

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Transportasi merupakan peranan penting dalam kegiatan masyarakat. Perkembangan permintaan masyarakat terhadap transportasi cukup banyak baik secara kuantitas maupun kualitas saat ini. Di Indonesia transportasi berkembang dengan sangat pesat, oleh karena itu seharusnya dibuat seyaman mungkin. Berbagai jenis angkutan telah tersedia baik angkutan pribadi maupun angkutan umum. Moda darat, laut, dan udara siap membantu masyarakat untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya. Dalam sebuah sistem jaringan jalan beragam moda transportasi darat bercampur mulai dari mobil pribadi, sepeda motor, bus, truk, dan sepeda. Adanya campuran dari berbagai moda dengan berbagai karakteristik yang berbeda menyebabkan harus suatu wilayah, sebab tanpa lalu lintas tidak akan ada perpindahan dari satu titik ke titik lainnya baik orang maupun barang.

Dalam proses perpindahan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lainnya menggunakan moda melibatkan beberapa fasilitas jalan raya. Semakin banyak kegiatan perpindahan semakin banyak kejadian yang menyebabkan kemacetan ataupun kecelakaan lalu lintas. Keselamatan dalam transportasi merupakan hal yang serius dan wajib diperhitungkan oleh pengguna jasa serta pemerintah sebagai pembuat kebijakan. Menurut Undang-undang No. 22 Pasal 3 Tahun 2009, transportasi bertujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum. Ini menjadikan aspek keselamatan harus merupakan perhatian yang utama. Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan/atau lingkungan menurut Undang – Undang Nomor 22 tahun 2009. Keselamatan lalu lintas jalan menjadi hal yang penting dalam upaya pengurangan angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Kecelakaan yang

terjadi di Indonesia sangat tinggi sehingga banyak menimbulkan kerugian jiwa maupun material. Dengan itu patut menjadi perhatian pemerintah pusat maupun daerah untuk dapat meningkatkan keselamatan lalu lintas di Indonesia.

Jumlah angka kecelakaan yang tinggi di dunia mendapatkan perhatian yang serius dari Persatuan Bangsa Bangsa (PBB). Sebagai aksi dalam menekan angka kecelakaan yang tinggi PBB mendeklarasikan Decade Of Action (DoA) for Road Safety 2021 -2040 yang bertujuan untuk mengurangi angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas jalan setidaknya 50% dari tahun 2021 - 2040. Di Indonesia pemerintah diamanatkan dalam Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 203 ayat (1) dan (2) tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan menyebutkan bahwa pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Kemudian dalam menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan ditetapkan rencana umum nasional keselamatan jalan.

Selaras dengan amanat undang-undang maka pemerintah mengeluarkan Peraturan Presiden No 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) jalan dalam jangka waktu tahun 2021 - 2040. Peraturan ini disusun sebagai panduan selama 20 tahun untuk pemangku kebijakan agar dapat melakukan koordinasi, sinkronisasi dan harmonisasi perencanaan program keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Peraturan tersebut menjadi acuan bagi kementerian / lembaga dan pemerintah daerah untuk menjabarkan langkah rencana aksi keselamatan pada kewenangan masing- masing instansi terkait. Penerapan RUNK jalan menggunakan pendekatan 5 (lima) pilar keselamatan jalan yang meliputi manajemen keselamatan jalan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan dan penanganan korban pasca kecelakaan. Masing-masing pilar memiliki instansi yang bertanggung jawab atas pelaksanaannya dalam hal ini pada kewenangan pemerintah daerah kota yaitu pilar 1 (satu) Bappeda, pilar 2 (dua) Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang, pilar 3 (tiga) Dinas Perhubungan, pilar 4 (empat) Kepolisian, dan pilar 5 (lima) Dinas Kesehatan.

