

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Transportasi merupakan kegiatan perpindahan orang atau barang dari suatu tempat atau tempat asal ke tempat lain atau tempat tujuan. Perpindahan memerlukan sebuah alat yang dapat mengangkut orang atau barang yang biasa disebut alat transportasi (Alhadar, 2011). Alat transportasi terdiri dari 3 macam yaitu, alat transportasi darat, laut, dan udara. Contoh alat transportasi darat adalah sepeda motor, mobil, bus, truk, dan lain-lain. Contoh alat transportasi laut adalah berbagai macam kapal. Contoh alat transportasi udara adalah berbagai macam pesawat. Alat transportasi semakin berkembang khususnya pada alat transportasi darat sehingga menyebabkan volume kendaraan di jalan raya semakin meningkat, khususnya di kota Bogor.

Kota Bogor merupakan sebuah kota yang berada di Provinsi Jawa Barat, Indonesia. Kota ini terletak 59 KM² di sebelah Selatan DKI Jakarta, dan posisi wilayahnya berada di tengah-tengah Kabupaten Bogor. Kota Bogor mempunyai letak yang strategis dan memiliki banyak potensi seperti perluasan pembangunan, pengembangan ekonomi dan pelayanan, pusat industri, pusat pendidikan, transportasi, perdagangan, pariwisata dan komunikasi. Akibat letaknya yang strategis dan memiliki banyak potensi, membuat arus lalu lintas dan mobilitas masyarakat meningkat sehingga menyebabkan menumpuknya jumlah kendaraan yang tidak sesuai dengan kapasitas jalan (Mulyana, 2012).

Menumpuknya jumlah kendaraan mengakibatkan kemacetan lalu lintas yang dapat menyebabkan ketidaknyamanan berlalu lintas dan memperlambat kegiatan masyarakat. Kemacetan lalu lintas adalah masalah umum yang sering dihadapi oleh wilayah perkotaan di Indonesia. Kemacetan mengakibatkan kerugian secara ekonomi maupun immateril seperti menimbulkan stress karena kekesalan tidak tepat waktu pada tujuan. Kemacetan penyebabnya dari berbagai kehidupan yang saling terkait misalnya kedisiplinan yang kurang, *Law Enforcement* yang lemah, pertumbuhan kendaraan yang tidak bisa diimbangi pertumbuhan prasarana jalan (Alhadar, 2011). Sebagai upaya untuk mengimbangi pertumbuhan kendaraan maka dibangun prasarana transportasi yang mendukung pergerakan manusia atau barang yaitu jalan tol.

Jalan tol didesain sebagai jalan alternatif yang bebas hambatan dan bertujuan meningkatkan kapasitas jaringan jalan guna mengurangi kemacetan lalu lintas. Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2005 Tentang Jalan Tol pada Pasal 1 ayat (2) menjelaskan bahwa jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Pengusahaan jalan tol yang meliputi kegiatan pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan/atau pemeliharaan jalan tol dilakukan oleh Pemerintah dan/atau Badan Usaha Jalan Tol (BUJT). Syarat wajib BUJT untuk tetap bisa menjadi pengelola jalan tol adalah memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan Tol.

Standar pelayanan minimal jalan tol berguna untuk mengukur hal yang harus dicapai dalam pelaksanaan penyelenggaraan jalan tol yang mencakup kondisi jalan tol, kecepatan tempuh rata-rata, aksesibilitas, mobilitas, keselamatan serta unit pertolongan/penyelamatan dan bantuan pelayanan. Standar pelayanan minimal diatur oleh Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 16/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Jalan Tol. Tujuannya untuk memberikan kepastian pelayanan kepada masyarakat sebagai pengguna jalan tol. Selain itu, dengan adanya Standar Pelayanan Minimal pengguna jalan dapat menggunakan jalan tol dengan aman, nyaman dan mempersingkat waktu tempuh perjalanan. Pengawasan terhadap pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal di atas dilakukan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT).

Badan Pengatur Jalan Tol berwenang untuk menyelenggarakan jalan tol yang terdiri dari, pengaturan, pengusahaan dan pengawasan Badan Usaha Jalan Tol. Badan Pengatur Jalan Tol diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol dan ditetapkan melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol. Badan Pengatur Jalan Tol menunjuk Badan Usaha Jalan Tol untuk membangun jalan tol Lingkar Bogor.

