

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan kegiatan perpindahan orang atau barang dari suatu tempat atau tempat asal ke tempat lain atau tempat tujuan. Perpindahan memerlukan sebuah alat yang dapat mengangkut orang atau barang yang biasa disebut alat transportasi (Alhadar, 2011). Alat transportasi terdiri dari 3 macam yaitu, alat transportasi darat, laut, dan udara. Contoh alat transportasi darat adalah sepeda motor, mobil, bus, truk, dan lain-lain. Contoh alat transportasi laut adalah berbagai macam kapal. Contoh alat transportasi udara adalah berbagai macam pesawat. Alat transportasi semakin berkembang khususnya pada alat transportasi darat sehingga menyebabkan volume kendaraan di jalan raya semakin meningkat.

Meningkatnya volume kendaraan di jalan raya menuntut untuk berkembangnya pembangunan infrastruktur di jalan raya. Infrastruktur merupakan kebutuhan dasar penduduk suatu negara secara ekonomi dan sosial. Salah satu infrastruktur yang menopang kegiatan ekonomi di Indonesia adalah infrastruktur transportasi yaitu jalan tol. Jalan Tol merupakan alternatif untuk mempercepat sarana transportasi, menunjang pertumbuhan dan percepatan proses ekonomi yang kerap terhambat karena kendala transportasi, dan mengurangi kemacetan (Hidayat and Anggorowati, 2020).

Jalan tol di desain sebagai jalan alternatif bebas hambatan dengan tujuan meningkatkan kapasitas jaringan jalan guna mengurangi kemacetan lalu lintas. Jalan Tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol (PP No. 15 Tahun 2005). Kegiatan operasional perusahaan jalan tol yang meliputi kegiatan pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan/atau pemeliharaan jalan tol dilakukan oleh Pemerintah dan/atau Badan Usaha Jalan Tol (BUJT).

Badan Pengatur Jalan Tol (BUJT) adalah badan yang dibentuk oleh Menteri, ada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri. Badan Usaha Jalan Tol yang selanjutnya disebut BUJT adalah Perseroan Terbatas yang

didirikan oleh pemenang lelang khusus untuk menandatangani dan melaksanakan Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) sesuai dengan ketentuan. Syarat wajib BUJT untuk tetap bisa menjadi PPJT adalah memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan Tol. Standar pelayanan minimal jalan tol berguna untuk mengukur hal yang harus dicapai dalam pelaksanaan penyelenggaraan jalan tol yang mencakup kondisi jalan tol, kecepatan tempuh rata-rata, aksesibilitas, mobilitas, keselamatan serta unit pertolongan/penyelamatan dan bantuan pelayanan. Standar pelayanan minimal diatur oleh Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 16/PRT/V/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan Tol. Tujuannya untuk memberikan kepastian pelayanan kepada masyarakat sebagai pengguna jalan tol. Selain itu, dengan adanya Standar Pelayanan Minimal pengguna jalan dapat menggunakan jalan tol dengan aman, nyaman dan mempersingkat waktu tempuh perjalanan. Pengawasan terhadap pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal di atas dilakukan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT).

Badan Pengatur Jalan Tol berwenang untuk menyelenggarakan jalan tol yang terdiri dari kegiatan operasional perusahaan, pengaturan, dan pengawasan Badan Usaha Jalan Tol. Badan Pengatur Jalan Tol diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol dan ditetapkan melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol. Badan Pengatur Jalan Tol menunjuk Badan Usaha Jalan Tol untuk membangun jalan tol Kanci-Pejagan.

