

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang**

Keselamatan merupakan prinsip dalam menyelenggarakan transportasi, Menurut (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37, 2017) mengenai Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di dalam pasal 1 ayat 2 adalah keadaan setiap orang terhindar dari resiko kecelakaan dalam berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan. Keselamatan lalu lintas diartikan sebagai suatu program yang bertujuan untuk menurunkan konflik kecelakaan dan akibatnya menimbulkan banyak kerugian. Tujuan dari keselamatan lalu lintas yaitu menurunkan korban kecelakaan lalu lintas di jalan. Kecelakaan merupakan suatu peristiwa yang tidak dapat diprediksi dan tidak di sengaja melibatkan kendaraan lain (Siregar & Dewi, 2020).

Dalam (UU RI Nomor 22, 2009) tentang lalu lintas dan angkutan jalan merupakan kejadian yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan kerugian manusia maupun harta benda. Kategori kecelakaan lalu lintas ada 4 (empat);

1. Kecelakaan lalu lintas ringan yang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan atau barang.
2. Kecelakaan lalu lintas sedang yang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan atau barang.
3. Kecelakaan lalu lintas berat yang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka kecelakaan korban meninggal dunia atau luka berat.
4. Kecelakaan dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan, serta ketidak layakan jalan dan lingkungan.

Lembaga kesehatan dunia di bawah naungan PBB (*WHO*) merilis *The Global Report on Road Safety* yang menampilkan angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Setiap tahunnya sebanyak 1,3 juta jiwa meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas. Jumlah tersebut dipastikan akan terus bertambah apabila tidak dilakukan apapun untuk menekan jumlah

kecelakaan. Dari jumlah tersebut 90% terjadi di negara-negara berkembang termasuk Indonesia. Atas keprihatinan kondisi yang ada saat ini, Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) meluncurkan *Decade of Action for Road Safety* (Dekade Aksi Keselamatan Jalan) dan Indonesia sangat mendukung langkah PBB (dephub, 2020). Menindaklanjuti hal tersebut, PBB mendeklarasikan *Decade of Action for Road Safety 2011-2020* yang bertujuan untuk mengendalikan dan mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan secara global dengan meningkatkan kegiatan yang dijalankan pada skala nasional, regional dan global. Salah satu penyebab ketidakstabilan lalu lintas di kota adalah kemacetan, yang mana menjadi salah satu penyebab kecelakaan. Penyebab kecelakaan lainnya adalah berasal dari faktor manusia yang meliputi tabrakan beruntun, menabrak sesama pengendara, dan lain-lain. Kemacetan adalah permasalahan yang menjadi ikon utama di kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya dan Bandung. Kota Bandung sendiri merupakan salah satu kota dengan arus lalu lintas yang cukup padat. Membengkaknya pertumbuhan penduduk di Kota Bandung membuat kemacetan menumpuk di titik-titik tertentu, bahkan hampir di semua titik. Menurut data dari Badan Pusat Statistik Jawa Barat tingkat kepadatan penduduk mencapai 14.228 orang per kilometer persegi (Safitri & Andari, 2011).

Menurut (UU RI Nomor 22, 2009) tentang LLAJ pada pasal 203 ayat 1 menyatakan bahwa pemerintah bertanggung jawab atas keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Pada ayat tersebut disebutkan bahwa keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan terjamin yang ditetapkan dengan Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sesuai yang tercantum dalam undang-undang maka pemerintah Menyusun Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan yaitu dari tahun 2021 sampai dengan 2040. RUNK Jalan disusun dengan tujuan untuk memberikan pedoman bagi para pemangku kebijakan agar dapat merencanakan dan melaksanakan penanganan keselamatan jalan secara terkoordinasi dan selaras. RUNK Jalan ini juga menjadi acuan bagi Pemerintah Daerah untuk menjabarkan Langkah-langkah penanganan keselamatan jalan di wilayahnya. Penyusunan RUNK Jalan ini menggunakan pendekatan 5 (lima) pilar keselamatan jalan yang

meliputi sistem keselamatan jalan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, pengguna jalan yang berkeselamatan dan penanganan korban kecelakaan. Pencapaian target RUNK ini menggunakan strategi sistem lalu lintas jalan yang berkeselamatan, yaitu penyelenggaraan lalu lintas jalan yang mengakomodasi *human error* dan kerentanan tubuh manusia, yang diarahkan untuk memastikan bahwa kecelakaan lalu lintas jalan tidak mengakibatkan kematian dan luka berat. Untuk mencapai tujuan tersebut, di dalam RUNK Jalan tersebut telah disusun program dan kegiatan serta lembaga-lembaga (*stakeholder*) yang menjadi *leading sector* di setiap program. Namun sampai dengan saat ini belum diketahui bagaimana penyelenggaraan program-program tersebut di wilayah kabupaten/kota di seluruh Indonesia. Adanya magang 1 ini menjadi salah satu pembelajaran untuk mengetahui kondisi saat bekerja di lingkungan Dinas Perhubungan.

