

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam kemajuan suatu wilayah bahkan suatu negara (Istianto 2019). Seiring dengan perkembangan zaman, pergerakan lalu lintas yang semakin tinggi sebagai bukti bahwa kondisi transportasi sangat mempengaruhi bagi kehidupan. Dan tentunya tidak terlepas dari tujuan transportasi sebagai penunjang, pendorong, dan pembangunan dalam peningkatan kesejahteraan masyarakat. Salah satu prinsip dasar dari penyelenggaraan transportasi adalah keselamatan. Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

World Health Organization (WHO) telah mempublikasikan bahwa pada tahun 2030, kecelakaan lalu lintas di jalan diperkirakan akan menjadi penyebab kematian nomor 5 (lima) di dunia setelah penyakit jantung, stroke, paru-paru dan infeksi saluran pernapasan. Untuk menindaklanjuti hal tersebut, PBB mendeklarasikan *Decade of Action for Road Safety 2021-2030* yang bertujuan untuk mengendalikan dan mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan secara global dengan meningkatkan kegiatan yang dijalankan secara nasional, regional, dan global (RUNK 2010). Menurut Undang - undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 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 manusia dan atau kerugian harta benda.

Sesuai data di Provinsi Sulawesi Utara, berdasarkan laporan yang dikeluarkan oleh Kepolisian Daerah Sulawesi Utara pada tahun 2020 terdapat 1701 kejadian kecelakaan lalu lintas dengan jumlah 336 meninggal dunia. Untuk data kecelakaan pada tahun 2021, jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas sebanyak 2124 kasus. Oleh karena itu, penanganan keselamatan lalu lintas angkutan jalan harus diprioritaskan.

Praktek Kerja Profesi (PKP) merupakan suatu kegiatan praktek lapangan yang dilaksanakan diluar kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal. Program studi Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ) merupakan salah satu program studi di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan. Kegiatan Praktek Kerja Profesi dapat mengimplementasikan disiplin ilmu manajemen dalam bidang keselamatan transportasi jalan yang sudah dipelajari selama di kampus dalam rangka mengetahui bagaimana penanganan lokasi atau daerah rawan kecelakaan untuk mengurangi frekuensi terjadinya kecelakaan dan tingkat fatalitas di wilayah yang menjadi lokasi praktek yaitu Provinsi Sulawesi Utara. Provinsi Sulawesi Utara merupakan provinsi yang menjadi bagian tidak terpisahkan dari wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Provinsi Sulawesi Utara terletak di Pulau Sulawesi dengan luas wilayah 13.892 km². Ibu Kota Provinsi Sulawesi Utara terletak di kota Manado. 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, Menteri Perhubungan Republik Indonesia telah membentuk suatu Lembaga Balai Pengelola Transportasi Darat salah satunya BPTD Wilayah XXII Provinsi Sulawesi Utara yang berada di Provinsi Sulawesi Utara kota Manado. Balai Pengelola Transportasi Darat merupakan unit pelaksana teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Direktur Jendral Perhubungan Darat. BPTD mempunyai tugas melaksanakan 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 menyelenggarakan fungsi salah satunya pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang Tipe A, Terminal Barang, Unit Pelaksana 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 di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri.

I.2 Tujuan

Tujuan umum pelaksanaan Praktek Kerja Profesi (PKP) taruna dan taruni program studi Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ) antara lain adalah:

- a. Menerapkan dan mengembangkan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi dalam bidang keselamatan transportasi jalan yang diperoleh selama kuliah, serta mampu beradaptasi dan bersosialisasi dengan dunia kerja.
- b. Menganalisis data Terminal Angkutan Umum Tipe A
- c. Menganalisis data Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)
- d. Menganalisis Keselamatan Jalan
- e. Mengidentifikasi dan menganalisis penanganan lokasi Daerah Rawan Kecelakaan

I.3 Manfaat

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

- a. Bagi Taruna, kegiatan PKP ini 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 Sulawesi Utara.
- b. Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, hasil kegiatan PKP ini dapat menjadi salah satu tolak ukur dalam meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik, khususnya untuk program studi Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan dan untuk menjalin kerja sama dengan Pemerintah.
- c. Bagi Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara, khususnya 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 Provinsi Sulawesi Utara.

