

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Perkembangan jalan raya merupakan salah satu hal yang selalu beriringan dengan kemajuan teknologi dan pemikiran manusia yang menggunakannya, sehingga jalan merupakan bagian yang cukup penting dan selalu dituntut agar bisa menunjang perkembangan suatu daerah/kota guna memperlancar akses kegiatan, baik di dalam daerah itu sendiri maupun dengan daerah lain (Anisawitri *et al.*, 2020). Seiring berjalannya waktu, sarana transportasi telah menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari kehidupan kita dan telah menjadi kebutuhan dasar manusia untuk melakukan aktivitas (Pinayungan, Kusmanto and Isnaini, 2018).

Terminal menjadi sarana transportasi yang digunakan oleh penumpang untuk melakukan pergantian moda angkutan umum, jika ditinjau dari sistem jaringan, terminal berfungsi sebagai penunjang kelancaran mobilisasi orang dan arus barang serta tempat perpaduan intra dan antar moda secara lancar dan tertib. Dari segi tata ruang, keberadaan terminal merupakan pusat kegiatan sosial dan ekonomi yang mempengaruhi perkembangan kawasan sekitarnya. Dengan kehadiran terminal diharapkan dapat menjadi kegiatan inti yang menarik kegiatan lain untuk menciptakan pusat pertumbuhan baru di sekitar (Muradi, 2005).

Aktivitas truk muatan berlebih atau yang biasa disebut dengan *Over Dimension Over Load* (ODOL) saat ini semakin meningkat, persyaratan teknis dan laik jalan diabaikan, para pelaku usaha kurang patuh pada hukum yang mengakibatkan kecelakaan meningkat dan kerusakan infrastruktur jalan. Kondisi di lapangan truk dengan muatan yang diduga berlebih masih marak melintas di jalan raya yang bukan kelasnya. Situasi ini terjadi hampir seluruh wilayah Indonesia termasuk Provinsi Bengkulu dan Lampung. Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor atau UPPKB merupakan unit kerja dibawah Kementerian Perhubungan yang bertugas melaksanakan pengawasan muatan barang dengan menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap (Hariyanto, Widodo and Murni, 2018).

Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kecelakaan 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. Daerah rawan kecelakaan adalah suatu lokasi dimana sering terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan tolak ukur yang berbeda-beda berdasarkan pembobotan yang digunakan, dimana titik awal dan titik akhir dari suatu ruas jalan yang ditinjau mempunyai panjang yang berbeda.

Identifikasi daerah rawan kecelakaan adalah peninjauan untuk mengetahui peringkat lokasi yang berbahaya pada suatu ruas jalan. Hasil dari dilakukannya pemeringkatan tersebut digunakan untuk kemudian diberikan penanganan yang sesuai dalam mengurangi jumlah kecelakaan yang ada. Untuk melakukan identifikasi akan daerah rawan kecelakaan tersebut, terlebih dahulu dilakukan pengelompokkan akan data kecelakaan berdasarkan segmen yang telah ditentukan dengan menggunakan metode EAN (Wiena Murdianasari, 2016).

Praktek Kerja Profesi (PKP) merupakan suatu kegiatan praktek lapangan yang dilaksanakan di luar kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ). Pelaksanaan kegiatan ini disesuaikan dengan kurikulum akademik yang berlaku di PKTJ. Program kegiatan ini diadakan dalam rangka memberi kesempatan kepada para Taruna/i untuk memperoleh pengalaman di dunia kerja dan pengalaman ilmu pengetahuan lainnya, dengan tujuan mewujudkan salah satu kompetensi yaitu mampu menyusun program keselamatan angkutan jalan (terminal dan UPPKB), profil keselamatan jalan dan daerah rawan kecelakaan lalu lintas. Dalam jangka panjang, melalui PKP ini diharapkan para Taruna/i juga dapat merintis kepentingan aktivitas penelitian tugas akhir serta sarana untuk memulai pengalaman ke dunia kerja.

