

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi juga merupakan urat nadi suatu negara, transportasi yang baik mencerminkan negara yang baik pula. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban dan/atau kerugian harta benda (UU No. 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 2009) .

Balai Pengelola Transportasi Darat adalah unit pelaksana teknis dalam menciptakan sistem pelayanan transportasi darat yang aman, selamat, dan mampu menjangkau seluruh wilayah Indonesia di lingkungan Kementerian Perhubungan yang bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Balai Pengelola Transportasi Darat menjadi wadah pelayan keselamatan masyarakat di bidang transportasi dengan mengorganisasikan transportasi darat, sungai, danau dan penyeberangan serta perkotaan yang berkualitas, berdaya saing dan berkelanjutan serta membangun sarana prasarana transportasi darat.

Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan adalah lembaga pendidikan vokasi khusus yang bergerak di bidang keselamatan transportasi jalan yang

mengembangkan sumber daya manusia di bidang keselamatan transportasi jalan baik aparatur maupun operator. Salah satu Program studi yang ada di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan yaitu Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ). Praktek Kerja Profesi (PKP) merupakan suatu kegiatan praktek lapangan yang dilaksanakan di luar kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ). Program kegiatan ini diadakan dalam rangka memberi kesempatan kepada para taruna dan taruni untuk memperoleh pengalaman nyata di dunia kerja dan pengalaman ilmu pengetahuan lainnya, dan 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 Praktek Kerja Profesi ini yaitu berupa laporan yang membahas mengenai keselamatan transportasi dengan judul **“LAPORAN PRAKTEK KERJA PROFESI II DI BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT WILAYAH XIV PROVINSI KALIMANTAN BARAT”**.

I.2 Tujuan

Tujuan secara umum pelaksanaan Praktek Kerja Profesi Taruna Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan antara lain untuk :

1. Menerapkan dan mengembangkan pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh taruna.
2. Mampu beradaptasi dan bersosialisasi dengan dunia kerja.
3. Menjalani kerja sama dengan berbagai instansi/lembaga dalam rangka meningkatkan *graduate employability*.
4. Meningkatkan wawasan sekaligus membentuk kepribadian taruna sebagai kader pembangunan dengan wawasan berfikir yang luas.

Adapun tujuan secara khusus pelaksanaan praktek kerja profesi Taruna Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan antara lain untuk:

1. Memperoleh gambaran kinerja keselamatan jalan pada Jalan dengan status Jalan Nasional di Kalimantan Barat.

2. Melakukan identifikasi dan pemeringkatan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Nasional di Kalimantan Barat.
3. Memberikan usulan penanganan terhadap daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi rawan kecelakaan kepada BPTD Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat.

I.3 Manfaat

Hasil dari kegiatan Praktek Kerja Profesi Taruna dan Taruni program studi Diploma IV RSTJ ini adalah sebuah Laporan Kinerja Keselamatan Transportasi Jalan pada Jalan Nasional di Kalimantan Barat yang bermanfaat sebagai berikut :

1. Bagi Taruna, kegiatan PKP ini merupakan sarana pembelajaran dalam mengembangkan ilmu pengetahuan di lapangan dengan menerapkan ilmu yang telah di peroleh di kampus terkait keselamatan transportasi jalan serta menambah wawasan dan pengetahuan tentang penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan dan penanganan daerah rawan kecelakaan pada jalan dengan status jalan nasional di Kalimantan Barat.
2. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, hasil Praktek Kerja Profesi (PKP) sendiri adalah untuk menambahkan informasi mengenai lokasi rawan kecelakaan yang berada di jalan kewenangan BPTD Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat.
3. Bagi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat, dapat memberikan informasi mengenai penyelenggaraan program dan kegiatan keselamatan transportasi jalan dan sebagai bahan pertimbangan penanganan daerah rawan kecelakaan serta penanganan untuk meningkatkan kinerja keselamatan pada ruas jalan berstatus jalan nasional di Kalimantan Barat. Kemudian memberikan masukan untuk peningkatan pelayanan terminal Tipe A dan satuan pelayanan UPPKB dibawah naungan BPTD Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat.

I.4 Ruang Lingkup

Dalam penyusunan laporan praktek kerja profesi sebagai penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK) yang berada pada ruas jalan berstatus jalan nasional di Kalimantan Barat serta analisis satuan pelayanan lalu lintas angkutan jalan baik terminal maupun UPPKB yang menjadi wewenang BPTD Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat.

