

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

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

Sistem transportasi merupakan sistem yang memiliki suatu kesatuan yakni bentuk keterkaitan antara satu variable dengan variable lain dalam tatanan yang terstruktur, serta transportasi adalah mengangkut atau membawa suatu barang dari suatu tempat ke tempat lainnya atau dengan kata lain yaitu merupakan suatu gerakan pemindahan barang-barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain (Setiono, 2012). Peran transportasi sebagai pendukung pembangunan suatu daerah memiliki posisi yang sangat penting dan strategis dalam pencapaian pembangunan untuk terciptanya kelancaran, keamanan dan kenyamanan transportasi yang ditata dalam satu kesatuan yang terpadu.

Definisi tentang kecelakaan lalu lintas PP No. 79 Tahun 2013 dan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka – sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan yang sedang bergerak dengan atau tanpa pemakai jalan raya lainnya, mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda. Kecelakaan di Indonesia menduduki urutan kedua terbesar dari 10 negara ASEAN. Jumlah korban akibat kecelakaan di jalan dalam setahun jauh lebih besar dari pada korban terorisme dan bencana alam.

Dalam mewujudkan transportasi yang aman, nyaman, teratur, tertib, lancar dan selamat tentunya harus ada infrastruktur yang diperlukan untuk mendukung kemudahan pergerakan orang dan/atau barang dalam melakukan perjalanan salah satunya yaitu Terminal. Berdasarkan PM 132 Tahun 2015 Tentang penyelenggaraan terminal penumpang dan angkutan jalan, terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Dari dulu hingga sekarang fungsi dari terminal masih sangat dibutuhkan untuk membatu mobilitas masyarakat, maningkatkan perekonomian dan meningkatkan pariwisata daerah setempat.

Ditinjau dari system jaringan rute secara keseluruhan, maka terminal bus merupakan simpul utama dalam jaringan yang dalam jaringan ini sekumpulan lintasan rute bertemu. Dengan demikian terminal bus merupakan komponen utama dari jaringan yang mempunyai peran yang cukup signifikan. Kelancaran yang ada pada terminal akan mempengaruhi efisiensi dan efektifitas sistem angkutan umum secara keseluruhan.

Menurut PM Perhubungan No. 134 Tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, UPPKB adalah unit kerja dibawah Kementerian Perhubungan yang melaksanakan tugas pengawasan muatan barang dengan menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada setiap lokasi tertentu.

Sesuai dengan Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah Bahwa penetapan Lokasi, Pengoperasian, dan penutupan alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada jalan dilakukan oleh pemerintah serta pengoperasian dan perawatan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dilakukan oleh unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor (UPPKB) yang ditunjuk oleh pemerintah pusat.

Sebagai tindak lanjut atas amanat Undang – Undang No. 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah, pembagian urusan pemerintah bidang perhubungan telah dilakukan pengalihan pengelolaan UPPKB dari pemerintah daerah provinsi kepada pemerintah pusat yang meliputi personil, pendanaan, sarana dan prasarana, dan dokumen (P3D). Filosofi pengalihan ini tentu menuntut harapan yang besar untuk pengelolaan UPPKB yang jauh untuk lebih baik dari sebelumnya. Oleh karena itu, Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jendral Perhubungan Darat akan melakukan revitalisasi penyelenggaraan UPPKB dengan menyusun *Road Map* dalam rangka meningkatkan keselamatan pengguna jalan dan menjaga kondisi infrastruktur jalan.

## **I.2 Tujuan**

Adapun tujuan Praktek Kerja Profesi II, yaitu:

- a. Mengetahui kinerja Terminal Penumpang Tipe A
- b. Mengetahui kinerja Penimbangan Kendaraan Angkutan Barang di UPPKB
- c. Mengetahui karakteristik kecelakaan yang terjadi di Jawa Barat dengan mengidentifikasi pola kecelakaan secara umum dari faktor-faktor penyebabnya.
- d. Mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan yang berupa titik rawan kecelakaan lalu lintas di Jawa Barat.
- e. Memberikan rekomendasi penanganan titik rawan kecelakaan yang sesuai dengan permasalahan lalu lintas di Jawa Barat.