I.2 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dalam Praktek Kerja Profesi II , sebagai berikut:

- a. Lokasi penelitian adalah Jalan Nasional di Provinsi Lampung;
- b. Pembahasan Terminal hanya mencakup Terminal Tipe A Rajabasa dan Simpang Nangka;
- c. Pembahasan UPPKB hanya mencakup Way Urang dan Padang Ulak Tanding;
- d. Penentuan daerah rawan kecelakaan lalu lintas hanya pada Jalan Nasional di Provinsi Lampung;
- e. Metode yang digunakan dalam menentukan titik rawan kecelakaan yaitu metode EAN.

I.3 Tujuan

Tujuan Praktek Kerja Profesi II, yaitu:

- a. Mengetahui karakteristik kecelakaan yang terjadi pada Jalan Nasional di Provinsi Lampung dengan mengidentifikasi pola kecelakaan secara umum dari faktor-faktor penyebabnya.
- b. Mengetahui dan mengidentifikasi Terminal Angkutan Umum di Provinsi Bengkulu dan Lampung.
- c. Mengetahui dan mengidentifikasi Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor di Provinsi Bengkulu dan Lampung.
- d. Memberikan rekomendasi peningkatan pelayanan pada Terminal Angkutan Umum dan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor di Provinsi Bengkulu dan Lampung.
- e. Mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan yang berupa titik rawan kecelakaan lalu lintas di Jalan Nasional Provinsi Lampung.
- f. Memberikan rekomendasi penanganan titik rawan kecelakaan yang sesuai dengan permasalahan lalu lintas di Jalan Nasional Provinsi Lampung.

I.4 Manfaat

Kegiatan Praktek Kerja Profesi (PKP) oleh Taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan diharapkan dapat memberikan manfaat bagi seluruh pihak yang terkait, yaitu meliputi :

1. Bagi Taruna, kegiatan Praktek Kerja Profesi dapat berguna untuk mengembangkan cara pikir obyektif dalam mengatasi permasalahan yang

ada pada daerah lokasi rawan kecelakaan serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan yang berkaitan dengan penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan.

