

BAB I PENDAHULUAN

I. 1 Latar Belakang

Persoalan transportasi sering kali muncul di tengah-tengah pesatnya perkembangan suatu wilayah, baik itu di sektor infrastruktur, kesediaan sarana dan prasarana, serta perilaku masyarakatnya terkait transportasi. Permasalahan transportasi di perkotaan disebabkan oleh volume kendaraan yang ada di jalanan perkotaan. Hal ini ditunjukkan dengan meningkatnya jumlah kendaraan sebesar tiga persen setiap tahunnya, sedangkan penambahan lebar jalan sangatlah kecil yakni kurang dari satu persen pertahun. Kondisi ini akhirnya membuat jumlah kendaraan tidak seimbang dengan kapasitas jalan sehingga menimbulkan titik-titik kemacetan di perkotaan (Mu'allimah & Mashpufah, 2021). Apabila suatu perkotaan transportasinya bermasalah, maka akan mengakibatkan aktivitas lainnya bermasalah (Kurniawan et al., 2021). Pengaruh tersebut dari berbagai karakteristik kendaraan maupun pengendaranya, berbagai kondisi lintasan, berbagai aturan, dan kondisi cuaca yang tidak dapat diperkirakan, oleh karena itu berkendara sebenarnya merupakan kegiatan yang beresiko tinggi seperti kerugian, kerusakan, kehilangan, kecelakaan, bahkan kematian (Purba, 2020).

Jalan tol sebagai jalan bebas hambatan memiliki perbedaan dari jalan biasa. Namun dengan status bebas hambatan bukan berarti masalah kecelakaan lalu lintas juga dapat teratasi. Jalan tol dirancang dengan tingkat kenyamanan, kelancaran dan keselamatan tinggi, tetapi jumlah kecelakaan di jalan tol Indonesia masih tinggi (Oktopianto & Pangesty, 2021). Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu (M & Widowati, 2021). Hasil analisis menunjukkan jumlah kecelakaan selama Tahun 2017-2019 sebanyak 352 kejadian kecelakaan, dengan tingkat keparahan korban meninggal dunia 8%, luka berat 11% dan luka ringan 81%. Faktor penyebab utama kecelakaan adalah faktor pengemudi 74%, waktu kejadian terbanyak pada

jam 12.00-18.00 sebesar 38%. Kecelakaan terbanyak terjadi pada saat cuaca cerah sebesar 68%. Jenis kendaraan yang paling banyak terlibat adalah jenis minibus sebesar 59% dan tipe kecelakaan yang sering terjadi adalah kecelakaan tunggal sebesar 70%. Ruas jalan tol Semarang-Solo yang sering terjadi kecelakaan adalah ruas Bawen-Salatiga yaitu sebesar 38%(Amin & Priyanto, 2020).

Ruas Tol Semarang - Solo merupakan salah satu infrastruktur penting dalam jaringan tol di Pulau Jawa, yang menghubungkan wilayah-wilayah strategis dan menjadi jalur transportasi utama bagi mobilitas masyarakat serta distribusi barang. Sebagai jalur yang vital, tol ini memiliki tingkat volume lalu lintas yang tinggi, baik untuk kendaraan pribadi, kendaraan niaga, maupun transportasi umum. Namun, dengan meningkatnya arus kendaraan di ruas tol ini, muncul pula potensi gangguan keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas) yang dapat mempengaruhi kenyamanan dan keselamatan para pengguna jalan.

Gangguan Kamtibmas di jalan tol tidak hanya terbatas pada tindak kriminal, seperti pencurian, perampokan, atau pengrusakan properti, tetapi juga mencakup pelanggaran meliputi gangguan keamanan dan Ketertiban Masyarakat (Kamtibmas) di jalan tol seperti tindakan yang dapat mengancam keselamatan pengguna jalan, mengganggu kelancaran lalu lintas, serta menimbulkan keresahan bagi pengguna jalan Tol. Gangguan ini dapat berupa pelanggaran lalu lintas, maupun tindakan tidak bertanggung jawab yang dapat berujung pada kecelakaan atau gangguan lainnya. Berdasarkan data yang dihimpun dari berbagai sumber, kejadian-kejadian ini dapat memicu kerugian materi dan non-materi, serta menimbulkan rasa ketidaknyamanan dan ketidakamanan bagi para pengguna tol.

Pencegahan gangguan Kamtibmas di jalan tol memerlukan perhatian khusus, karena sifat tol yang terbatas aksesnya dan kecepatan tinggi yang diterapkan, membuat intervensi penegakan hukum lebih kompleks dibandingkan jalan umum. Hingga saat ini, sejumlah langkah preventif telah diambil oleh pihak pengelola tol dan aparat berwenang, seperti pemasangan CCTV, patroli polisi, penerangan yang memadai, serta penempatan pos pemantauan di beberapa titik. Namun, efektivitas dari upaya tersebut perlu

terus ditingkatkan, mengingat masih adanya laporan terkait gangguan Kamtibmas di sepanjang ruas Tol Semarang - Solo.