Jalan Tol Lingkar Bogor atau *Bogor Ring Road* adalah nama rangkaian jalan tol yang melingkari kota Bogor, menghubungkan wilayah Sentul Selatan hingga Simpang Salabenda. Jalan tol Bogor Ring Road (BORR) merupakan bagian dari konektivitas transportasi yang menghubungkan trans-jawa dan

trans-sumatra. Dengan adanya Jalan Tol BORR ini diharapkan dapat mengurangi kepadatan lalu lintas di Kota Bogor, terutama di Jalan Sholeh Iskandar dan dapat memperlancar mobilisasi dan ekonomi masyarakat Bogor sebagai kota penyangga Jakarta. Jalan Tol Bogor Ring Road dikelola oleh yaitu PT Marga Sarana Jabar.

PT Marga Sarana Jabar adalah Badan Usaha Jalan Tol berbentuk usaha patungan antara PT Jasa Marga (Persero) Tbk. sebesar 55% dengan PT Marga Nusaphala Persada Tbk. sebesar 45% yang didirikan pada tanggal 11 Mei 2007. PT Marga Sarana Jabar melaksanakan pengusahaan Jalan Tol BORR meliputi pendanaan, perencanaan teknik pelaksanaan konstruksi, pengoperasian dan pemeliharaan Jalan Tol.

Jalan Tol Bogor Ring Road memiliki panjang 10,7 KM (kilometer) yang terbagi menjadi beberapa seksi, diantaranya:

- 1) Seksi I Ruas Sentul Selatan – Kedung Halang sepanjang 3,70 KM (kilometer) beroperasi tahun 2009
- 2) Seksi IIA Ruas Kedung Halang – Kedung Badak sepanjang 1,55 KM (kilometer) beroperasi tahun 2014
- 3) Seksi IIB Ruas Kedung Badak – Simpang Yasmin sepanjang 2,65 KM (kilometer) beroperasi tahun 2018
- 4) Seksi 3A Ruas Simpang Yasmin – Simpang Semplak sepanjang 2,85 KM (kilometer) diresmikan pada tahun 2021
- 5) Seksi 3B Ruas Simpang Semplak – *Junction* Salabenda sepanjang 2,5 KM (kilometer) direncanakan akan dibangun pada tahun 2022

Jalan Tol BORR terus melakukan peningkatan layanan di seluruh bidang pelayanan jalan tol. Salah satunya yaitu pada akhir tahun 2020 telah diresmikannya Simpang Susun Sentul integrasi Jagorawi. Transaksi yang dilakukan hanya dilakukan 1 kali melalui Gerbang Tol (GT) Sentul Barat sehingga dapat memperlancar pengguna jalan dari Jalan Tol Jagorawi menuju Jalan Tol BORR.

Selain itu Jalan Tol BORR merupakan akses bagi masyarakat di dalam Kota dan Kabupaten Bogor. Jalan Tol BORR telah menggunakan sistem GTO (Gerbang Tol Otomatis) selama 3 tahun. Hal ini merupakan sesuatu yang masih awam bagi masyarakat kota dan kabupaten Bogor yang kurang memahami penggunaan E-Tol dalam sistem GTO. Kurangnya pemahaman,

bertambahnya panjang jalan dan kemudahan akses dari dan menuju Kota Bogor menggunakan Jalan Tol BORR, menuntut PT Marga Sarana Jabar selaku BUJT pemegang konsesi jalan tol BORR untuk lebih meningkatkan kewaspadaan terhadap risiko-risiko yang akan timbul, terutama risiko kecelakaan.

Sehubungan dengan uraian di atas, maka penulis mengambil bahasan tentang lokasi rawan kecelakaan pada ruas Jalan Tol Bogor Ring Road. Dalam hal ini, dibutuhkan data primer dan sekunder mengenai aspek-aspek keselamatan baik sarana dan prasarana lalu lintas. Untuk mendapatkan data tersebut maka diperlukan adanya Praktek Kerja Profesi yang menjadi salah satu kegiatan praktek lapangan yang dilaksanakan di luar kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal. Praktek Kerja Profesi (PKP) dilaksanakan di Jalan Tol Bogor Ring Road. Data primer dan sekunder digunakan untuk mengevaluasi kondisi ruas jalan tol yang sudah dioperasikan. Sehingga dari kegiatan PKP ini dapat memberikan rekomendasi untuk meningkatkan pelayanan di Jalan Tol Bogor Ring Road.

