

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Perkembangan transportasi di Indonesia dipengaruhi oleh peningkatan jumlah transportasi serta pembangunan jalan. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel, jalan lori, dan jalan kabel (Presiden Republik Indonesia, 2022).

Jalan terbagi menjadi beberapa klasifikasi yaitu kelas jalan, status jalan dan fungsi jalan. Salah satu isi dari klasifikasi status jalan yaitu Jalan Nasional, Jalan Provinsi, Jalan Kabupaten, Jalan Kota dan Jalan Desa adapun jalan tol berada dilingkup jalan nasional. Jalan tol adalah jalan bebas hambatan yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar.

Pembangunan Jalan Tol berperan dalam meningkatkan ekonomi lokal melalui peningkatan kepesertaan produk usaha mikro, usaha kecil, dan usaha menengah pada ruang usaha tempat istirahat dan pelayanan Jalan Tol. Dalam rangka mengakomodasi penyediaan usaha mikro, usaha kecil, dan usaha menengah tersebut, tempat istirahat dan pelayanan Jalan Tol dapat dikembangkan dengan menambah fasilitas penunjang yang salah satunya berupa penambahan area promosi usaha mikro, usaha kecil, dan usaha menengah yang dapat dihubungkan dengan akses terbatas ke luar Jalan Tol (Pemerintah Republik Indonesia, 2021).

Pembangunan infrastruktur jalan tol terus dilakukan oleh Pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) sebagai upaya menghubungkan konektivitas bebas hambatan antar wilayah bagi masyarakat untuk dirasakan manfaatnya baik memangkas waktu tempuh saat berkendara, membuka banyak ruas baru, hingga dapat meningkatkan perekonomian sesuai dengan pernyataan sebelumnya (Badan Pengatur Jalan Tol, 2023). Sejak tahun 1978 hingga bulan Oktober 2023 Jalan Tol di Indonesia telah beroperasi sepanjang 2.816,7 Km yang ada di Pulau Jawa,

Pulau Sumatera, Pulau Kalimantan, Pulau Sulawesi, dan Pulau Bali. Pengoperasian jalan tol tersebut dikelola oleh 52 Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) dengan 73 ruas jalan tol dan 132 Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP).

Jalan Tol Tangerang-Merak yang dikelola oleh PT Marga Mandalasakti atau Astra Infra Toll Road Tangerang-Merak merupakan salah satu BUJT (Badan Usaha Jalan Tol) di Indonesia yang memiliki value atau nilai-nilai positif bagi seluruh bagian. Value yang dimaksud berupa Slogan BISA (Bangga, Inovatif, Sinergi dan Adaptif) yang wajib diimplementasikan oleh seluruh karyawan PT Marga Mandalasakti.

Oleh sebab itu, tim 14 memilih lokasi ini untuk dapat memenuhi kewajiban kami sebagai Taruna Taruni tingkat akhir sebagai menjadi sumber pengambilan data yang berkenaan dengan kecelakaan sehingga dapat dilakukan analisis data dan pemberian usulan penanganan di daerah rawan kecelakaan. Selain itu, dengan 4 (empat) value yang ditanamkan tersebut diharap dapat diserap oleh Taruna Taruni untuk menambah ilmu dan wawasan dalam menghadapi dunia kerja nantinya.

I.2. Ruang Lingkup

1. Kegiatan magang dilakukan pada ruas Jalan Tol Tangerang-Merak pada KM 26 sampai dengan KM 98.
2. Mengetahui kinerja jalan tol, aspek jalan dan perlengkapannya, melakukan penanganan pasca kecelakaan, melakukan identifikasi lokasi rawan kecelakaan, mengetahui tingkat kecelakaan serta memberikan usulan penanganan pada lokasi rawan kecelakaan.
3. Pengumpulan data sekunder dan data primer yang dibutuhkan untuk menunjang penyusunan laporan Magang II dengan melakukan observasi langsung dilapangan yang dilakukan oleh Taruna Taruni.

I.3. Tujuan

1. Mengetahui profil keselamatan jalan tol Tangerang-Merak.
2. Mengetahui indeks fatalitas jalan dan kendaraan di Jalan Tol Tangerang-Merak.
3. Menganalisis kejadian kecelakaan di Jalan Tol Tangerang-Merak.
4. Mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan di Jalan Tol Tangerang-Merak.

5. Memberikan usulan penanganan kecelakaan di lokasi rawan kecelakaan Jalan Tol Tangerang-Merak.

I.4. Manfaat

Manfaat yang diperoleh melalui kegiatan Magang II serta penyusunan laporan Magang II sebagai berikut:

1. Bagi Taruna

Kegiatan untuk melatih pola pikir yang objektif dan salah satu sarana belajar untuk menerapkan ilmu yang di dapat di Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan berupa materi dan praktek langsung menyikapi permasalahan yang berkaitan dengan jalan tol serta menambah wawasan dan pengetahuan tentang penyelenggaraan di Jalan Tol Tangerang-Merak.

