

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam pembangunan suatu daerah kabupaten atau kota. Dengan ini transportasi memiliki pengaruh yang sangat besar dalam perkembangan perekonomian suatu daerah. Pertumbuhan sektor ini akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi secara langsung sehingga transportasi mempunyai peranan yang strategis.

Pertumbuhan dan perkembangan suatu daerah dapat dilihat dari kegiatan sektor transportasi yang ada, hal ini dapat dibuktikan dengan meningkatnya mobilitas pergerakan orang dan barang dengan moda transportasi di suatu daerah. Dengan meningkatnya mobilitas pergerakan orang dan barang dengan moda transportasi juga akan meningkatkan resiko dan permasalahan pada transportasi apabila tidak dilakukan pengembangan sarana dan prasarana di bidang lalu lintasnya (Maesaroh, 2017).

Keselamatan lalu lintas menjadi perbincangan penting dalam sektor transportasi terutama yang harus dicapai oleh bangsa Indonesia. Keselamatan menurut Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan dimana terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Namun demikian, pemerintah selalu berupaya melakukan penanganan untuk mengurangi angka kecelakaan walaupun terkadang tidak berjalan sesuai dengan keinginan.

Berdasarkan hal tersebut, majelis umum Persatuan Bangsa Bangsa (PBB) mendeklarasikan *Decade of Action (DoA) For Road Safety 2011-2020*, yang bertujuan untuk mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan secara global dengan meningkatkan kegiatan yang dijalankan pada skala nasional, regional, dan global. Pendeklarasian ini selaras dengan amanat Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pada Pasal 203 untuk menyusun Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035. Untuk

mendukung kesuksesan kegiatan atau program-program dan penguatan koordinasi antar pemangku kepentingan di bidang keselamatan jalan, pemerintah mengeluarkan Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 tentang Dekade Aksi Keselamatan Jalan dan untuk melaksanakan Pasal 13 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 maka perlu adanya penetapan Peraturan Pemerintah tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bertugas melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ketentuan mengenai Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Presiden menetapkan Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah dokumen perencanaan keselamatan Pemerintah untuk periode 20 (dua puluh) tahun. Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) merupakan acuan bagi Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota dalam mensinergikan penyusunan dokumen perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam pelaksanaan RUNK LLAJ ini juga terdapat program nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang terdiri dari 5 (lima) pilar sebagaimana Pasal 4 ayat (2) yang terdiri dari:

1. Pilar I Sistem yang Berkeselamatan, bertanggung jawab untuk mendorong terselenggaranya koordinasi antar pemangku kepentingan dan terciptanya kemitraan sektoral guna menjamin efektivitas dan keberlanjutan pengembangan dan perencanaan strategis keselamatan jalan pada level nasional, instansi yang bertanggung jawab pada pilar ini adalah Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas).
2. Pilar II Jalan yang Berkeselamatan, bertanggung jawab untuk menyediakan infrastruktur jalan yang berkeselamatan dengan melakukan perbaikan pada tahap perencanaan, desain, konstruksi, dan operasional jalan, instansi yang

bertanggung jawab pada pilar ini adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR).

3. Pilar III Kendaraan yang Berkeselamatan, bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah mempunyai standar keselamatan yang tinggi, instansi yang bertanggung jawab pada pilar ini adalah Kementerian Perhubungan.
4. Pilar IV Pengguna Jalan yang Berkeselamatan, bertanggung jawab untuk meningkatkan perilaku pengguna jalan mengembangkan program yang komprehensif berupa peningkatan penegakan hukum dan pendidikan, instansi yang bertanggung jawab pada pilar ini adalah Kepolisian Republik Indonesia.
5. Pilar V Penanganan Korban Kecelakaan, bertanggung jawab untuk meningkatkan penanganan tanggap darurat pasca kecelakaan dengan meningkatkan kemampuan pemangku kepentingan terkait, instansi yang bertanggung jawab pada pilar ini adalah Kementerian Kesehatan.