Magang 1 merupakan suatu kegiatan praktek lapangan yang dilaksanakan di luar kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ). Program Studi Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ) merupakan salah satu program studi di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal yang fokus di bidang keselamatan transportasi jalan. Pada kegiatan Praktek Kerja Profesi tersebut, taruna dan taruni program studi Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan dapat mengaplikasikan disiplin ilmu dalam bidang keselamatan transportasi jalan yang sudah dipelajari di kampus dalam rangka mengetahui bagaimana penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan di setiap wilayah kabupaten/kota serta melakukan manajemen untuk memberikan rekomendasi penanganan terhadap lokasi atau daerah rawan kecelakaan untuk mengurangi frekuensi terjadinya kecelakaan dan tingkat fatalitas di wilayah yang menjadi lokasi praktek yaitu Kota Bandung, Provinsi Jawa Barat.

## **I.2 Tujuan**

Secara umum, tujuan dari kegiatan magang taruna dan taruni program studi Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ) adalah untuk:

1. Menerapkan serta mengembangkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh oleh taruna yang didapatkan selama perkuliahan di kampus;
2. Pembelajaran dan pemahaman kondisi objektif secara nyata tentang dunia kerja;
3. Menerapkan dan mengembangkan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi dalam bidang keselamatan transportasi jalan yang diperoleh selama kuliah, serta mampu beradaptasi dan bersosialisasi dengan dunia kerja;
4. Untuk menjalin kerja sama dengan berbagai dunia kerja dalam rangka meningkatkan *graduate employability*;
5. Meningkatkan wawasan sekaligus membentuk kepribadian taruna/taruni sebagai kader pembangunan dengan wawasan berfikir yang luas.

Secara khusus, tujuan dari Magang taruna dan taruni adalah untuk menghasilkan Laporan Magang yang meliputi:

1. Menilai kinerja keselamatan transportasi jalan di Kota Bandung.
2. Mengidentifikasi daerah rawan kecelakaan (DRK) di ruas jalan Kota Bandung.
3. Merekomendasikan penanganan pada DRK di ruas jalan Kota Bandung.

## **I.3 Manfaat**

Dalam pelaksanaan magang dan penyusunan laporan ada beberapa manfaat yang diperoleh yaitu :

1. Bagi Taruna Politeknik Keselamatan Transportasi jalan

Berguna untuk melatih pola pikir yang obyektif dalam menyikapi permasalahan-permasalahan keselamatan transportasi jalan serta menambah wawasan dan pengetahuan tentang penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan dan penanganan daerah rawan

kecelakaan di wilayah Kota Bandung, dan sebagai sarana belajar dalam mengemban ilmu pengetahuan di lapangan dengan menerapkan ilmu yang telah kami peroleh alam pendidikan di kampus terkait keselamatan lalu lintas.

2. Bagi kampus 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 (RSTJ) dan untuk menjalin kerja sama dengan pemerintah Kota Bandung tentang lulusan dari PKTJ untuk bekerja, dan memperoleh informasi mengenai Rancana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) dan daerah rawan kecelakaan lalu lintas di Kota Bandung.

3. Bagi Dinas Perhubungan Kota Bandung

Manfaat dari hasil magang ini adalah memberikan informasi mengenai Rencana Umum Keselamatan (RUNK) kepada dinas-dinas yang terkait dalam penyusunan kinerja Keselamatan Kota Bandung serta sebagai bahan pertimbangan dalam menangani kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan agar dapat upaya pencegahan atau penanganan yang dapat dilakukan untuk meningkatkan angka keselamatan lalu lintas.