## **I.3 Manfaat**

Adapun manfaat Praktek Kerja Profesi II, yaitu:

- a. Sebagai sarana untuk meningkatkan kemampuan dan keterampilan sebagai investigator kecelakaan dari segi aspek jalan dan perlengkapan jalan.
- b. Menambah wawasan taruna terkait dengan permasalahan baru yang tidak didapatkan selama perkuliahan.
- c. Didapatkan lokasi rawan kecelakaan berupa titik rawan kecelakaan pada Jalan di Jl. Nasional Kota Bandung.
- d. Hasil diagnosa beserta rekomendasi upaya lanjutan dapat digunakan sebagai masukan teknis bagi instansi terkait di bidang keselamatan jalan dalam penanganan lokasi rawan kecelakaan lalu lintas.
- f. Menurunkan tingkat kecelakaan dan tingkat fatalitas sehingga meningkatkan keselamatan bagi pengguna jalan.

## **I.4 Ruang Lingkup**

Ruang lingkup dalam Praktek Kerja Profesi II, sebagai berikut:

- a. Penelitian terminal hanya dilakukan di Terminal Tipe Leuwipanjang.
- b. Penelitian UPPKB hanya dilakukan di UPPKB Cibaragalan dan UPPKB Balonggandu.
- c. Lokasi penelitian adalah di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IX Jawa Barat.

- d. Penentuan daerah rawan kecelakaan lalu lintas pada seluruh jalan di Jawa Barat.
- e. Metode penentuan daerah rawan kecelakaan menggunakan metode AEK.

### **I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan PKP**

Kegiatan Praktek kerja Profesi II ini dilakukan selama 3 bulan, pada:

