

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1. Latar Belakang**

Sektor transportasi memegang peranan krusial dalam mendukung roda perekonomian dan mobilitas masyarakat suatu negara (Rahman, 2020). Di Indonesia, transportasi darat, khususnya bus, menjadi tulang punggung mobilitas antar kota maupun dalam kota, melayani jutaan penumpang setiap harinya. Bus merupakan moda transportasi yang efisien untuk mengangkut banyak orang, menjangkau area yang tidak terlayani oleh moda lain, serta sering kali menjadi pilihan utama bagi masyarakat menengah ke bawah karena keterjangkauannya (Jaya & Indahyanti, 2022). Oleh karena itu, ketersediaan layanan bus yang aman, nyaman, dan andal adalah suatu keharusan.

Kelaikan jalan (*roadworthiness*) suatu kendaraan bermotor, termasuk bus, adalah prasyarat mutlak untuk menjamin keselamatan penumpang, kru, pengguna jalan lainnya, serta kelancaran lalu lintas (Jannah, 2020). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara tegas mengatur bahwa setiap kendaraan yang beroperasi di jalan wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Persyaratan laik jalan mencakup berbagai aspek, mulai dari sistem pengereman, sistem penerangan, ban, hingga kelengkapan darurat dan kondisi mesin (Rizki & Susanti, 2023). Ketidaklaikan jalan suatu bus tidak hanya berpotensi menimbulkan kecelakaan fatal yang berakibat pada korban jiwa dan kerugian materi, tetapi juga dapat merusak reputasi perusahaan angkutan serta mengurangi kepercayaan masyarakat terhadap transportasi umum.

Perusahaan Umum Daerah Angkutan Kota (PERUM DAMRI) adalah salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang memiliki sejarah panjang dan peran vital dalam menyediakan layanan transportasi darat di Indonesia. Dengan jangkauan operasional yang luas, termasuk di wilayah Jabodetabek yang padat penduduk, DAMRI memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan armadanya senantiasa dalam kondisi prima. Area Jabodetabek, sebagai pusat aktivitas ekonomi dan pemerintahan, memiliki

permintaan mobilitas yang sangat tinggi, menjadikan kelaikan jalan bus DAMRI di wilayah ini sangat kritikal.

Menjaga kelaikan jalan armada bus dalam jumlah besar bukanlah tugas yang mudah. Berbagai faktor seperti usia kendaraan, intensitas penggunaan, kondisi infrastruktur jalan, kualitas perawatan, serta kedisiplinan pengemudi dan manajemen depot turut memengaruhi kondisi teknis bus (Jamun & Basuki, 2025). Temuan-temuan ketidaksesuaian sering kali teridentifikasi melalui inspeksi rutin atau *ramp check* yang dilakukan oleh otoritas berwenang, terutama pada momen-momen krusial seperti masa angkutan Natal dan Tahun Baru (NATARU) ketika mobilitas masyarakat meningkat drastis (Bella et al., 2021). *Ramp check* ini berfungsi sebagai alat pengawasan untuk mengidentifikasi potensi bahaya dan memastikan kendaraan memenuhi standar keselamatan sebelum beroperasi (Primasworo et al., 2022).

Analisis mendalam terhadap data hasil temuan ketidaksesuaian masih sering kurang dilakukan meskipun ramp check menjadi instrumen penting (Amalia & Munari, 2024). Pemahaman pola, tren, dan penyebab dominan dari ketidaklaikan jalan bus dapat menjadi dasar yang kuat bagi Perum DAMRI untuk merumuskan strategi pemeliharaan yang lebih efektif, mengalokasikan sumber daya secara efisien, serta meningkatkan kualitas dan keselamatan operasional secara berkelanjutan. Analisis yang sistematis sangat diperlukan karena tanpa itu upaya perbaikan cenderung bersifat reaktif dan kurang terarah (Supriyati et al., 2021).