Kegiatan magang merupakan kegiatan yang wajib dilaksanakan oleh para Taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan untuk memenuhi kewajiban akademik. Pelaksanaannya berada di luar kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dengan tujuan untuk meningkatkan pengetahuan dan wawasan para taruna/i secara langsung terkait kondisi nyata di dunia kerja Dinas Perhubungan yang menjadi tempat masing-masing kelompok Magang serta tujuan lain dari pelaksanaan kegiatan ini adalah untuk menerapkan pengetahuan yang sudah di peroleh para taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) pada saat pelaksanaan Magang di Dinas Perhubungan masing-masing kelompok Magang. Kegiatan ini juga merupakan kewajiban dari pembelajaran yang ada di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal karena merupakan pendidikan vokasi yang berbasis pada keterampilan dan keahlian yang disesuaikan dengan dunia kerja nyata. Pelaksanaan kegiatan ini disesuaikan dengan kurikulum akademik yang berlaku di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal, yang diharapkan dapat mengenal lebih jauh mengenai dunia kerja.

Kota Pekalongan merupakan salah satu kota di Indonesia yang tengah berkembang dengan permasalahan kota yang juga ikut bertambah (Litbang

Pekalongan,2016). Kota Pekalongan juga merupakan bagian penting dari Provinsi Jawa Tengah yang merupakan salah satu provinsi yang terletak pada jalur perlintasan antara Jawa Barat dengan Jawa Timur sehingga tidak heran apabila banyak terdapat wisatawan (EDAJ,2014). Kota Pekalongan dikenal sebagai "Kota Batik" dan menjadi kota pertama di Indonesia yang menjadi bagian dari jaringan kota kreatif UNESCO. Sebagai kota yang punya daya tarik wisata yang tinggi akan mengakibatkan meningkatnya mobilitas yang tinggi. Tingginya tingkat mobilitas dari tahun ke tahun mengalami peningkatan dan tentunya akan menjadi permasalahan lalu lintas di masa yang akan datang. Kecelakaan lalu lintas menjadi akibat dari tingginya peningkatan mobilitas serta kerugian materil akibat kerusakan yang tidak ternilai karena tidak dapat tergantikan yang mana setiap tahunnya juga mengalami kenaikan. Selain itu, dengan tingginya daya tarik wisatawan menjadikan Kota Pekalongan dihadapkan dengan permasalahan parkir yang masih belum terselesaikan. Kondisi perparkiran yang ada masih belum efektif dalam penanganannya karena keterbatasan anggaran untuk melakukan pengecatan marka parkir dan penempatan parkir baik itu *on street* maupun *off street*.

Hasil pelaksanaan magang ini nantinya dapat digunakan untuk menggambarkan kondisi lalu lintas yang dapat dilihat dari aspek keselamatan serta dapat dijadikan pedoman bagi daerah terkait perencanaan perbaikan dan pembangunan dalam bidang keselamatan transportasi jalan. Pelaksanaan magang ini juga bertujuan untuk menganalisis lokasi rawan kecelakaan dan memberikan rekomendasi atau usulan penanganan untuk lokasi tersebut.

I.2. Tujuan

Tujuan penyusunan Laporan Magang I dalam kegiatan magang Taruna/I Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan adalah:

1. Menilai kinerja penyelenggaraan keselamatan jalan di Kota Pekalongan berdasarkan Pedoman Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) tahun 2011-2035.
2. Menganalisis tingkat kecelakaan serta mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan di Kota Pekalongan.

3. Memberikan usulan penanganan yang dapat diterapkan guna meningkatkan keselamatan lalu lintas di Kota Pekalongan.

I.3. Manfaat

Kegiatan magang yang dilaksanakan oleh Taruna/I Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan program studi D-IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan akan menghasilkan laporan umum magang yang mempunyai manfaat yaitu:

1. Bagi Taruna/I Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, kegiatan magang ini berguna untuk:
 - a. Dapat beradaptasi dan bersosialisasi dengan dunia kerja
 - b. Menerapkan dan mengembangkan pengetahuan dan keterampilan yang telah di dapat ketika di kampus
 - c. Meningkatkan wawasan serta membentuk kepribadian taruna sebagai kader pembangunan dengan wawasan berpikir yang luas dan melatih pola pikir yang obyektif dalam menyikapi permasalahan keselamatan transportasi jalan
 - d. Menambah wawasan dan pengetahuan tentang apa yang berkaitan dengan penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan dan penanganan daerah rawan kecelakaan di wilayah kabupaten/kota
2. Bagi pemerintah Kota Pekalongan, khususnya satuan kerja yang mempunyai bagian di dalam penyelenggaraan RUNK, hasil ini dapat menjadi bahan masukan dalam penyelenggaraan program kegiatan keselamatan transportasi jalan serta sebagai bahan pertimbangan dalam menangani kecelakaan lalu lintas.
3. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, hasil kegiatan Magang ini dapat menjadi salah satu tolak ukur guna meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik, khususnya untuk program studi Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan dan untuk menjalin kerja sama dengan Pemerintah Kota Pekalongan tentang lulusan dari Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan untuk bekerja.

I.4. Ruang Lingkup

Ruang lingkup kinerja keselamatan transportasi jalan yang dimaksud dalam kegiatan magang di Kota Pekalongan ini antara lain meliputi:

1. Penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan didasarkan pada program dan kegiatan di dalam 5 (lima) pilar Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK).

2. Analisis rekayasa sistem transportasi jalan dimulai dengan memetakan batasan wilayah kajian. Penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas merupakan analisis kecelakaan lalu lintas dalam skala mikro atau daerah dengan bobot tertinggi berdasarkan hasil identifikasi dan pemeringkatan daerah rawan kecelakaan. Adapun tahapannya antara lain:
 - a. Analisis kejadian kecelakaan
 - b. Analisis daerah rawan kecelakaan
 - c. Analisis kinerja jaringan jalan
 - d. Analisis kinerja persimpangan
 - e. Inspeksi keselamatan jalan
 - f. Usulan penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan
3. Analisis tingkat pelayanan angkutan umum berdasarkan penilaian persepsi masyarakat dengan menggunakan metode *Importance Performance Analysis* (IPA). Dengan menggunakan variabel penelitian meliputi:
 - a. Keamanan;
 - b. Keselamatan;
 - c. Kenyamanan;
 - d. Kesetaraan;
 - e. Keteraturan;
 - f. Waktu tempuh perjalanan;
 - g. Kecepatan perjalanan;
 - h. *Load Factor*;
 - i. Waktu tunggu;
 - j. Ketersediaan moda;
 - k. Ketepatan moda;
 - l. Ketepatan waktu;
 - m. Jangkauan pelayanan rute;
 - n. Kesesuaian rute;
 - o. Informasi;
 - p. Tarif;

- q. Kemudahan pergantian rute atau moda; dan
 - r. Kemudahan mencapai halte
4. Analisis mengenai karya inovasi yang dapat digunakan untuk penanganan atau peningkatan keselamatan jalan pada lokasi magang.

I.5. Jadwal, Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Magang I dilaksanakan selama 3 bulan yaitu mulai pada tanggal 4 September 2023 sampai 30 November 2023 dengan lokasi Magang I di Dinas Perhubungan Kota Pekalongan.

I.6. Sistematika penulisan laporan

Laporan Magang I di Dinas Perhubungan Kota Pekalongan ditulis dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini menjelaskan tentang latar belakang, tujuan, manfaat, ruang lingkup dan sistematika laporan.

BAB II : GAMBARAN UMUM

Pada bab ini menjelaskan tentang lokasi pelaksanaan praktik, struktur organisasi instansi, sumber daya manusia, serta tugas dan fungsi.

BAB III : KINERJA PENYELENGGARAAN RUNK

Pada bab ini menjelaskan tentang penyelenggaraan program dan kegiatan dalam lima pilar RUNK Jalan yang meliputi manajemen keselamatan transportasi jalan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, penanganan korban paska kecelakaan dan pembahasan.

BAB IV : REKAYASA SISTEM KESELAMATAN JALAN

Pada bab ini menjelaskan tentang gambaran umum lokasi studi, pembagian zona, kinerja jaringan jalan dan persimpangan, daerah rawan kecelakaan, dan inspeksi keselamatan jalan.

