

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan/atau lingkungan (Undang - Undang Nomor 22 tahun 2009). Keselamatan lalu lintas menjadi salah satu hal penting dalam transportasi khususnya untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Namun dalam penerapan yang sebenarnya, angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia sangat tinggi sehingga banyak menimbulkan kerugian, baik korban jiwa maupun material. Tentu ini menjadi hal penting yang harus diperhatikan oleh Pemerintah untuk dapat meningkatkan keselamatan lalu lintas di Indonesia.

Jumlah angka kecelakaan lalu lintas yang tinggi harus segera ditangani. Berdasarkan hal tersebut, Persatuan Bangsa Bangsa (PBB) mendeklarasikan Decade Of Action (DoA) for Road Safety 2021 - 2040, yang bertujuan untuk mengurangi kematian dan cedera lalu lintas jalan setidaknya 50% dari 2021 hingga 2040. Pendeklarasian ini selaras dengan amanat di dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, yaitu pada pasal 203 ayat (1), menyebutkan bahwa Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Pada ayat selanjutnya, disebutkan bahwa untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, ditetapkan rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Sejalan dengan amanat di dalam undang-undang tersebut, maka pemerintah dalam hal ini menyusun Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan untuk jangka waktu 20 tahun, yaitu mulai tahun 2021-2040. RUNK disusun untuk memberikan panduan/pedoman bagi pemangku kebijakan agar dapat melakukan koordinasi, sinkronisasi dan harmonisasi perencanaan program KLLAJ, serta menjadi acuan bagi kementerian/ lembaga dan pemerintah daerah provinsi/kabupaten/kota untuk menjabarkan langkah-langkah penanganan KLLAJ di sektor dan wilayah tanggungjawabnya. 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 manajemen keselamatan jalan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan dan penanganan korban pasca kecelakaan.

Magang merupakan suatu kegiatan praktek lapangan yang dilaksanakan di luar kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ). Dalam pelaksanaannya para taruna/taruni yang melaksanakan magang wajib menyusun laporan umum berupa "Laporan Magang" dan dipresentasikan di akhir kegiatan kepada instansi terkait. Kabupaten Sidoarjo dipilih menjadi salah satu lokasi studi Praktek Kerja Profesi taruna DIV RSTJ tahun 2022 karena dianggap sebagai Kabupaten yang memiliki sistem transportasi yang kompleks. Selain itu, Kabupaten Sidoarjo merupakan daerah yang sedang berkembang ditandai dengan pembangunan di berbagai sektor khususnya sektor transportasi. Pergerakan komuting yang terjadi dari Kabupaten Sidoarjo menuju Surabaya menyebabkan masalah kemacetan yang serius. Oleh sebab itu, perlu diadakan kajian mengenai permasalahan transportasi sehingga permasalahan tersebut dapat segera diatasi. 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 Sidoarjo, 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 Laporan Magang I yaitu

1. Mengetahui Kinerja Penyelenggaraan Keselamatan Jalan Di Kabupaten Sidoarjo berdasarkan pedoman Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK)

2. Mengidentifikasi Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) di ruas jalan Kabupaten Sidoarjo
3. Merekomendasikan penanganan pada DRK di ruas jalan Kabupaten Sidoarjo

I.3 Manfaat

1. Bagi taruna, kegiatan Magang 1 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.
2. Bagi Pemerintah Kabupaten Sidoarjo, hasil dari kegiatan Magang 1 dapat menjadi bahan masukan atau evaluasi dalam penyelenggaraan program dan kegiatan keselamatan transportasi jalan dan menjadi bahan pertimbangan dalam menangani kecelakaan lalu lintas dan upaya pencegahan atau penanganan yang dapat dilakukan untuk meningkatkan keselamatan transportasi jalan di Kabupaten Sidoarjo.
3. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, hasil kegiatan Magang 1 ini dapat menjadi salah satu tolak ukur guna meningkatkan sistem guna meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik, khususnya untuk program studi Rekayasa Sistem Transportasi Jalan.