Jalan tol Kanci-Pejagan terletak di Kabupaten Cirebon Provinsi Jawa Barat. Jalan Tol Kanci-Pejagan memiliki letak yang strategis karena berada di perbatasan 2 Provinsi yaitu Provinsi Jawa Barat dan Provinsi Jawa Tengah lebih tepatnya berada di antara Kabupaten Cirebon dan Kabupaten Brebes. Jalan Tol Kanci-Pejagan adalah nama rangkaian jalan tol yang menghubungkan wilayah Kanci hingga Pejagan. Jalan Tol Kanci- Pejagan merupakan bagian dari konektivitas transportasi yang menghubungkan Trans-Jawa. Dengan adanya Jalan Tol Kanci-Pejagan ini diharapkan dapat mengurai kepadatan lalu lintas di Jalur Pantura. Jalan Tol Kanci-Pejagan dikelola oleh PT Semesta Marga Raya. PT Semesta Marga Raya adalah BadanUsaha Jalan Tol sebagai salah satu Perseroan yang ada di Indonesia, dimana

kegiatan dan pelaksanaan pekerjaan yang telah dilakukannya meliputi perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian dan/atau pemeliharaan Jalan Tol sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Jalan Tol Kanci-Pejagan memiliki panjang 35 KM (kilometer) yang terbagi menjadi beberapa gardu tol, diantaranya:

- 1) Gardu Tol Pejagan, Kanci-Cibogo dari kilometer 215 (214+600) sampai kilometer 226 (226+600) yang berada di wilayah Barat beroperasi pada tahun 2010
- 2) Gardu Tol Ciledug 1, Cibogo-Babakan dari kilometer 226 (226+600) sampai kilometer 237 (237+600) yang berada di wilayah Tengah beroperasi pada tahun 2018
- 3) Gardu Tol Ciledug 2, Babakan-Pejagan dari kilometer 237 (237+600) sampai kilometer 249 (249+600) yang berada di wilayah Timur beroperasi pada tahun 2018

Jalan Tol Kanci-Pejagan terus melakukan peningkatan layanan di seluruh bidang pelayanan jalan tol. Salah satunya yaitu adanya sistem pembayarantol yang terintegrasi pada tahun 2020 dengan sistem GTO (Gerbang Tol Otomatis). Sistem GTO hanya perlu melakukan 1 kali transaksi yakni melalui Gerbang Tol (GT) Ciledug 1 sehingga dapat memperlancar pengguna jalan dari Jalan Tol Palikanci dari arah Jakarta dan Tol PPTR dari arah Semarang menuju Jalan Tol Kanci - Pejagan. Namun, karena sistem ini baru berjalan 3 tahun masyarakat masih kurang memahami penggunaan E-Tol dalam sistem GTO.

Selain permasalahan sistem GTO, terdapat permasalahan yang lain seperti adanya lokasi daerah rawan kecelakaan pada titik- titik tertentu yang berada di wilayah ruas tol Kanci-Pejagan yang diakibatkan karena beberapa faktor. Beberapa faktor tersebut seperti faktor pengemudi, faktor kendaraan, faktor lingkungan, faktor kondisi jalan, faktor sarana prasarana fasilitas jalan seperti rambu dan marka jalan. Untuk mengurangi permasalahan yang ada baik sistem GTO maupun DRK maka perlu adanya pertanggung jawaban PT. Semesta Marga Raya selaku BUJT pemegang konsesi jalan tol Kanci - Pejagan untuk lebih meningkatkan kewaspadaan terhadap risiko-risiko yang akan timbul, terutama risiko kecelakaan.

Sehubungan dengan uraian di atas, maka penulis menganalisis tentang kondisi dan perlengkapan jalan, kinerja lalu lintas, program penanganan pasca

kecelakaan, titik lokasi rawan kecelakaan, dan merekomendasikan penanganan lokasi rawan kecelakaan pada jalan tol Kanci- Pejagan. Dalam hal ini, dibutuhkan data primer dan sekunder mengenai aspek-aspek keselamatan baik sarana dan prasarana lalu lintas. Data primer dan sekunder digunakan untuk mengevaluasi kondisi ruas jalan tol yang sudah dioperasikan. Untuk mendapatkan data tersebut maka diperlukan adanya kegiatan Magang yang menjadi salah satu kegiatan praktek lapangan yang dilaksanakan di luar kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal. Kegiatan Magang yang dilaksanakan di Jalan Tol Kanci – Pejagan diharapkan dapat memberikan rekomendasi untuk meningkatkan pelayanan di Jalan Tol Kanci – Pejagan.