2. Bagi PT Marga Mandalasakti

Kegiatan ini akan membantu dalam pemberian masukan terhadap peningkatan kinerja pelayanan, aspek jalan dan perlengkapannya, tingkat kecelakaan di jalan tol, aspek penanganan pasca kecelakaan, identifikasi lokasi rawan kecelakaan dan penanganan lokasi rawan kecelakaan di Jalan Tol Tangerang-Merak.

3. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Kegiatan Magang sebagai salah satu tolak ukur Taruna/i guna meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik, menjadikan sarana evaluasi dalam rangka penyempurnaan kurikulum Program Sarjana Terapan Rekayasa Sistem Transportasi Jalan sehingga dapat menghasilkan lulusan yang berkualitas dan siap kerja dan membangun koneksi antar Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dengan PT Marga Mandalasakti.

I.5. Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Magang II Taruna Taruni Program Studi Sarjana Terapan Rekayasa Sistem Transportasi Jalan ini dilaksanakan di BUJT (Badan Usaha Jalan Tol) dan PAU (Perusahaan Angkutan Umum) seluruh Indonesia. Lokasi yang diambil Tim 14 berada di PT Marga Mandalasakti yang beralamat Kantor Operasional Ciujung Jl. Tol Merak-Jakarta, Kragilan, Kabupaten Serang, Provinsi Banten Kode Pos 42184. Pelaksanaan magang ini dilakukan selama 2 bulan, terhitung mulai dari tanggal 5 Februari 2024 sampai dengan 5 April 2024.

I.6. Sistematika Penulisan Laporan

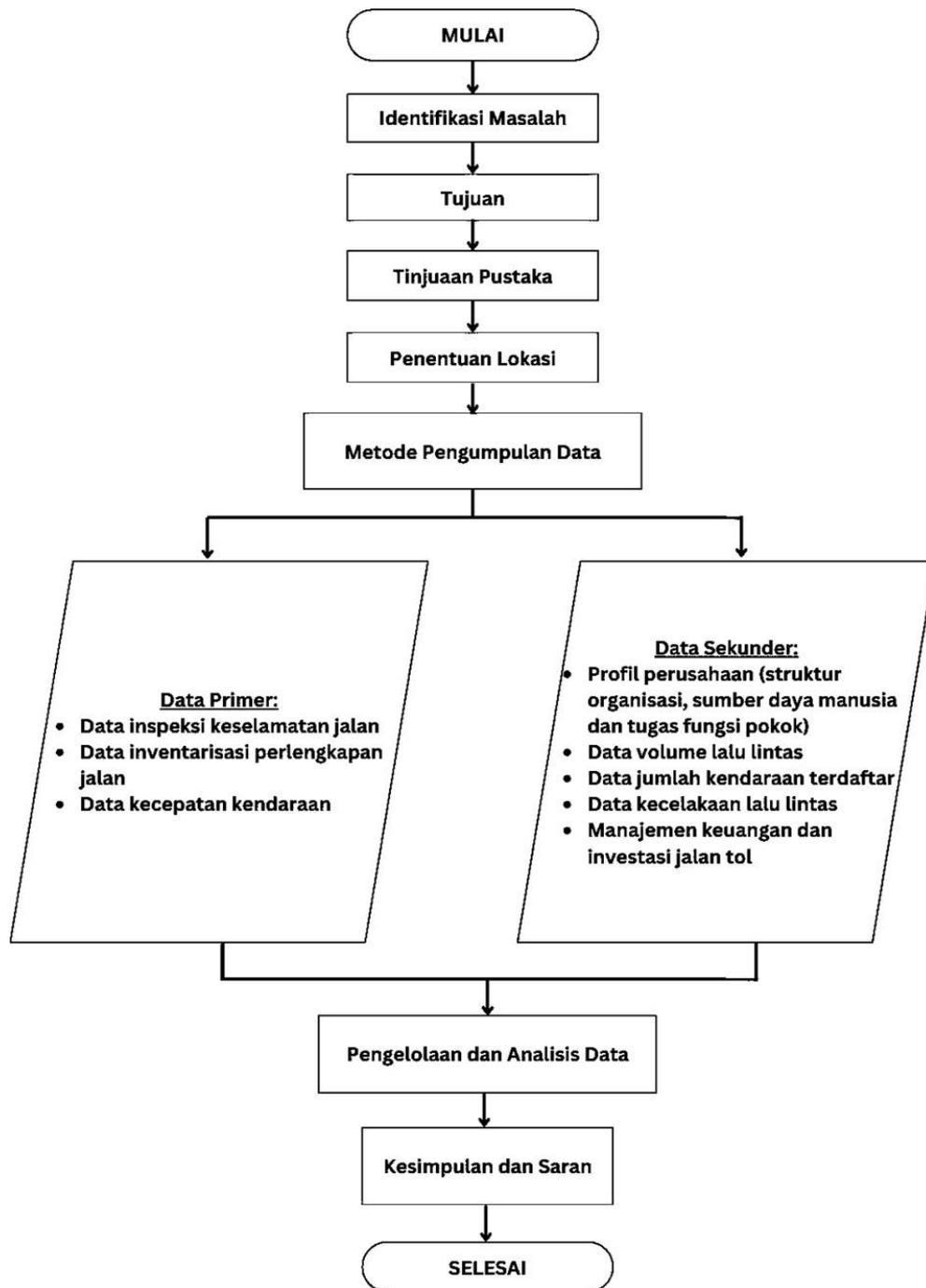
Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan memiliki sistematika penulisan Laporan Magang berbeda tiap tahunnya. Laporan Magang II Tahun 2024 berbeda dengan Laporan Magang I Tahun 2023 kemarin. Kegiatan ini cukup mengumpulkan data yang terkait dengan Profil Keselamatan Jalan dan Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan beserta penjabarannya yang tertuang pada Bab III tentang Analisa dan Pembahasan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada sistematika penulisan sebagai berikut:

1. Bagian Awal
 - a. Halaman Sampul Depan
 - b. Halaman Judul
 - c. Halaman Pengesahan dari Industri
 - d. Halaman Persetujuan
 - e. Halaman Pengesahaan
 - f. Halaman Pernyataan
 - g. Kata Pengantar
 - h. Daftar Isi
 - i. Daftar Tabel
 - j. Daftar Gambar
 - k. Daftar Lampiran
2. Bagian Utama
 - a. BAB I Pendahuluan
 - b. BAB II Gambaran Umum
 - c. BAB III Analisa dan Pembahasan
 - d. BAB IV Kesimpulan dan Saran
3. Bagian Akhir
 - a. Daftar Pustaka
 - b. Lampiran

I.7. Metode Kegiatan

I.7.1. Bagan Alir

Bagan alir merupakan cara pemetaan suatu kegiatan secara garis besar yang dibuat tersusun untuk dapat dilaksanakan oleh pelaku dengan runtut. Berikut bagan alir pelaksanaan Magang II:



Gambar I. 1 Diagram Alir

I.7.2. Pengumpulan dan Analisis Data

Pengumpulan data yang dilakukan untuk menunjang penyusunan laporan Magang II ini membutuhkan data primer dan data sekunder. Selanjutnya penjelasan dan penjabaran data yang dibutuhkan.

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang secara langsung diambil melalui hasil survei di lapangan. Pada ruas jalan tol Tangerang-Merak pengambilan data primer berupa:

a. Data inspeksi keselamatan jalan

Data ini diperoleh melalui survei yang dilakukan untuk dapat mengetahui kondisi jalan dan kondisi perlengkapan jalan disepanjang jalan yang memiliki tingkat kecelakaan tinggi atau daerah rawan kecelakaan.

b. Data inventarisasi perlengkapan jalan

Inventarisasi diperoleh melalui survei yang dilakukan untuk dapat mengetahui kondisi penampang melintang jalan disepanjang jalan yang memiliki tingkat kecelakaan tinggi atau daerah rawan kecelakaan.

c. Data kecepatan kendaraan (Spot Speed)

Spot Speed diperoleh melalui survei yang dilakukan untuk dapat mengetahui tingkat kecepatan kendaraan di jalan tol mulai dari yang terendah, tertinggi dan di rata-rata pada tiap golongan kendaraan.

2. Data Sekunder

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

a. Profil perusahaan (struktur organisasi, sumber daya manusia dan tugas fungsi pokok).

b. Data volume lalu lintas.

c. Data jumlah kendaraan yang terlibat kecelakaan.

d. Data jumlah korban kecelakaan lalu lintas.

e. Manajemen keuangan dan investasi jalan tol

I.7.3. Jadwal Kegiatan Magang

Tabel I. 1 Timeline Magang 2 di Tol Tangerang-Merak

| No | Jenis Kegiatan | Minggu ke- | | | | | | | | |
|----|--|------------|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1 | Pengumpulan data sekunder | | | | | | | | | |
| | Profil perusahaan | ■ | ■ | | | | | | | |
| | Data volume lalu lintas | ■ | ■ | | | | | | | |
| | Data jumlah kendaraan | ■ | ■ | | | | | | | |
| | Data jumlah kecelakaan | ■ | ■ | | | | | | | |
| | Data manajemen keuangan dan investasi | ■ | ■ | | | | | | | |
| 2 | Pengumpulan data primer | | | | | | | | | |
| | Data inspeksi keselamatan jalan | | | ■ | ■ | | | | | |
| | Data inventarisasi jalan | | | | ■ | ■ | | | | |
| | Data kecepatan kendaraan | | | ■ | ■ | | | | | |
| 3 | Analisis data primer | | | | | ■ | ■ | ■ | | |
| 4 | Analisis faktor dan menemukan gambaran penyebab permasalahan | | | | | ■ | ■ | ■ | | |
| 5 | Mencari ide-ide penanganan | | | | | | ■ | ■ | | |
| 6 | Evaluasi hasil | | | | | | ■ | ■ | | |
| 7 | Penyusunan laporan | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| 8 | Kegiatan di Manajemen Operasional | ■ | ■ | | | | | | | |
| 9 | Kegiatan di AIS | | | ■ | ■ | | | | | |
| 10 | Kegiatan di Pemeliharaan | | | | | ■ | ■ | | | |
| 11 | Melakukan revisi laporan | | | | | | | ■ | ■ | ■ |

■ : Rencana

■ : Realisasi