I.2. Tujuan

Tujuan dari pelaksanaan Praktek Kerja Profesi (PKP) adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui kondisi jalan dan perlengkapan jalan pada Jalan Tol Bogor Ring Road.
2. Mengetahui kinerja lalu lintas pada Jalan Tol Bogor Ring Road.
3. Mengetahui program penanganan pasca kecelakaan pada Jalan Tol Bogor Ring Road.
4. Mengetahui titik lokasi rawan kecelakaan pada Jalan Tol Bogor Ring Road.
5. Memberikan rekomendasi untuk penanganan lokasi rawan kecelakaan pada Jalan Tol Bogor Ring Road.

I.3. Manfaat

- A. Bagi Taruna, kegiatan PKP ini bermanfaat sebagai sarana belajar untuk menerapkan ilmu yang dipelajari di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, untuk mengembangkan dan melatih pola pikir yang objektif dalam menyikapi permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan jalan tol serta menambah wawasan dan pengetahuan tentang mekanisme penyelenggaraan jalan tol.

- B. Bagi PT Marga Sarana Jabar, kegiatan ini memberikan manfaat berupa rekomendasi guna perbaikan penyelenggaraan dan pelayanan jalan tol dan membantu proses peningkatan pelayanan keselamatan jalan tol.
- C. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, kegiatan ini bermanfaat sebagai tolak ukur untuk meningkatkan sistem pendidikan yang lebih baik, khususnya bagi program Sarjana Terapan Rekayasa Sistem Transportasi Jalan dan sebagai sarana untuk menjalin kerjasama dengan pihak pengelola jalan tol.

I.4. Ruang Lingkup

- A. Lokasi penelitian berada di Jalan Tol Bogor Ring Road.
- B. Metode pengumpulan data bersumber dari data sekunder yang sudah ada dan data primer hasil survei.
- C. Data yang di analisis berupa data kondisi jalan dan inventarisasi perlengkapan jalan, data kinerja lalu lintas, data program penanganan pasca kecelakaan, identifikasi lokasi rawan kecelakaan, penanganan lokasi rawan kecelakaan, dan permasalahan khusus di Jalan Tol Bogor Ring Road.
- D. Survei atau pengamatan yang dilakukan yaitu survei pencacahan lalu lintas atau *traffic counting* dan survei kecepatan kendaraan.

I.5. Waktu dan Tempat Praktek Kerja Profesi

Kegiatan Praktek Kerja Profesi dilaksanakan selama kurang lebih 3 bulan, pada:

- A. Tanggal : 4 Oktober 2021-17 Desember 2021
- B. Waktu : 08.00 WIB – 17.00 WIB
- C. Lokasi : PT Marga Sarana Jabar

I.6. Sistematika Penulisan

Penulisan laporan menurut Buku Pedoman Penulisan Praktek Kerja Profesi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal, laporan terdiri dari 4 (empat) bab, yaitu: Pendahuluan, Gambaran Umum, Hasil dan Pembahasan, Kesimpulan dan Rekomendasi dengan uraian sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Merupakan langkah/proses awal dari penyusunan laporan yang menjelaskan arah maksud dan tujuannya. Bab ini memuat Latar Belakang, Tujuan, Manfaat, Ruang Lingkup, Waktu Dan Tempat Pelaksanaan PKP serta Sistematika Penulisan Laporan.

BAB II GAMBARAN UMUM

Pada bab ini menjelaskan tentang gambaran umum yang ada pada lokasi Praktek Kerja Profesi (PKP). Pada bab ini memuat Lokasi PKP yang berisi tentang Sejarah Dan Perkembangan Lokasi Praktek Kerja Profesi (Instansi), Profil Lokasi Praktek Kerja Profesi (Instansi), Kelembagaan Lokasi Praktek Kerja Profesi (Instansi) serta Metode Kegiatan.

BAB III ANALISIS KESELAMATAN JALAN

Bab III berisi tentang data-data yang didapatkan selama Praktek Kerja Profesi (PKP) berupa kondisi jalan dan perlengkapan jalan, kinerja lalu lintas, analisis kejadian kecelakaan, program penanganan pasca kecelakaan, dan identifikasi lokasi rawan kecelakaan.

BAB IV PENANGANAN DAERAH RAWAN KECELAKAAN

Pada bab ini berisi tentang penjabaran dan usulan penanganan titik lokasi rawan kecelakaan.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisi kesimpulan dan saran dari hasil analisis yang telah dilakukan.