

BAB 1

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Keselamatan adalah suatu prinsip dasar dalam penyelenggaraan transportasi. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan salah satu keadaan dimana terhindarnya setiap orang dari berbagai macam risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Seiring dengan berkembangnya zaman, transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dalam kemajuan sebuah daerah khususnya transportasi jalan. Meningkatnya pergerakan lalu lintas yang semakin tinggi dari tahun ke tahun dapat mempengaruhi kondisi transportasi menjadi semakin buruk jika tidak diimbangi dengan pembangunan sarana dan prasarana transportasi jalan yang memadai sehingga menimbulkan masalah transportasi jalan yang sering terjadi yaitu kecelakaan.

Di Indonesia, pada masalah keselamatan transportasi jalan yang kini sudah berada pada taraf mengkhawatirkan dikarenakan setiap tahunnya kecelakaan lalu lintas banyak terjadi dan menimbulkan kerugian, baik korban jiwa maupun kerugian material. Kecelakaan lalu lintas adalah salah satu masalah besar yang dihadapi oleh Pemerintah Indonesia dikarenakan setiap tahun terdapat sekitar 1,3 juta orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, atau lebih dari 3.000 jiwa per harinya dan pada tahun 2021 tercatat sebanyak 25.226 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, atau bisa mencapai 70 orang per harinya. Kecelakaan itu sendiri adalah suatu peristiwa di jalan raya yang tidak diduga dan tidak disengaja, yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, yang dapat mengakibatkan korban jiwa dan harta benda. Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu permasalahan transportasi jalan. Kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh beberapa faktor antara lain faktor manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan. Kecelakaan lalu lintas merupakan indikator utama tingkat keselamatan jalan raya.

Tingkat kecelakaan menurut pedoman penanganan lokasi rawan kecelakaan lalu lintas dari departemen permukiman dan prasarana wilayah adalah angka kecelakaan lalu lintas yang di bandingkan dengan volume lalu lintas dan panjang ruas jalan. Apabila jumlah kecelakaan semakin menurun, tetapi jumlah korban meninggal dunia belum mampu di turunkan, maka tingkat kecelakaan di katakan semakin tinggi. Ruas jalan yang memiliki tingkat di atas ambang batas disebut out of control dengan kata lain adalah ruas jalan yang memiliki resiko terjadinya kecelakaan yang lebih besar, sehingga harus diperhatikan dan memerlukan perbaikan. Klasifikasi tingkat kecelakaan dibuat dengan menghitung tingkat keterlibatan dalam kecelakaan dengan kategori pengguna jalan, umur, jenis kelamin dan tingkat keparahan kecelakaan.

Kabupaten Kulon Progo merupakan salah satu dari 4 (empat) kabupaten yang ada di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, yang beribukota di Wates dan terletak 30 km sebelah barat kota Yogyakarta dengan luas 586,28 km². Kabupaten Kulon Progo merupakan salah satu Kabupaten di Indonesia yang memiliki struktur dataran yang cukup unik dimana banyak terdapat wilayah berupa pesisir, dataran sedang dan juga wilayah dataran tinggi, sehingga masalah transportasi yang muncul cukup kompleks yang menarik untuk diamati dan diberikan solusi serta rekomendasi pada permasalahan transportasi yang ada.

Kegiatan Magang 1 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 dan para taruna/i dapat mengaplikasikan disiplin ilmu dalam bidang keselamatan transportasi jalan yang sudah dipelajari di kampus dalam rangka mengetahui bagaimana penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan. 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. Hasil penelitian dalam pelaksanaan Magang ini dapat menggambarkan kondisi lalu lintas yang dilihat dari aspek keselamatan dan dapat dijadikan pedoman bagi daerah terkait perencanaan perbaikan dan pembangunan dalam bidang keselamatan transportasi jalan. Selain untuk mengetahui Kinerja Penyelenggaraan Keselamatan Jalan di Kabupaten Kulon Progo, Magang ini juga bertujuan untuk menganalisis lokasi rawan kecelakaan dan juga memberikan rekomendasi yang tepat untuk penanganan lokasi tersebut.

