

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

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

Perkembangan transportasi saat ini merupakan alat bantu vital dalam pembangunan antar wilayah dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang akibat adanya kegiatan ekonomi di daerah tersebut. Prasarana transportasi yang belum memadai dan bahkan tidak ada sama sekali akan mengakibatkan biaya transportasi barang dan orang meningkat. Jika hal ini dibiarkan berlangsung terus menerus, maka kawasan permukiman tidak akan berkembang. Oleh karena itu, kebijakan yang dapat dilakukan adalah menyediakan sistem prasarana transportasi dengan biaya minimal agar dapat dilalui. Menteri Perhubungan Republik Indonesia telah membentuk Lembaga Balai Pengelola Transportasi Darat 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.

Badan Pengelola Transportasi Darat di Indonesia berjumlah 25 dan salah satunya yaitu BPTD Wilayah XVII Provinsi Kalimantan Timur dan Provinsi Kalimantan Utara yang berlokasi di kota Balikpapan dengan cakupan Satuan pelayanan Terminal Tipe A Batu Ampar dan Satuan Pelayanan Terminal Samarinda Seberang. Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Batu Ampar merupakan satu-satunya terminal tipe A di Balikpapan yang diharapkan dapat memenuhi kebutuhan angkutan umum masyarakat Balikpapan dan sekitarnya, namun pada kenyataannya masih jauh dari harapan dan minat masyarakat (Chikita dan Djakfar, 2017). Selain Satpel Terminal Tipe A, BPTD Wilayah XVII juga mencakup Satuan Pelayanan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Karang Joang. Dikutip dari (PRO Balikpapan, 2017), kondisi UPPKB Karang Joang, Balikpapan Utara sudah tidak memenuhi syarat. Hal itu dikaitkan dengan PM 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor Di Jalan.

Berdasarkan data Kepolisian Daerah Kalimantan Timur pada tahun 2019 terdapat 574 kejadian kecelakaan lalu lintas dengan jumlah 193 jiwa meninggal dunia dengan kerugian materiil sebesar Rp 2.503.350.000,- dan untuk data kecelakaan tahun 2020, jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas 448 dengan jumlah Meninggal Dunia sebanyak 214 jiwa dan kerugian materiil yang dihasilkan sebesar Rp 2.788.600.000,- sedangkan pada tahun 2021 terdapat 497 kejadian dengan 267 jiwa meninggal dunia dan kerugian sebesar Rp 3.385.750.000,-. Sehingga berdasarkan data diatas maka penanganan keselamatan lalu lintas angkutan jalan harus diprioritaskan.

Praktik Kerja Profesi (PKP) Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) merupakan suatu kegiatan praktik lapangan yang dilaksanakan di luar kampus yang disesuaikan dengan kurikulum akademik dalam rangka memberikan kesempatan kepada Taruna/i untuk memberikan solusi dari permasalahan di Terminal Tipe A dan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) serta mampu membuat profil keselamatan jalan dan usulan penanganan Daerah Rawan Kecelakaan pada jalan nasional di wilayah kerja BPTD XVII Provinsi Kalimantan Timur dan Provinsi Kalimantan Utara.

## **I.2 Ruang Lingkup**

Ruang lingkup dalam penyusunan Laporan Praktik Kerja Profesi di BPTD Wilayah XVII Provinsi Kalimantan Timur dan Provinsi Kalimantan Utara antara lain :

1. Penyusunan profil Terminal Angkutan Umum;
2. Penyusunan profil Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor;
3. Penyusunan profil keselamatan jalan;
4. Penyusunan penanganan lokasi Daerah Rawan Kecelakaan.

## **I.3 Tujuan**

Secara umum, tujuan dari kegiatan praktek kerja profesi taruna Program Studi Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ) antara lain untuk:

1. Pembelajaran dan pemahaman kondisi objektif secara nyata tentang dunia kerja;

2. Menerapkan dan mengembangkan ilmu pengetahuan dan teknologi dalam bidang keselamatan transportasi jalan yang diperoleh selama perkuliahan;
3. Meningkatkan wawasan sekaligus membentuk kepribadian taruna/taruni dengan wawasan berfikir yang luas.