I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan PKP

Praktek Kerja Profesi (PKP) II dilaksanakan pada 2 Maret 2022 sampai 10 Juni 2022 yang berlokasi di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat dengan alamat Jalan Lintas Kalimantan, Sungai Ambawang, Kecamatan Sungai Ambawang, Kabupaten Kubu Raya, Provinsi Kalimantan Barat.



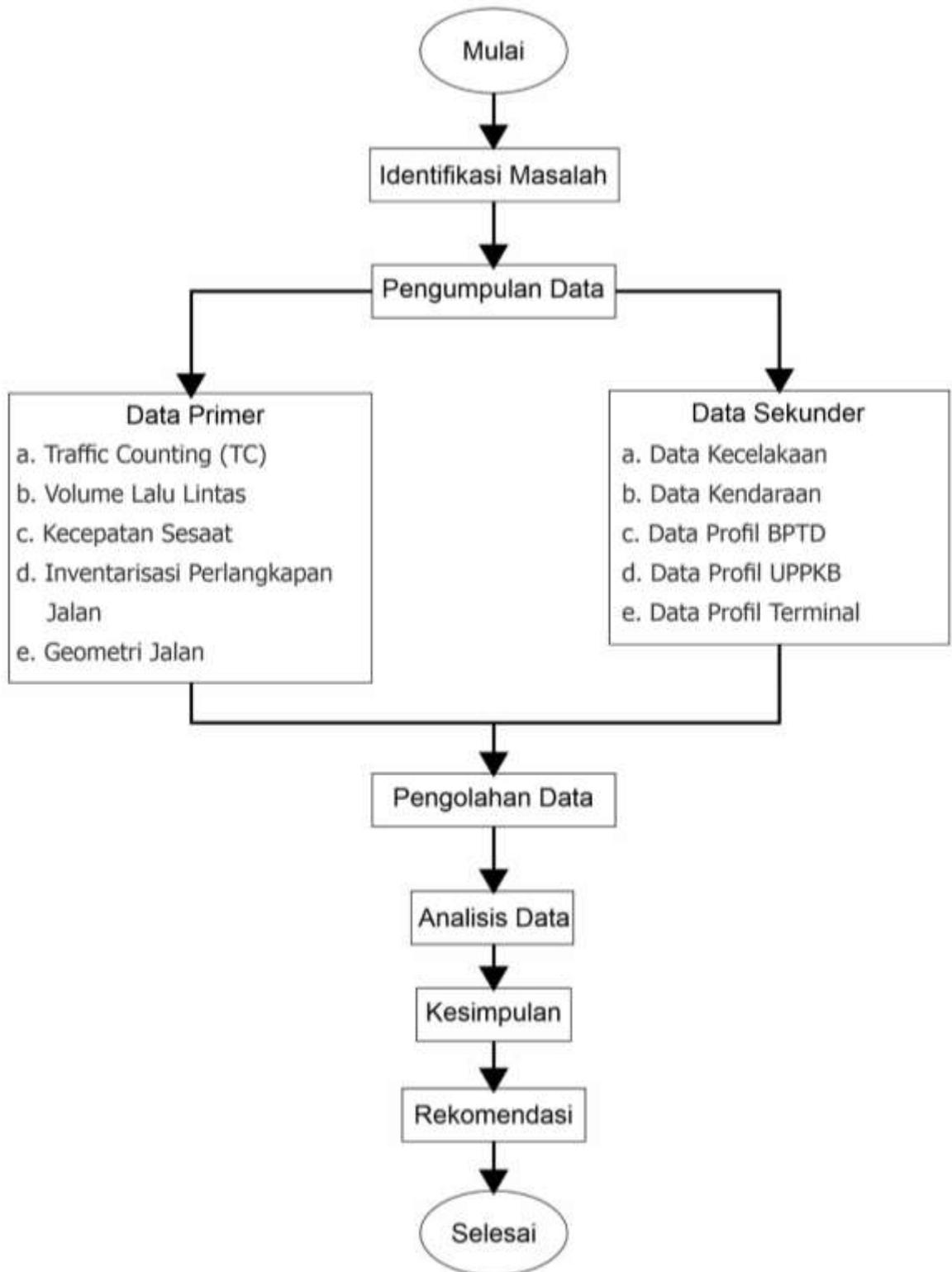
Gambar I. 1 Lokasi BPTD Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat



Gambar I. 2 Kantor BPTD Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat

I.6 Metode Kegiatan

I.6.1 Bagan Alir



Gambar I. 3 Bagan Alir

I.6.2 Pengumpulan dan Analisis Data

A. Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan tahapan yang sangat penting dalam penyusunan laporan Praktek Kerja Profesi ini. Suatu proses perencanaan tidak akan bisa dilaksanakan apabila data yang diperlukan tidak lengkap. Hal itu akan menyebabkan asumsi-asumsi yang kurang tepat sehingga hasil perhitungan yang didapat tidak menyelesaikan masalah yang ada. Berdasarkan metode pencariannya, data dibagi menjadi dua, yaitu:

a. Data Primer

Data primer dalam penyusunan laporan yang dilakukan di Jalan dengan Status Jalan Nasional di Provinsi Kalimantan Barat dilakukan dengan pengamatan langsung di lapangan untuk mendapatkan faktor utama penyebab kecelakaan. Pengamatan langsung yang dilakukan adalah:

- 1) *Traffic Counting*.
- 2) Volume Lalu Lintas.
- 3) Kecepatan Lalu Lintas.
- 4) Inventarisasi Perlengkapan Jalan.
- 5) Geometri Jalan.

b. Data Sekunder

Data sekunder ini merupakan data pokok yang dibutuhkan, baik dalam melakukan analisis kecelakaan, data ini meliputi:

- 1) Data jumlah kendaraan di wilayah Provinsi Kalimantan Barat
- 2) Data kecelakaan di wilayah Provinsi Kalimantan Barat.
- 3) Data BPTD Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat.
- 4) Data UPPKB di BPTD Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat.
- 5) Data Terminal Tipe A di BPTD Wilayah XIV Provinsi Kalimantan Barat.

B. Analisis Data

1. Metode EAN

Salah satu metode untuk menghitung angka kecelakaan adalah dengan menggunakan metode EAN (*Equivalent Accident Number*), yang merupakan pembobotan angka ekivalen kecelakaan mengacu pada biaya kecelakaan lalu lintas. EAN dihitung dengan menjumlahkan kejadian kecelakaan pada setiap kilometer panjang jalan kemudian dikalikan dengan nilai bobot sesuai tingkat keparahan. Nilai bobot standar yang digunakan adalah Meninggal dunia (MD) = 12, Luka berat (LB) = 6, Luka ringan (LR) = 3, Kerusakan kendaraan (K) = 1 (Soemitro, 2005).

Rumus EAN:

$$EAN = 12 MD + 6 LB + 3 LR + 1 K \quad (1)$$

Penentuan lokasi rawan kecelakaan dilakukan berdasarkan angka kecelakaan tiap kilometer jalan yang memiliki nilai bobot (EAN) melebihi nilai batas tertentu. Nilai batas ini dapat dihitung antara lain dengan menggunakan metode Batas Kontrol Atas (BKA) dan *Upper Control Limit* (UCL). Nilai Batas Kontrol Atas (BKA) ditentukan dengan menggunakan persamaan berikut:

$$BKA = C + 3 \sqrt{C} \quad (2)$$

Dimana:

C = Rata-rata angka kecelakaan EAN

Nilai UCL (*Upper Control Limit*) ditentukan dengan menggunakan persamaan berikut:

$$UCL = \lambda + \psi \times \sqrt{[(\lambda/m) + ((0.829)/m) + (1/2 \times m)]} \quad (3)$$

Dimana:

λ = Rata-rata angka kecelakaan EAN

ψ = Faktor probabilitas = 2.576

m = Angka kecelakaan ruas yang ditinjau (EAN)

I.6.3 Jadwal Kegiatan PKP

Tabel I. 1 Jadwal Kegiatan

No	Kegiatan	2022												
		Maret				April				Mei				Juni
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1
1	Orientasi dengan lingkungan BPTD	■												
2	Pembuatan <i>time line</i>	■												
3	Pengambilan data di Terminal		■											
4	Pengambilan data di UPPKB			■										
5	Pengambilan data kecelakaan				■	■								
6	Pengambilan data primer					■	■	■	■		■	■		
7	Libur Lebaran									■				
8	Penyusunan Laporan PKP 2					■	■	■	■	■	■	■	■	
9	Seminar Laporan PKP 2													■