I.2 Tujuan

Adapun tujuan dalam penyusunan buku kinerja keselamatan transportasi jalan ini adalah:

1. Mengetahui Kinerja Penyelenggaraan Keselamatan Jalan di Kabupaten Kulon Progo berdasarkan pedoman Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) pada Perpres No 1 tahun 2022
2. Menganalisis tingkat kecelakaan serta mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan di Kabupaten Kulon Progo.
3. Memberikan rekomendasi yang dapat diterapkan guna meningkatkan keselamatan lalu lintas jalan di Kabupaten Kulon Progo.

I.3 Manfaat

Adapun manfaat dalam penyusunan buku kinerja keselamatan transportasi jalan ini dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu:

1. Bagi taruna, kegiatan Magang ini berguna untuk melatih pola pikir yang objektif dalam menyikapi permasalahan keselamatan transportasi jalan serta menambah wawasan dan pengetahuan tentang yang berkaitan dengan penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan dan penanganan daerah rawan kecelakaan di wilayah kabupaten atau kota.
2. Bagi Pemerintah Kabupaten Kulon Progo, khususnya Satuan Kerja Perangkat Daerah yang mempunyai bagian di dalam penyelenggaraan RUNK Jalan, hasil kegiatan ini dapat menjadi bahan masukkan dalam penyelenggaraan program dan 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 DIV RSTJ dan untuk menjalin kerja sama dengan Pemerintah Kabupaten Kulon Progo tentang lulusan dari PKTJ untuk bekerja.

I.4 Ruang Lingkup

Penyusunan dalam buku kinerja ini memuat tentang gambaran-gambaran umum profil keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Kulon Progo yang dilihat pada upaya dan rencana strategi beberapa instansi terkait dengan forum lalu lintas dan angkutan jalan yang mengacu pada 5 Pilar RUNK Transportasi Jalan yang sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya. Ruang lingkup terdiri dari :

1. Penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan yaitu didasarkan pada program dan kegiatan di dalam 5 (lima) pilar Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK).
2. Analisis keselamatan jalan adalah analisis kecelakaan lalu lintas dalam skala makro yang meliputi:
 - a. Tingkat kecelakaan berdasarkan populasi penduduk, populasi kendaraan, total panjang jalan, dan indeks keparahan pada jalan.
 - b. Analisis kejadian kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan, faktor penyebab kecelakaan, jenis kendaraan yang terlibat, usia, jenis kelamin, pekerjaan dan pendidikan, waktu kejadian kecelakaan serta lokasi kejadian berdasarkan status jalan.
 - c. Identifikasi daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan menggunakan berbagai metode disesuaikan dengan ketersediaan data disertai dengan pemetaannya.
 - d. Pemeringkatan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan berdasarkan tingkat risikonya.
3. Penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas merupakan analisis kecelakaan lalu lintas dalam skala mikro di 3 (tiga) lokasi atau daerah dengan bobot tertinggi berdasarkan hasil

identifikasi dan pemeringkatan daerah rawan kecelakaan. Adapun tahapannya antara lain:

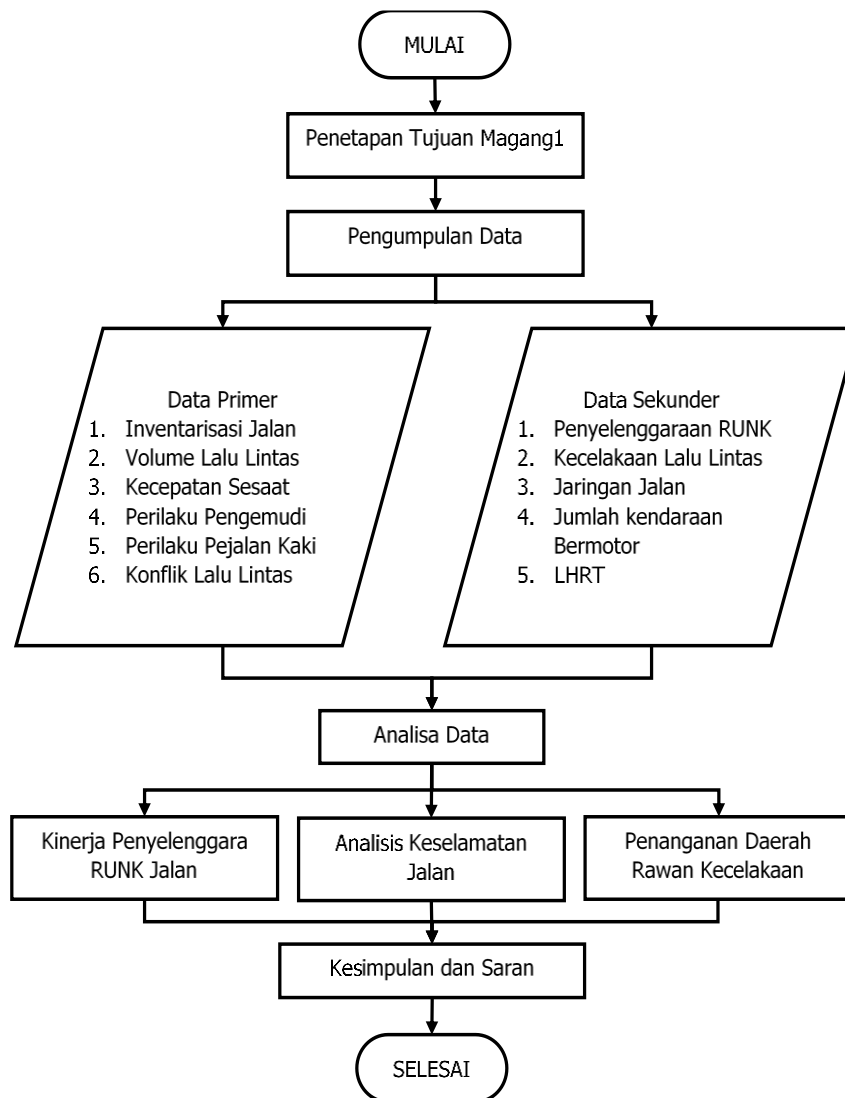
- a. Analisis kondisi lalu lintas
 - b. Analisis perilaku pengemudi
 - c. Analisis perilaku pejalan kaki
 - d. Analisis konflik lalu lintas
 - e. Inspeksi keselamatan jalan
 - f. Usulan penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan
4. Analisis kecelakaan dan penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas dilakukan pada 3 status jalan dengan lokasi tertinggi di tiap-tiap status jalan di Kabupaten Kulon Progo.

I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Pelaksanaan magang para taruna program studi DIV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan dilaksanakan di Dinas Perhubungan Kabupaten / Kota di seluruh Indonesia. Kelompok 11 Magang 1 Taruna PKTJ melaksanakan magang di Dinas Perhubungan Kabupaten Kulon Progo. Adapun waktu pelaksanaan magang yaitu selama 3 bulan mulai tanggal 3 Oktober 2022-30 Desember 2022.

I.6 Sistematika Penulisan Laporan

I.6.1 Bagan Alir



Gambar I. 1 Bagan Alir Pelaksanaan Magang Taruna PKTJ

(Sumber: Hasil Analisis, 2022)

1. Tahap Persiapan

Pada tahap persiapan dilakukan beberapa kegiatan yang diutamakan sebagai awal dalam melakukan studi secara keseluruhan. Kegiatan tersebut antara lain membentuk struktur organisasi tim Magang 1 yang masing-masing individu memiliki tugas dan fungsi masing-masing. Selanjutnya adalah kegiatan studi literatur. Studi literatur dilakukan dengan tujuan untuk memperoleh gambaran secara rinci terkait studi yang akan dilaksanakan.

2. Tahap Pengumpulan Data

Data – data yang diperlukan dalam penyusunan laporan ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui survei lapangan, sedangkan data sekunder diperoleh dari instansi terkait, publikasi, serta laporan – laporan yang telah ada sebelumnya.

3. Tahap Analisis Data

Analisis data dilakukan menggunakan analisis deskriptif yang disajikan dalam bentuk gambar, tabel, grafik dan tabulasi. Data hasil analisis kemudian disajikan dalam bentuk Laporan Magang 1 di Kabupaten Kulon Progo.

