

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Kota merupakan tempat terkonsentrasinya manusia dengan aktivitas yang bermacam-macam, sebagai tempat tinggal dan tempat kegiatan penduduk kota yang menyebar pada lokasi yang berbeda, sehingga menimbulkan interaksi sehingga menyebabkan mobilitas mereka menjadi tinggi (Kurniawati & Kurniawati, 2019). Dampak positif urbanisasi yaitu mendorong hal baik dengan meningkatkan pendapatan masyarakat dan kehidupan lebih layak, tetapi urbanisasi memiliki dampak negatif bagi kepentingan kota yang memerlukan peningkatan kualitas dan kuantitas fasilitas pendukung kehidupan penduduk kota yaitu dari segi sosial, lingkungan, keindahan dan ketertiban (Hidayati, 2021). Permasalahan yang umum terjadi di perkotaan di Indonesia adalah aspek-aspek terkait walkability yang masih diabaikan dengan banyaknya kondisi fasilitas pejalan kaki yang tidak memadai (Rahmatiani & Kameswara, 2021). Karena pentingnya mobilitas pejalan kaki dalam sebuah kota, maka diperkenalkan konsep walkability yang menjadi salah satu indikator dalam pengembangan kota yang berkelanjutan serta berketahanan iklim (Kurnianingtyas & Faiz Luthfi Dahniyanto, 2023).

Teori Umum *Walkability* oleh Speck (2013) menyatakan bahwa tingkat *walkability* lingkungan perkotaan ditentukan oleh ketersediaan layanan publik yang dapat dijangkau dengan berjalan kaki, kenyamanan dan keselamatan jalan, serta daya tarik kawasan dari segi desain arsitektur dan konteks sosial (Gorrini et al., 2023). Aksesibilitas jalan kaki merupakan komponen penting dari walkability yang merujuk pada rute tertentu dengan tujuan atau aktivitas spesifik, sedangkan walkability sendiri mencerminkan tingkat keramahan pejalan kaki secara keseluruhan di suatu kawasan (van der Vlugt et al., 2025).

Jalan Tuparev pada lokasi kajian merupakan salah satu jalan di Kabupaten Karawang dengan tipe 4/2 T berstatus sebagai Jalan Nasional dengan fungsi jalan Arteri Primer Kelas 1. Jalan ini berada di Kecamatan Karawang Barat yang merupakan kawasan permukiman dan komersial.

Pada jalan ini terdapat Pasar Johar yang merupakan salah satu pasar tradisional tertua dan terbesar di Kabupaten Karawang, serta di sepanjang ruas jalan ini berkembang berbagai pertokoan yang berlokasi tepat di tepi jalan. Berdasarkan data kecelakaan Kabupaten Karawang Tahun 2020 – 2024, pada Jalan Tuparev, terdapat 12 kejadian kecelakaan bagi pejalan kaki dengan tingkat keparahan 8 luka ringan dan 5 meninggal dunia. Jalan Tuparev merupakan bagian dari jalur Pantura yang dilalui oleh volume kendaraan besar seperti truk dan mobil dengan intensitas tinggi. Di sisi lain, kondisi trotoar pada ruas jalan ini relatif buruk dan banyak mengalami alih fungsi menjadi area aktivitas informal, seperti tambal ban, warung kaki lima, parkir kendaraan, serta tempat mangkal ojek. Kondisi tersebut menyebabkan fasilitas pejalan kaki tidak berfungsi sebagaimana mestinya, sehingga diperlukan evaluasi terhadap fasilitas pejalan kaki guna mewujudkan rasa aman dan nyaman bagi pejalan kaki.

Berdasarkan permasalahan tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat keramahan berjalan pejalan kaki di Jalan Raya Tuparev, mencegah terjadinya kecelakaan berulang pada pejalan kaki, dan merumuskan strategi peningkatan keselamatan pejalan kaki di Jalan Raya Tuparev, Kabupaten Karawang. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul "**EVALUASI KELAYAKAN JALUR PEJALAN KAKI BERDASARKAN INDEKS WALKABILITY DI JALAN TUPAREV KABUPATEN KARAWANG**".