Adapun secara khusus, tujuan dari kegiatan Praktik Kerja Profesi taruna yaitu penyusunan laporan Praktik Kerja Profesi meliputi:

1. Mengevaluasi Sistem kerja dan Standar pelayanan minimal (SPM) pada Terminal tipe A Batu Ampar dan Terminal tipe A Samarinda Seberang.
2. Mengevaluasi Sistem kerja dan Standar pelayanan minimal (SPM) pada Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Karang joang.
3. Mengidentifikasi Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) di ruas jalan Nasional di Kota Balikpapan serta memberikan usulan penanganannya.

#### **I.4 Manfaat**

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

1. Bagi taruna, kegiatan Praktik Kerja Profesi ini berguna untuk melatih pola pikir yang objektif dalam menyikapi permasalahan-permasalahan keselamatan transportasi jalan.
2. Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal, hasil kegiatan Praktik Kerja Profesi ini dapat menjadi salah satu tolak ukur dalam meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik, khususnya untuk program studi Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan.
3. Bagi Pemerintah Kota Balikpapan, khususnya Badan Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XVII Provinsi Kalimantan Timur dan Kalimantan Utara atau yang mempunyai kewenangan dalam penanganan daerah rawan kecelakaan, hasil dari kegiatan PKP ini dapat menjadi bahan masukan atau evaluasi dalam penyelenggaraan program terkait keselamatan jalan dan upaya pencegahan atau penanganan yang dapat dilakukan untuk meningkatkan keselamatan transportasi jalan nasional di kota Balikpapan.

## I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan

Kegiatan Praktek Kerja Profesi ini dimulai dari tanggal 2 Maret s/d 30 Mei 2022 atau selama 12 (Dua Belas) minggu dan dilaksanakan di BPTD Wilayah XVII Provinsi Kalimantan Timur dan Kalimantan Utara yang beralamat di Terminal Tipe A, Jl. Pattimura No.Rt 48, Batu Ampar, Kec. Balikpapan Utara, Kota Balikpapan, Kalimantan Timur 76136.

## I.6 Metode Kegiatan

### I.6.1 Bagan Alir



**Gambar I.1** Bagan Alir Penelitian

## I.6.2 Pengumpulan Data

Data yang dibutuhkan dalam penyusunan Laporan Praktik Kerja Profesi (PKP) di BPTD Wilayah XVII Provinsi Kalimantan dan Provinsi Kalimantan Utara adalah data primer dan data sekunder.

### I.6.2.1 Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dengan survei lapangan (Samsu *dkk.*, 2013). Data primer dalam laporan ini didapat melalui :

#### 1. Survey *Traffic Counting*

Survei ini dilaksanakan untuk mengetahui kondisi volume lalu lintas di Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) dengan melakukan perhitungan secara langsung pada kendaraan yang melewati titik survei selama periode waktu yang telah ditentukan. Survei pencacahan kendaraan (*Traffic Counting*) yang dimaksudkan juga untuk mengetahui tingkat pelayanan atau *Level Of Service* (LoS) ruas jalan dari lokasi studi.

#### 2. Inspeksi Keselamatan Jalan

Inspeksi Keselamatan Jalan dilakukan dengan maksud untuk mengetahui kondisi ruas jalan di wilayah studi. Tujuan pelaksanaan inspeksi keselamatan jalan adalah untuk mengetahui objek – objek di ruas jalan atau segmen jalan yang dapat menyebabkan kecelakaan. Kondisi yang diamati adalah meliputi geometrik jalan, Panjang ruas, lebar, perkerasan jalan, tipe jalan, fungsi jalan, tata guna lahan, fasilitas dan perlengkapan jalan yang ada seperti rambu dan marka jalan. Survei ini dilakukan dengan menggunakan form yang tersedia dan pengambilan gambar/video perlengkapan jalan secara digital menggunakan aplikasi *Time Stamp*. Hal tersebut bertujuan untuk mendokumentasikan sekaligus mengambil titik koordinat perlengkapan jalan yang hasilnya divisualisasikan dalam bentuk sistem informasi geografis.