## **I.2. Ruang Lingkup**

Ruang lingkup batasan masalah yang dilaksanakan meliputi :

1. Lokasi penelitian pada Pool DAMRI cabang Jabodetabek.
2. Analisis Ramp Check pada bus DAMRI cabang Jabodetabek.

## **I.3. Tujuan**

1. Mengidentifikasi dan mengelompokkan jenis-jenis temuan pelanggaran kelaikan jalan bus pada pelaksanaan *ramp check* persiapan NATARU.
2. Membandingkan tren dan pola temuan pelanggaran kelaikan jalan bus dari tahun 2022, 2023, hingga 2024.

3. Menentukan prioritas perbaikan dan area fokus pengawasan yang paling krusial dalam upaya meningkatkan keselamatan dan kelaikan jalan bus angkutan umum, khususnya menjelang periode NATARU.

#### **I.4. Manfaat**

1. Memberikan data dan analisis yang lebih terperinci mengenai jenis-jenis pelanggaran kelaikan jalan bus yang dominan.
2. Memberikan informasi mengenai titik-titik kelemahan atau masalah yang sering ditemukan pada armada bus mereka berdasarkan data *ramp check*.

#### **I.5. Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang**

Pelaksanaan Magang dimulai pada tanggal 12 Agustus 2024 dan berakhir pada tanggal 12 Februari 2025, dengan durasi pelaksanaan selama 6 bulan. Lokasi pelaksanaan magang berada di Kantor Pusat Perum DAMRI yang terletak di Perum Damri, Jl. Matraman Raya No.25, RT.2/RW.1, Palmeriam, Kec. Matraman, Kota Jakarta Timur, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 13140.



**Gambar I. 1** Peta Wilayah Kantor Perum DAMRI Pusat  
(Sumber : Google Maps, 2024)



**Gambar I. 2** Kantor Perum DAMRI Pusat

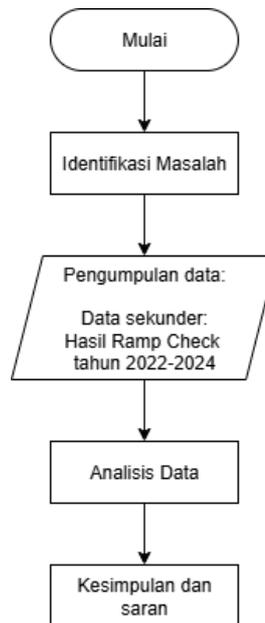
( Sumber : Google, 2024 )

### **I.6. Metode Kegiatan**

Metode penelitian yang digunakan dalam pelaksanaan magang mencakup metode deskriptif kualitatif. Pengumpulan data laporan magang ini menggunakan 2 metode yaitu :

- a) Observasi : Pengamatan langsung terhadap objek untuk mengetahui kebenaran, situasi, konteks, dan maknanya saat mengumpulkan data penelitian. penelitian kualitatif dilakukan dengan melihat kondisi lapangan secara langsung.
- b) Dokumentasi : Pengumpulan data dilakukan dengan mengumpulkan dan meninjau dokumen-dokumen resmi atau *database* hasil *ramp check* yang tersedia di PERUM DAMRI. Data yang diperlukan mencakup aspek-aspek yang diperiksa, hasil temuan, dan tindakan yang diambil.

## I.7. Bagan Alir



**Gambar I. 3** Bagan Alir

## I.8. Pengumpulan dan Analisis Data

Pada pelaksanaan magang, penelitian yang dilakukan menggunakan data primer dan data sekunder. Adapun data primer dan data sekunder yang akan didapatkan yaitu :

- a) Data Primer : Data primer diperoleh melalui hasil dari observasi secara langsung di lapangan serta wawancara dan mencatat data-data yang dibutuhkan dalam penelitian.
- b) Data Sekunder : Data sekunder didapatkan dari data yang sudah ada seperti laporan kegiatan *ramp check*.

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua pendekatan utama, yaitu:

### 1. Analisis Klasifikasi dan Distribusi Data

Grafik klasifikasi berdasarkan tujuan menggunakan analisis deskriptif untuk menggambarkan distribusi serta tiap tahun untuk memberikan gambaran tren.

