

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara yang sedang berkembang, kegiatan – kegiatan dalam pembangunan di semua bidang khususnya di bidang ekonomi terus dilakukan. Pergerakan di bidang ekonomi membutuhkan adanya sarana dan prasarana yang baik untuk menunjang perkembangannya, khususnya transportasi. Pada era digital dan globalisasi saat ini, semua dituntut serba cepat. Kemacetan di jalan sangat dihindari untuk menempuh perjalanan dalam waktu singkat. Jalan bebas hambatan (*freeway*) atau biasa disebut jalan tol dibuat untuk memenuhi kebutuhan manusia yang bertujuan mempersingkat jarak dan waktu tempuh dari satu tempat ke tempat yang lain dengan aman, nyaman dan selamat.

Jawa Tengah merupakan salah satu provinsi yang memiliki banyak pariwisata dan sebagian besar pusat kegiatan yang ada di Jawa Tengah tertuju pada Kota Semarang yang menjadi Ibukota Provinsi Jawa Tengah. Dengan adanya jalan tol yang menghubungkan antara kecamatan Banyumanik di Kota Semarang hingga kecamatan Kartasura di Kabupaten Sukoharjo maka kegiatan transportasi menjadi lebih cepat, aman, nyaman, dan selamat. Namun bebas hambatan saja tidaklah cukup, karena terdapat syarat – syarat yang harus dipenuhi serta ketentuan jalan yang aman, nyaman dan berkeselamatan.

Tol Semarang – Solo adalah tol dengan tipe medan perbukitan yang dibagi menjadi lima seksi, antara lain Banyumanik – Ungaran (Seksi I), Ungaran – Bawen (Seksi II), dan Bawen – Salatiga (Seksi III), Salatiga – Boyolali (Seksi IV) dan Boyolali – Kartasura (Seksi V). Jalan Tol harus sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM) yaitu ukuran yang harus dicapai dalam pelaksanaan penyelenggaraan jalan tol. SPM jalan tol mencakup substansi

pelayanan yaitu, kondisi jalan tol, kecepatan tempuh rata – rata, aksesibilitas, mobilitas, keselamatan, pertolongan pertama, lingkungan dan tempat istirahat (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 16/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal).

Keselamatan menjadi hal yang harus diperhatikan di jalan tol sehingga perlu diadakan survei lapangan dan pengolahan data untuk mengetahui rancang jalan yang sesuai, diantaranya yaitu kinerja eksisting jalan tol, faktor – faktor yang mempengaruhi keselamatan transportasi jalan, aspek jalan dan perlengkapannya, aspek penanganan pasca kecelakaan, identifikasi lokasi rawan kecelakaan, tingkat kecelakaan dan penanganan lokasi rawan kecelakaan sesuai dengan peraturan perundang – undangan tentang jalan tol.

Penanganan lokasi rawan kecelakaan lalu lintas merupakan upaya penting untuk menekan jumlah kejadian kecelakaan dengan melakukan identifikasi lokasi rawan kecelakaan. Kegiatan ini dilakukan untuk mengidentifikasi titik pemetaan daerah rawan kecelakaan dan selanjutnya melakukan survei langsung di lokasi untuk mendapatkan data potensi bahaya yang terdapat di jalan tol serta dapat mengusulkan strategi pencegahan kecelakaan lalu lintas dengan pendekatan perbaikan terhadap beberapa kondisi jalan, bangunan pelengkap jalan, kondisi lingkungan dan fasilitas pendukung jalan yang berpotensi mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

I.2. Tujuan

1. Mengetahui kondisi eksisting dan kinerja lalu lintas ruas Jalan Tol Semarang – Solo
2. Mengetahui pencapaian Standar Pelayanan Minimal (SPM) ruas Jalan Tol Semarang – Solo
3. Mengetahui tingkat kecelakaan dan lokasi rawan kecelakaan (*blackspot*) di Jalan Tol Semarang – Solo

4. Mengetahui program penanganan lokasi rawan kecelakaan (*blackspot*) di jalan tol Semarang – Solo

I.3. Manfaat

1. Manfaat Bagi Taruna
 - a. Melatih pola pikir yang obyektif dalam menyikapi permasalahan – permasalahan yang berkaitan dengan jalan tol serta menambah wawasan dan pengetahuan tentang mekanisme penyelenggaraan jalan tol.
 - b. Mengetahui prasarana jalan tol dan membandingkan dengan standar minimal yang telah ditetapkan menurut peraturan yang berlaku.
2. Manfaat bagi PT. Trans Marga Jateng

Memberikan sumbangan pemikiran, masukan, dan saran yang bermanfaat sehingga membantu pengelola jalan tol untuk menemukan solusi permasalahan mengenai keselamatan pada jalan tol.

I.4. Ruang Lingkup

Ruang lingkup kinerja keselamatan transportasi jalan yang dimaksud dalam kegiatan PKP di PT. Trans Marga Jateng ini antara lain meliputi :

1. Analisis keselamatan jalan merupakan analisis kecelakaan lalu lintas dalam skala makro yang meliputi :
 - a. Tingkat kecelakaan berdasarkan lalu lintas per kilometer, tingkat kecelakaan per 100 JPKP, dan tingkat fatalitas per 100 JPKP.
 - b. Identifikasi daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan menggunakan berbagai metode disesuaikan dengan ketersediaan data disertai dengan pemetaannya.
 - c. Pemeringkatan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan berdasarkan tingkat risikonya.
2. Penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas merupakan analisis kecelakaan lalu lintas dalam skala mikro di 3 (tiga) lokasi atau daerah dengan bobot tertinggi berdasarkan hasil

identifikasi dan pemeringkatan daerah rawan kecelakaan. Adapun tahapannya antara lain :

- a. Analisis kondisi lalu lintas
- b. Inspeksi keselamatan jalan
- c. Usulan penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan.

I.5. Waktu dan Tempat Pelaksanaan PKP

1. Waktu

Praktik Kerja Profesi (PKP) dilaksanakan pada tanggal 16 Februari 2020 – 20 Maret 2020.

2. Tempat

Pelaksanaan PKP dilakukan pada Kantor Operasional Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) pengelola Jalan Tol Semarang - Solo yaitu Trans Marga Jateng di Krajan, Kecamatan Bawen, Kabupaten Semarang, Jawa Tengah.

I.6. Sistematika Penulisan Laporan

Laporan Praktik Kerja Profesi di Trans Marga Jateng ditulis dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini menjelaskan tentang latar belakang, tujuan, manfaat, ruang lingkup, waktu serta tempat PKP, dan sistematika laporan.

BAB II : GAMBARAN UMUM

Pada bab ini menjelaskan tentang lokasi pelaksanaan praktik, metode pelaksanaan, pengumpulan data, jadwal kegiatan praktik.

BAB III : HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menjelaskan tentang standar pelayanan minimal, kondisi jalan, kinerja lalu lintas, program penanganan pasca kecelakaan, tingkat

kecelakaan, identifikasi lokasi rawan kecelakaan, dan penanganan lokasi rawan kecelakaan.

BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN

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