Kota Mataram merupakan kota yang terletak di provinsi Nusa Tenggara Barat, terdiri dari 6 Kecamatan dan 50 Kelurahan. Berdasarkan hasil sensus penduduk pada tahun 2021 jumlah penduduk Kota Mataram yang tercatat sebanyak 432.024 jiwa yang terdiri dari 215.299 jiwa penduduk laki-laki dan 216.725 jiwa penduduk perempuan, tentunya ini menimbulkan banyak perjalanan di Kota Mataram. Moda transportasi darat tentu menjadi pilihan utama masyarakat dalam melaksanakan kegiatan sehari-hari. Kota dengan luasan wilayah 61,30 km mengalami pertumbuhan penduduk dan perkembangan wilayah maka lingkup kegiatan masyarakat pada wilayah tersebut mengalami perubahan. Perubahan tersebut diantaranya ditandai dengan bertambahnya jumlah penduduk, kepemilikan kendaraan mengacu kepada bertambahnya jumlah perjalanan penduduk yang mempengaruhi volume lalu lintas pada suatu jaringan jalan dan pada akhirnya akan berpengaruh terhadap kinerja lalu lintas. Maka setiap tahunnya menyebabkan kinerja lalu lintas semakin buruk jika tidak terkendali dan bertambah juga kerugian yang selalu ada di setiap terjadinya kecelakaan. Dengan pertumbuhan dan perkembangan wilayah Kota Mataram perlu adanya kajian dengan program Magang.

Program magang I merupakan kegiatan wajib untuk mendorong para Taruna Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal dalam memenuhi kewajiban program studi. Pelaksanaannya berada diluar kampus yang diharapkan dapat memberikan pengalaman empiris Taruna untuk peningkatan kreativitas, kemandirian, dan menemukan pengetahuan yang didapat dari sebuah permasalahan di lapangan. Magang juga dapat memberikan bekal kepada Taruna sebelum menjalankan kegiatan kerja yang sebenarnya. Selain itu magang memiliki tujuan dalam memaksimalkan potensi pengetahuan yang sudah didapat Taruna Politeknik Keselamatan Jalan pada tempat magang Dinas Perhubungan masing - masing tempat magang I. Kegiatan magang I menjadi agenda wajib akademik Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan karena merupakan pendidikan vokasi yang lebih banyak ditekankan pada keterampilan dan keahlian pada dunia kerja nyata dilapangan. Penerapan pengetahuan yang dialami oleh para Taruna diharapkan dapat membantu kegiatan di Dinas Perhubungan. Pelaksanaan magang disesuaikan dengan

kurikulum akademik yang berlaku di Politeknik Keselamatan Jalan Tegal. Dalam pelaksanaan kegiatan di tempat magang para Taruna memiliki pedoman magang yang disusun program studi Rekayasa Sistem Transportasi Jalan. Hasil penelitian yang dikaji dalam pelaksanaan magang I dapat menggambarkan kondisi transportasi jalan yang dilihat dari aspek keselamatan dan dapat dijadikan pertimbangan bagi daerah terkait perencanaan regulasi dan pembangunan dalam bidang keselamatan transportasi jalan. Magang I ini bertujuan untuk menganalisis pelaksanaan pilar - pilar Rencana Umum Nasional Keselamatan dan memberikan usulan penanganan permasalahan transportasi jalan yang tepat untuk penanganan di kawasan tersebut.

I.2. Tujuan

1. Mengetahui kinerja penyelenggaraan program aksi keselamatan jalan di Kota Mataram dengan berdasarkan pada Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2022 Tentang rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan tahun 2021 – 2040.
2. Menganalisis lokasi kajian di Kota Mataram untuk dilakukan rekayasa keselamatan jalan.
3. Mengetahui kinerja dan pelayanan angkutan umum di Kota Mataram.
4. Memberikan inovasi di bidang perhubungan guna meningkatkan keselamatan jalan di Kota Mataram.

I.3. Manfaat

Pelaksanaan magang dan penyusunan laporan kinerja keselamatan transportasi jalan di Kota Mataram memberikan beberapa manfaat bagi berbagai pihak terkait, yaitu :

1. Bagi Taruna Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ)

Kegiatan magang berguna untuk menambah pola pikir yang objektif dalam menyikapi sebuah permasalahan keselamatan jalan serta memberikan pengetahuan dan wawasan yang berkaitan dengan

penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan dan penanganan daerah rawan kecelakaan di wilayah Kota Mataram

2. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Hasil kegiatan Magang ini dapat menjadi salah satu tolak ukur guna meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik. Memberikan manfaat bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) berupa informasi tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) di Kota Mataram