I.4 Ruang Lingkup

Penyusunan dalam buku kinerja ini memuat tentang gambaran-gambaran umum profil keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Sidoarjo 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. Penilaian kinerja keselamatan didasarkan pada pelaksanaan lima pilar keselamatan dalam RUNK yaitu manajemen keselamatan jalan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan dan penanganan pasca kecelakaan.
2. Profil Keselamatan Jalan
 - 1) Indeks Fatalitas

- a) Indeks Fatalitas Per Panjang jalan
Menghitung indeks fatalitas dilakukan berdasarkan panjang jalan.
 - b) Fatalitas Per Kendaraan yang terdaftar
Menghitung fatalitas berdasarkan jumlah kendaraan yang terdaftar di lokasi magang 1.
 - c) Case Fatality Rate
- 2) Analisis keselamatan jalan merupakan analisis kecelakaan lalu lintas dalam skala makro yang meliputi:
- a. Jumlah Kecelakaan dan Tingkat Keparahan
Menjelaskan jumlah kejadian kecelakaan dan tingkat keparahannya.
 - b. Penyebab Kecelakaan
Menjelaskan penyebab kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan.
 - c. Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan
Menjelaskan jumlah berdasarkan jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan.
 - d. Usia yang Terlibat Kecelakaan
Menjelaskan usia korban yang terlibat kejadian kecelakaan.
 - e. Lokasi kejadian kecelakaan
Menjelaskan lokasi kejadian kecelakaan berdasarkan status jalannya.
- 3) Identifikasi DRK/DPK
Membuat perangkaan DRK/ DPK yang berstatus jalan Kabupaten/Kota dengan menggunakan metode EAN (Equivalent Accident Number)
3. Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan
Penanganan lokasi rawan kecelakaan dilakukan berdasarkan 5 (lima) peringkat tertinggi yang menjadi DRK.
- a. Kondisi Umum
Menggambarkan dan menjelaskan geometrik jalan, fungsi jalan, tipe jalan, tata guna lahan dan kondisi umum lainnya.

- b. Kondisi Lalu Lintas
Menjelaskan kondisi lalu lintas dalam satuan smp/jam kemudian menghasilkan VC ratio.
- c. Kecepatan Kendaraan
Menjelaskan kecepatan dari masing-masing kendaraan dimana perolehan sampel menggunakan teori sampling berdasarkan populasi volume lalu lintas. Analisis kecepatan kendaraan juga menggunakan persentil 85%.
- d. Tingkat Pelayanan Ruas Jalan
Menjelaskan tingkat pelayanan ruas jalan menggunakan vc ratio atau kecepatan lalu lintas sesuai dengan literatur yang ada.
- e. Karakteristik Kecelakaan
Menjelaskan karakteristik kejadian kecelakaan.
- f. Road Accident Mapping
Menggambarkan dan menjelaskan lokasi-lokasi titik kecelakaan.
- g. Kondisi Jalan dan Perlengkapan Jalan
Menggambarkan dan menjelaskan kondisi jalan dan kondisi perlengkapan jalan contohnya jenis kerusakan jalan, lokasi perlengkapan jalan menggunakan GPS, kerusakan perlengkapan jalan, standar teknis perlengkapan jalan, dan lain-lain.
- h. Perilaku Pejalan Kaki
Menjelaskan perilaku pejalan kaki ketika menyusuri dan menyeberang.
- i. Konflik Lalu Lintas
Menggambarkan dan menjelaskan konflik-konflik lalu lintas yang terjadi.
- j. Penyebab Kecelakaan
Menjelaskan penyebab-penyebab kecelakaan seperti rem blong, pecah ban, dan lain-lain.
- k. Usulan Penanganan
Menjelaskan usulan-usulan penanganan sesuai dengan permasalahan-permasalahannya.

I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Magang 1 akan dilaksanakan selama 3 bulan yaitu dimulai pada tanggal 4 Oktober 2022 sampai 30 Desember 2022. Dengan lokasi Magang 1 di Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo.