### 3. Survei Kecepatan Sesaat (*Spot Speed*)

Survei ini dimaksudkan untuk mendeteksi kecepatan kendaraan yang melintasi segmen ruas jalan yang telah ditetapkan. Target data yang diperoleh dari survei kecepatan ini adalah data kecepatan sesaat kendaraan yang melintasi DRK dan apabila DRK di turunan maka survei juga dilaksanakan sebelum DRK. Survei dilakukan dengan cara menembakkan ke kendaraan yang hendak diukur kecepatannya menggunakan alat pengukur kecepatan yaitu *Speed Gun*.

### 4. Survei Perilaku Pengguna Jalan

Survei perilaku pengguna jalan dilakukan untuk mengetahui perilaku pengguna jalan yang melintasi suatu ruas jalan, dengan melakukan pengamatan langsung terhadap pengemudi kendaraan yang melewati Daerah Rawan Kecelakaan. Maksud dan tujuan dalam pelaksanaan survei perilaku pengguna jalan adalah untuk mengetahui jumlah banyaknya pengguna jalan yang melakukan pelanggaran di DRK. Pada pelaksanaan survei ini, kegiatan yang diamati adalah perilaku pejalan kaki yaitu menyusuri dan menyeberang jalan. Survei dilakukan dengan melakukan pengamatan secara langsung.

### 5. Survei Konflik Lalu Lintas

Survei ini dimaksudkan untuk mengetahui seberapa banyak pola pergerakan kendaraan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan tingkat keseriusan konflik yang ada pada Lokasi Rawan Kecelakaan (LRK). Dalam melakukan pengumpulan data konflik lalu lintas dapat dilakukan melalui pengamatan secara langsung di titik / segmen jalan yang sudah ditetapkan.

#### I.6.2.2 Data Sekunder

Data sekunder merupakan data penelitian yang diperoleh secara tidak langsung atau melalui media perantara (dihasilkan dari pihak lain atau dari lembaga lain) (Lengkong, 2017). Data sekunder dalam laporan ini berupa:

1. Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XVII Provinsi Kalimantan Timur Dan Kalimantan Utara
  - a. Profil umum BPTD Wilayah XVII Provinsi Kalimantan Timur dan Provinsi Kalimantan Utara;
  - b. Profil umum Terminal Tipe A Batu Ampar dan Samarinda Seberang;
  - c. Profil umum UPPKB Karang Joang.
2. Kepolisian Daerah Kalimantan Timur dan Kalimantan Utara
  - a. Data kecelakaan 3 tahun terakhir di Kalimantan Timur (2019-2021).
  - b. Data kecelakaan 3 tahun terakhir di Kalimantan Utara (2019-2021).
3. *Website* Badan Pusat Statistik (BPS)
  - a. Data pertumbuhan kendaraan di wilayah Kalimantan Timur;
  - b. Data pertumbuhan kendaraan di wilayah Kalimantan Utara.
  - c. Data Jumlah penduduk di wilayah Kota Balikpapan.

#### I.6.3 Analisis Data

Metode yang digunakan dalam analisis data meliputi metode analisis penentuan Daerah Rawan Kecelakaan (DRK), analisis inventarisasi jalan, kecepatan sesaat, kapasitas ruas, derajat kejenuhan, Tingkat Pelayanan Jalan, Kecepatan sesaat, konflik lalu lintas, pengguna jalan.