I.6.2 Pengumpulan Data dan Analisis Data

Laporan ini memberikan sebuah gambaran tentang kondisi keselamatan transportasi jalan di daerah studi dengan memperlihatkan berbagai aspek yang mempengaruhi keselamatan transportasi jalan yaitu aspek sarana, prasarana, dan manusia serta kejadian kecelakaan lalu lintas di lokasi studi. Laporan ini juga menggunakan metode deskriptif kualitatif, yaitu mendeskripsikan variabel-variabel secara luas dan disertai dengan data-data pendukung yang berupa data kuantitatif yang didapat dari instansi-instansi terkait penyusunan laporan yang dilakukan. Berikut adalah rincian data yang diolah sebagai bahan penyusunan laporan Kinerja Penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan.

Data – data sekunder dan primer yang sudah didapatkan selanjutnya diolah dalam bentuk kinerja penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) berdasarkan Peraturan Presiden No 1 Tahun 2022.

A. Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) menurut Peraturan Presiden No 1 Tahun 2022

A. Pilar 1 – Sistem yang Berkeselamatan

Pada Sistem yang berkeselamatan akan dijelaskan mengenai peraturan yang terkait dengan keselamatan transportasi jalan di bidang perencanaan pembangunan nasional selaku penanggung jawab. Peraturan tersebut dapat dikeluarkan dari institusi atau organisasi yang akan menangani masalah

keselamatan transportasi jalan. Pengumpulan data yang akan dilakukan pada pilar 1 yaitu dengan pengumpulan data secara sekunder. Pengumpulan data sekunder ini 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 Kabupaten Kulon Progo
- b. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Badan Pembangunan Daerah Kabupaten Kulon Progo
- c. Rencana strategi Badan Pembangunan Daerah Kabupaten Kulon Progo
- d. Alokasi Dana Keselamatan Jalan Kabupaten Kulon Progo 2022.
- e. Pendanaan dan sumber dana APBD Kulon Progo 5 tahun terakhir (2017-2021).
- f. Regulasi tentang transportasi dan keselamatan jalan.
- g. Luas Wilayah dan presentasi wilayah kecamatan di Kulon progo.
- h. Wilayah administratif jumlah desa di Kabupaten Kulon Progo.
- i. Wilayah kecamatan berdasarkan ketinggian dari permukaan laut.
- j. Luas wilayah kecamatan berdasarkan tingkat kemiringan.
- k. Jumlah penduduk per kecamatan 5 tahun terakhir (2017-2021).
- l. Jumlah penduduk menurut jenis kelamin per kecamatan 5 tahun terakhir (2017-2021).
- m. Susunan anggota forum LLAJ di Kabupaten Kulon Progo.
- n. Rencana Aksi Daerah Kabupaten Kulon Progo berkaitan dengan RUNK
- o. Referensi lain seperti buku, dokumen ataupun 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 Kabupaten Kulon Progo dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

B. Pilar 2 – Jalan yang berkeselamatan

Pada jalan yang berkeselamatan yaitu 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 dan Penataan Ruang Kabupaten Kulon Progo. 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. Data Panjang dan kondisi jalan di Kabupaten Kulon Progo per Kecamatan.
- b. Panjang jalan kabupaten, nasional, dan provinsi di Kabupaten Kulon Progo.
- c. Data jaringan dan kelaikan jalan.
- d. Lingkungan dan tepi jalan yang berkeselamatan.
- e. Pelaksanaan pekerjaan jalan berkeselamatan.

2) Data Primer

Data primer diperoleh melalui survei langsung yakni wawancara dengan narasumber terkait. Survei aspek jalan yang berkeselamatan dilakukan di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Kulon Progo dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

3. Pilar 3 – Kendaraan yang Berkeselamatan

Pada kendaraan yang berkeselamatan menjelaskan terkait penyelenggaraan setiap kendaraan yang digunakan di jalan yang telah memenuhi standar keselamatan. Pengumpulan data yang dilakukan pada pilar III yaitu dengan pengumpulan data secara sekunder. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait yakni Dinas Perhubungan Kabupaten Kulon Progo. 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. Penyelenggaraan dan Perbaikan Uji Berkala.
- b. Prosedur Pengujian Kendaraan Bermotor.