3. Bagi Dinas Perhubungan Kota Mataram dan instansi terkait lainnya

Memberikan masukan atau rekomendasi penanganan terhadap permasalahan-permasalahan keselamatan jalan kepada pihak yang terkait di Kota Mataram dalam pengambilan kebijakan untuk menangani permasalahan keselamatan, melakukan upaya pencegahan kecelakaan, dan mengurangi angka kecelakaan, serta upaya peningkatan keselamatan transportasi jalan di Kota Mataram

I.4. Ruang Lingkup

Penyusunan laporan magang ini memuat tentang profil keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Mataram dengan pedoman buku panduan magang Prodi Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ), serta upaya dan rencana strategi beberapa instansi terkait 5 Pilar RUNK Transportasi Jalan yang sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya. Ruang lingkup terdiri dari :

1. Kegiatan magang yang berada di Dinas Perhubungan Kota Mataram
2. Penilaian kinerja keselamatan berdasarkan pelaksanaan lima pilar keselamatan dalam RUNK yaitu :
 - 1). Sistem yang Berkeselamatan
 - 2). Jalan yang Berkeselamatan
 - 3). Kendaraan yang Berkeselamatan
 - 4). Pengguna Jalan yang Berkeselamatan

- 5). Penanganan pasca korban kecelakaan
3. Rekayasa sistem keselamatan jalan pada suatu kawasan terbatas di Kota Mataram dengan gambaran umum studi, pembagian zona, kinerja jaringan jalan, daerah rawan kecelakaan dan inspeksi keselamatan jalan.
4. Kajian inventarisasi angkutan umum pada wilayah Kota Mataram dibawah Dinas Perhubungan Kota Mataram dengan kajian jaringan trayek, data angkutan umum, dan gambaran perusahaan angkutan umum. Dilakukan kajian tingkat kinerja dan kepentingan angkutan umum pada daerah Kota Mataram
5. Pembuatan inovasi karya pada bidang transportasi jalan berkeselamatan yang digunakan untuk penanganan dan peningkatan keselamatan jalan pada suatu kawasan terbatas di Kota Mataram

I.5. Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Pelaksanaan magang I di Dinas Perhubungan Kota Mataram dilaksanakan selama 3 (tiga) bulan, yaitu dimulai dari tanggal 4 September 2023 sampai dengan 30 November 2023.

I.6 Sistematika Penulisan Laporan

Sistematika penulisan Laporan Magang I ini disesuaikan dengan Buku Pedoman Magang I Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal tahun 2023. Susunan penulisan karya tulis berupa Laporan Magang Secara umum terdiri dari tiga bagian yaitu awal laporan, isi laporan (utama), dan akhir laporan. Sistematika Laporan Magang adalah sebagai berikut :

1. Bagian Awal

Merupakan proses awal dari penyusunan Laporan Magang I di Kota Mataram yang berisi Halaman Sampul Depan, Halaman Judul, Halaman Pengesahan dari Dinas Perhubungan Kota Mataram, Halaman Persetujuan, Halaman Pengesahan, Halaman Pernyataan, Kata Pengantar, Daftar isi, Daftar tabel, Daftar Gambar, Daftar Lampiran.

2. Bagian Utama

Merupakan bagian dari penjelasan isi dari kegiatan yang dilakukan selama kegiatan Magang I tahun 2023 di Kota Mataram. Adapun hal – hal yang dimuat di bagian utama antara lain sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pada BAB I pendahuluan diuraikan tentang latar belakang , tujuan, manfaat , waktu dan tempat pelaksanaan, sistematika penulisan, pengumpulan dan analisis data pada saat kegiatan Magang.

BAB II GAMBARAN UMUM

Pada BAB II gambaran Umum, diuraikan tentang profil lokasi magang, struktur organisasi, sumber daya manusia, tugas dan fungsi unit kerja di Dinas Perhubungan Kota Mataram

BAB III PENILAIAN KINERJA PENYELENGGARAAN RUNK

Pada BAB III Kinerja Penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan dilakukan penilaian indikator pelaksanaan tentang 5 Pilar Keselamatan meliputi Pilar I Sistem yang berkeselamatan, Pilar II Jalan yang Berkeselamatan, Pilar III Kendaraan yang berkeselamatan, Pilar IV Pengguna jalan yang berkeselamatan, dan Pilar V Penanganan korban pasca kecelakaan di wilayah Kota Mataram.