I.2. Rumusan Masalah

Rumusan masalah pada penelitian ini yaitu :

1. Bagaimana kondisi eksisting fasilitas pejalan kaki di Jalan Tuparev?
2. Bagaimana tingkat *walkability* di Jalan Tuparev?
3. Bagaimana rekomendasi penanganan fasilitas pejalan kaki di Jalan Tuparev berdasarkan indikator dengan nilai terendah pada hasil perhitungan indeks *walkability*?

I.3. Tujuan

Tujuan pada penelitian ini yaitu :

1. Mengetahui hasil analisis kondisi eksisting fasilitas pejalan kaki di Jalan Tuparev.
2. Mengetahui hasil analisis tingkat *walkability* di Jalan Tuparev.
3. Mengetahui rekomendasi penanganan fasilitas pejalan kaki di Jalan Tuparev berdasarkan indikator dengan nilai terendah pada hasil perhitungan indeks *walkability*.

I.4. Batasan Masalah

Batasan masalah pada penelitian ini yaitu :

1. Penelitian ini berada di sepanjang jalur pejalan kaki yang terletak pada ruas Jalan Tuparev Kabupaten Karawang.
2. Penelitian ini mengacu pada Data Kecelakaan Polres Kabupaten Karawang Tahun 2020 – 2024 yang melibatkan pejalan kaki.
3. Analisis *walkability* menggunakan metode Bina Marga yang mengacu pada SE Bina Marga No 15/SE/Db/2023 tentang Pedoman Penentuan Indeks Kelayakan Berjalan (*Walkability Index*) di Kawasan Perkotaan.
4. Penilaian *walkability* dilakukan berdasarkan pengamatan surveyor dan wawancara pejalan kaki berdasarkan formulir yang disediakan oleh SE Bina Marga No 15/SE/Db/2023 tentang Pedoman Penentuan Indeks Kelayakan Berjalan (*Walkability Index*) di Kawasan Perkotaan.

I.5. Manfaat

Terdapat beberapa manfaat dalam penyusunan penelitian Evaluasi *Walkability* Sebagai Upaya Pencegahan Kecelakaan Pejalan Kaki di Jalan Raya Tuparev, yaitu :

1. Penelitian diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan bahan pertimbangan dalam penanganan masalah yang ditimbulkan pada fasilitas pejalan kaki di Jalan Raya Tuparev.
2. Memberikan informasi terkait permasalahan pada fasilitas pejalan kaki Jalan Raya Tuparev bagi PT Metro Karya Indotama terkait penyusunan dokumen Rencana Induk Jaringan Jalan Kabupaten Karawang.