- c. Sarana dan Prasarana UPTD PKB Kabupaten Kulon progo.
- d. Peralatan utama dan penunjang UPTD PKB Kabupaten Kulon progo.
- e. Data Penghapusan Kendaraan (Scrapping).
- f. Standar Keselamatan Kendaraan Angkutan Umum.
- g. Data kendaraan bermotor wajib uji (KBWU)
- h. Referensi lain seperti buku, dokumen ataupun 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 Kabupaten Kulon Progo dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

4. Pilar 4 – Pengguna Jalan yang Berkeselamatan

Pada Pengguna Jalan yang Berkeselamatan terdapat pada pilar IV. Instansi yang terkait adalah Polres Kulon Progo. Pengumpulan data yang dilakukan pada aspek pilar IV yaitu dengan pengumpulan data secara sekunder dan primer. Pengumpulan data sekunder berupa data kecelakaan dari tahun 2017 s.d tahun 2021. Sedangkan untuk data primer dilakukan dengan cara observasi langsung melalui wawancara dengan sumber terkait.

1) Data Sekunder

Data sekunder yang diperlukan yakni sebagai berikut:

- a. Jumlah Kejadian Kecelakaan 5 tahun terakhir yakni tahun 2017 s.d tahun 2021
- b. Data kepemilikan SIM pelaku dan korban kecelakaan.
- c. Data SOP penyelenggaraan SIM
- d. Data pelanggaran lalu lintas.
- e. Penggunaan Elektronik Penegakan Hukum.

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 Polres Kulon Progo dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

5. Pilar 5 – Penanganan Korban Kecelakaan

Pada penanganan korban kecelakaan adalah aspek penting karena menyangkut nyawa korban manusia. Penanganan korban kecelakaan akan menjelaskan mengenai layanan medis dalam penanganan kecelakaan. Pengumpulan data yang dilakukan pada pilar V yaitu dengan pengumpulan data secara sekunder dan primer. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait 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. Sistem komunikasi gawat darurat One Access Call.
- b. Kondisi sarana transportasi Kesehatan di Kulon progo tahun 2022.
- c. Jumlah tenaga Kesehatan berdasarkan kualifikasi profesi di Kulon progo tahun 2022.
- d. Proses rehabilitasi pasca kecelakaan.
- e. Riset penanganan pasca kecelakaan.
- f. Klaim asuransi yang dibayarkan untuk korban kecelakaan selama 5 (lima) tahun terakhir yakni tahun 2017 s.d. 2021
- g. SOP pengajuan asuransi kecelakaan lalu lintas
- h. Data jumlah pengajuan asuransi
- i. Persyaratan pengajuan asuransi untuk korban kecelakaan
- j. 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 Kabupaten Kulon Progo, RSUD Kulon Progo dan PT. Jasa Raharja Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

B. Profil Keselamatan Jalan

Dalam penyusunan Laporan Magang 1 akan menyajikan analisis keselamatan jalan yang berupa data sebagai berikut:

1. Indeks fatalitas

Indeks fatalitas kecelakaan menyajikan data berupa analisis makro terkait indeks fatalitas per 100.000 penduduk dan jumlah kematian per kecelakaan. Data yang dibutuhkan adalah data jumlah penduduk dan jumlah kematian per kecelakaan di Kabupaten Kulon Progo.