I.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dalam penyusunan laporan kinerja keselamatan transportasi jalan yang dimaksud dalam kegiatan Praktek Kerja Profesi di BPTD Wilayah XXII Provinsi Sulawesi Utara antara lain:

- a. Praktek Kerja Profesi (PKP) dilakukan di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXII Provinsi Sulawesi Utara.
- b. Mengetahui profil, fasilitas, data-data dari satuan pelayanan Terminal Angkutan Umum dan UPPKB yang terdapat di Provinsi Sulawesi Utara. Analisis keselamatan jalan, identifikasi serta penanganan lokasi rawan kecelakaan.

Pengumpulan data sekunder maupun data primer dengan observasi langsung di lapangan yang dilaksanakan oleh taruna/i untuk mendukung pembuatan laporan dengan hasil yang baik dan maksimal.

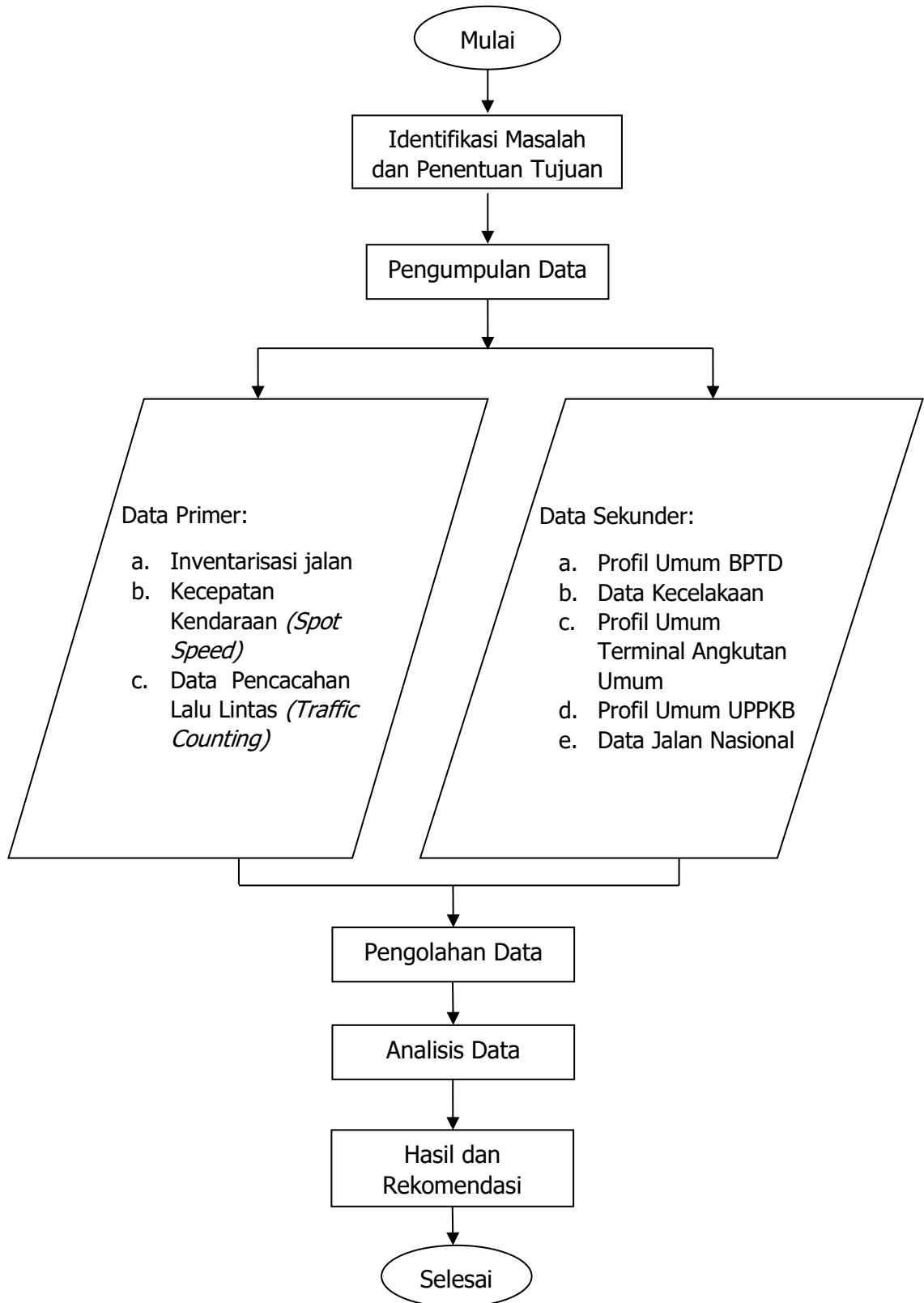
I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan PKP

Pelaksanaan Praktek Kerja Profesi Program Studi Diploma IV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan dilaksanakan di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah XXII Provinsi Sulawesi Utara selama 3 bulan dimulai dari tanggal 1 Maret 2022 hingga 10 Juni 2022.