BAB V : PROFIL ANGKUTAN UMUM

Pada bab ini menjelaskan tentang tingkat pelayanan angkutan umum di lokasi magang kabupaten/kota.

BAB VI : INOVASI DI BIDANG PERHUBUNGAN

Pada bab ini menjelaskan tentang penerapan teknologi, mengidentifikasi kebutuhan, dan memberikan inovasi.

BAB VII : KESIMPULAN DAN SARAN

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

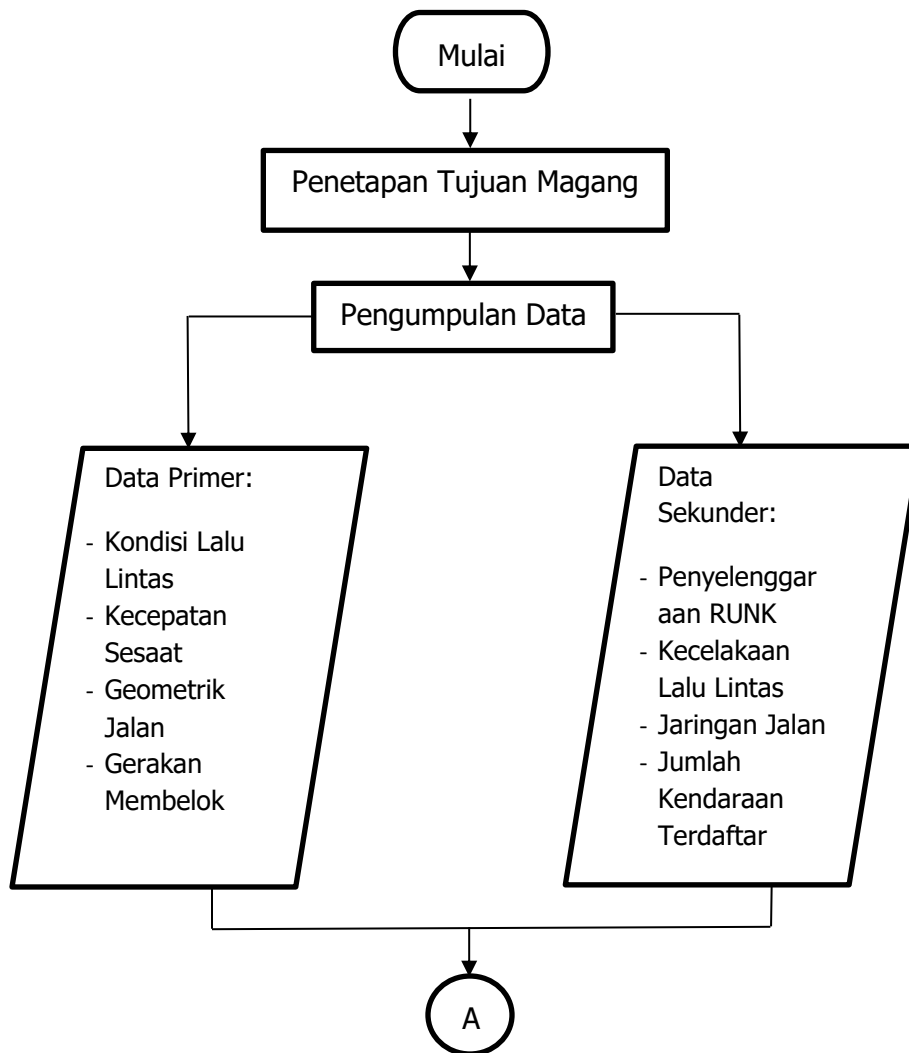
DAFTAR PUSTAKA

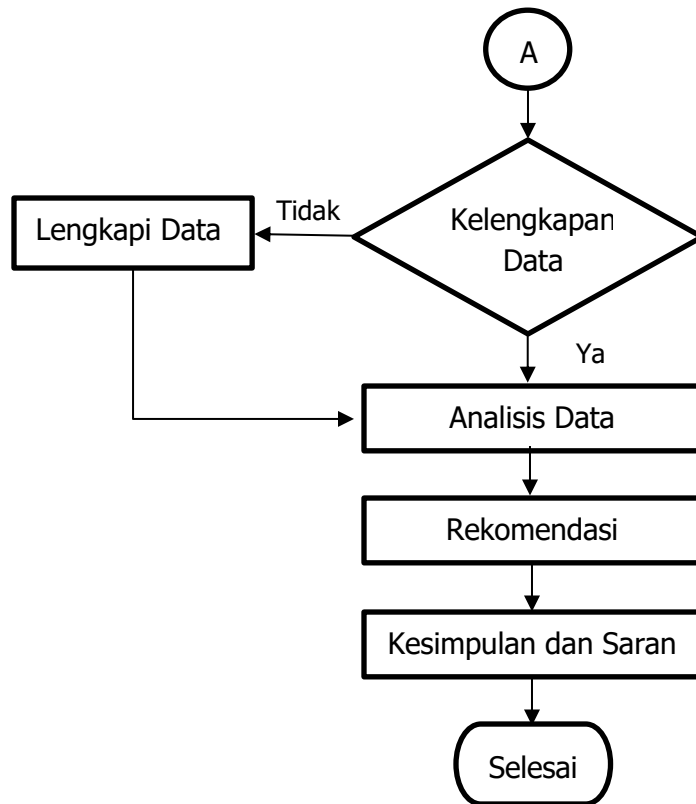
LAMPIRAN

I.6.1. Bagan Alir

Pelaksanaan magang ini dibagi menjadi empat bagian utama, yaitu penilaian kinerja penyelenggaraan RUNK jalan, rekayasa sistem keselamatan jalan, profil angkutan umum, dan inovasi di bidang perhubungan.

Berikut merupakan bagan alir dari pelaksanaan magang :





1.6.2. Pengumpulan dan Analisis Data

Data yang dibutuhkan dalam penyusunan Laporan Magang I di Dinas Perhubungan Kota Pekalongan adalah berupa data primer dan data sekunder untuk kebutuhan analisis pada tiga bagian utama dalam buku kinerja keselamatan transportasi jalan ini. Data - data yang digunakan adalah data dikompilasikan berdasarkan tujuan pengumpulannya sehingga dapat digunakan untuk mengumpulkan data dalam kajian. Setelah data terkumpul, maka selanjutnya adalah mengolah data-data tersebut dengan analisis deskriptif. Berikut merupakan rincian data yang diolah menjadi Laporan Magang I Dinas Perhubungan Kota Pekalongan:

1. Kinerja Penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan

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 Sistem yang Berkeselamatan

Aspek sistem yang berkeselamatan 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 Pekalongan
- b) Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD)
- c) Badan Pembangunan Daerah Kota Pekalongan
- d) Rencana strategi Badan Pembangunan Daerah Kota Pekalongan
- e) Rencana Aksi Daerah Kota Pekalongan yang berkaitan dengan RUNK