Hari,Tanggal : Rabu, 2 Maret 2022 – Jum'at, 3 Juni 2022

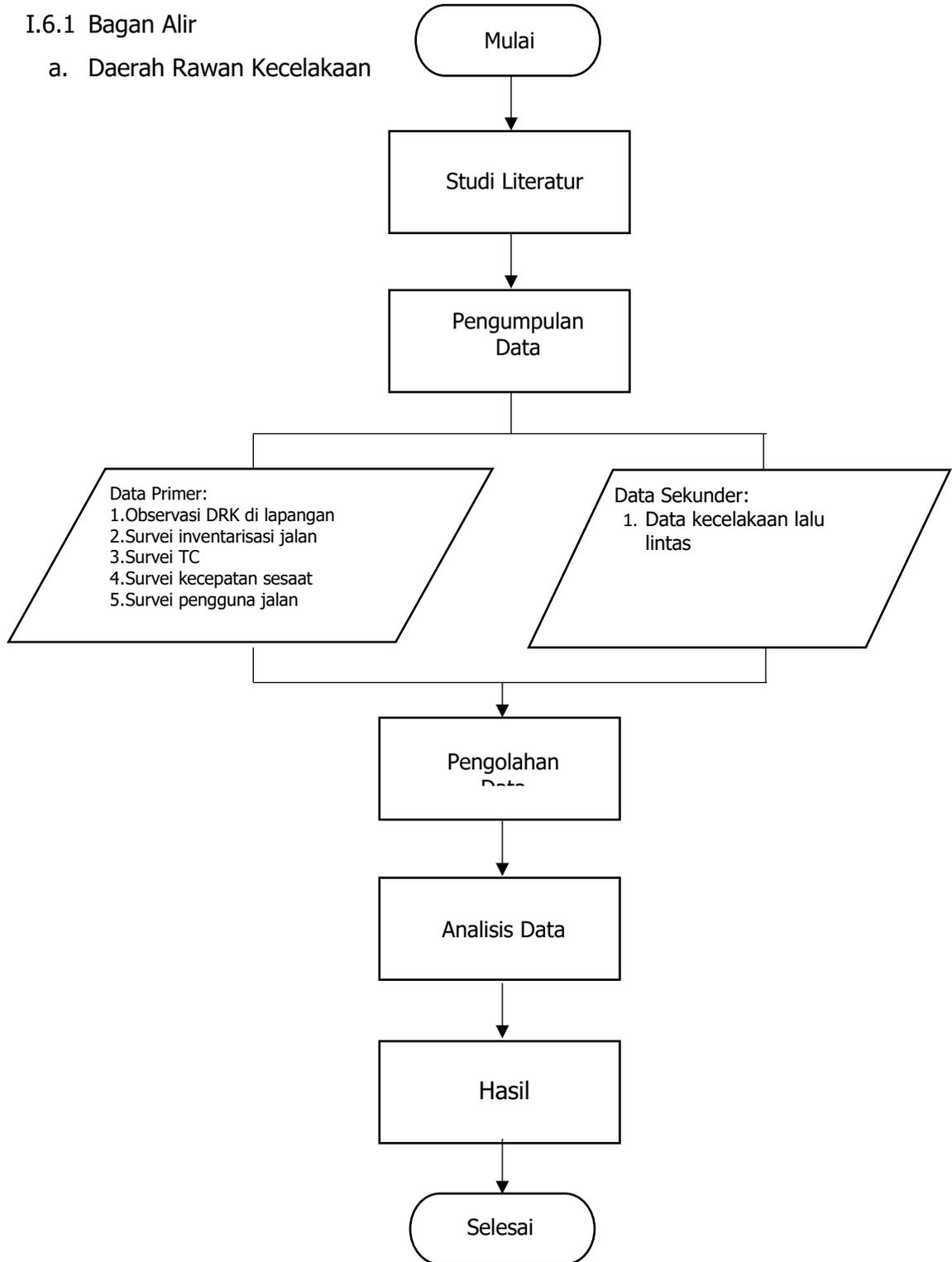
Waktu : 08.00 – 16.00 WIB

Lokasi : Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IX Provinsi Jawa Barat.