I.6. Waktu dan Tempat Lokasi Magang

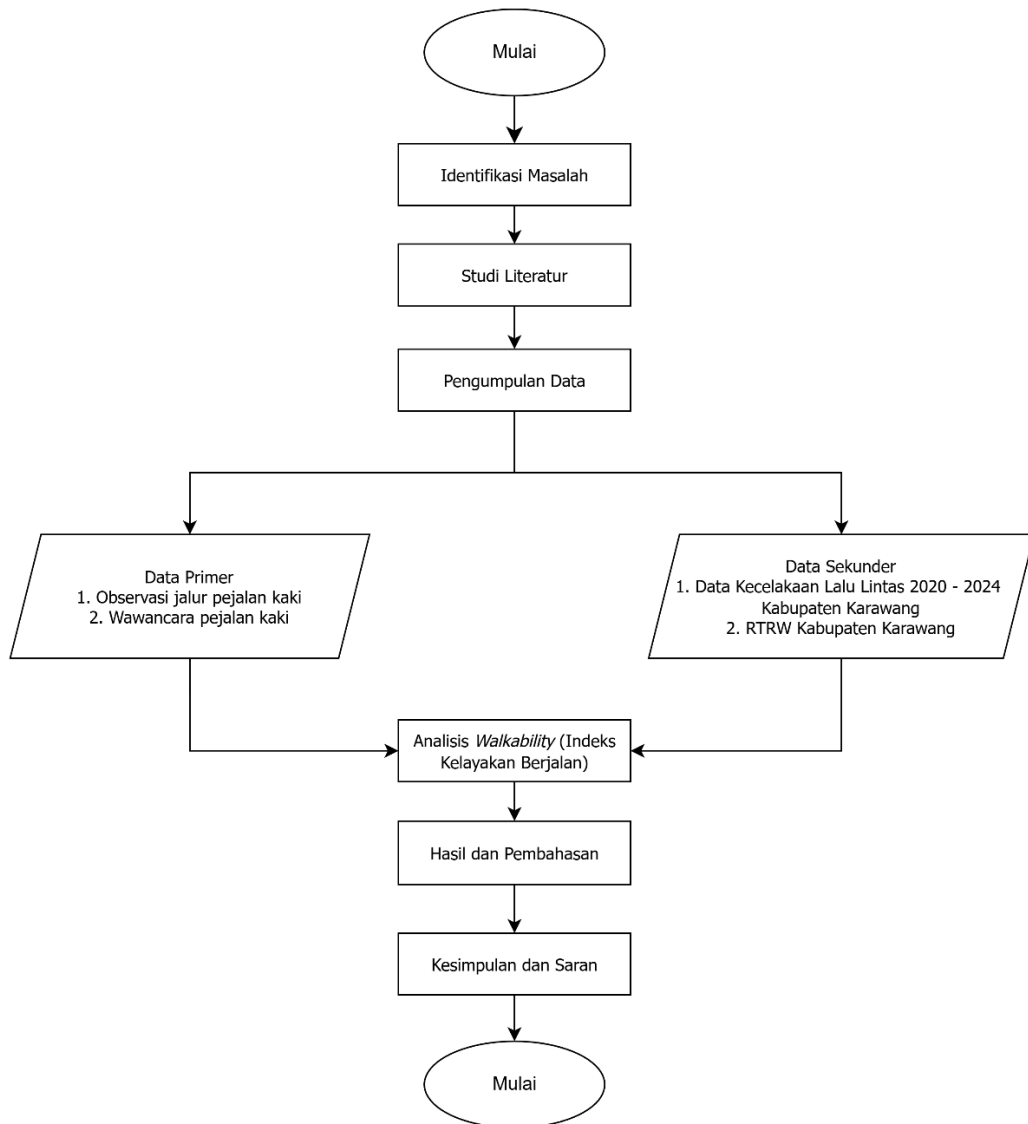
Pelaksanaan magang yang bertempat di PT Metro Karya Indotama beralamat di Jalan Gladiol, Perumahan Taman Modern Blok G2 No.16, Kelurahan Ujung Menteng, Kecamatan Cakung, Kota Administrasi Jakarta Timur, Provinsi DKI Jakarta. Waktu magang dilaksanakan selama 6 bulan, terhitung sejak tanggal 26 Agustus 2025 hingga 28 Februari 2026. Waktu pelaksanaan magang harian dilaksanakan sesuai dengan jadwal kerja di PT Metro Karya Indotama dari Senin hingga Jumat dimulai dari pukul 08.00 – 17.00 WIB. Selama kegiatan magang berlangsung taruna/i mengerjakan Bersama dalam salah satu proyek namun terbagi bagian masing masing seperti pada proyek Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas Angkutan Jalan Kabupaten Karawang.

I.7. Metode Kegiatan

Metode kegiatan magang di PT Metro Karya Indotama yang berfokus pada penelitian Evaluasi Walkability Sebagai Upaya Pencegahan Kecelakaan Pejalan Kaki Di Jalan Raya Tuparev dilaksanakan berdasarkan pengamatan dan observasi awal yang dilaksanakan ketika penulis melaksanakan survei Rencana Induk Jaringan Jalan Kabupaten Karawang. Hasil pengamatan didukung oleh data kecelakaan Kabupaten Karawang Tahun 2020 – 2024 yang memberikan informasi bahwa pada Jalan Tuparev memiliki tingkat kecelakaan cukup tinggi bagi pejalan kaki.

Observasi lebih lanjut dilakukan pada Jalan Tuparev untuk mendapatkan gambaran nyata mengenai kondisi fasilitas pejalan kaki yang memuat unsur aksesibilitas, keselamatan, kenyamanan, dan keamanan bagi pejalan kaki.