### I.6.3.1 Analisis Daerah Rawan Kecelakaan (DRK)

Dalam menganalisis Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) menggunakan metode EAN (*Equivalence Accident Number*). Rumus Metode EAN adalah :

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

**Sumber:** (Soemitro, 2005)

Keterangan:

**EAN** : *Equivalent Accident Number*

**MD** : Meninggal Dunia

**LB** : Luka Berat

**LR** : Luka Ringan

**K** : Kerusakan Kendaraan

Penentuan lokasi rawan kecelakaan berdasarkan hasil perhitungan angka kecelakaan yang memiliki nilai bobot (EAN) melebihi nilai batas tertentu, nilai pembobotan standar yang digunakan adalah meninggal dunia (MD) = 12, luka berat (LB) = 6, luka ringan (LR) = 3, Kerusakan kendaraan (K) = 1 (Soemitro, 2005) . Nilai batas ini dapat dihitung menggunakan metode Batas Kontrol Atas (BKA). Nilai BKA ditentukan menggunakan rumus sebagai berikut:

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

**Sumber:** (Soemitro, 2005)

Keterangan:

**BKA** : Batas Kontrol Atas

**C** : Rata-rata angka kecelakaan EAN

Setelah didapatkan ruas jalan dengan peringkat tertinggi (*Blacksite*) dari metode EAN, selanjutnya ruas jalan tersebut dianalisis menggunakan metode *Cussum* untuk mengidentifikasi *blackspot*. *Blackspot* merupakan titik pada ruas rawan kecelakaan lalu lintas (0,3 kilometer sampai dengan 1,0 kilometer).



### I.6.3.2 Analisis Inventarisasi Jalan

Inventarisasi jalan diperoleh melalui survei inventarisasi perlengkapan jalan yang hasilnya digambarkan dengan *Autocad*. Survei perlengkapan jalan memiliki tujuan mengidentifikasi dan menginventarisasi kondisi perlengkapan jalan yang terpasang, baik dalam kondisi rusak maupun tidak rusak. Survei perlengkapan jalan ini dilakukan dengan pengamatan secara langsung dan pengambilan gambar digital melalui kamera ponsel.

### I.6.3.3 Analisis 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 lalau lintas, sementara untuk jalan terbagi analisa dilakukan terpisah pada masing –masing arah lalu lintas seolah – oalah masing-masing arah merupakan jalan satu arah yang terpisah. Adapun persamaan dasar untuk menentukan kapasitas jalan perkotaan adalah sebagai berikut:

$$C = C_o \times FCw \times FCsp \times FCsf \times FCcs \left( \frac{smp}{jam} \right) \quad (3)$$

**Sumber:** (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997)

Keterangan:

**C** : Kapasitas (smp/jam)

**Co** : Kapasitas dasar (smp/jam)

**FCw** : Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas

**FCsp** : Faktor penyesuaian pemisah arah

**FCsf** : Faktor penyesuaian hambatan samping

**FCcs** : Faktor penyesuaian ukuran kota

1. Kapasitas Dasar (Co)

**Tabel I.1** Kapasitas Dasar (Co)

Tipe Jalan	Kapasitas Dasar (smp/jam)	Catatan
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

**Sumber:** (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997)

2. Faktor Penyesuaian Lebar Jalur Lalu Lintas (FCw)

**Tabel I.2** Faktor Penyesuaian Lebar Lajur Lalu Lintas (FCw)

Tipe Jalan	FCw (m)	Catatan
Empat lajur terbagi atau jalan satu arah	Per lajur 3,00 3,25 3,50 3,75	0,92 0,96 1,00 1,04
Empat lajur tak terbagi	Per lajur 3,00 3,25 3,50 3,75	0,91 0,95 1,00 1,05
Dua lajur tak terbagi	Total dua arah 5 6 7 8 9	0,56 0,87 1,00 1,14 1,25

**Sumber:** (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997)

3. Faktor Penyesuaian Pemisah Arah (FCsp)

**Tabel I.3** Faktor Penyesuaian Pemisah Arah (FCsp)

Pemisah Arah		50-50	55-45	60-40	65-35	70-30
SP % - %						
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