BAB IV REKAYASA SISTEM KESELAMATAN JALAN

Pada BAB IV Rekayasa sistem keselamatan jalan diuraikan tentang gambaran umum kawasan kajian, pembagian zona, kinerja jaringan jalan dan simpang, daerah rawan kecelakaan, dan inspeksi keselamatan jalan pada kawasan kajian.

BAB V PROFIL ANGKUTAN UMUM

Pada BAB V Profil Angkutan umum diuraikan tentang inventarisasi angkutan umum yang meliputi jaringan trayek, data angkutan umum, dan gambaran perusahaan angkutan umum, serta kajian pelayanan angkutan umum

yang meliputi tingkat kepentingan dan tingkat kinerja angkutan umum di Kota Mataram.

BAB VI INOVASI BIDANG KESELAMATAN JALAN

Pada BAB VI Inovasi Bidang Keselamatan Jalan diuraikan mengenai karya inovasi yang diberikan kepada Dinas Perhubungan untuk penanganan atau peningkatan keselamatan jalan di Kota Mataram

BAB VII KESIMPULAN DAN SARAN

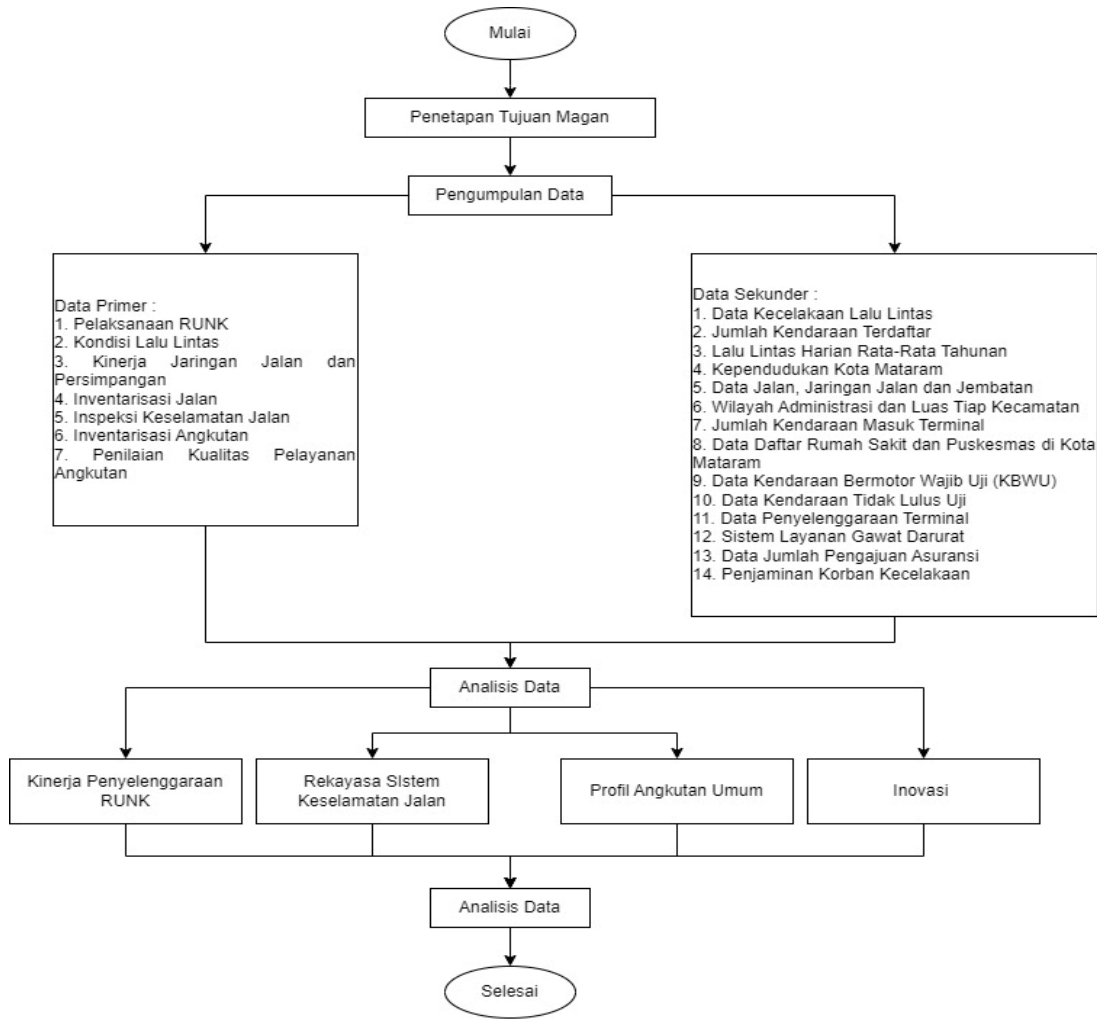
Pada BAB VII Kesimpulan dan Saran memuat simpulan dari kajian hasil magang 1 berdasarkan indikator-indikator serta berupa saran yang berkaitan dengan pemecahan permasalahan di Kota Mataram.