## I.6 Metode Kegiatan

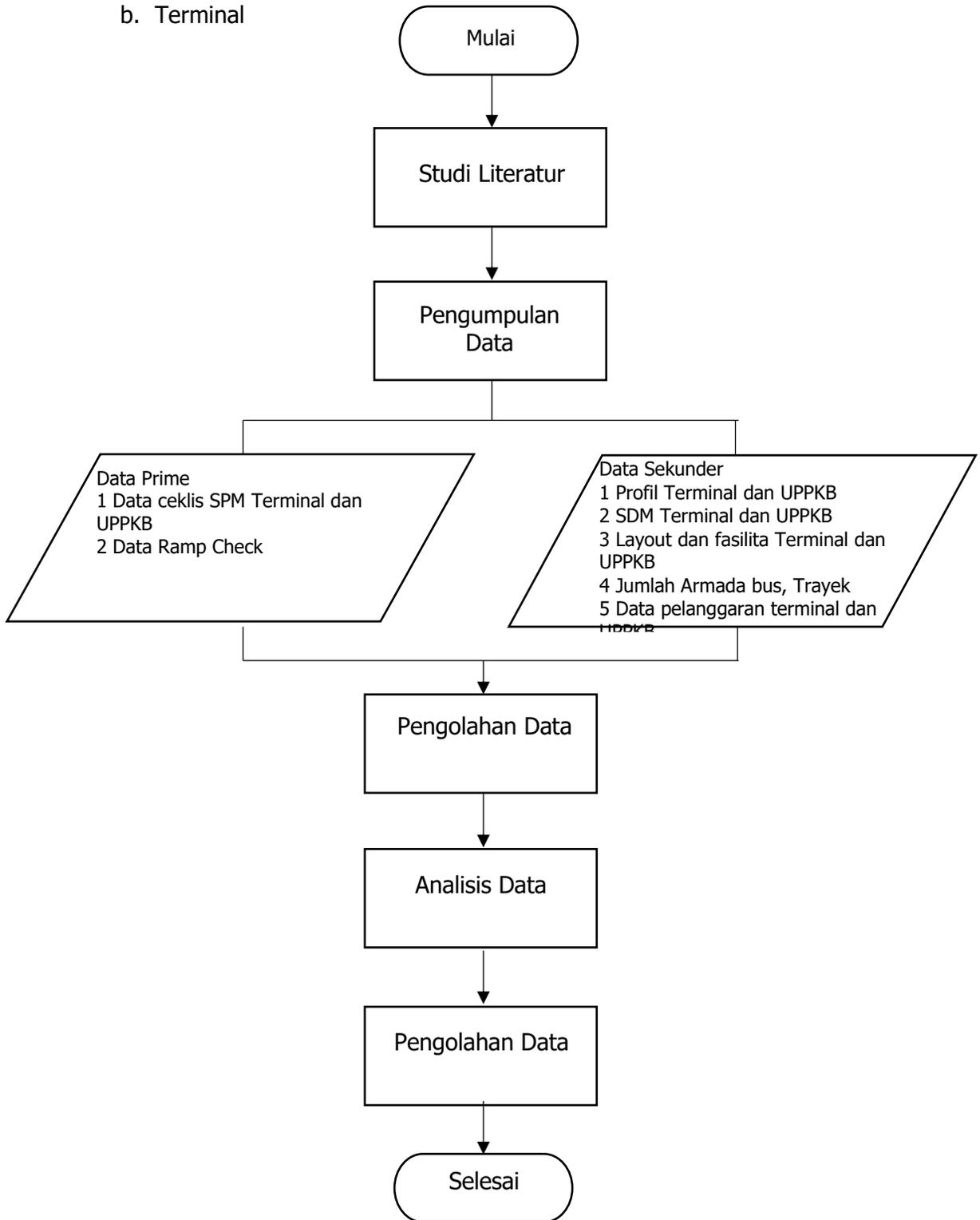
### I.6.1 Bagan Alir

#### a. Daerah Rawan Kecelakaan



**Gambar I.1** Bagan Alir

b. Terminal



**Gambar I.2** Bagan Alir

## I.6.2 Pengumpulan Data

Pengumpulan data bersumber dari data primer (Secara langsung) dan ada data sekunder (instansi terkait).

### 2. Data Primer

Diperoleh dengan melalui survei statis yaitu dengan menghitung volume kendaraan, inventarisasi perlengkapan jalan, menghitung kecepatan kendaraan sesaat, mengobservasi lokasi DRK, dan mengamati perilaku pengguna jalan.

### 2. Data Sekunder

Diperoleh dari dinas terkait Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IX Provinsi Jawa Barat yaitu antara lain:

#### a. Terminal

Profil Terminal, Layout dan fasilitas terminal, jumlah armada di terminal, jumlah trayek, dan jumlah pelanggaran yang ada di terminal.

#### b. UPPKB

Profil Umum UPPKB, Sumber Daya Manusia UPPKB, Desain Layout dan Fasilitas UPPKB, SOP Penimbangan Kendaraan Bermotor, Asal – Tujuan Perjalanan Angkutan Barang, Data Penimbangan Kendaraan Bermotor, Data Pelanggaran.

#### c. Analisis Daerah Rawan Kecelakaan (DRK)

Peta Jaringan Jalan, Luas Wilayah Jawa Barat, Data pertumbuhan Kendaraan (3 Tahun), Data pertumbuhan penduduk (3 Tahun), Data Kecelakaan lalu lintas (3 Tahun), dan Data Fatalitas korban Kecelakaan lalu lintas (3 Tahun).

I.6.3 Jadwal Kegiatan PKP

**Table I.1** Jadwal Kegiatan

No	Kegiatan	Maret				April				Mei			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Orientasi	■											
2	Penyusunan BAB I dan BAB II		■										
3	Pengambilan data terminal dan Pengambilan data UPPKB		■										
4	Pengolahan data terminal dan data UPPKB			■									
5	Kunjungan ke terminal Leuwipanjang dan UPPKB Balonggandu dan UPPKB Cibaragalan				■	■							
6	Penyusunan Laporan BAB III dan IV					■							
7	Kunjungan Dosen Pembimbing						■						
8	Pengambilan data spesifikasi kecelakaan Di POLRESTABES KOTA BANDUNG							■					
9	Pengolahan data dan penentuan DRK								■				
10	Survey Lokasi DRK									■			
11	Penyusunan Laporan BAB V, VI dan bimbingan										■		
12	Penyusunan Laporan BAB VII											■	
13	Kunjungan Dosen pembimbing dan Pelaksanaan Seminar Laporan												■