#### **I.4 Ruang Lingkup**

Pelaksanaan magang ini ini bertujuan merupakan kegiatan dengan cakupan yang luas, maka dari itu dalam penyusunan buku kinerja keselamatan ini ditetapkan ruang lingkup sebagai berikut :

1. Kegiatan magang dilaksanakan di Kota Bandung
2. Dalam penyusunan laporan magang di Kota Bandung dibatasi 5 pilar RUNK yaitu:
  - a. Sistem yang Berkeselamatan
  - b. Jalan yang Berkeselamatan
  - c. Kendaraan yang Berkeselamatan
  - d. Pengguna Jalan yang Berkeselamatan

- e. Penanganan Korban Kecelakaan
3. Analisis keselamatan jalan yang merupakan analisis kecelakaan lalu lintas dalam skala makro yang meliputi:
- a. Analisis kejadian kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan, faktor penyebab kecelakaan, jenis kendaraan yang terlibat, usia, pekerjaan dan pendidikan, waktu kejadian kecelakaan serta lokasi kejadian berdasarkan status jalan.
  - b. Identifikasi daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan menggunakan berbagai metode disesuaikan dengan ketersediaan data disertai dengan pemetaannya.
  - c. Penanganan daerah rawan kecelakaan dilakukan pada 3 (tiga) lokasi/daerah dengan bobot tertinggi berdasarkan hasil identifikasi dan pemeringkatan daerah rawan kecelakaan.

### **I.5 Waktu Dan Tempat Pelaksanaan Magang**

Kegiatan magang dilaksanakan secara resmi mulai tanggal 3 Oktober s.d. 30 Desember 2022 atau selama 12 minggu dan dilaksanakan di Dinas Perhubungan Kota Bandung.

### **I.6 Sistematika Penulisan Laporan**

Sistematika penulisan laporan magang ini disesuaikan dengan Buku Pedoman magang 1 Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal tahun 2022, laporan ini terdiri dari:

#### **BAB I Pendahuluan**

Pada Bab I atau Pendahuluan, diuraikan mengenai latar belakang, tujuan, manfaat, ruang lingkup, waktu dan tempat pelaksanaan magang, dan sistematika penulisan.

#### **BAB II Gambaran Umum**

Pada Bab II atau gambaran umum, diuraikan mengenai profil lokasi magang 1, struktur organisasi, sumber daya manusia, dan tugas pokok dan fungsi.

### **BAB III Analisis Keselamatan Jalan**

Pada Bab III atau Kinerja Penyelenggaraan RUNK 2021-2040, diuraikan tentang 5 Pilar Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) yaitu sistem yang berkeselamatan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, pengguna jalan yang berkeselamatan, dan penanganan korban kecelakaan.

### **BAB IV Profil Keselamatan Jalan**

Pada Bab IV atau Profil Keselamatan Jalan, diuraikan tentang indeks fatalitas, analisis kejadian kecelakaan, dan identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan (DRK).

