

## I PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pada dasarnya Sistem Manajemen Keselamatan perusahaan angkutan umum terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 85 Tahun 2018, peraturan tersebut memuat acuan penting dalam peraturan tersebut pasal 20 menyatakan bahwa, perusahaan angkutan umum yang telah memperoleh izin penyelenggaraan angkutan umum sebelum berlakunya peraturan menteri perhubungan, wajib membuat, melaksanakan dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum paling lama tanggal 15 September 2018. Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) perusahaan angkutan umum hanya digambarkan secara garis besar, sehingga dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 untuk mengelola dan merinci secara dalam mengenai 10 elemen Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) perusahaan angkutan agar diharapkan pengelolaannya lebih maksimal.

Kecelakaan merupakan suatu kejadian tidak terjadi secara kebetulan melainkan disertai suatu penyebab yang dapat dicari guna melakukan tindakan preventif. Kecelakaan dapat menimbulkan dampak ringan sampai berat baik berupa materi maupun non materi (Suma'mur, 2009). Kecelakaan memiliki tiga faktor penyebab utama berdasarkan Haddon's Matrix yakni faktor manusia, kendaraan dan lingkungan yang terbagi dalam tiga tahap pra, saat, dan pasca-kecelakaan. Faktor dalam tahap pra-kecelakaan guna mencegah terjadinya kecelakaan, faktor dalam tahap saat kecelakaan guna pencegahan cedera, dan faktor dalam tahap pasca-kecelakaan guna mempertahankan hidup. Pengetahuan, penggunaan jalur dan kecepatan berkendara merupakan komponen faktor perilaku yang tergolong faktor manusia tahap pra-kecelakaan dalam Haddon's Matrix (Mohan, 2006).

Jalan tol sebagai jalan bebas hambatan memberikan perbedaan yang nyata dengan jalan biasa. Perbedaan ini diharapkan mampu memberikan kualitas yang lebih, mengingat tingkat mobilitas masyarakat yang semakin meningkat. Namun dengan statusnya yang bebas hambatan bukan berarti kecelakaan lalu lintas juga dapat teratasi. Dengan kelebihan-kelebihan yang dimiliki terkadang justru membuat para pengemudi lengah dan beresiko membahayakan keselamatan dirinya dan orang lain. Oleh karena itu diperlukan berbagai upaya untuk meminimalkan kemungkinan terjadi kecelakaan. Tol Surabaya-Gempol dengan panjang jalan 43 km beroperasi secara penuh sejak tahun 1986. Namun, dengan bencana lumpur panas Lapindo Brantas Inc, jalan terpotong sekitar enam km yang menghubungkan Porong dan Gempol. Pemerintah memutuskan menutup ruas tersebut sebagai jalan tol, sehingga panjangnya berkurang menjadi 37 km. Jalan yang dikelola oleh Jasa Marga cabang Surabaya-Gempol memiliki 3 lajur kanan dan 3 lajur kiri pada jalan (Waru-Dupak) dan 2 lajur kanan dan 2 lajur kiri pada jalan (Waru-Gempol), tujuh *interchange*, 27 jembatan perlintasan kendaraan, dan dua jembatan penyeberangan orang. Pada ruas terdapat 10 gerbang tol yang terdiri dari enam gerbang tol dengan sistem transaksi terbuka dan empat gerbang dengan sistem transaksi tertutup.



## 1.2 Tujuan

Praktik Kerja Lapangan (PKL) memiliki beberapa tujuan yaitu:

1. Mengkaji penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Transportasi di PT Jasa Marga *Transjawa Tollroad Regional Division Representative Office 3* berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018.
2. Evaluasi perbaikan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Transportasi Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018.



**Sekolah Vokasi**  
College of Vocational Studies