PT Trans Marga Jateng (PT TMJ) adalah perusahaan patungan antara PT Jasa Marga (BUMN) dan PT Sarana Pembangunan Jawa Tengah (BUMD). PT TMJ mengelola dan mengoperasikan Jalan Tol Semarang-Solo selama 45 tahun, berdasarkan hak pengelolaan yang diperoleh dari Pemerintah melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Departemen Pekerjaan Umum pada 3 Desember 2008. Pada tahun 2005 PT Jasa Marga (persero) Tbk. mendapatkan Hak Pengusahaan Jalan Tol Semarang Solo dari Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Kemudian PT Jasa Marga (persero) Tbk. bersama dengan PT Sarana Pembangunan Jawa Tengah (PT SPJT) yang merupakan BUMD Pemerintah Propinsi Jawa Tengah membentuk perusahaan gabungan yang bernama PT Trans Marga Jateng yang merupakan perusahaan swasta untuk melaksanakan pengelolaan Jalan Tol Semarang-Solo yang berdiri tanggal 7 Juli 2007. Sahamnya dimiliki oleh PT Jasa Marga Trans Jawa Toll sebesar 50,91%, PT Astra Tol Nusantara (ASTRA Infra) sebesar 40%, PT Trans Optima Luhur sebesar 8,00%, dan PT Sarana Pembangunan Jawa Tengah (PT SPJT) sebesar 1,09%. PT SPJT merupakan Badan Usaha Milik Daerah Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, sedangkan PT Jasa Marga Trans Jawa Toll merupakan anak perusahaan dari PT Jasa Marga (persero) Tbk. yang mengelola jalan Tol di area pulau jawa. Setelah PT Trans Marga Jateng Terbentuk, kemudian Hak Pengusahaan Jalan Tol Semarang Solo yang semula dipegang oleh PT Jasa Marga kemudian dialihkan kepada PT Trans Marga Jateng Pengelolaan Jalan Tol meliputi perencanaan, pelaksanaan konstruksi dan pengoperasian jalan tol, sedangkan pembebasan tanah dilaksanakan oleh Pemerintah dalam hal ini oleh Departemen Pekerjaan Umum yang kemudian membentuk Tim Pengadaan Tanah (TPT). Dalam proses pembebasan tanah, TPT selaku wakil Pemerintah yang membutuhkan tanah dibantu oleh Panitia Pengadaan Tanah (P2T) yang dibentuk oleh masing-masing Pemerintah Daerah yang dilewati rute jalan tol. Jalan tol Semarang-Solo yang menjadi salah satu skala prioritas pembangunan jalan tol oleh Pemerintah saat ini, telah sesuai dengan tata ruang terpadu yang disusun oleh Pemerintah Provinsi Jawa Tengah yang diharapkan dapat mempercepat pengembangan wilayah tersebut. Disamping itu, investasi

jalan tol Semarang-Solo berdasarkan hasil kajian mempunyai tingkat kelayakan yang cukup menguntungkan, karena menjadi satu sistem dengan jalan tol eksisting Semarang Seksi B yang padat dan memperkuat potensi pengembangan wilayah Ungaran dan Bawen, khususnya untuk mendukung pergerakan perekonomian melalui peningkatan kelancaran arus barang dan jasa. Dengan menjunjung tinggi misi Perusahaan PT Trans Marga Jateng yang antara lain pembangunan jalan tol yang cepat dan tepat serta pengoperasian jalan tol yang efisien dan tepat guna, diharapkan pengguna jalan mendapatkan pelayanan yang optimal, baik pelayanan konstruksi, pelayanan lalu lintas maupun pelayanan transaksi. Guna mewujudkan itu semua seluruh jajaran Perusahaan PT Trans Marga Jateng berkomitmen dengan seluruh kemampuan sumber daya yang ada dapat menciptakan pelayanan yang maksimal dengan memberikan rasa aman dan nyaman bagi pengguna jalan tol Semarang-Solo.

Oleh karena itu, penting dilakukan kajian mendalam untuk mengidentifikasi potensi gangguan Kamtibmas dan mengevaluasi upaya pencegahannya di ruas tol ini. Melalui penelitian ini, diharapkan dapat ditemukan solusi yang komprehensif dan aplikatif guna meningkatkan keamanan dan kenyamanan pengguna jalan. Penelitian ini juga bertujuan untuk memberikan rekomendasi strategi yang lebih efektif kepada pihak pengelola tol dan aparat keamanan, sehingga pencegahan gangguan Kamtibmas dapat dilakukan secara lebih optimal.