- f) 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 Pekalongan 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 Pekalongan.

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

- a) Rencana strategi Dinas PU Bina Marga dan Cipta Karya Kota Pekalongan.
- b) Rencana kerja Dinas PU Bina Marga dan Cipta Karya Kota Pekalongan.
- 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 Pekalongan 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 Pekalongan. 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 (*scrapping*) 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 Pekalongan dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK

d. Aspek Pengguna Jalan yang Berkeselamatan

Aspek pengguna jalan yang berkeselamatan terdapat pada pilar IV. Instansi yang terkait adalah Polresta Kota Pekalongan. Pengumpulan data yang dilakukan pada aspek pilar IV adalah dengan pengumpulan data secara sekunder dan primer. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait yakni Polresta Kota Pekalongan. Pengumpulan data sekunder berupa data kecelakaan dari tahun 2018 s.d tahun 2022 diperoleh dari SATLANTAS Polresta Kota Pekalongan. 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 2018 s.d tahun 2022
- b) Data korban kecelakaan berdasarkan usia
- c) Data korban kecelakaan berdasarkan jenis kelamin
- d) Data korban kecelakaan berdasarkan profesi
- e) Data korban kecelakaan berdasarkan jenis kendaraan
- f) Data korban kecelakaan berdasarkan jenis tabrakan
- g) Data korban kecelakaan berdasarkan tingkat pendidikan
- h) Data korban kecelakaan berdasarkan waktu kejadian
- i) Data korban kecelakaan berdasarkan jenis jalan
- j) Data korban kecelakaan berdasarkan penyebab kecelakaan
- k) Notulen sosialisasi dan kampanye keselamatan jalan
- l) Data kepemilikan SIM
- m) Data SOP penyelenggaraan SIM