I.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan Laporan Magang I ini disesuaikan dengan Buku Pedoman Magang I Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal tahun 2022. 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 Kabupaten Sidoarjo yang berisi Halaman Sampul Depan, Halaman Judul, Halaman Pengesahan dari Dinas Perhubungan Sidoarjo, 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 2022 di Kabupaten Sidoarjo. Adapun hal – hal yang dimuat dibagian utama antara lain sebagai berikut :

a. Bab I Pendahuluan

Pada bab I pendahuluan diuraikan tentang latar belakang , tujuan, manfaat , waktu dan tempat pelaksanaan dan sistematika penulisan.

b. Bab II Gambaran Umum

Pada bab II gambaran Umum, diuraikan tentang profil lokasi magang, struktur organisasi, sumber daya manusia, tugas dan fungsi unit kerja.

c. Bab III Kinerja Penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK)

Pada bab III Kinerja Penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan diuraikan 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, Pilar V Penanganan korban kecelakaan.

d. Bab IV Profil Keselamatan Jalan

Pada bab IV Profil keselamatan jalan, diuraikan tentang Identifikasi Fatalitas, Analisis Kejadian Kecelakaan dan Identifikasi DRK/DPK.

e. Bab V Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan

Pada bab V Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan diuraikan tentang Kondisi Umum, Kondisi lalu lintas, Kecepatan Kendaraan, Tingkat Pelayanan Ruas Jalan, Karakteristik Kecelakaan, Road Accident Mapping, Kondisi Jalan Dan Perlengkapan, Perilaku Pejalan Kaki, Kondisi Lalu Lintas, Penyebab Kecelakaan, Usulan Penanganan.

f. Bab VI Penutup

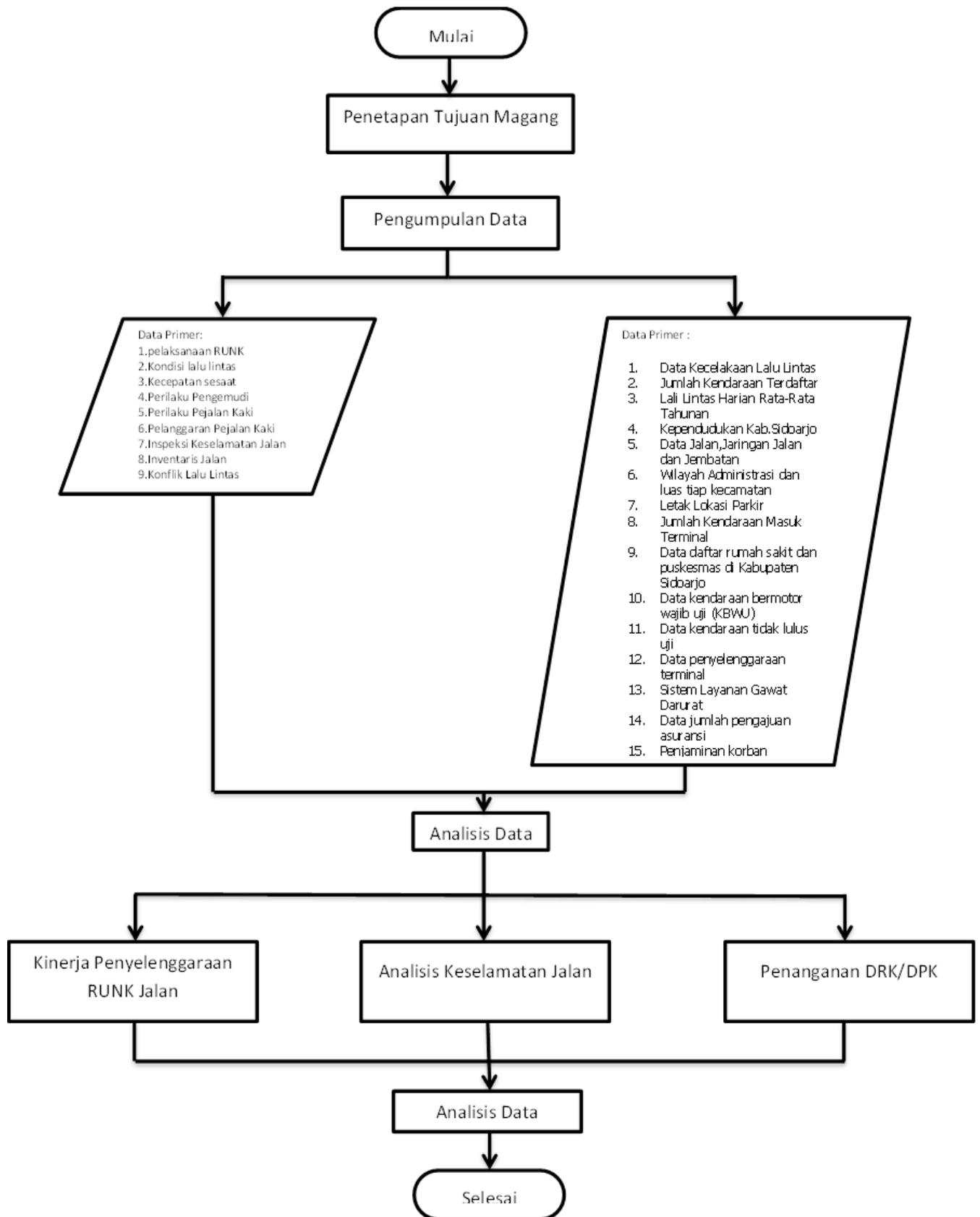
Pada bab VI Penutup diuraikan tentang Simpulan dan Saran dari hasil pelaksanaan magang I.