3. Bagian Akhir

Bagian akhir merupakan penutup dari Laporan Magang I di Dinas Perhubungan Kota Mataram yang berisi daftar pustaka dan lampiran – lampiran.

1.6.1 Bagan Alir

Pelaksanaan magang ini dibagi menjadi empat bagian utama, yaitu kinerja penyelenggaraan RUNK Jalan, Rekayasa Keselamatan Jalan, Profil Angkutan Umum dan Inovasi pada bidang perhubungan guna peningkatan keselamatan jalan. Berikut merupakan bagan alir dari pelaksanaan magang dapat dilihat pada Gambar berikut :



Gambar I.1 Bagan Alir Magang

(Sumber: Tim Magang Dishub Kota Mataram 2023)

I.7. Pengumpulan dan Analisis Data

Metode pengumpulan data merupakan cara yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian. Dalam pembuatan laporan hasil magang I diperlukan langkah – langkah yang teratur dan sistematis dalam mengumpulkan data agar diperoleh hasil yang diharapkan. Data – data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder yang dikompilasikan berdasarkan tujuan pengumpulannya sehingga dapat digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian. Setelah data primer dan sekunder terkumpul, maka selanjutnya adalah mengolah data-data tersebut dengan analisis deskriptif.

Berikut merupakan rincian data yang diolah menjadi Buku Kinerja Penyelenggaraan Keselamatan Jalan Kota Mataram :

1. Kinerja Penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan

Data – data sekunder maupun primer yang sudah didapatkan selanjutnya diolah dalam bentuk kinerja penyelenggaraan RUNK Jalan tahun 2021 – 2040. Berikut merupakan metode pengumpulan dan analisis data masing – masing aspek atau pilar dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan tahun 2021 – 2040.

a. Aspek Manajemen Keselamatan Jalan

Aspek manajemen keselamatan jalan akan dijelaskan mengenai peraturan terkait keselamatan transportasi jalan dari segi manajemen atau pengelolaannya. Peraturan tersebut dapat dikeluarkan dari institusi atau organisasi yang menangani masalah keselamatan transportasi jalan. Pengumpulan data yang dilakukan pada aspek pilar I adalah dengan pengumpulan data secara sekunder dan primer. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait dengan keselamatan transportasi jalan. Sedangkan untuk data primer dilakukan dengan cara observasi langsung melalui wawancara dengan narasumber terkait.

1) Data Sekunder

Data sekunder yang diperlukan yakni sebagai berikut:

- a) Peraturan perundang-undangan di Kota Mataram
- b) Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Badan Pembangunan Daerah Kota Mataram
- c) Rencana strategi Badan Pembangunan Daerah Kota Mataram
- d) Rencana Aksi Daerah Kota Mataram yang berkaitan dengan RUNK
- e) Referensi lain seperti buku, dokumen maupun bahan literatur lainnya sebagai bahan acuan untuk kebutuhan analisis

2) Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei lapangan yakni wawancara langsung dengan narasumber terkait. Survei aspek manajemen keselamatan jalan dilakukan di Badan Pembangunan Daerah Kota Mataram dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

b. Aspek Jalan yang Berkeselamatan

Aspek jalan yang berkeselamatan berkaitan dengan penyelenggaraan jalan yang dapat memenuhi standar keselamatan. Dalam aspek jalan yang berkeselamatan, instansi yang berkaitan langsung dengan pilar II ini adalah Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Kota Mataram. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait dengan keselamatan transportasi jalan. Untuk data primer dilakukan dengan cara observasi langsung melalui wawancara dengan narasumber terkait.