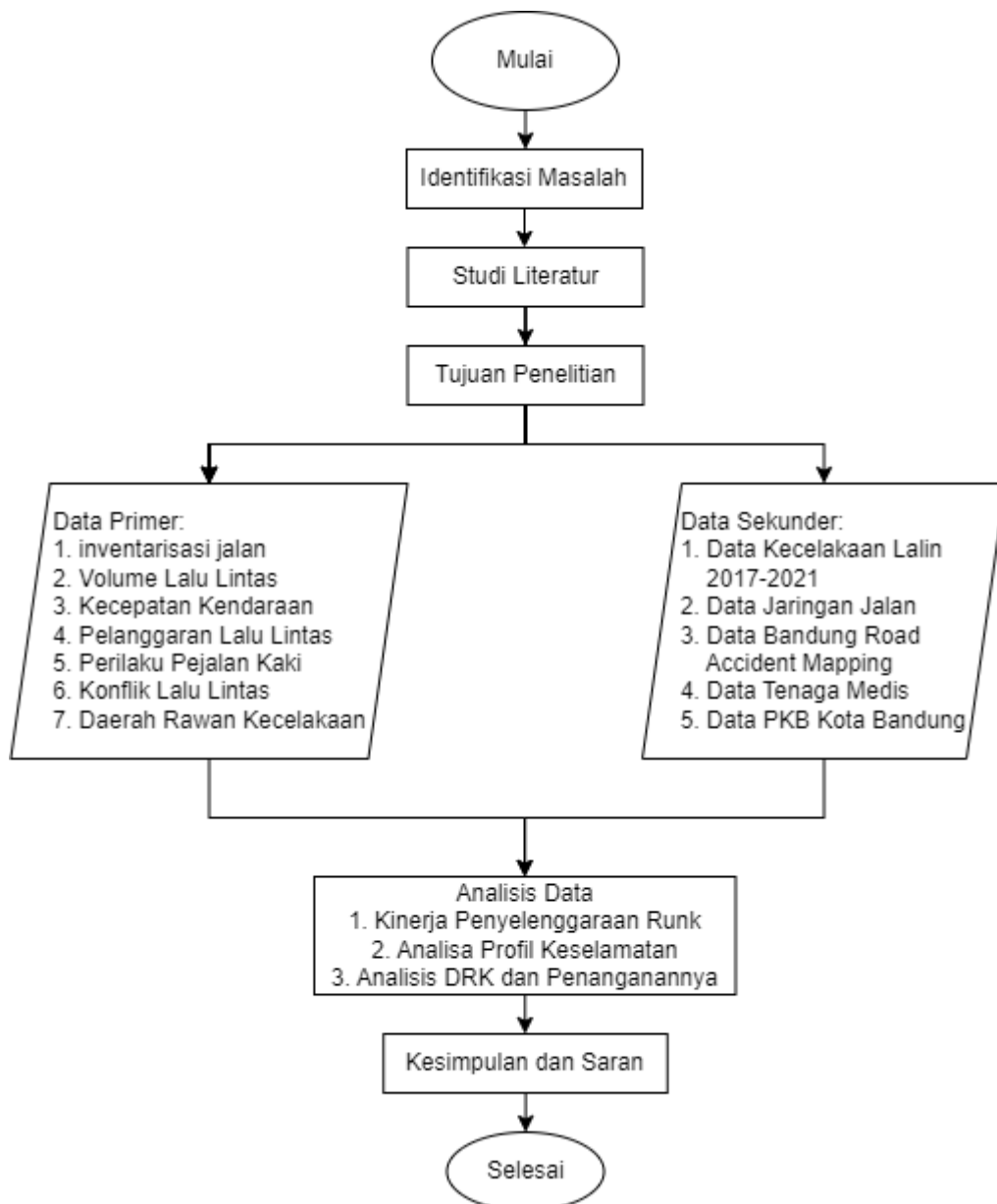
### **BAB V Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan (DRK)**

Pada Bab V Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan (DRK), diuraikan tentang berbagai survei yang dilakukan dalam rencana penanganan LRK meliputi survei kondisi umum geometri jalan, kondisi lalu lintas, kecepatan kendaraan, tingkat pelayanan ruas jalan, karakteristik kecelakaan, *road accident mapping*, kondisi jalan dan perlengkapan jalan, perilaku pejalan kaki, konflik lalu lintas, penyebab kecelakaan, dan usulan penanganan.

### **BAB VI Kesimpulan Dan Saran**

Pada BAB VI diuraikan mengenai kesimpulan dan saran dari hasil pelaksanaan.

### I.6.1 Bagan Alir



**Gambar I. 1** Bagan Alir Penelitian



## I.6.2 Pengumpulan dan Analisis Data

Metode pengumpulan data merupakan cara yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian. Dalam pembuatan laporan hasil praktek kerja profesi 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 pengumpulan data sehingga dapat digunakan dalam penelitian. Setelah data primer dan data sekunder terkumpul, maka selanjutnya adalah pengolahan data tersebut dengan analisis deskriptif. Berikut merupakan rincian data yang diolah menjadi Buku Kinerja Penyelenggaraan Keselamatan Jalan Kota Bandung.

1. Kinerja Penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan data – data sekunder maupun data 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. Pilar 1 Sistem yang berkeselamatan

Pilar sistem yang berkeselamatan, meliputi kegiatan yang mendorong terselenggaranya koordinasi antar pemangku jabatan antar instansi yang berkepentingan agar terciptanya kemitraan sektoral untuk menjamin efektivitas dan keberlanjutan strategi KLLAJ pada level nasional, termasuk di dalamnya penetapan target pencapaian dan pelaksanaan evaluasi penyelenggaraan KLLAJ, dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional (Kemen PPN/Bappenas).

Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait dengan keselamatan transportasi jalan. Sedangkan

untuk data primer dilakukan dengan cara observasi langsung melalui survei dan wawancara dengan narasumber terkait.