- n) Data pelanggaran lalu lintas
- o) 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 Polresta Kota Pekalongan dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

e. Aspek Penanganan Korban Kecelakaan

Aspek penanganan korban kecelakaan merupakan aspek penting karena menyangkut nyawa korban manusia. Aspek penanganan korban 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 Kota Pekalongan dan PT. Jasa Raharja Kota Pekalongan. 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 Pekalongan
- b) Rencana kerja Dinas Kesehatan Kota Pekalongan
- 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 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 Pekalongan dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK

2. Rekayasa Sistem Keselamatan Jalan

Rekayasa sistem keselamatan jalan merupakan kegiatan yang dilakukan dalam rangka mengetahui kondisi keselamatan jalan di Kota Pekalongan dilihat dari karakteristik kecelakaan lalu lintas sampai dengan melakukan identifikasi daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas dan kemudian melakukan inspeksi keselamatan jalan pada lokasi tersebut. Pelaksanaan kegiatan ini diawali dengan melakukan memetakan batas wilayah kajian yang dapat berupa Kawasan *Central Business Distric* (CBD), Kawasan pariwisata, dan dapat berupa Kawasan lainnya yang kemudian dilakukan pembagian zona dan mengukur kinerja jaringan jalan dan persimpangan.

I.6.3. Jadwal Kegiatan Magang

Kegiatan magang dilaksanakan dalam rangka penyusunan Laporan Magang I di Dinas Perhubungan Kota Pekalongan selama 3 (tiga) bulan dengan rincian kegiatan sebagai berikut:

Tabel 1. 1 Jadwal Magang Taruna di Dishub

NO	Tanggal	PARKIR	ANGKUTAN	PENGUJIAN	MRL	PJU	DALOPS	UMPEG	REVAL	KETERANGAN
1	01 S/D 03 SEPT 2023									
2	04-Sep-23									
3	5 S/D 8 SEPT 2023	AB	CD							
4	11 S/D 15 SEPT 2023			AC	BD					
5	18 S/D 22 SEPT 2023					AD	BC			A= Moh. Adam A.
6	25 S/D 29 SEPT 2023	AB	CD							B = Alsha Dewi P.
7	2 S/D 6 OKTO 2023	CD	AB							C = Danti F.A.
8	9 S/D 13 OKT 2023			BD	AC					D = Akhmad Alwi
9	16 S/D 20 OKT 2023					BC	AD			
10	23 S/D 27 OKTO 2023	CD	AB							
11	30 OKTO S/D 3 NOV 2023	AB	CD							
12	6 S/D 10 NOV 2023			AC	BD					
13	13 S/D 17 NOV 2023					BC	AD			
14	20 S/D 24 NOV 2023							CD	AB	
15	27 S/D 30 NOV 2023	CD	AB							

Tabel 1. 2 Jadwal Kegiatan Magang

No	Kegiatan	Waktu pelaksanaan											
		September				Oktober				November			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Awal masuk dan perkenalan												
2	Kunjungan pengantar												
3	Orientasi Dinas												
4	Perizinan dan pengambilan data di Kepolisian Kota Pekalongan												
5	Perizinan dan pengambilan data di Bapeda Kota Pekalongan												
6	Perizinan dan pengambilan data di Dinas PUPR Kota Pekalongan												
7	Perizinan dan pengambilan data di Dinas Kesehatan Kota Pekalongan												
8	Analisis data sekunder												
9	Pengambilan data primer dan survei lapangan												
10	Analisis Daerah Rawan Kecelakaan												
11	Analisis angkutan dan MRLL												
12	Analisis inovasi dan pengembangan												
13	Analisis survei lapangan												
14	Penyusunan BAB I-V												
15	Paparan hasil magang												