1) Data Sekunder

Data sekunder yang diperlukan yakni sebagai berikut:

- a) Rencana strategi Dinas PU Bina Marga dan Cipta Karya Kota Mataram.
- b) Rencana kerja Dinas PU Bina Marga dan Cipta Karya Kota Mataram.
- c) Data umum jalan, jaringan jalan dan jembatan.
- d) Referensi lain seperti buku, dokumen maupun bahan literatur lainnya sebagai bahan acuan untuk kebutuhan analisis.

2) Data Primer

Data primer diperoleh melalui survei langsung yakni wawancara dengan narasumber terkait. Survei aspek jalan yang berkeselamatan dilakukan di Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Kota Mataram dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

c. Aspek Kendaraan yang Berkeselamatan

Aspek kendaraan yang berkeselamatan menjelaskan terkait penyelenggaraan setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah memenuhi standar keselamatan. Pengumpulan data yang dilakukan pada aspek pilar III adalah dengan pengumpulan data secara sekunder dan primer. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait yakni Dinas Perhubungan Kota Mataram. Sedangkan untuk data primer dilakukan dengan cara observasi langsung melalui wawancara dengan narasumber terkait.

1) Data Sekunder

Data sekunder yang diperlukan yakni sebagai berikut:

- a) Data kendaraan bermotor wajib uji (KBWU)
- b) Data kendaraan tidak lulus uji
- c) Data penghapusan (scraping) kendaraan
- d) Data penyelenggaraan terminal
- e) Referensi lain seperti buku, dokumen maupun bahan literatur lainnya sebagai bahan acuan untuk kebutuhan analisis.

2) Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei lapangan yakni wawancara langsung dengan narasumber terkait. Survei aspek kendaraan yang berkeselamatan dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Mataram dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

d. Aspek Perilaku Pengguna Jalan yang Berkeselamatan

Aspek perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan terdapat pada pilar IV. Instansi yang terkait adalah Polres Kota Mataram. Pengumpulan data yang dilakukan pada aspek pilar IV adalah dengan pengumpulan data secara sekunder dan primer. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait yakni Polres Kota Mataram. Pengumpulan data sekunder

berupa data kecelakaan dari tahun 2017 s.d tahun 2021 diperoleh dari SATLANTAS Polres Kota Mataram. Sedangkan untuk data primer dilakukan dengan cara observasi langsung melalui wawancara dengan narasumber terkait.

1) Data Sekunder

Data sekunder yang diperlukan yakni sebagai berikut:

- a) Data kecelakaan selama 5 (lima) tahun terakhir yakni tahun
- b) 2018 s.d tahun 2022
- c) Data korban kecelakaan berdasarkan usia
- d) Data korban kecelakaan berdasarkan jenis kelamin
- e) Data korban kecelakaan berdasarkan profesi
- f) Data korban kecelakaan berdasarkan jenis kendaraan
- g) Data korban kecelakaan berdasarkan jenis tabrakan
- h) Data korban kecelakaan berdasarkan tingkat Pendidikan
- i) Data korban kecelakaan berdasarkan waktu kejadian
- j) Data korban kecelakaan berdasarkan jenis jalan
- k) Data korban kecelakaan berdasarkan penyebab kecelakaan
- l) Notulen sosialisasi dan kampanye keselamatan jalan
- m) Data kepemilikan SIM
- n) Data SOP penyelenggaraan SIM
- o) Data pelanggaran lalu lintas
- p) Notulen sosialisasi dan kampanye keselamatan

2) Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei lapangan yakni wawancara langsung dengan narasumber terkait. Survei aspek perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan dilakukan di SATLANTAS Polres Kota Mataram dengan memperhatikan indikator - indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

e. Aspek Penanganan Korban Pasca Kecelakaan

Aspek penanganan korban pasca kecelakaan merupakan aspek penting karena menyangkut nyawa korban manusia. Aspek penanganan korban pasca kecelakaan akan menjelaskan mengenai layanan medis dalam penanganan kecelakaan. Pengumpulan data yang dilakukan pada aspek pilar V adalah dengan pengumpulan data secara sekunder dan primer. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait yakni Dinas Kesehatan dan PT. Jasa Raharja Kota Mataram . Sedangkan untuk data primer dilakukan dengan cara observasi langsung melalui wawancara dengan narasumber terkait.

