

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain (Ardhi, 2020). Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (*movement*) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (*comodity*) dan penumpang ke tempat lain (Anugrah dkk, 2023). Transportasi memiliki peran penting dalam pembangunan serta pengembangan ekonomi pada suatu daerah. Dalam upaya peningkatan perekonomian negara berkembang seperti Indonesia tidak terlepas dari kebutuhan infrastuktur. Infrastruktur merupakan kebutuhan dasar penduduk suatu negara secara ekonomi dan sosial. Jalan adalah infrastruktur esensial untuk transportasi darat, berfungsi sebagai penghubung antar wilayah dan memainkan peran penting dalam perekonomian nasional dan daerah. Sebagai sistem transportasi terbesar, jalan darat mendapat perhatian utama karena aktivitas manusia cenderung terjadi di darat. Infrastruktur jalan menjadi jalur penghubung yang mendukung pertumbuhan ekonomi, perkembangan wilayah, progres sosial, dan perkembangan kebudayaan (Nur, Rangan dan Mahyuddin, 2021).

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. Jalan Tol merupakan system jaringan jalan yang di desain dengan kecepatan rencana yang tinggi dan memiliki perencanaan geometrik yang baik sehingga pengguna jalan dapat dengan cepat dan nyaman sampai ke tujuan (Pahrul Rodji dkk, 2023). Pengendara yang melewati jalan tol akan dikenakan tarif sesuai dengan golongan kendaraannya. Dibuatnya jalan tol sebagai salah satu upaya penyelesaian kemacetan dan membantu perpindahan sarana transportasi. Seiring dengan meningkatnya peminat

dan kebutuhan pengendara menggunakan jalan tol, maka perlu diimbangi dengan adanya pelayanan optimal pada jalan tol agar terciptanya transportasi yang aman, nyaman, dan berkeselamatan (Oktopianto, Rizky dan Tiffany, 2020).

Jalan tol berdasarkan sistem pembayaran terbagi menjadi 2 jenis, yaitu sistem tertutup dan sistem terbuka. Jalan tol Ir. Wiyoto Wiyono merupakan salah satu jalan tol lingkaran dalam kota dengan sistem pembayaran terbuka yang ada di Kota Jakarta yang mana PT. Citra Marga Nusaphala Persada Tbk sebagai Badan Usaha Jalan Tol. Jalan tol ini menghubungkan Cawang di Kota Jakarta Timur sampai Pluit di Jakarta Utara pada ruas (Cawang – Tanjung Priok – Pluit/Jembatan Tiga). Tol Ir. Wiyoto Wiyono MSc ini dijadikan oleh masyarakat untuk akses dalam kota dan luar kota sehingga banyak kendaraan yang melintas di jalan tol ini untuk mobilitas sehari-hari.

Konstruksi yang dimiliki oleh Jalan Tol Ir. Wiyoto Wiyono MSc adalah 90% lebih merupakan jalan layang (*Elevated*). Selain itu, lokasi Jalan Tol Ir. Wiyoto Wiyono MSc sering dilewati oleh kendaraan berat yang mengangkut barang dikarenakan lokasinya yang berdekaran dengan terminal kontainer dan pelabuhan. Hal ini sangat bermanfaat dalam bidang transportasi untuk memenuhi kepentingan distribusi logistik atau barang. Namun sering didapati kendaraan yang tidak tertib muatan atau *Over Dimension Over Load* (ODOL) yang berdampak pada konstruksi Tol Ir. Wiyoto Wiyono MSc. Untuk mengatasi hal ini, maka PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk bekerjasama dengan Polisi wilayah dan Dinas Perhubungan dalam menertibkan kendaraan ODOL dengan melakukan kegiatan rutin dua bulan sekali operasi ODOL pada beberapa titik di ruas jalan tol Ir. Wiyoto Wiyono MSc.

Ruas jalan Tol Ir. Wiyoto Wiyono menggunakan teknologi perkerasan lentur atau perkerasan beraspal, yaitu lebih dari 90% dari seluruh panjang jalan yang ada (Oktopianto & Fathullah, 2020). Tol ini memiliki panjang kurang lebih 27,05 km dengan total jumlah gerbang tol 21 buah. Dalam penyelenggaraan transportasi jalan tol sering dijumpai permasalahan yang mengganggu kelancaran, keselamatan, keamanan dan kenyamanan yang melibatkan pelaku transportasi, sarana dan prasarana

transportasi. Hal ini berkaitan dengan perlakuan mobilitas dan aksesibilitas pada suatu jalan yang tidak sesuai sehingga berdampak pada kondisi lalu lintas seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.