Dengan meningkatnya perhatian terhadap keamanan di ruas Tol Semarang - Solo, diharapkan bahwa gangguan Kamtibmas dapat diminimalisir, sehingga jalur transportasi ini bisa lebih aman dan nyaman bagi seluruh pengguna.

I. 2 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi potensi gangguan Kamtibmas yang dapat terjadi di ruas Tol Semarang - Solo.

2. Mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan munculnya gangguan Kamtibmas di ruas Tol Semarang - Solo.
3. Memberikan rekomendasi langkah-langkah pencegahan yang diterapkan untuk mengurangi gangguan Kamtibmas di ruas tol tersebut.

I. 3 Manfaat

Manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat Teoritis

Menambah pengetahuan dalam bidang kajian keamanan dan ketertiban masyarakat di area transportasi, khususnya di jalan tol, serta sebagai referensi bagi penelitian serupa di masa mendatang.

2. Manfaat Penelitian

a. Bagi Penulis

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. Bagi PT Trans Marga Jateng

Sebagai bentuk masukan dan saran yang bermanfaat dalam hal meningkatkan kesadaran akan pentingnya keamanan dan ketertiban, serta memberikan rasa aman saat menggunakan ruas tol yang dapat di implementasikan.

c. Bagi Politeknik Keselamatan Transpotasi Jalan

Kesimpulan penelitian ini dapat direpresentasikan sebagai bentuk tolak ukur sistem pembelajaran yang dilakukan instansi guna membentuk reputasi yang bagus di mata masyarakat sebagai sumber referensi yang valid bagi peneliti selanjutnya.

I. 4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup yang dimaksud dalam kegiatan magang di PT. Trans Marga Jateng ini antara lain meliputi :

1. Ruang lingkup dibatasi pada potensi gangguan Kamtibmas di sepanjang ruas Tol Semarang - Solo, meliputi gangguan kriminalitas, pelanggaran lalu lintas, dan kecelakaan lalu lintas.

2. Fokus pada identifikasi faktor-faktor penyebab gangguan, evaluasi upaya pencegahan yang dilakukan oleh pengelola tol dan pihak berwenang, serta penyusunan rekomendasi strategi pencegahan.
3. Ruang lingkup penelitian tidak mencakup gangguan di luar wilayah tol, seperti di daerah pintu keluar atau rest area yang tidak dikelola langsung oleh pengelola tol.

I. 5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

1. Waktu

Kegiatan Magang dilaksanakan pada :

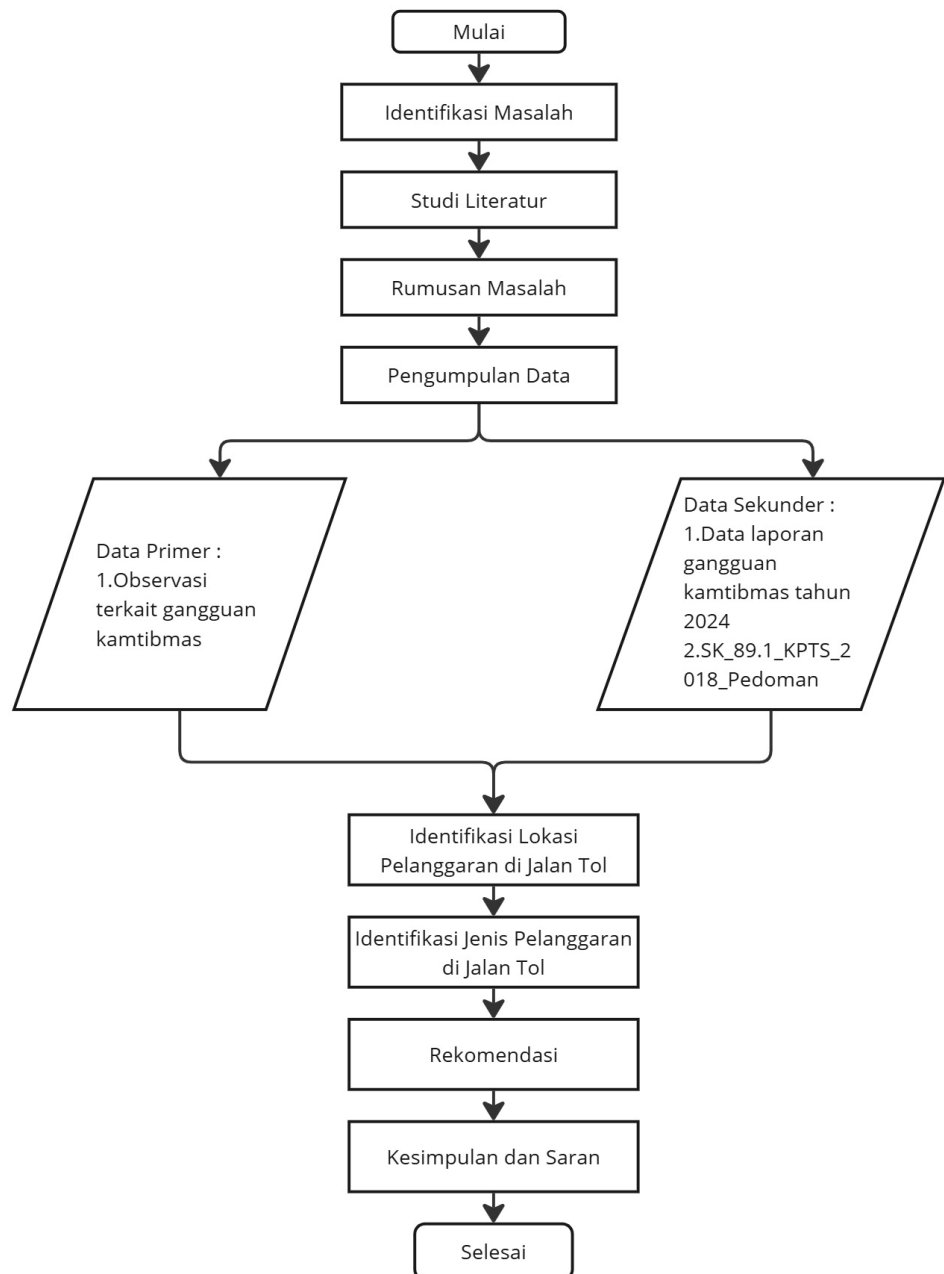
Hari/Tanggal : Selasa, 12 November 2024 – Rabu, 12 Februari 2025