1) Data sekunder

Data sekunder yang dilakukan adalah sebagai berikut:

- a. Peraturan Daerah dan Peraturan Walikota di Kota Bandung;
- b. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD)
- c. Pendanaan KLLAJ
- d. Referensi lain seperti buku, pedoman maupun bahan literatur lainnya sebagai bahan acuan untuk kebutuhan analisis.

2) Data primer

Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei langsung ke lapangan yakni wawancara langsung dengan narasumber yang terkait. Survei aspek manajemen keselamatan jalan dilakukan di BAPPELITBANG Kota Bandung dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

b. Pilar 2 Jalan yang berkeselamatan

Pilar jalan yang berkeselamatan meliputi kegiatan penyediaan infrastruktur jalan yang berkeselamatan dengan melakukan perbaikan pada tahap perencanaan, desain, konstruksi dan operasional jalan, sehingga infrastruktur jalan yang disediakan mampu mereduksi dan mengakomodir kesalahan dari pengguna jalan. Dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang jalan (KemenPUPR). 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 adalah sebagai berikut:

- a. Data status ruas jalan Kota Bandung;
- b. Data kondisi jalan Kota Bandung; dan
- c. Data status jalan.
- d. Data Penanganan perlintasan sebidang dengan kereta api.
- e. Data penanganan daerah rawan kecelakaan.

2) Data primer

Data Primer diperoleh melalui survei langsung turun ke lapangan dan wawancara dengan narasumber terkait. Survei aspek jalan yang berkeselamatan dilakukan di Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandung dengan memperhatikan indikator – indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

c. Pilar 3 Kendaraan yang berkeselamatan

Pilar kendaraan yang berkeselamatan meliputi kegiatan yang memastikan bahwa setiap kendaraan di jalan telah mempunyai standar keselamatan yang tinggi, sehingga mampu meminimalisir kejadian kecelakaan yang diakibatkan oleh sistem kendaraan yang tidak berjalan dengan semestinya. Selain itu, kendaraan juga harus mampu melindungi orang yang terlibat kecelakaan agar tidak bertambah parah. Dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana LLAJ (Kemenhub).

Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait yakni Dinas Perhubungan Kota Bandung dan Seksi Kelaikan Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Bandung. Sedangkan untuk data primer dilakukan dengan cara

observasi langsung melalui wawancara dengan narasumber terkait.

1) Data sekunder

Data sekunder yang diperlukan adalah sebagai berikut:

- a. Data SOP penyelenggaraan PKB;
- b. Data sarana dan prasarana penyelenggaraan PKB;
- c. Data SDM penyelenggaraan PKB;
- d. Data Kendaraan Bermotor Wajib Uji (KBWU);
- e. Data kendaraan tidak lulus uji;
- f. Data operasi kendaraan terkait *overloading*;
- g. Data penyelenggaraan terminal; dan
- h. 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 di Seksi Kelaikan Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Bandung dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

d. Pilar 4 Pengguna jalan yang berkeselamatan

Pilar pengguna jalan yang berkeselamatan meliputi kegiatan peningkatan perilaku pengguna jalan dengan mengembangkan program-program yang komprehensif termasuk di dalamnya peningkatan pendidikan KLLAJ, kompetensi pengemudi kendaraan dan penegakan hukum. Dikoordinasikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri). Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait yakni Polrestabes Kota Bandung.

Sedangkan untuk data primer dilakukan dengan

cara observasi langsung melalui wawancara dengan narasumber terkait.

1) Data sekunder

Data sekunder yang diperlukan adalah sebagai berikut:

- a. Data kecelakaan selama 5 (lima) tahun terakhir yakni tahun 2017 s/d 2021;
- b. Data kepemilikan SIM;
- c. Data SOP penyelenggaraan SIM;
- d. Data pelanggaran lalu lintas; dan
- e. Data 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 Polrestabes Kota Bandung dengan memperhatikan indikator – indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

e. Pilar 5 Penanganan korban kecelakaan

Pilar penanganan korban kecelakaan meliputi kegiatan penanganan tanggap darurat pasca kecelakaan dengan meningkatkan kemampuan tenaga medis yang kompeten, baik dari sisi sistem ketanggap darurat maupun penanganan korban termasuk di dalamnya melakukan rehabilitasi jangka panjang untuk korban kecelakaan. Dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang kesehatan (Kemenkes). 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 Bandung dan Jasa Raharja Kota Bandung. Sedangkan data primer dilakukan dengan

cara observasi langsung melalui wawancara dengan narasumber terkait.