I.7.1. Bagan Alir Penelitian



Gambar I.1 Bagan Alir Penelitian

I.7.2. Pengumpulan Data

1. Data Primer

Data primer diperoleh langsung pada lokasi penelitian Ketika melaksanakan survei *walkability* index. Pengumpulan data primer secara rinci sebagai berikut :

a. Target Data

Target Data yang ingin diperoleh dan dicapai pada survei ini adalah skoring atau penilaian berdasarkan parameter *walkability index*.

b. Peralatan

Kebutuhan peralatan untuk survei ini antara lain formulir survei, *clipboard*, *walking measure*, meteran, kamera (*handphone*), dan alat tulis.

c. Tugas Surveyor

- 1) Merekam video kondisi dan lingkungan fasilitas pejalan kaki.
- 2) Menghitung panjang segmen dan ukuran fasilitas pejalan kaki.
- 3) Mencatat hasil penilaian setiap parameter.
- 4) Melaksanakan wawancara pejalan kaki.

d. Teknik pelaksanaan survei

Pengambilan data dilakukan dengan menilai setiap segmen dengan skor 1 – 5 untuk setiap parameter. Skor 1 menunjukkan skor terendah dan skor 5 menunjukkan skor tertinggi.

Parameter 1: Kondisi dan kualitas jalur pejalan kaki

Parameter 1 mencerminkan ketersediaan dan kondisi jalur pejalan kaki baik dari segi pemeliharaan, kualitas perkerasannya, dan kebersihannya.

Tabel I.1 Skor Penilaian Parameter 1

Skor	Deskripsi
1	Jalur pejalan kaki tidak tersedia, pejalan kaki secara terpaksa harus menggunakan jalur kendaraan untuk berjalan.
2	Minimal terdapat bahu jalan dengan perkerasan terpisah atau juga terdapat trotoar namun sebagian besar kondisinya hancur, kotor, tertutupi lumpur, terdapat lubang drainase yang terbuka yang berarti pemeliharaannya sangat buruk

3	Jalur pejalan kaki diperkeras dan dapat dilewati oleh pejalan kaki, namun pemeliharannya tidak begitu baik sebab beberapa ubin hilang dan permukaan tidak rata.
4	Permukaan perkerasan rata, tidak berlubang, tidak licin, namun masih kurang bersih.
5	Permukaan perkerasan rata dan rapi, tidak berlubang, tidak licin, pemeliharaan sangat baik, dan bersih.

Sumber : SE Bina Marga 15/P/BM/2023

Parameter 2: Fasilitas pendukung (Amenities)

Parameter 2 bertujuan untuk menilai ketersediaan fasilitas pendukung, seperti lapak tunggu, lampu penerangan, rambu, marka, pagar pembatas, peneduh, tempat sampah, bangku, toilet umum, jalur hijau, bolar, CCTV, panic button, dan lain sebagainya.

Tabel I.2 Skor Penilaian Parameter 2

Skor	Deskripsi
1	Tidak ada fasilitas pendukung.
2	Fasilitas pendukung terbatas (hanya 1-2 jenis) dan biasanya ditempatkan di lokasi berjalan tertentu pada sebuah ruas jalan.
3	Terbatasnya beberapa fasilitas pendukung bagi pejalan kaki (3 jenis).
4	Terbatasnya beberapa fasilitas pendukung bagi pejalan kaki (4 jenis).
5	Bila terdapat lebih dari 4 jenis fasilitas pendukung.

Sumber : SE Bina Marga 15/P/BM/2023

Parameter 3: Infrastruktur penunjang pejalan kaki berkebutuhan khusus

Parameter 3 menilai ketersediaan, posisi dan pemeliharaan infrastruktur untuk mendukung pergerakan pejalan kaki

berkebutuhan khusus termasuk kelandaian jalur pejalan kaki (*ramp*), ketersediaan rambu yang aksesibel, pegangan tangan, ubin khusus pengarah dan peringatan, dan lain sebagainya.

Tabel I.3 Skor Penilaian Parameter 3

Skor	Deskripsi
1	Tidak ada satupun jenis infrastruktur khusus yang mengakomodasi pejalan kaki berkebutuhan khusus.
2	Infrastruktur untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus tersedia namun hanya terbatas dan dalam kondisi yang tidak dapat digunakan.
3	Lajur pemandu yang tersedia dengan kondisi agak pecah-pecah dan dengan penempatan yang tidak tepat serta terhalang.
4	Lajur pemandu yang tersedia dengan kondisi baik tetapi agak kotor dan penempatannya belum tepat dimana posisinya dekat dengan sesuatu yang bersifat permanen. Telah tersedia pelandaian yang baik sehingga dapat diakses oleh pengguna kursi roda.
5	Infrastruktur untuk penyandang disabilitas (jalur pemandu) tersedia dan dalam kondisi yang baik, bersih, penempatannya tepat, bebas dari penghalang. Telah tersedia pelandaian yang baik sehingga dapat diakses oleh pengguna kursi roda.