1) Data Sekunder

Data sekunder yang diperlukan yakni sebagai berikut:

- a) Rencana strategi Dinas Kesehatan Kota Mataram
- b) Rencana kerja Dinas Kesehatan Kota Mataram
- c) SOP pengajuan asuransi kecelakaan lalu lintas
- d) Data jumlah pengajuan asuransi
- e) Persyaratan pengajuan asuransi untuk korban kecelakaan
- f) Referensi lain seperti buku, dokumen maupun bahan literatur
- g) lainnya sebagai bahan acuan untuk kebutuhan analisis.

2) Data Primer

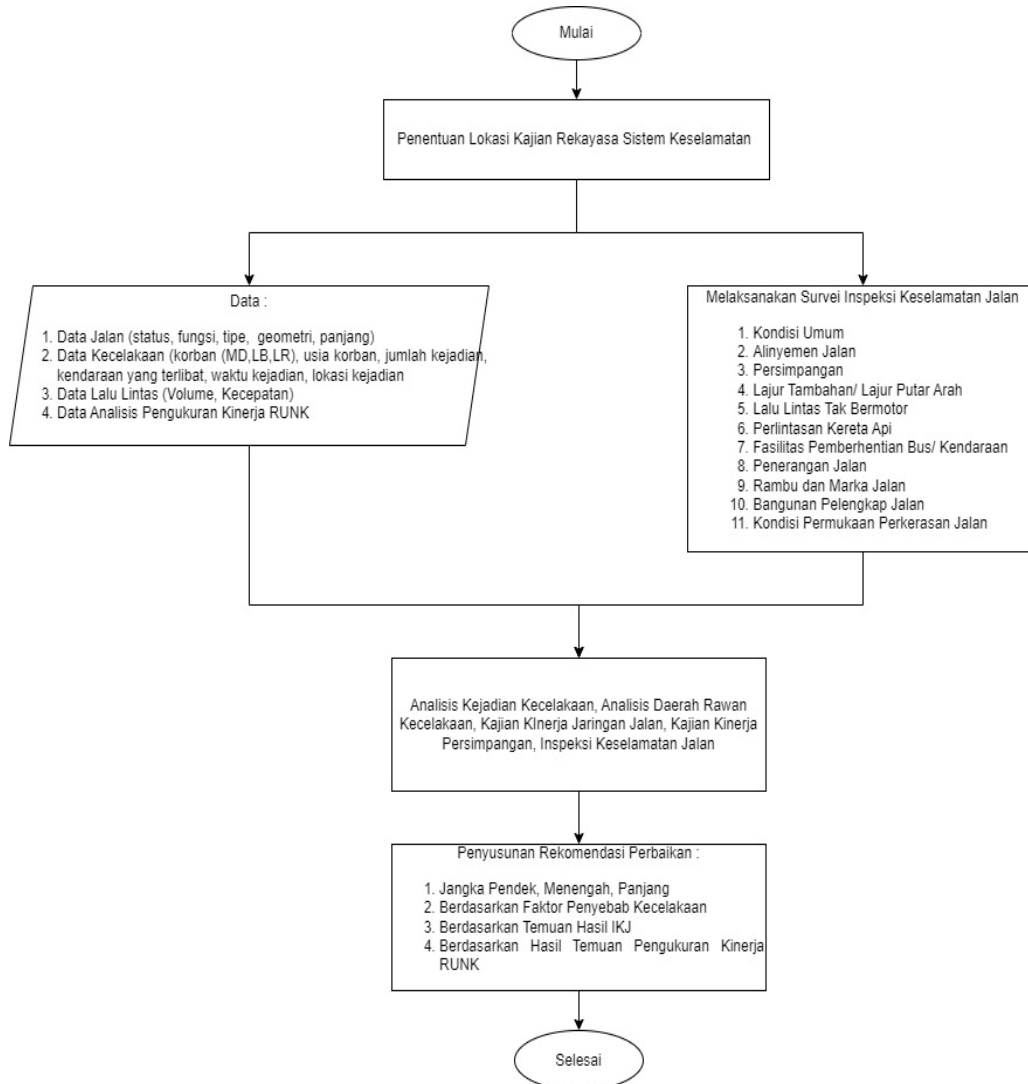
Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei lapangan yakni wawancara langsung dengan narasumber terkait. Survei aspek penanganan korban pasca kecelakaan dilakukan di Dinas Kesehatan dan PT. Jasa Raharja Kota Mataram dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK

2. Rekayasa Keselamatan Jalan

Rekayasa sistem keselamatan jalan pada kota/ kabupaten dimulai dengan memetakan batasan wilayah kajian. Wilayah kajian dapat dipilih berupa suatu Kawasan contohnya kawasan Central Business District (CBD), Kawasan pariwisata dan dapat kawasan yang lainnya.

- a) Gambaran Umum Lokasi Studi
- b) Pembagian Zona
- c) Kinerja Jaringan Jalan dan Persimpangan
- d) Daerah Rawan Kecelakaan
- e) Inspeksi Keselamatan Jalan

Langkah kerja pada Bab ini dapat dilihat pada Bagan Alir dibawah:



Gambar I.2 Bagan Alir Rekayasa Keselamatan Jalan

(Sumber: Tim Magang Dishub Kota Mataram 2023)

3. Profil Angkutan Umum

a) Inventarisasi Angkutan umum

- 1) Jaringan Trayek
- 2) Data Angkutan Umum
- 3) Gambaran Perusahaan Angkutan Umum

b) Pelayanan Angkutan Umum

Gambaran terkait dengan penilaian kualitas pelayanan angkutan umum dapat dilakukan berdasarkan persepsi dari masyarakat. Dapat menggunakan Metode Importance Performance Analysis (IPA). Metode Importance Performance Analysis digunakan untuk mengamati bagaimana kinerja pelayanan jasa yang diberikan operator sebagai penyedia layanan jasa dan untuk meningkatkan kualitas pelayanan jasa, perbaikan apa yang perlu dilakukan demi kepuasan pengguna jasa. Terdapat dua tahapan pengolahan data yang harus dilakukan pada metode Importance Performance Analysis yaitu analisis tingkat kesesuaian dan analisis kuadran.

Tingkat kesesuaian digunakan untuk membandingkan skor tingkat kinerja pelayanan yang diberikan oleh operator sebagai penyedia layanan jasa dengan skor tingkat kepentingan bagi pengguna jasa dalam mengetahui urutan prioritas guna meningkatkan kualitas indikator kinerja yang diukur. Selain itu, untuk mengetahui skor penilaian rata-rata tingkat kinerja pelayanan jasa yang diberikan oleh operator sebagai penyedia layanan jasa dan skor tingkat kepentingan bagi pengguna jasa maka digunakan diagram kartesius dalam mengetahui indikator mana saja yang menjadi prioritas untuk ditingkatkan demi kepuasan pengguna jasa. Variabel Penelitian dapat memuat:

- 1) Keamanan
- 2) Keselamatan
- 3) Kenyamanan
- 4) Kesenjangan
- 5) Keteraturan
- 6) Waktu tempuh perjalanan
- 7) Kecepatan perjalanan
- 8) Load Factor

- 9) Waktu tunggu
- 10) Ketersediaan moda
- 11) Ketepatan moda
- 12) Ketepatan waktu
- 13) Jangkauan pelayanan rute
- 14) Kesesuaian rute
- 15) Informasi
- 16) Tarif
- 17) Kemudahan pergantian rute atau moda
- 18) Kemudahan mencapai halte

4. Inovasi di Bidang Perhubungan

Pada bagian ini kelompok magang dapat memberikan karya inovasi yang ditujukan guna penanganan atau peningkatan keselamatan jalan pada lokasi magang. Karya inovasi yang diberikan dapat berupa karya individu ataupun kelompok yang dituangkan logbook dan diuraikan dalam laporan akhir ini.