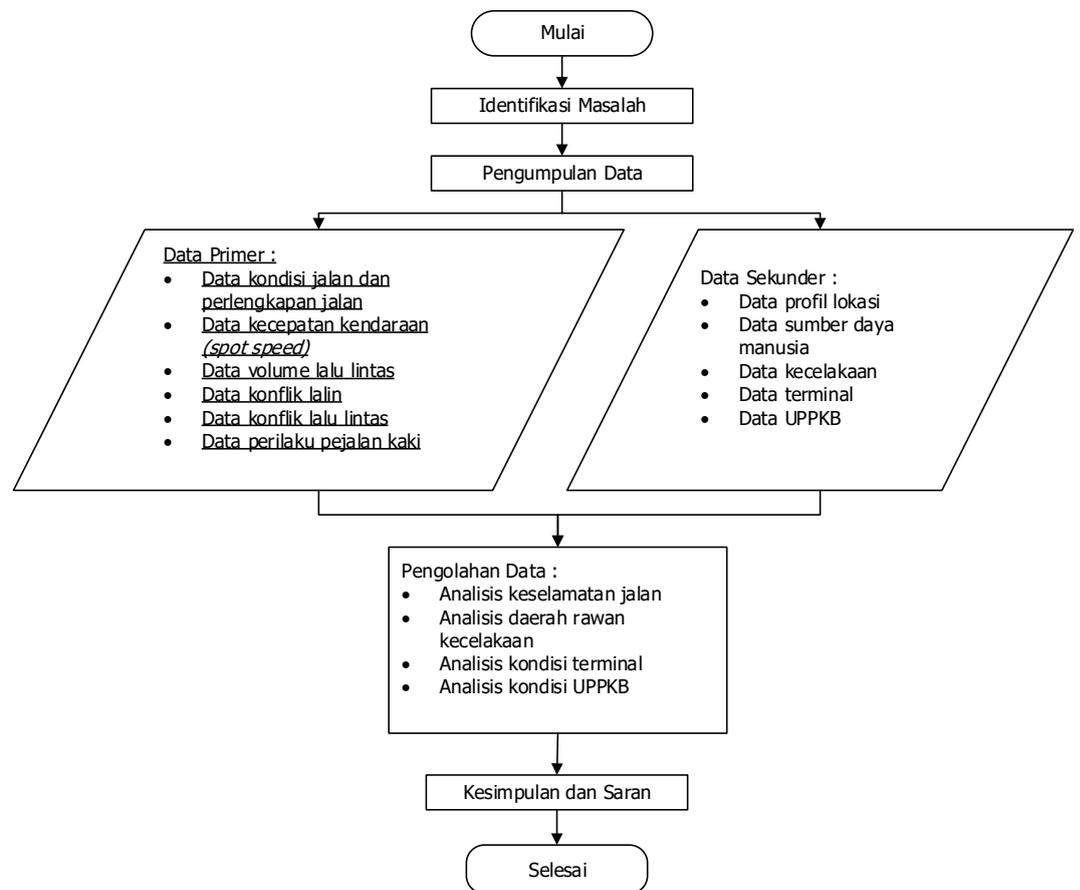
2. Bagi Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VI Provinsi Bengkulu dan Lampung, kegiatan Praktek Kerja Profesi dapat menjadi bahan masukan dalam penyelenggaraan kegiatan keselamatan transportasi jalan, serta dapat membantu proses peningkatan pelayanan keselamatan jalan dan memberikan rekomendasi penanganan kecelakaan pada daerah rawan kecelakaan.
3. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, kegiatan Praktek Kerja Profesi yang dilaksanakan oleh Taruna/I Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dapat digunakan sebagai tolak ukur ilmu yang telah diberikan saat berada di kampus, serta sebagai sarana untuk menjalin kerja sama antar instansi.

I.5 Waktu Dan Tempat Pelaksanaan PKP

Pelaksanaan kegiatan Praktek Kerja Profesi (PKP) II oleh taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Semester VIII Tahun akademik 2021/2022 dilaksanakan secara aktif dari tanggal 2 Maret 2022 sampai dengan 3 Juni 2022 bertempat di Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah VI Provinsi Bengkulu dan Lampung.

I.6 Metode Kegiatan

I.6.1 Bagan Alir



Gambar I. 1 Bagan Alir Laporan PKP

I.6.2 Pengumpulan dan Analisis Data

Dalam hal penyusunan laporan PKP ini metode pengumpulan data yang digunakan dibedakan menjadi 2 yaitu:

a. Data Primer

Data primer diperoleh melalui survei langsung di lapangan, meliputi:

1) Data Inventarisasi Jalan

Data inventarisasi jalan didapatkan melalui survei dengan maksud untuk mengetahui kondisi ruas jalan di wilayah studi. Kondisi yang diamati adalah meliputi panjang ruas, lebar, perkerasan jalan, tipe jalan, fasilitas perlengkapan jalan yang ada seperti rambu dan marka jalan. Survei ini dilakukan dengan 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. Berikut merupakan gambar instrumen yang digunakan untuk mengambil data inventarisasi jalan.



Gambar I. 2 *Walking Measure*



Gambar I. 3 Roll Meter



Gambar I. 4 *Smartphone*

2) *Traffic Counting*

Data TC didapatkan melalui survei *traffic counting*, survei yang dilakukan adalah pencacahan kendaraan (*Traffic Counting*) yang dimaksudkan untuk mengetahui tingkat pelayanan (*Level Of Service*) ruas jalan dari lokasi studi. Berikut merupakan gambar alat yang digunakan untuk melakukan survei TC.



Gambar I. 5 *Counter*

3) Data Kecepatan Sesaat

Data kecepatan sesaat didapatkan melalui survei yang dimaksudkan untuk mendeteksi kecepatan kendaraan yang melintasi segmen ruas jalan yang telah ditetapkan. Berikut merupakan gambar alat yang digunakan untuk melakukan survei kecepatan sesaat.