**Sumber:** (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997)

4. Faktor Penyesuaian Hambatan Sampung (FCsf)

**Tabel I.4** Faktor Penyesuaian Hambatan Sampung (FCsf)

Tipe Jalan	Kelas Hambatan Sampung	Faktor Penyesuaian untuk Hambatan Sampung FCsf			
		Lebar Bahu Efektif Ws			
		≤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
	L	0,92	0,94	0,97	1,00
	M	0,89	0,92	0,95	0,98
	H	0,82	0,86	0,90	0,95
	VH	0,73	0,79	0,85	0,91

**Sumber:** (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997)

## 5. Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FCcs)

**Tabel I.5** Faktor Penyesuaian Ukuran Kota (FCcs)

Ukuran Kota (Juta Penduduk)	Faktor Penyesuaian untuk Ukuran Kota
<0,1	0,86
0,1 – 0,5	0,90
0,6 – 1,0	0,94
1,1 – 3,0	1,00
> 3,0	1,04

**Sumber:** (Direktorat Jenderal Bina Marga, 1997)

### I.6.3.4 Analisis Kecepatan Sesaat

Analisa statistik untuk mengolah data survei *spotspeed* ini adalah persentil 85 (P85). Kecepatan persentil ke-85 (*V85*) merupakan kecepatan yang sering dipakai untuk batas kecepatan maksimum (*Posted speed*) karena dinilai sebagai kecepatan maksimum yang paling aman. Kecepatan 85 persentil adalah sebuah kecepatan lalu lintas dimana 85% dari pengemudi mengemudikan kendaraannya di jalan tanpa dipengaruhi oleh kecepatan lalu lintas yang lebih rendah atau cuaca yang buruk.

Maka tujuan dari metode ini adalah untuk menentukan batas kecepatan yang ideal pada ruas jalan yang ditinjau berdasarkan kecepatan rata-rata kendaraan. Survei kecepatan sesaat dilakukan pada jam rawan kecelakaan dengan mengambil sampel menggunakan rumus slovin pada setiap jenis kendaraan (MC, LV, HV). Adapun rumus slovin yang digunakan dalam menentukan jumlah sampel adalah sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + N e^2} \quad (5)$$

**Sumber:** (Imran, 2017)

Keterangan :

**n** : Jumlah Sampel

**N** : Jumlah populasi

**e** : Batas toleransi kesalahan

Setelah diketahui sampelnya dengan menggunakan rumus slovin, setiap kendaraan selanjutnya dilakukan perhitungan kecepatan sesaat. Berikut adalah perhitungan berdasarkan persentil 85 :

$$Bb + \frac{\left(\frac{85}{100}\right) \times n - Fb}{Fp} \times i \quad (6)$$

**Sumber:** (Imran, 2017)

Keterangan :

**Bb** : Kecepatan batas bawah pada presentase 85 dikurangi 0,5

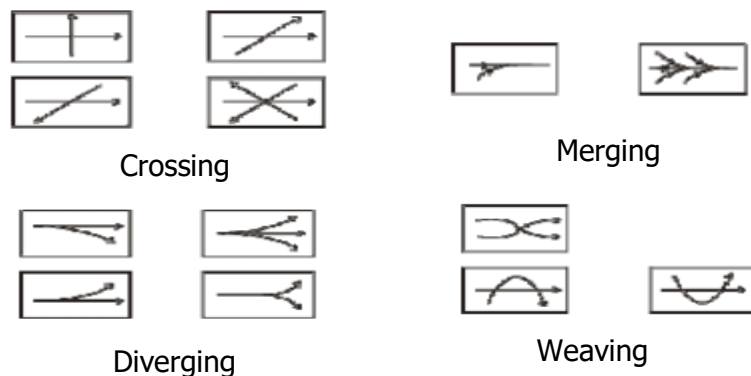
**N** : Jumlah sampel

**Fb** : Frekuensi kumulatif diatas presentase 85

**Fp** : Frekuensi pada presentase 85

#### I.6.3.5 Analisis Konflik Lalu Lintas

Konflik lalu lintas yang diamati merupakan jumlah dan jenis konflik yang terjadi pada lokasi studi. Konflik lalu lintas dapat diamati jika ada dua pengguna jalan atau lebih mendekati satu sama lain pada ruang dan waktu yang sama dan memiliki risiko terjadinya tabrakan. Ada empat jenis pergerakan yang dapat menimbulkan konflik, antara lain :