I.6 Metode Kegiatan

I.6.1 Bagan Alir

Dalam kegiatan Praktek Kerja Profesi II di BPTD XXII Wilayah Provinsi Sulawesi Utara adapun bagan alir penelitian guna perencanaan tugas laporan umum Praktek Kerja Profesi II. Berikut bagan alir penelitian Praktek Kerja Profesi II di BPTD XXII Wilayah Provinsi Sulawesi Utara.



Gambar I. 1 Bagan alir

I.6.2 Pengumpulan dan Analisis Data

Salah satu cara yang dilakukan dalam penyusunan laporan ini adalah mengumpulkan berbagai data baik itu data primer maupun data sekunder guna menunjang dalam penyusunan laporan Praktek Kerja Profesi. Dalam penelitian ini data yang diperlukan adalah sebagai berikut:

a. Metode Pengumpulan Data Primer

Data primer merupakan data yang secara langsung diambil melalui hasil survey di lapangan. Pengambilan data primer dilakukan melalui beberapa metode diantaranya:

1) Data Inspeksi Keselamatan Jalan

Maksud dilakukannya Inspeksi Keselamatan Jalan adalah untuk melakukan pemeriksaan kondisi jalan terbangun secara sistematis dan komprehensif guna mengetahui defisiensi/ *hazard* keselamatan jalan serta memberikan rekomendasi prioritas penanganan dan opsi penanganan keselamatan yang bersifat ringan. Tujuan Inspeksi Keselamatan Jalan:

- a) Mengetahui kemungkinan adanya defisiensi atau *hazard* keselamatan jalan pada ruas jalan yang sudah terbangun.
- b) Menentukan prioritas penanganan atas defisiensi keselamatan jalan.
- c) Memilih dan merekomendasikan skenario penanganan atas defisiensi keselamatan jalan.

Prinsip Dasar dilakukannya Inspeksi Keselamatan Jalan adalah sebagai berikut:

- a) Pemeriksaan komprehensif yang dilakukan pada jalan-jalan yang telah dibuka bagi lalu lintas jalan raya untuk mengidentifikasi, mencatat, dan mengevaluasi berbagai hal yang terkait dengan kondisi prasarana dan lingkungan jalan yang berpotensi membahayakan keselamatan pengguna jalan.

- b) Strategi dalam Sistem Manajemen Keselamatan Infrastruktur Jalan yang bersifat Reaktif dan Preventif dalam arti mengeliminasi atau meminimalisir potensi bahaya untuk mencegah dan menghindarkan terjadinya kecelakaan di masa mendatang.
- c) Inspeksi Keselamatan Jalan dilakukan oleh tim/unit yang memiliki kewenangan untuk melakukan inspeksi. Tim inspeksi keselamatan jalan harus memiliki pengetahuan dan kompetensi dalam bidang keselamatan jalan.
- d) Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Jalan penting untuk dilakukan pada waktu-waktu yang berbeda pula, seperti waktu siang dan malam hari, kondisi lalu lintas lengang dan padat, ataupun saat hari mendung, hujan dan hari cerah, sepanjang memungkinkan.
- e) Hal-hal penting yang harus disampaikan dalam laporan Inspeksi Keselamatan Jalan adalah deskripsi yang jelas tentang berbagai potensi bahaya yang ditemukan, berikut kualifikasi resiko bahayanya, dan saran atas tindak penanganan yang optimal untuk menekan sekecil mungkin resiko tersebut.

Objek Inspeksi Keselamatan Jalan yang diamati adalah:

- a) Kondisi Geometri Jalan Meliputi ketersediaan jalur, alinyemen horizontal dan, standar dari fungsi, kelas dan status jalan.
- b) Keberadaan dan Visibilitas Marka dan Rambu Jalan Ketersediaan Marka dan Rambu yang sesuai penempatan dan pemasangannya. Keadaan, Lokasi, dan Kondisi Penerangan Jalan Penerangan jalan juga penting untuk diperiksa secara reguler dari sudut pandang keselamatan lalu lintas, terutama bila terdapat percampuran arus lalu lintas kendaraan dengan kelompok pengguna jalan yang rentan.