Magang merupakan suatu kegiatan praktek lapangan yang dilaksanakan di luar kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan. Program kegiatan ini diadakan dalam rangka memberi kesempatan kepada para taruna/i untuk memperoleh pengalaman nyata di dunia kerja dan pengalaman ilmu pengetahuan lainnya, dan diharapkan setelah lulus taruna/i dapat terjun langsung ke dunia kerja. PT. Citra Marga Nusaphala Persada menjadi salah satu tempat magang dari taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan. Program magang ini memberikan pengalaman dan ilmu bagi taruna/i mengenai pengoperasionalan jalan tol serta untuk memberikan kontribusi taruna/i secara langsung terhadap tempat pelaksanaan magang. Diharapkan disiplin ilmu yang dimiliki oleh taruna/taruni Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dapat membantu meningkatkan pelayanan Jalan Tol Ir Wiyoto Wiyono MSc dan menekan angka kecelakaan, khususnya di ruas jalan tol agar pelayanan transportasi di jalan tol dapat terselenggara dengan aman, selamat, tertib, lancar, dan nyaman.

I.2 Ruang Lingkup

Ruang lingkup Magang 2 pada PT. Citra Marga Nusaphala Persada, Tbk sebagai berikut:

1. Memahami Pekerjaan Taruna Selama Magang 2 di PT. Citra Marga Nusaphala Persada Tbk.
2. Mengetahui Proses Operasional Jalan Tol Ir Wiyono Wiyono MSc.
3. Mengerti Pengelolaan Keuangan dan Investasi.
4. Mendeskripsikan Pencapaian Taruna.
5. Menganalisis Tantangan dan Pembelajaran.

I.3 Tujuan

Tujuan pelaksanaan Magang 2 pada PT. Citra Marga Nusaphala Persada, Tbk diantaranya:

1. Pembelajaran dan pemahaman kondisi objektif secara nyata tentang dunia kerja;
2. Menerapkan dan mengembangkan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi dalam bidang keselamatan transportasi jalan yang diperoleh selama

- kuliah, serta mampu beradaptasi dan bersosialisasi dengan dunia kerja;
3. Untuk menjalin kerja sama dengan berbagai dunia kerja dalam rangka meningkatkan *graduate employability*;
 4. Meningkatkan wawasan sekaligus membentuk kepribadian Taruna/i sebagai kader pembangunan dengan wawasan berfikir yang luas.

I.4 Manfaat

Manfaat pelaksanaan Magang 2 pada PT. Citra Marga Nusaphala Persada, Tbk adalah:

1. Bagi Taruna, melatih pola pikir kritis ketika menghadapi permasalahan-permasalahan yang ada di lapangan khususnya pada jalan tol sehingga menambah pengetahuan dan jam terbang tentang mekanisme penyelenggaraan jalan tol.
2. Bagi PT. Citra Marga Nusaphala Persada, Tbk, membantu mengetahui lokasi rawan kecelakaan pada Tol Ir. Wiyoto Wiyono MSc dan rekomendasi penanganannya serta pengembangan kinerja pengelolaan jalan tol.
3. Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, menambah karya ilmiah sebagai bahan belajar dan menambah jangkauan kerja sama dengan instansi-instansi bidang transportasi.