3. Bagian Akhir

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

1.6.1 Bagan Alir

Pelaksanaan magang ini dibagi menjadi tiga bagian utama, yaitu kinerja penyelenggaraan RUNK Jalan, analisis keselamatan jalan, dan penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan. Berikut merupakan bagan alir dari pelaksanaan magang dapat dilihat pada Gambar I.1.



Gambar I. 1 Bagan alir metode pelaksanaan magang

1.6.2 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 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 Kabupaten Sidoarjo :

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 Kabupaten Sidoarjo
- b. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Badan Pembangunan Daerah Kabupaten Sidoarjo
- c. Rencana strategi Badan Pembangunan Daerah Kabupaten Sidoarjo
- d. Rencana Aksi Daerah Kabupaten Sidoarjo 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 Kabupaten Sidoarjo 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 Kabupaten Sidoarjo. 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 Kabupaten Sidoarjo.

- b) Rencana kerja Dinas PU Bina Marga dan Cipta Karya Kabupaten Sidoarjo.
- 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 Kabupaten Sidoarjo 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 Kabupaten Sidoarjo. 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 Kabupaten Sidoarjo 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 Polda Kabupaten Sidoarjo. 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 Kabupaten Sidoarjo. Pengumpulan data sekunder berupa data kecelakaan dari tahun 2017 s.d tahun 2021 diperoleh dari SATLANTAS Polres Kabupaten Sidoarjo. 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 Kabupaten Sidoarjo 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 Kabupaten Sidoarjo dan PT. Jasa Raharja Kabupaten Sidoarjo. 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 Kabupaten Sidoarjo

- b) Rencana kerja Dinas Kesehatan Kabupaten Sidoarjo
- 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 Kabupaten Sidoarjo dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

- 2. Analisis Keselamatan Jalan Dalam penyusunan Buku Kinerja Keselamatan Jalan Kabupaten Sidoarjo akan menyajikan analisis keselamatan jalan yang 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 Kabupaten Sidoarjo

b. 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.