Sumber : SE Bina Marga 15/P/BM/2023

Parameter 4: Penghalang

Parameter 4 menilai adanya benda yang menghalangi jalur pejalan kaki. Penghalang yang dimaksud dapat berupa penghalang permanen ataupun penghalang sementara. Penghalang permanen dapat berupa bangunan halte, tiang listrik, pohon peneduh, pot bunga permanen serta tempat sampah yang

penempatannya tidak tepat. Sedangkan penghalang sementara dapat berupa pedagang yang berjualan di jalur pejalan kaki termasuk PKL, parkir liar dan lain sebagainya. Penghalang yang ada akan mempengaruhi lebar efektif jalur pejalan kaki dan dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki.

Tabel I.4 Skor Penilaian Parameter 4

Skor	Deskripsi
1	Penghalang menutupi jalur pejalan kaki yang menyebabkan lebar efektif berjalan kurang dari 1 m.
3	Ada penghalang, namun lebar efektif untuk berjalan antara 1 m – 1,5 m.
5	Tidak ada penghalang yang mengganggu.

Sumber : SE Bina Marga 15/P/BM/2023

Parameter 5 : Ketersediaan dan kondisi penyeberangan

Parameter 5 bertujuan untuk menilai ketersediaan dan jumlah tempat penyeberangan (zebra cross, jembatan penyeberangan, dan terowongan) serta kondisinya. Penilaian parameter 5 dapat dilakukan dengan cara:

- Penilaian per segmen bila panjang segmen > 400 m; atau
- Penilaian sekaligus untuk 1 ruas atau rute berjalan bila panjang segmen < 400 m. Hasil penilaian untuk 1 ruas atau rute berjalan akan menjadi nilai untuk masing-masing segmen dalam ruas/rute berjalan tersebut.

Sub Parameter 5A (Jarak antar penyeberangan)

Tabel I.5 Skor Penilaian Parameter 5A

Skor	Deskripsi
1	Pada segmen tersebut tidak terdapat fasilitas penyeberangan.
3	Ada fasilitas penyeberangan dengan jarak sama atau lebih dari 400 m.

5	Ada fasilitas penyeberangan dengan jarak kurang dari 400 m.
---	---

Sub Parameter 5B (Kondisi dan kelengkapan penyeberangan sebidang)

Tabel I.6 Skor Penilaian Parameter 5B

Skor	Deskripsi
1	Marka tidak jelas, tidak ada rambu informasi ataupun peringatan, sehingga baik pejalan kaki maupun pengendara tidak bisa mengidentifikasi adanya fasilitas penyeberangan, bila ada median tidak tersedia lapak tunggu.
3	Penyeberangan yang tersedia minimal <i>zebra cross</i> , marka dalam kondisi baik, dilengkapi rambu, tersedia pelandaian, telah disediakan lapak tunggu bila penyeberangan berada pada ruas jalan yang memiliki median.
5	Marka dalam kondisi baik, dilengkapi rambu, tersedia pelandaian, dilengkapi penerangan, dapat dilengkapi peringatan menurunkan kecepatan (misalnya pita kejut, <i>road hump</i>). Dapat juga diberikan bila penyeberangan berupa <i>pelican crossing</i> atau juga berupa pedestrian <i>platform</i> .

Sumber : SE Bina Marga 15/P/BM/2023

Sub Parameter 5C (Kondisi dan kelengkapan penyeberangan tidak sebidang)

Tabel I.7 Skor Penilaian Parameter 5C

Skor	Deskripsi
------	-----------

1	Jembatan Penyeberangan Orang/Terowongan Penyeberangan Orang kondisinya: sangat curam, tidak tersedia ram, dan tidak terawat.
3	Jembatan Penyeberangan Orang/Terowongan Penyeberangan Orang kondisinya tersedia ram cukup landai (< 8%) tapi tidak terawat.
5	Jembatan Penyeberangan Orang/Terowongan Penyeberangan Orang kondisinya tersedia ram landai (< 8%) atau telah dilengkapi lift, terawat dengan baik.