- c) Karakteristik Bahaya Pada Sisi Jalan (Roadside Hazards)
Gangguan sisi jalan, penghalang visibilitas, keberadaan pelindung sisi jalan, dan berbagai potensi bahaya di lingkungan sekitar jalan penting untuk diperiksa dan ditangani.
- d) Berbagai Kerusakan Badan Jalan pada arah longitudinal maupun transversal juga perlu untuk diperiksa dan direkomendasikan penanganannya.

2) Data Kecepatan Kendaraan (Spot Speed)

Maksud dan tujuan dari pelaksanaan spot speed adalah untuk mengetahui karakteristik kecepatan kendaraan yang melintas di suatu ruas jalan dan untuk mengetahui tingkat kecepatan lalu lintas pada suatu jalan.

Survey spot speed dilakukan dalam waktu 1 jam dengan jumlah kendaraan sebanyak 50 kendaraan dalam jarak pengamatan 50 meter. Survey ini menggunakan teknik quota sampling sebagai teknik pengambilan data. Quota sampling merupakan teknik pengambilan sampel dengan cara menetapkan jumlah tertentu sebagai target yang harus dipenuhi dalam pengambilan sampel dari populasi (khususnya yang tidak terhingga dan tidak jelas), kemudian dengan patokan jumlah tersebut penyusun mengambil sampel secara random asal memenuhi persyaratan sebagai sampel dari populasi tersebut.

Adapun peralatan dan perlengkapan yang akan digunakan, antara lain:

- a) Alat-alat tulis
- b) Formulir untuk survey
- c) Roda meteran (Walking Measure)
- d) Stopwatch
- e) Rompi keselamatan, dan
- f) Kamera digital.

3) Data Traffic Counting

Traffic Counting adalah Survey yang dilakukan dengan cara menghitung/mencacah lalu lintas (kendaraan) yang lewat pada suatu ruas jalan pada periode waktu tertentu. Tujuan dan fungsi dari Traffic Counting antara lain:

- a) Mengumpulkan data lalu lintas
- b) Mengetahui karakteristik lalu lintas
- c) Mengetahui komposisi kendaraan
- d) Menganalisis kinerja lalu lintas

b. Metode Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder adalah jenis data yang diperoleh secara tidak langsung, dokumen-dokumen, laporan-laporan, arsip, dan keterangan lainnya yang berhubungan dengan data yang dibutuhkan sebagai pendukung data primer. Adapun data yang dimaksud berupa:

- a) Data Profil BPTD
- b) Data Profil Terminal Angkutan Umum
- c) Data Profil UPPKB
- d) Data Kecelakaan Lalu Lintas
- e) Data kedatangan dan keberangkatan angkutan umum
- f) Data Armada Angkutan Umum
- g) Data Trayek Angkutan Umum
- h) Data asal-tujuan perjalanan kendaraan angkutan barang
- i) Data pelanggaran terminal
- j) Data Penimbangan kendaraan
- k) Data pelanggaran UPPKB

I.6.3 Jadwal Kegiatan PKP 2

Tabel I. 1 Jadwal Kegiatan PKP 2

| No | Jenis Kegiatan | Maret | | | | April | | | | Mei | | | | Juni | |
|----|--|-------|---|---|---|-------|---|---|---|-----|---|---|---|------|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 |
| 1 | Penyusunan laporan | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Membantu kegiatan kantor | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Pengumpulan Data Sekunder, meliputi: | | | | | | | | | | | | | | |
| | - Data Profil BPTD, Terminal type A, dan UPPKB | | | | | | | | | | | | | | |
| | - Data Kecelakaan | | | | | | | | | | | | | | |
| | - Data Volume Lalu Lintas | | | | | | | | | | | | | | |
| | - Data Geometri Jalan | | | | | | | | | | | | | | |
| | - Data Jenis dan Jumlah perlengkapan Jalan | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Pengumpulan Data Primer, meliputi: | | | | | | | | | | | | | | |
| | - Survei Inventarisasi | | | | | | | | | | | | | | |
| | - Survei Volume Lalu Lintas | | | | | | | | | | | | | | |
| | - Survei Kecepatan Kendaraan | | | | | | | | | | | | | | |
| | - Survei Inspeksi Jalan | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Analisis Data | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Mencari solusi Penanganan | | | | | | | | | | | | | | |
| 8 | Evaluasi Hasil | | | | | | | | | | | | | | |
| 9 | Kunjungan Dosen | | | | | | | | | | | | | | |