1) Data sekunder

Data Sekunder yang didapat yakni sebagai berikut :

1. Profil kesehatan Kota Bandung tahun 2017 s/d 2021.
2. Data klaim asuransi kecelakaan lalu lintas.
3. Data SOP penanganan korban kecelakaan.

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 dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

2. Analisis keselamatan jalan

Dalam penyusunan laporan magang di Dinas Perhubungan Kota Bandung akan menyajikan analisis keselamatan jalan berupa data sebagai berikut:

a. 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 Kota Bandung.

b. Analisis kejadian kecelakaan

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

c. Identifikasi daerah rawan kecelakaan

Identifikasi daerah rawan kecelakaan merupakan analisis kejadian kecelakaan menggunakan berbagai

metode penentuan daerah rawan kecelakaan. Dari data yang didapatkan, penentuan identifikasi daerah rawan kecelakaan menggunakan metode EAN.

d. Perangkingan daerah rawan kecelakaan

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

3. Penanganan daerah rawan kecelakaan (DRK)

Kejadian kecelakaan yang sudah dianalisis menggunakan metode penentuan daerah rawan kecelakaan selanjutnya diberikan usulan penanganan berdasarkan 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** Jadwal Kegiatan Magang

Minggu Ke-	Tanggal	Jenis kegiatan
1	3-7 Oktober 2022	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perkenalan dengan pegawai-pegawai dinas perhubungan Kota Bandung</li> <li>2. Pengambilan data sekunder pada dinas terkait</li> </ol>
2	10-14 Oktober 2022	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengambilan data sekunder pada dinas terkait</li> <li>2. Penilaian kinerja keselamatan</li> <li>3. Survei pendahuluan untuk pengenalan lokasi</li> <li>4. Bimbingan dosen ke 1</li> </ol>
3	17-21 Oktober 2022	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Survei pencacahan lalu lintas</li> <li>2. Survei kecepatan lalu lintas</li> <li>3. Survei inventarisasi jalan</li> <li>4. Survei pelanggaran lalu lintas</li> </ol>

Minggu Ke-	Tanggal	Jenis Kegiatan
		5. Pengolahan data hasil survei
4	24-28 Oktober 2022	1. Survey Inventaris perlengkapan jalan (Jl. Peta) 2. Survey Traffic Counting (Jl.Peta) 3. Survey kecepatan kendaraan (Spot Speed)
5	31-4 November 2022	1. Survey Inventaris perlengkapan jalan (Jl.Surapati dan Jl. A.H Nasution) 2. Survey Traffic Counting (Jl. Surapati dan Jl. A.H Nasution) 3. Survey kecepatan kendaraan
6	7-11 November 2022	1. Kunjungan dan bimbingan dosen Pak Rukman Tea di Dinas Perhubungan Kota Bandung. 2. Memperbaiki revisi dari kunjungan dosen Dr. Pak Rukman Tea S.H.,M.M.
7	14-18 November 2022	1. Kunjungan dosen pembimbing Pak Reza Yoga S.Si.,M.Si. 2. Memperbaiki revisi dari Pak Reza Yoga S.Si.,M.Si.
8	21-25 November 2022	1. Pengolahan data hasil survei 2. Penyusunan laporan sementara 3. Survey konflik lalu lintas
9	28-2 Desember 2022	1. Analisi dan pengolahan data hasil survei 2. Pengambilan kekurangan data sekunder pada dinas terkait



Minggu Ke-	Tanggal	Jenis Kegiatan
10	5-9 Desember 2022	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengolahan data hasil survei</li> <li>2. Penyusunan laporan sementara</li> </ol>
11	12-16 Desember 2022	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bimbingan online dengan Pak Reza Yoga Anindita S.Si.,M.Si.</li> <li>2. Revisi Hasil bimbingan online</li> <li>3. Penyusunan PPT paparan</li> </ol>
12	19-23 Desember 2022	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kunjungan dosen ke 2</li> <li>2. Persiapan paparan pada <i>Stakeholder</i> terkait</li> <li>3. Revisi hasil paparan</li> <li>4. Kegiatan magang selesai</li> <li>5. Pamitan Kepada Dishub Kota Bandung</li> </ol>