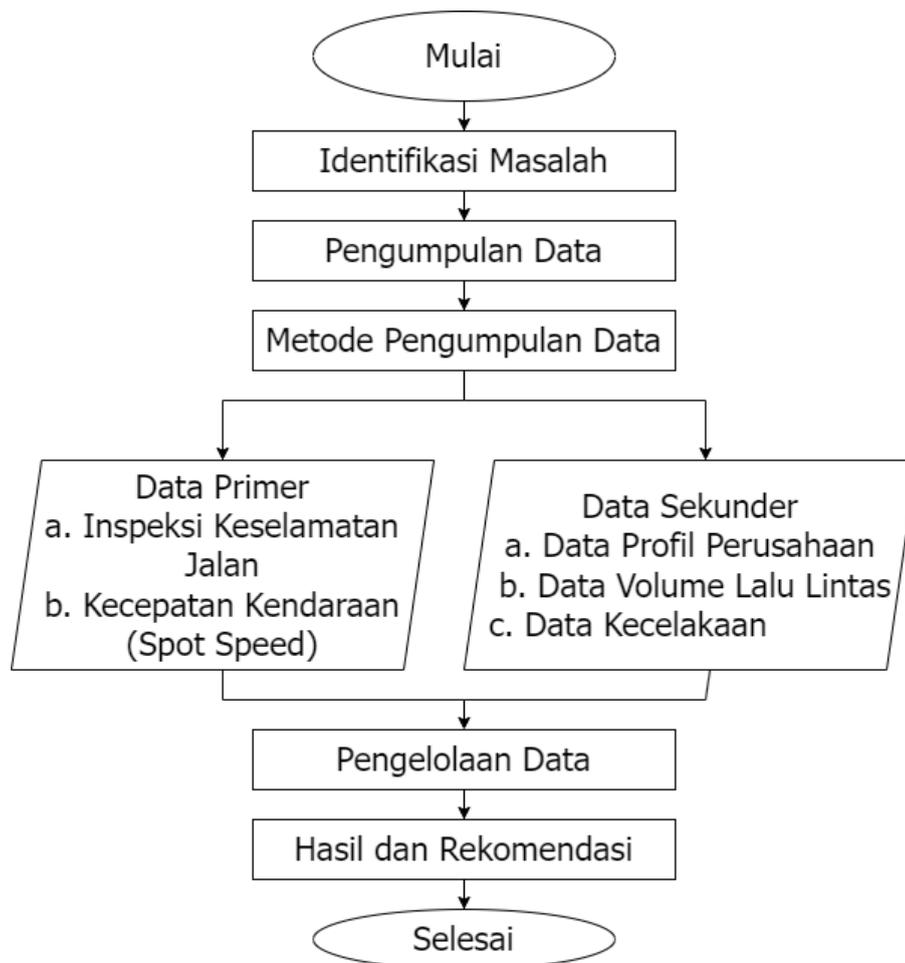
I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Waktu pelaksanaan magang dimulai pada tanggal 5 Februari 2024 sampai dengan 5 April 2024. Tempat pelaksanaan magang yaitu PT. Citra Marga Nusaphala Persada, Tbk dengan alamat kantor di Jalan Yos Sudarso Kavling No. 28 RT. 003 RW. 011, Kelurahan Sunter Jaya, Kecamatan Tanjung Priok, Jakarta Utara, Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta.

I.6 Metode Kegiatan

I.6.1 Bagan Alir

Berikut adalah bagan alir dari pelaksanaan penentuan Daerah Rawan Kecelakaan :



I.6.2 Pengumpulan dan Analisis Data

Salah satu yang dilakukan dalam penyusunan laporan magang adalah mengumpulkan data, baik data primer maupun data sekunder guna menunjang dalam penyusunan laporan magang. Dalam penyusunan laporan ini data yang diperlukan adalah sebagai berikut:

1. Pengumpulan Data Primer

Data primer merupakan data yang dapat diambil secara langsung melalui hasil survey di lapangan. Pada ruas jalan tol Ir. Wiyoto Wiyono MSc pengambilan data primer melalui beberapa metode, yaitu:

- Data Inspeksi Keselamatan Jalan

Data Inspeksi Keselamatan digunakan untuk melakukan pemeriksaan kondisi jalan terbangun secara sistematis dan komprehensif agar mengetahui *defisiensi/hazard* keselamatan jalan serta memberikan rekomendasi prioritas penanganan dan opsi penanganan keselamatan yang bersifat ringan. Tujuan Inspeksi Keselamatan Jalan, yaitu:

- a. Mengetahui kemungkinan adanya *defisiensi* atau *hazard* keselamatan jalan pada ruas jalan yang sudah terbangun.
- b. Menentukan prioritas penanganan atas defisiensi keselamatan jalan.
- c. Memilih dan merekomendasikan skenario penanganan atas defisiensi keselamatan jalan.

Prinsip Dasar dilakukannya Inspeksi Keselamatan Jalan adalah sebagai berikut :

- a. Pemeriksaan yang komprehensif dilakukan pada jalan – jalan yang dibuka bagi lalu lintas jalan raya untuk mengidentifikasi, mencatat, dan mengevaluasi berbagai hal berkaitan dengan kondisi prasarana dan lingkungan jalan yang berpotensi membahayakan keselamatan pengguna jalan.
- b. Strategi dalam Sistem Manajemen Keselamatan Infrastruktur Jalan bersifat Reaktif dan Preventif dalam arti mengeliminasi atau meminimalisir potensi bahaya untuk mencegah dan meminimalisir potensi bahaya terjadinya kecelakaan di masa mendatang.
- c. Inspeksi Keselamatan Jalan oleh tim/unit yang memiliki wewenang untuk melakukan inspeksi. Tim inspeksi keselamatan jalan harus memiliki pengetahuan dan kompetensi dalam bidang keselamatan jalan.
- d. Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Jalan dilakukan pada waktu yang telah ditentukan, seperti waktu siang dan malam hari, kondisi lalu lintas lengang, dan padat, ataupun saat cuaca mendung, hujan, dan cerah.