I.7 Sistematika Penulisan Laporan

Penulisan laporan berdasarkan Buku Panduan Penulisan Praktek Kerja Profesi (PKP) 2 Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tahun 2022, laporan terdiri dari 7 bab antara lain Pendahuluan, Gambaran Umum, Analisis Keselamatan Jalan, Terminal Angkutan Umum, UPPKB (Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor), Profil Keselamatan Jalan, Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan, Kesimpulan dan Saran dengan uraian sebagai berikut:

BAB I: PENDAHULUAN

Merupakan langkah / proses awal dari penyusunan laporan, ini menjelaskan arah judul laporan. Bab ini memuat Latar Belakang, Tujuan, Manfaat, Ruang Lingkup, Waktu dan Tempat Pelaksanaan PKP 2 dan Sistematika Penulisan.

BAB II: GAMBARAN UMUM

Pada bab ini menjelaskan tentang gambaran umum yang ada pada lokasi Praktek Kerja Profesi (PKP) 2. Pada bab ini memuat Lokasi PKP 2 yang berisi tentang sejarah dan perkembangan lokasi (instansi), profil (instansi), kelembagaan yang terdiri dari visi, misi dan tujuan organisasi, struktur organisasi, sumber daya manusia, tugas, fungsi dan metode kegiatan.

BAB III: TERMINAL ANGKUTAN UMUM

Berisi tentang data terminal angkutan umum yang terdapat di Provinsi Sulawesi Utara. Pada bab ini memuat terkait Profil Umum Terminal Angkutan Umum, Sumber Daya Manusia, Desain layout fasilitas Terminal, Armada Angkutan Umum, Trayek Angkutan Umum, Data Kedatangan, Data Keberangkatan dan Data Pelanggaran.

BAB IV: UPPKB (Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor)

Berisi tentang data Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor yang terdapat di Provinsi Sulawesi Utara. Pada bab ini memuat terkait Profil Umum Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor, Sumber Daya Manusia, Desain Layout Fasilitas UPPKB, SOP Penimbangan Kendaraan, Asal

– Tujuan Perjalanan Angkutan Barang, Data Penimbangan Kendaraan dan Data Pelanggaran.

BAB V: PROFIL KESELAMATAN JALAN

Berisi tentang analisis yang terjadi di lapangan yaitu pertama Indeks Fatalitas yang terdiri dari indeks fatalitas per panjang jalan, indeks fatalitas per kendaraan yang terdaftar, case fatality rate. Yang kedua yaitu analisis kejadian kecelakaan terdiri dari jumlah kecelakaan, penyebab kecelakaan, kendaraan yang terlibat kecelakaan, usia yang terlibat kecelakaan, lokasi kejadian kecelakaan berdasarkan status jalan. Yang ketiga yaitu adalah identifikasi DRK/DPK (Disesuaikan dengan metode yang dipakai).

BAB VI: PENANGANAN DAERAH RAWAN KECELAKAAN

Berisi tentang kondisi pada lokasi yang telah dinyatakan sebagai tempat DRK yaitu tentang kondisi umum, kondisi lalu lintas, karakteristik kecelakaan, diagram kecelakaan (collision diagram), kondisi jalan dan perlengkapan jalan, kecepatan kendaraan, perilaku pengemudi, konflik lalu lintas, usulan penanganan.

BAB VII: KESIMPULAN DAN SARAN

Merupakan proses akhir dalam penyusunan laporan ini dimana didalamnya terdapat kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dijabarkan sebelumnya dimana kesimpulan tersebut dikaitkan dengan teori-teori pendukung. Kesimpulan ini merupakan jawaban dari rumusan masalah dan merupakan bentuk pencapaian dari tujuan laporan. Bab ini juga berisi saran terhadap masalah yang dibahas dalam penelitian ini. Serta memuat rekomendasi yang diberikan untuk dapat menyelesaikan masalah dalam penelitian ini dimana rekomendasi tersebut biasanya ditujukan kepada instansi yang berwenang atau bertanggung jawab atas hal yang direkomendasikan.