Gambar I. 6 *Speed Gun*

4) Konflik Lalu Lintas

Data Konflik Lalu Lintas didapatkan melalui survei yang dimaksudkan untuk mengetahui pola pergerakan kendaraan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Survei konflik lalu lintas didapatkan melalui pengamatan visual dan kamera yang digunakan untuk merekam konflik yang terjadi.

5) Data Pejalan kaki

Data pejalan kaki didapatkan melalui survei yang dimaksudkan untuk mengetahui perilaku pejalan kaki saat menyeberang dan menyusuri. Survei dilakukan melalui pengamatan visual untuk mengamati perilaku pejalan kaki menyeberang dan menyusuri.



Gambar I. 7 Kamera *Smartphone*

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang didapatkan dari instansi terkait dan buku-buku transportasi, yaitu:

- 1) Data profil lokasi merupakan data yang berisi gambaran mengenai lokasi praktek kerja profesi yaitu profil Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah VI Bengkulu dan Lampung.
- 2) Data sumber daya manusia merupakan data yang memberikan informasi dan keterangan mengenai sumber daya manusia yang bertugas di lingkungan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah VI Bengkulu dan Lampung.
- 3) Data perlengkapan jalan merupakan data yang bersumber dari bidang lalu lintas angkutan jalan dan bidang sarana dan prasarana.
- 4) Data kecelakaan yang bersumber dari Kepolisian, data yang dibutuhkan di kepolisian adalah sebagai berikut :
 - a) Data kecelakaan selama 5 Tahun terakhir (2017-2021) yang terjadi di Provinsi Bengkulu dan Lampung;
 - b) Data kecelakaan berdasarkan tingkat keparahan kecelakaan;
 - c) Data kecelakaan berdasarkan status jalan;
 - d) Data kecelakaan berdasarkan fungsi jalan;
 - e) Data kecelakaan berdasarkan usia yang terlibat;
 - f) Data kecelakaan berdasarkan penyebab kecelakaan;
 - g) Data kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan;
 - h) Data kecelakaan berdasarkan waktu kejadian;
 - i) Data kecelakaan berdasarkan kendaraan yang terlibat.
- 5) Data tentang terminal angkutan umum didapatkan dari satuan pelayanan terminal yang meliputi :

- a) Data profil terminal;
 - b) Data sumber daya manusia;
 - c) Data fasilitas terminal;
 - d) Data armada angkutan;
 - e) Data trayek angkutan;
 - f) Data kedatangan dan keberangkatan;
 - g) Data pelanggaran.
- 6) Data tentang Unit Pelayanan Penimbangan Kendaraan Bermotor didapatkan dari satuan pelayanan UPPKB yang meliputi :
- a) Data profil UPPKB;
 - b) Data sumber daya manusia;
 - c) Data SOP penimbangan;
 - d) Data asal tujuan perjalanan;
 - e) Data penimbangan kendaraan bermotor;
 - f) Data pelanggaran.

I.6.3 Jadwal Kegiatan PKP

Tabel I. 1 Jadwal Kegiatan PKP (Hasil Analisis, 2022)

NO	KEGIATAN	MARET				APRIL				MEI				JUNI	
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2
1	Perkenalan dan Orientasi														
2	Pengumpulan data Sekunder														
3	Pembuatan Laporan														
4	Kunjungan Dosen 1														
5	Survei Lapangan dan Pengumpulan Data Primer														
6	Analisis Data Primer														
7	Survei Lapangan dan Pengumpulan Data Primer Daerah Lokasi Rawan Kecelakaan														
8	Analisis Data Primer Daerah Lokasi Rawan Kecelakaan														
9	Pembuatan Presentasi														
10	Seminar Laporan PKP														
11	Kunjungan Dosen 2														
12	Penarikan Taruna PKP														