- e. Hal – hal penting yang harus disampaikan dalam laporan Inspeksi Keselamatan Jalan adalah deskripsi yang jelas tentang potensi bahaya yang ditemukan, berikut kuantifikasi resiko bahaya, dan saran atas Tindakan penanganan yang optimal untuk menekankan sekecil mungkin resiko tersebut.

Objek Inspeksi Keselamatan Jalan yang diamati adalah:

- a. Kondisi Geometri Jalan Meliputi ketersediaan jalur, alinyemen horizontal dan, standar dari fungsi, kelas dan status jalan.
 - b. Keberadaan dan Visibilitas Marka dan Rambu Jalan Ketersediaan Marka dan Rambu yang sesuai penempatan dan pemasangannya. Keadaan, Lokasi, dan Kondisi Penerangan Jalan juga penting untuk diperiksa secara reguler dari sudut pandang keselamatan lalu lintas, terutama bila terdapat percampuran arus lalu lintas kendaraan dengan kelompok pengguna jalan yang rentan.
 - c. Karakteristik Bahaya pada Sisi Jalan (*Roadside Hazards*) Gangguan sisi jalan, penghalang visibilitas, keberadaan pelindung sisi jalan, dan berbagai potensi bahaya di lingkungan sekitar jalan penting untuk diperiksa dan ditangani.
 - d. Berbagai Kerusakan Badan Jalan pada arah longitudinal maupun transversal juga perlu untuk diperiksa dan direkomendasikan penanganannya.
- Data Kecepatan Kendaraan (*Spot Speed*)

Adapun maksud dan tujuan dari pelaksanaan *spot speed* adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui kecepatan kendaraan yang melintas di ruas jalan tersebut.
- b. Untuk mengetahui karakteristik kecepatan kendaraan yang melintas di ruas jalan tersebut.
- c. Adapun target data yang harus dicapai pada pelaksanaan *spot speed* adalah data kecepatan sesaat kendaraan yang melintas dengan jenis atau klasifikasi untuk setiap arah dalam satuan waktu tertentu.
- d. Persiapan dan pelaksanaan survey sebelum survey kecepatan sesaat (*spot speed*) dilaksanakan, maka dilakukan persiapan

berupa Peralatan dan perlengkapan yang akan digunakan, antara lain:

- Alat tulis
- Formulir Survey
- *Walking Measure*
- *Stopwatch*
- Rompi Keselamatan
- Aplikasi *Spot Speed*
- Kamera

2. Metode Pengumpulan Data Sekunder

Data Sekunder adalah jenis data yang diperoleh secara tidak langsung berupa, dokumen, laporan-laporan, arsip, dan keterangan lainnya yang dimiliki oleh Perusahaan dan berhubungan dengan data yang dibutuhkan sebagai pendukung data primer. Adapun data yang dimaksud adalah berupa:

- Data Profil Perusahaan
- Data Volume Lalu Lintas
- Data Inventaris Perlengkapan Jalan
- Data Kecelakaan Lalu Lintas
- Data Geometrik Jalan

I.6.3 Jadwal Kegiatan Magang 2

Berikut adalah jadwal kegiatan yang dilakukan oleh kelompok saat pelaksanaan magang :

Tabel I.1 Tabel Kegiatan Magang 2

NO	PELAKSANAAN KEGIATAN	TIMELINE MAGANG							
		MINGGU							
		1	2	3	4	5	6	7	8
1	Orientasi dan Pengantaran Dosen								
2	Pengumpulan Data Sekunder								
	Data Profil Perusahaan								
	Data Kecelakaan								
	Data Inventaris Perlengkapan Jalan								
3	Kunjungan Dosen 1								
4	Pengumpulan Data Primer								
	Data Kecepatan Kendaraan								
	Data Inspeksi Keselamatan Jalan								
	Data Volume Lalu Lintas								
5	Analisa Data Primer								
6	Analisa Faktor dan Penyebab Permasalahan								
7	Mencari Ide-Ide Penanganan								
8	Penyusunan Hasil dan Evaluasi								
9	Seminar Laporan Hasil magang								