**Gambar I.2** Konflik Lalu Lintas

#### I.6.3.6 Analisis Pejalan Kaki

Perilaku yang diperhatikan berkaitan dengan perilaku pejalan kaki ketika menyusuri dan menyeberang di Daerah Rawan Kecelakaan (DRK).

### I.6.3.7 Analisis Tingkat Pelayanan Jalan

Tingkat pelayanan jalan adalah suatu ukuran yang dapat digunakan untuk mengetahui kualitas suatu ruas jalan tertentu dalam melayani arus lalu lintas yang melewatinya. Penetapan tingkat pelayanan ruas jalan berdasarkan indikator tingkat pelayanan, yang meliputi:

1. Kecepatan rata-rata;
2. V/C ratio (nisbah volume/kapasitas);
3. Kepadatan lalu lintas.

Secara umum, tingkat pelayanan pada ruas jalan dan persimpangan dapat dibedakan sebagai berikut:

**Tabel I.6** Tingkat Pelayanan Ruas Jalan

Tingkat Pelayanan	Karakteristik	V/C
A	Kondisi arus bebas dengan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan	0,00-0,20
B	Kondisi arus bebas dengan kecepatan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan yang diinginkan tanpa hambatan.	0,20-0,44
C	Arus stabil, tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan. Pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan	0,45-0,74
D	Arus stabil, tetapi kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan. Pengemudi dibatasi dalam memilih kecepatan	0,75-0,84
E	Volume lalu lintas mendekati/ berada pada kapasitas. Arus tidak stabil, kecepatan terkadang terhenti	0,85-1,00
F	Arus yang dipaksakan atau macet, kecepatan rendah, volume di atas kapasitas. Antrian Panjang dan terjadi hambatan-hambatan yang besar	>1,00

### I.6.4 Jadwal Kegiatan PKP

No	Lokasi	Jenis Kegiatan	Uraian Kegiatan	Bulan																
				Maret				April				Mei				Juni				
				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2			
1	Terminal	Pengumpulan Data Sekunder	Profil Umum Terminal Angkutan Umum																	
			Sumber Daya Manusia																	
			Desain <i>Layout</i> & Fasilitas Terminal Angkuta Umum																	
			Armada Angkutan Umum																	
			Trayek Angkutan Umum																	
			Data Kedatangan & Keberangkatan																	
			Data Pelanggaran																	
2	UPPKB	Pengumpulan Data Sekunder	Profil Umum UPPKB																	
			Sumber Daya Manusia																	
			Desain <i>Layout</i> & Fasilitas UPPKB																	
			SOP Penimbangan Bermotor																	
			Asal-Tujuan Perjalanan Angkutan Barang																	
			Data Penimbangan Kendaraan Bermotor																	
			Data Pelanggaran																	
3	Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan (Jalan Nasional)	Pengumpulan Data Sekunder, Analisis Data	Indeks Fatalitas																	
			Analisis Kejadian Kecelakaan																	
			<i>Case Fatality Rate</i>																	
4	Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan (Jalan Nasional)	Survei di lapangan	Kondisi umum																	
			Kondisi lalu lintas																	
			Kecepatan kendaraan																	
			Tingkat pelayanan ruas jalan																	
			Karakteristik kecelakaan																	
			Road accident mapping																	
			Kondisi perlengkapan jalan																	
			Perilaku pejalan kaki																	
			Konflik lalu lintas																	
			Penyebab kecelakaan																	
			Usulan penanganan																	

**Gambar I.3** Jadwal Kegiatan Praktek Kerja Profesi