2. Analisis kejadian kecelakaan

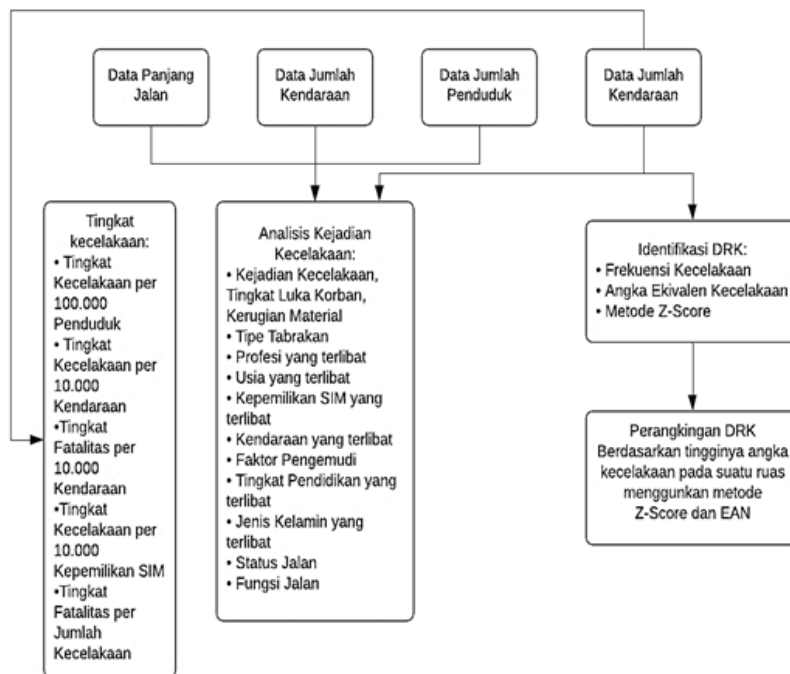
Analisis kejadian kecelakaan merupakan analisis kecelakaan yang dikategorikan berdasarkan beberapa kelompok tertentu, seperti contoh jenis kendaraan yang terlibat, waktu kejadian kecelakaan, jenis kelamin dan lain sebagainya.

3. Identifikasi daerah rawan kecelakaan

Identifikasi daerah rawan kecelakaan merupakan analisis kejadian kecelakaan menggunakan berbagai metode penentuan daerah rawan kecelakaan.

4. Perangkingan daerah rawan kecelakaan

Pemeringkatan daerah rawan kecelakaan berdasarkan status jalan yang selanjutnya akan dianalisis dan diberikan usulan penanganan.



Gambar I. 2 Bagan Pengolahan Analisis Keselamatan Jalan

(Sumber: Hasil Analisis, 2022)

C. Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan (DRK)

Kecelakaan lalulintas saat ini menjadi permasalahan besar dan meningkat di setiap daerah. Hal ini disebabkan karena meningkatnya jumlah penduduk yang diiringi dengan meningkatnya kebutuhan alat transportasi. Di sisi lain, prasarana transportasi jalan raya tidak mengalami pertumbuhan yang berarti, hal tersebut mengakibatkan meningkatnya angka kecelakaan. Oleh karena itu, tim magang Dinas Perhubungan Kabupaten Kulon Progo menganalisis daerah rawan kecelakaan yang ada di Kabupaten Kulon Progo. Data Kecelakaan lalu lintas yang terjadi didapatkan dari Polres Kabupaten Kulon Progo. Selanjutnya, data kejadian kecelakaan yang sudah dianalisis menggunakan metode penentuan daerah rawan kecelakaan diberikan usulan penanganan berdasarkan survei lapangan seperti survei pencacahan lalu lintas, survei kecepatan sesaat, survei perilaku pengemudi, survei perilaku pejalan kaki dan survei konflik lalu lintas

I.6.3 Jadwal Kegiatan Magang

Tabel I. 1 Rencana Kegiatan Magang Taruna PKTJ

NO	KEGIATAN	WAKTU											
		OKTOBER				NOVEMBER				DESEMBER			
		MINGGU KE-				MINGGU KE-				MINGGU KE-			
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
1.	Awal Masuk dan Perkenalan	■											
2.	Perizinan Pengambilan Data		■										
3.	Pengambilan Data di Kepolisian		■	■									
4.	Pengambilan Data di Bappeda		■	■									
5.	Pengambilan Data di Dishub		■	■									
6.	Pengambilan Data di Dinkes		■	■									
7.	Pengambilan Data di PU		■	■									
8.	Analisis Data		■	■	■								
9.	Penyusunan Draft Laporan			■	■	■							
10.	Kunjungan Dosen I				■	■							
11.	Survei Lapangan					■	■	■	■				
12.	Analisis Survei Lapangan						■	■	■	■			
13.	Penyusunan Laporan Magang						■	■	■	■	■		
14.	Kunjungan Dosen II											■	
15.	Paparan Hasil Laporan Magang											■	