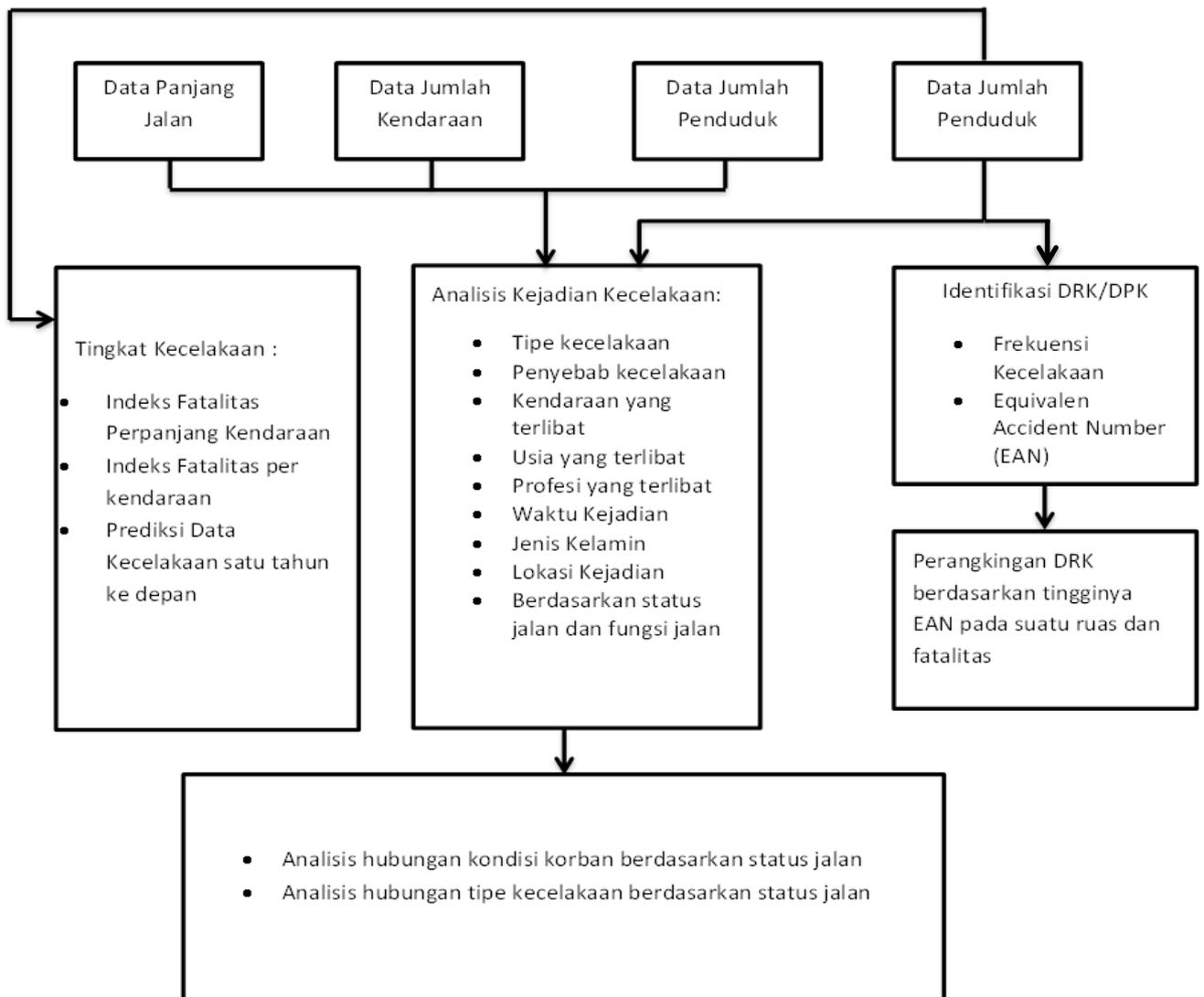
c. Identifikasi daerah rawan kecelakaan

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

daerah rawan kecelakaan. Metode yang digunakan adalah metode *Equivalent Accident Number (EAN)*.