2. Tempat

Pelaksanaan kegiatan magang dilakukan di Kantor Pusat Trans Marga Jateng (TMJ) *General Operation And Maintenance* Jl Mulawarman Raya No. 1B Rt 02 Rw 04 Kelurahan Pedalangan Kecamatan Banyumanik Semarang, Jawa Tengah 50268.

I. 6 Metode Kegiatan

I.6.1 Bagan Alir



Gambar I.6. 1 Bagan Alir Penelitian

I.6.2 Pengumpulan dan Pengolahan Data

I.6.2.1 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan tahapan yang dilakukan sebelum melakukan pengolahan atau analisis data, sumber

data harus berasal dari instansi resmi yang kebenaran data dapat dipertanggung jawabkan. Metode pengumpulan data dibedakan menjadi dua jenis yaitu data sekunder dan data primer.

a) Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh dari survey lapangan secara langsung, data yang dibutuhkan ialah berupa temuan potensi gangguan kamtibmas di Jalan tol Semarang - Solo

b) Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari instansi terkait yaitu Jasa Marga Toll Road Operator (JMTO) selaku badan operasional jalan tol Semarang – Solo. Data sekunder yang dibutuhkan adalah sebagai berikut :

- Data laporan gangguan kamtibmas periode Januari – Desember 2024

I.6.2.2 Teknik Pengolahan Data

Teknik pengolahan data merupakan tahapan yang dilakukan untuk mengolah data menjadi informatif agar mendapatkan hasil yang diharapkan. Teknik pengolahan data ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui, dan mengklasifikasikan berbagai bentuk pelanggaran yang terjadi di jalan tol berdasarkan aturan lalu lintas yang berlaku. Identifikasi ini dilakukan dengan berbagai metode, seperti pemantauan langsung oleh petugas, dan laporan data gangguan kamtibmas dari petugas. Tujuannya adalah untuk meningkatkan keselamatan, ketertiban, dan efisiensi lalu lintas di jalan tol dengan mendeteksi dan mencegah pelanggaran yang berpotensi menimbulkan risiko kecelakaan atau gangguan lalu lintas.
2. Menentukan dan mengetahui titik-titik tertentu di jalan tol yang sering menjadi lokasi terjadinya pelanggaran lalu

lintas. Proses ini mencakup pengumpulan data dari berbagai sumber, laporan petugas patrol. Tujuannya adalah untuk memahami pola pelanggaran di berbagai titik strategis, seperti gerbang tol, bahu jalan, area istirahat, dan jalur cepat, guna meningkatkan pengawasan serta merancang strategi pencegahan dan penegakan hukum yang lebih efektif.

I.6.3 Jadwal Kegiatan Magang

Kegiatan	Nov		Des				Jan				Feb	
	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2
Pencarian Data Dukung												
Pengolahan Data												
Penyusunan Laporan												
Asistensi Laporan												
Paparan Hasil Laporan												
Kunjungan Dosen												

Tabel 1. Jadwal Penelitian