	0,92	0,95	0,97
	M	0,86	0,88	0,91	0,94
	H	0,78	0,81	0,84	0,88
	VH	0,68	0,72	0,77	0,82

6. Faktor Penyesuaian Kapasitas FCcs untuk Ukuran Kota

Tabel I. 6 Faktor Penyesuaian Kapasitas FCcs untuk Ukuran Kota

Ukuran Kota (Juta Penduduk)	Faktor Penyesuaian untuk Ukuran Kota
<0,1	0,86
0,1 – 0,5	0,90
0,5 – 1,0	0,94
1,0 – 3,0	1,00
>3,0	1,04

I.7 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dalam penyusunan laporan Praktik Kerja Profesi di BPTD Wilayah V Provinsi Jambi meliputi:

1. Terminal yang berada di bawah pengawasan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Provinsi Jambi;
2. Unit Pengawasan Penimbangan Kendaraan Bermotor yang berada di bawah pengawasan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Provinsi Jambi;
3. Analisis keselamatan jalan yang merupakan analisis kecelakaan lalu lintas dalam skala makro yang meliputi analisis kejadian kecelakaan dan identifikasi daerah rawan kecelakaan yang termasuk Jalan Nasional dan berada di bawah pengawasan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Provinsi Jambi;
4. Penanganan daerah rawan kecelakaan yang dilakukan berdasarkan identifikasi daerah rawan kecelakaan dan termasuk peringkat 2 tertinggi.

I.8 Waktu dan Tempat Pelaksanaan PKP

Waktu kegiatan Praktik Kerja Profesi (PKP) berlangsung pada 02 Maret 2022 hingga 10 Juni 2022. Dalam lokasi pelaksanaannya, Praktik Kerja Profesi kali ini berada di Balai Pengelola Transportasi Darat lokasi V di Provinsi Jambi tepatnya di Jl. Lingkar Barat III Rt. 15 Kel. Kenali Besar Kec. Alam Barajo Kota Jambi 36124. Timeline kegiatan pelaksanaan Tim PKP BPTD Wilayah V Provinsi disajikan di bawah ini :

Diuraikan tentang Sejarah dan Perkembangan Balai Pengelola Transportasi Darat, Profil Instansi, Kelembagaan, Sumber Daya Manusia dan tugas pokok dan fungsi Balai Pengelola Transportasi Darat.

BAB III : Terminal Angkutan Umum

Diuraikan tentang terminal yang berada dalam pengawasan Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Provinsi Jambi dan sub bab nya menjelaskan profil, sumber daya manusia, layout dan fasilitas terminal, armada angkutan umum, trayek angkutan umum, data kedatangan dan keberangkatan dan data pelanggaran di terminal tersebut.

BAB IV : Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor

Diuraikan tentang UPPKB yang berada dalam pengawasan Balai Pengelola Transportasi Darat dan sub bab nya menjelaskan profil UPPKB, sumber daya manusia di UPPKB, Desain layout dan fasilitas di UPPKB, Standar Operasional Prosedur Penimbangan kendaraan, Data penimbangan dan data pelanggaran kendaraan di UPPKB tersebut.

BAB V : Profil Keselamatan

Diuraikan terkait indeks fatalitas yang berdasarkan panjang jalan, kendaraan yang terdapat di BPTD Wilayah V Provinsi Jambi dan *case fatality rate*, selain indeks fatalitas terdapat analisis kejadian kecelakaan berdasarkan jumlah kecelakaan dan tingkat keparahan, penyebab kecelakaan, kendaraan yang terlibat, usia yang terlibat kecelakaan dan lokasi kejadian.

BAB VI : Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan

Diuraikan menjadi 2 lokasi tertinggi berdasarkan hasil analisis penentuan drk yang berisi kondisi umum, kondisi lalu lintas, kecepatan kendaraan, tingkat pelayanan ruas jalan, karakteristik kecelakaan, *road accident mapping*, kondisi jalan dan perlengkapan jalan, perilaku pejalan kaki, konflik lalu lintas, penyebab kecelakaan dan usulan penanganan.

BAB VII : Kesimpulan dan Saran

Diuraikan mengenai kesimpulan dan saran dari hasil pelaksanaan Praktik Kerja Profesi.