### 2. Analisis Tren dan Perbandingan

Analisis ini melihat perubahan data secara longitudinal untuk memantau perkembangan serta melihat pola dominasi data.

## I.9. Jadwal Kegiatan Magang

**Tabel I. 1** *Timeline* Kegiatan Magang

NO	KEGIATAN	WAKTU																							
		AGUSTUS			SEPTEMBER				OKTOBER				NOVEMBER				DESEMBER				JANUARI			FEBRUARI	
		MINGGU KE-	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	
1	Perkenalan dan pengarahan	2	3	4																					
2	Pengantaran magang taruna																								
3	Menyelesaikan tugas yang diberikan Perum DAMRI Pusat																								
	a. Mendampingi sosialisasi keselamatan pengemudi Transjabodetabek di Pool Kemayoran																								
	b. Mendampingi sosialisasi keselamatan pengemudi SBU MAC dengan narasumber dari PT. Transportasi Jakarta																								
	c. Mendampingi sosialisasi keselamatan pada pegawai unit perbengkelan terkait pengenalan & penerapan dasar K3 di perbengkelan																								
	d. Melakukan inspeksi APAR, P3K, dan Fire Box di Kantor Pusat Perum DAMRI																								
	e. Melakukan pengecekan & pemasangan rambu di Pool DAMRI Pupar																								
	f. Update video terkait kecelakaan kerja di area bengkel																								
	g. Mendesain alat pelindung diri di bengkel																								
	h. Menyusun <i>job safety analysis</i> (JSA) perbengkelan																								
	i. Menginput hasil dokumentasi observasi, inspeksi, pemantauan Pool Pupar																								
	j. <i>Survey Journey risk management</i> ( Survei Potensi bahaya dan resiko di jalan )																								
	k. Input data rekap hasil pemeriksaan kesehatan pengemudi																								
	l. Membuat desain buku tanggap darurat di dalam bus																								
	m. Melakukan update penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum Perum DAMRI Kantor Pusat																								
4	Pengolahan Data Survey Journey Risk Management																								
5	Menyusun BAB I dan BAB II laporan magang kelompok																								

**Tabel I. 2** *Timeline* Kegiatan Magang Lanjutan

6	Bimbingan laporan magang bersama dosen pembimbing																								
7	Pengambilan data primer dan sekunder																								
	a. Mengumpulkan data update 10 Elemen SMKPAU Perum DAMRI																								
	b. Standar Pedoman PM 85 Tahun 2018 tentang SMKPAU																								
	c. Melaksanakan Observasi dan wawancara																								
	d. Melaksanakan Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum Perum DAMRI																								
	e. Pengambilan Kesimpulan																								
8	Pengolahan data																								
9	Kunjungan dosen 1																								
10	Penyusunan BAB III dan BAB IV laporan magang kelompok																								
11	Bimbingan laporan magang kelompok bersama dosen pembimbing																								
12	Kunjungan dosen 2																								
13	Bimbingan laporan magang individu bersama dosen pembimbing																								
14	Pengambilan data primer dan sekunder																								
15	Menyusun laporan magang individu																								
16	Kunjungan dosen 3																								

## I.10. Sistematika Penulisan Laporan

Sistematika penulisan laporan ini adalah berdasarkan format seperti penulisan laporan penelitian, yaitu:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Berisi tentang latar belakang, ruang lingkup, tujuan ,manfaat, waktu dan tempat pelaksanaan Magang 1.

### **BAB II GAMBARAN UMUM**

Berisi sejarah dan perkembangan lokasi, profil, kelembagaan, metode kegiatan, dan jadwal pelaksanaan magang.

#### **BAB IV          PEMBAHASAN**

Berisi hasil analisis dari grafik, tren, dan implikasinya terhadap manajemen armada.

#### **BAB V          PENUTUP**

Berisi saran dan kesimpulan.