Sumber : SE Bina Marga 15/P/BM/2023

Sub Parameter 5D (Kecukupan Waktu Menyeberang di Penyeberangan Pelican serta Simpang Bersinyal)

Tabel I.8 Skor Penilaian Parameter 5D

Skor	Deskripsi
1	Tidak cukup waktu – tidak ada pejalan kaki yang memiliki waktu yang cukup untuk menyeberang.
3	Waktu yang cukup untuk sebagian besar pejalan kaki dalam menyeberang, tidak begitu cukup waktu untuk orang tua (cukup waktu untuk pejalan kaki).
5	Lebih dari cukup untuk orang tua atau orang-orang yang membawa anak-anak untuk menyeberang (cukup untuk pejalan kaki berkebutuhan khusus).

Parameter 6 : Konflik pejalan kaki dengan moda transportasi lainnya

Parameter 6 bertujuan untuk menilai tingkat konflik pejalan kaki yang dihadapi saat berjalan dengan moda transportasi lainnya. Ada 2 (dua) jenis konflik pejalan kaki dengan kendaraan bermotor, pertama di konflik melintang dengan akses persil/bangunan/tempat parkir. Konflik yang kedua adalah konflik sejajar, seperti kemungkinan pejalan kaki terserempet kendaraan

di jalan atau kendaraan yang mengambil hak pejalan kaki. Pembatas untuk mencegah pejalan kaki terserempet dapat berupa jalur hijau, pagar, atau bolar.

Subparameter 6A: Konflik melintang

Tabel I.9 Skor Penilaian Parameter 6A

Skor	Deskripsi
1	Ada 4 (empat) atau lebih akses keluar masuk kendaraan dalam 100 meter jalur pejalan kaki.
2	Ada 3 (tiga) akses keluar masuk kendaraan dalam 100 meter jalur pejalan kaki.
3	Ada 2 (dua) akses keluar masuk kendaraan dalam 100 meter jalur pejalan kaki.
4	Ada 1 (satu) akses keluar masuk kendaraan dalam 100 meter jalur pejalan kaki.
5	Tidak ada akses keluar masuk kendaraan dalam 100 meter jalur pejalan kaki.

Sumber : SE Bina Marga 15/P/BM/2023

Sub Parameter 6B: Konflik sejajar dengan lalu lintas:

Tabel I.10 Skor Penilaian Parameter 6B

Skor	Deskripsi
1	Tidak ada pembatas antara jalur pejalan kaki dan lalu lintas dan atau jalur pejalan kaki digunakan kendaraan bermotor.
3	Tersedia pembatas namun jalur pejalan kaki masih digunakan kendaraan bermotor.
5	Tersedia pembatas dan tidak ada kendaraan bermotor yang menggunakan jalur pejalan kaki.

Sumber : SE Bina Marga 15/P/BM/2023

Parameter 7: Keamanan dari kejahatan

Parameter 7 mencerminkan rasa aman yang umum dari kejahatan atau sejauh mana jalur pejalan kaki dianggap aman dari kejahatan. Untuk membantu, surveyor dapat menanyakan pada pejalan kaki, penjual/PKL, polisi, dan lain-lain di daerah tersebut mengenai persepsi aman yang mereka rasakan, terutama pada malam hari. Keberadaan pos keamanan pun dapat digunakan untuk menilai parameter ini.

Tabel I.11 Skor Penilaian Parameter 7

Skor	Deskripsi
1	Bila lingkungan terasa sangat berbahaya: pejalan kaki rentan terhadap kejahatan, sepi pejalan kaki, tidak ada toko-toko kecil, jalan terisolasi, sepi kendaraan, dan tidak ada lampu penerangan.
2	Bila lingkungan terasa berbahaya: pejalan kaki mendapat beberapa risiko kejahatan, perasaan tidak aman setelah gelap, relatif sepi pejalan kaki, dengan sedikit aktivitas di sekitarnya, jalan keluar masuk terbatas, dinding yang tinggi, dan lampu penerang yang buruk.
3	Bila sulit untuk memastikan tingkat keamanan yang dirasakan bagi pejalan kaki.
4	Bila lingkungan terasa aman: pejalan kaki berisiko kecil terhadap kejahatan, aktivitas sekitar cukup aktif (relatif ramai pejalan kaki, beberapa penjual/toko kecil, beberapa jalan keluar masuk), relatif ramai kendaraan dan lampu penerangan yang cukup.
5	Bila lingkungan terasa sangat aman: pejalan kaki hampir tidak ada risiko kejahatan. Jalanan ramai, terdapat banyak penjual/toko kecil, terdapat Pos Keamanan di sekitar lokasi, lampu penerangan yang baik dan kecepatan kendaraan yang relatif lambat.