d. Perangkingan daerah rawan kecelakaan

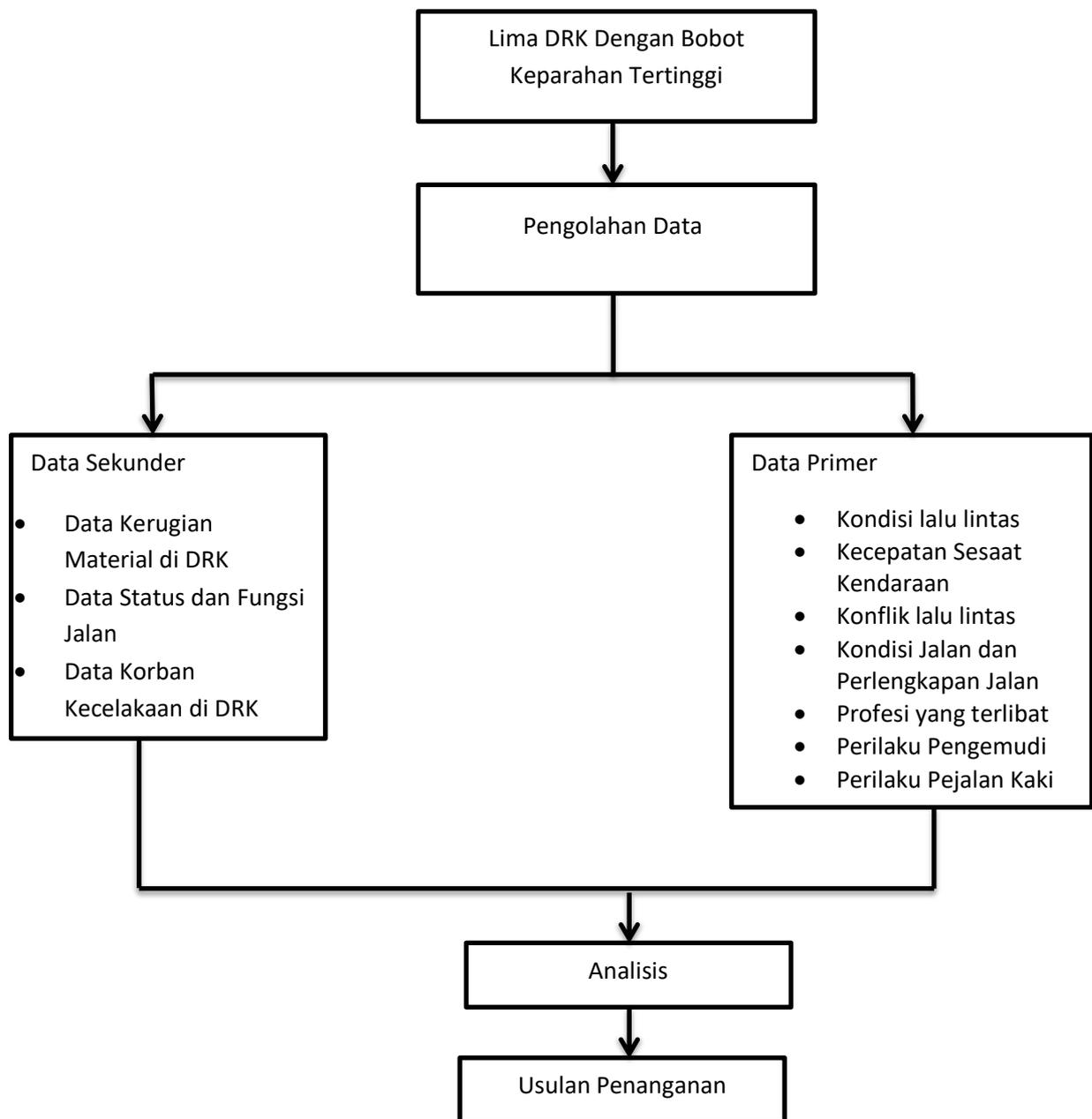
Pemeringkatan daerah rawan kecelakaan berdasarkan perangkingan skor AEN yang selanjutnya akan dianalisis dan diberikan usulan penanganan.



Gambar I.2 Alur analisis Keselamatan Jalan di Kabupaten Sidoarjo

3. Penangan Daerah Rawan Kecelakaan

Kejadian kecelakaan yang sudah dianalisis menggunakan metode penentuan daerah rawan kecelakaan selanjutnya 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.



Gambar I. 3 Alur Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan

1.6.3 Jadwal Kegiatan Magang

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

Tabel 1. 1 Jadwal Kegiatan Magang Tim Magang Sidoarjo, 2022

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	Orientasi Dinas												
2	Perizinan pengambilan data di Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo												
3	Perizinan pengambilan data di Kepolisian Resor Kabupaten Sidoarjo												
4	Perizinan pengambilan data di Bapeda Kabupaten Sidoarjo												
5	Perizinan pengambilan data di Dinas PUPUR Kabupaten Sidoarjo												
6	Perizinan pengambilan data di Dinas kesehatan Kabupaten Sidoarjo												
7	Analisis Data												
8	Penyusunan draf laporan												
9	Survei lapangan												
10	Analisis Survei lapangan												
11	Penyusunan laporan magang 1												