

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan (Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Keselamatan adalah prioritas utama dalam hal perpindahan barang dan jasa, agar distribusi barang dan jasa dapat tersalurkan hingga ke tujuan. Tidak selayaknya juga manusia meninggal dunia karena kegagalan sistem. Karena setiap manusia berhak memperoleh keselamatan (*Safety First*).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, yang dimaksud dengan jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Berkendara di jalan tol, tanpa hambatan samping, nyaman, aman bukan berarti tanpa ancaman serius. Masalah terbesar saat ini pada jalan tol adalah kecelakaan lalu lintas dan masalah penanganan bahaya dan risiko berkendara di jalan tol. Menurut Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, serta mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

Kecelakaan terjadi karena tidak terpenuhinya sebagian atau seluruhnya standar keselamatan. Sejak dimulainya operasi pada 13 Juni 2015, terjadi banyak kecelakaan lalu lintas di Jalan Tol Cipali dan sangat menyita perhatian publik. Diantaranya adalah kecelakaan lalu lintas yang merenggut banyak korban jiwa. Dalam tiga tahun terakhir (2017, 2018, dan 2019) rata – rata per hari terjadi tiga hingga empat kasus kecelakaan di Jalan Tol Cipali (PT LMS).

Ruas Jalan Tol Cipali merupakan ruas terpanjang setelah Ruas Jalan Tol Bakauheni – Terbanggi Besar, membentang dari Cikopo – Palimanan sejauh 116,75 km, dengan jalan yang cenderung lurus dan tidak ada tikungan yang tajam, dan tanjakan maupun turunan yang curam. Kondisi jalan mulus berstruktur beton dan aspal sehingga berpotensi membuat pengemudi mengantuk yang dapat berakibat fatal (Mardiana, 2019).

Berdasarkan catatan pengelola Tol Cipali, PT Lintas Marga Sedaya (LMS), tiga tahun terakhir terhitung per 1 Januari 2017 hingga 31 Desember 2019 tercatat ada 3.654 kasus kecelakaan lalu lintas. Kendaraan yang paling banyak terlibat kecelakaan adalah kendaraan golongan I (*pick up*/truk kecil, sedan, jeep, dan bus). Berdasarkan faktor penyebab, kecelakaan terjadi karena faktor manusia dengan angka 3.084 kasus. Sedangkan berdasarkan penyebab kecelakaan terbanyak adalah mengantuk (1.569 kasus) dan kurang antisipasi (741 kasus), selebihnya adalah karena selip, lepas ban, pecah ban, patah as roda, rem blong, dan lain-lain. Dan tercatat korban meninggal dunia tercatat diangka 320 jiwa (Data Pengelola Jalan Tol Cipali 2020). Data kecelakaan Jalan Tol Cipali tersebut dapat disimpulkan bahwa penyebab kecelakaan adalah *Lost of Control* (mengantuk/lelah), *Lost of Situation Awareness* (penurunan kewaspadaan/kurang antisipasi).

Menurut Lukman, dkk. (2015) salah satu keluhan yang sering dirasakan oleh pengemudi adalah lebih mudah mengantuk ketika melewati jalan lurus. Hal ini dijelaskan secara medis oleh Matthews G. dan Desmond A. dalam artikel ilmiah yang dilansir *The Quarterly Journal of Experimental Psychology* (2002). Bahwa melalui studi simulator, terjadi penurunan kinerja yang signifikan ketika berkendara di ruas jalan lurus. *Centre for Accident Research & Road Safety--Queensland* (CARRS-Q) menyebut bahwa "jalan lurus yang panjang berbahaya karena dapat membuat mengantuk". Pierre Thiffault dan Jacques Bergeron, jurnal *Accident Analysis and Prevention* (2001) mengatakan bahwa hal tersebut sangat berkaitan dengan situasi monoton yang dialami tubuh manusia. Ketika tubuh monoton, kewaspadaan berkurang. Oleh karena itu, untuk mengakomodasi

kelelahan di Jalan Tol Cipali, perlu difasilitasi dengan fasilitas transportasi umum seperti *Rest Area*.

Menurut Mardiana (2019) keberadaan *rest area* sebagai tempat istirahat para pengguna jalan diharapkan dapat memenuhi kebutuhan dasar pengguna jalan untuk beristirahat melepaskan kelelahan selama perjalanan, antara lain makan, minum, dan menggunakan toilet. Dengan terpenuhinya kebutuhan dasar pengguna jalan pada *rest area*, maka diharapkan pengguna jalan dapat berkendara dalam kondisi yang baik setelah beristirahat di *rest area*. Tujuan jangka panjangnya adalah dapat menekan jumlah kecelakaan di sepanjang ruas jalan tol karena mengantuk dan kurang antisipasi. Berangkat dari hal tersebut, maka diperlukan identifikasi kebutuhan pengguna jalan tol pada *rest area* di sepanjang Ruas Jalan Tol Cikopo – Palimanan (Cipali) dengan analisis kebutuhan dan tingkat pelayanan pengguna *rest area*. Tujuan penelitian ini adalah untuk mendapatkan gambaran kebutuhan pengguna jalan pada *rest area* Ruas Jalan Tol Cipali dan tingkat pelayanan fasilitasnya.

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, di ketahui rumusan masalah adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tingkat pelayanan fasilitas *rest area* pada Jalan Tol Cipali?
2. Apa kebutuhan pengguna jalan tol pada sebuah *Rest Area*?
3. Apakah *rest area* pada Jalan Tol Cipali sesuai dengan kebutuhan pengguna jalan?

I.3 Batasan Masalah

Penelitian ini dilakukan dengan lingkup:

1. Substansial

Penelitian ini hanya melakukan identifikasi terhadap kebutuhan pengguna jalan tol pada *rest area*.

2. Spasial

Peneliti menentukan lokasi penelitian berada pada *Rest Area* Jalan Tol Cipali.

I.4 Tujuan

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui tingkat pelayanan *rest area* Jalan Tol Cipali;
2. Mengidentifikasi kebutuhan pengguna jalan pada *Rest Area*; dan
3. Mengetahui pemenuhan kebutuhan pengguna jalan tol oleh *rest area*.

I.5 Manfaat

Berikut adalah manfaat penelitian ini, diantaranya:

1. Bagi peneliti, dapat diketahui tingkat pelayanan dan kebutuhan pengguna jalan pada *Rest Area* Jalan Tol Cipali serta fasilitasnya telah atau belum memenuhi kebutuhan penggunanya dan dapat mengurangi bahaya dan risiko di Jalan Tol Cipali;
2. Bagi pengelola Jalan Tol Cipali (PT Lintas Marga Sedaya), dapat memperoleh informasi tentang kebutuhan pengguna jalan pada *rest area* di Jalan Tol, serta pengelola jalan tol dapat meningkatkan pelayanan pada *rest area* sesuai dengan kebutuhan pengguna jalan.
3. Bagi lembaga pendidikan Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, sebagai wujud eksistensi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dalam hal peningkatan keselamatan transportasi darat di Indonesia, serta mendukung program Pemerintah secara nasional yaitu Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) 2011-2035.