Sumber : SE Bina Marga 15/P/BM/2023

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data informasi yang diperoleh dari instansi terkait. Pada penelitian ini data sekunder yang dibutuhkan berupa data kecelakaan dari Polres Kabupaten Karawang dan RTRW Kabupaten Karawang yang diperoleh dari Dinas PUPR Kabupaten Karawang.

I.7.3. Analisis Data

Metode pada penelitian berdasarkan pedoman dari Surat Edaran Direktorat Jenderal Bina Marga Nomor 15/SE/Db/2023 tentang penentuan Indeks Kelayakan Berjalan di Kawasan Perkotaan. Metode ini digunakan untuk menilai tingkat keramahan suatu fasilitas pejalan kaki pada kawasan yang dikaji. Analisis dilakukan dengan beberapa tahapan, antara lain:

1. Setiap segmen dinilai menggunakan persamaan :

$$Skor\ segmen = \sum_{j=1}^n (nilai\ x\ bobot) \quad (1)$$

Bobot digunakan jika terdapat pada parameter yang dianggap lebih penting daripada parameter lainnya. Jika semua parameter diasumsikan memiliki tingkat kepentingan yang sama maka nilai bobot yang digunakan adalah 1 (Tanan et al., 2017).

2. Kemudian skor segmen dapat digunakan untuk menghitung skor jarak dengan persamaan berikut :

$$Skor\ jarak = skor\ segmen\ x\ panjang\ segmen \quad (2)$$

3. Indeks Kelayakan Berjalan masing-masing ruas dapat diperoleh dengan persamaan berikut :

$$Indeks\ Kelayakan\ Berjalan = \frac{\sum skor\ jarak}{\sum panjang\ segmen} \times 100 \quad (3)$$

Kriteria tingkat *walkability* dikategorikan menjadi 5 kategori, yaitu sebagai berikut :

Tabel I.12 Kategori Tingkat *Walkability*

Kategori	Rentang Nilai	Keterangan
Sangat Baik	> 80 – 100	Kondisi aksesibilitas dan kemudahan, keselamatan, serta kelengkapan fasilitas yang ada sangat memadai bagi pejalan kaki.
Baik	> 65 – 80	Kondisi aksesibilitas dan kemudahan, keselamatan, serta kelengkapan fasilitas yang ada memadai bagi pejalan kaki.
Cukup Baik	> 50 – 65	Kondisi aksesibilitas dan kemudahan, keselamatan, serta kelengkapan fasilitas yang ada cukup memadai bagi pejalan kaki.
Kurang Baik	> 30 – 50	Kondisi aksesibilitas dan kemudahan, keselamatan, serta kelengkapan fasilitas yang ada kurang memadai bagi pejalan kaki.
Sangat Tidak Baik	< 30	Kondisi aksesibilitas dan kemudahan, keselamatan, serta kelengkapan fasilitas yang ada sangat tidak memadai bagi pejalan kaki.

Sumber : SE Bina Marga 15/P/BM/2023

I.8. Waktu Penelitian

Adapun jadwal kegiatan magang selama 6 bulan yang terhitung sejak 26 Agustus 2025 hingga 28 Februari 2025 dengan rincian sebagai berikut ;

Tabel I.13 Waktu Penelitian

Kegiatan	Agt	Sep				Oct				Nov				Dec				Jan				Feb			
	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Pelepasan Magang																									
Pelaksanaan Magang																									
Monitoring dan Evaluasi Laporan Kelompok																									
Kunjungan Dosen 1																									
Konsultasi Laporan Individu																									
Menyusun Laporan Magang Individu																									
Pengambilan Data Laporan Individu																									
Kembali ke Kampus																									