I.2 Tujuan

Tujuan dari pelaksanaan magang adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui kondisi jalan dan perlengkapan jalan pada Jalan Tol Kanci-Pejagan.
2. Menganalisis kinerja lalu lintas pada Jalan Tol Kanci-Pejagan.
3. Mengetahui program penanganan pasca kecelakaan pada Jalan Tol Kanci-Pejagan.
4. Menganalisis titik lokasi rawan kecelakaan pada Jalan Tol Kanci-Pejagan.
5. Menyusun rekomendasi untuk penanganan lokasi rawan kecelakaan pada Jalan Tol Kanci-Pejagan.

I.3 Manfaat

- A. Bagi Taruna, kegiatan magang ini bermanfaat sebagai sarana belajar untuk menerapkan ilmu yang dipelajari di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, untuk mengembangkan dan melatih pola pikir yang objektif dalam menyikapi permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan jalan tol serta menambah wawasan dan pengetahuan tentang mekanisme penyelenggaraan jalan tol.
- B. Bagi PT. Semesta Marga Raya, kegiatan ini memberikan manfaat berupa rekomendasi guna perbaikan penyelenggaraan dan pelayanan jalan tol dan membantu proses peningkatan pelayanan keselamatan jalan tol.

- C. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, kegiatan ini bermanfaat sebagai tolak ukur untuk meningkatkan sistem pendidikan yang lebih baik, khususnya bagi program Sarjana Terapan Rekayasa Sistem Transportasi Jalan dan sebagai sarana untuk menjalin kerjasama dengan pihak pengelola jalan tol.

I.4 Ruang Lingkup

- A. Lokasi penelitian berada di Jalan Tol Kanci-Pejagan.
- B. Metode pengumpulan data bersumber dari data sekunder yang sudah ada dan data primer hasil survei.
- C. Data yang di analisis berupa data kondisi jalan dan inventarisasi perlengkapan jalan, data kinerja lalu lintas, data program penanganan pasca kecelakaan, tingkat kecelakaan, identifikasi lokasi rawan kecelakaan, penanganan lokasi rawan kecelakaan, dan permasalahan khusus di Jalan Tol Kanci-Pejagan.
- D. Survei atau pengamatan yang dilakukan yaitu survei pencacahan lalu lintas atau traffic counting dan survei kecepatan kendaraan.

I.5 Waktu dan Tempat Kegiatan Magang

Kegiatan magang dilaksanakan selama kurang lebih 3 bulan, pada:

- A. Tanggal : 27 Februari 2023- 26 Mei 2023
- B. Waktu : 08.00 WIB – 17.00 WIB
- C. Lokasi : PT. Semesta Marga Raya

I.6 Sistematika Penulisan

Penulisan laporan menurut Buku Pedoman Penulisan Magang Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal, laporan terdiri dari 4 (empat) bab, yaitu: Pendahuluan, Gambaran Umum, Hasil dan Pembahasan, Kesimpulan dan Rekomendasi dengan uraian sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Merupakan langkah/proses awal dari penyusunan laporan yang menjelaskan arah maksud dan tujuannya. Bab ini memuat Latar Belakang, Tujuan, Manfaat, Ruang Lingkup, Waktu Dan Tempat Pelaksanaan magang serta Sistematika Penulisan Laporan.

BAB II GAMBARAN UMUM

Pada bab ini menjelaskan tentang gambaran umum yang ada pada lokasi Magang. Pada bab ini memuat Lokasi magang yang berisi tentang Sejarah Dan Perkembangan Lokasi magang (Instansi), Profil Lokasi magang (Instansi), Kelembagaan Lokasi magang (Instansi) serta Metode Kegiatan.

BAB III ANALISIS KESELAMATAN JALAN

Bab III berisi tentang data-data yang didapatkan selama magang berupa kondisi jalan dan perlengkapan jalan, kinerja lalu lintas, analisis kejadian kecelakaan, tingkat kecelakaan, program penanganan pasca kecelakaan, dan titik lokasi rawan kecelakaan.

BAB IV PENANGANAN DAERAH RAWAN KECELAKAAN

Pada bab ini berisi tentang penjabaran dan usulan penanganan titik lokasi rawan kecelakaan.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisi kesimpulan dan saran dari hasil analisis yang telah dilakukan