BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Upaya peningkatan pada keselamatan lalu lintas yaitu dengan mengurangi risiko terjadinya kecelakaan pada daerah rawan kecelakaan dengan cara mengoptimalkan kinerja pada ruas jalan tersebut serta menurunkan pada jumlah konflik lalu lintas yang terjadi. Jalan Raya Syeh Quro memiliki panjang jalan 6400 meter, Peningkatan pada jumlah kendaraan dan pertumbuhan penduduk di Kabupaten Karawang berdampak pada peningkatan pengguna jalan yang juga tidak seimbang dengan peningkatan perbaikan jalan hal tersebut juga berdampak pada peningkatan mobilitas yang terjadi pada kepadatan lalu lintas yang semakin serius di Jalan Raya Syeh Quro. Namun pertumbuhan sarana dan prasarana transportasi lebih lambat dibandingkan dengan pertumbuhan lalu lintas, sehingga mengakibatkan bertambahnya angka kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data dari Satlantas Polres Kabupaten Karawang selama tahun 2015-2019 terdapat 3.160 kasus kecelakaan lalu lintas. Pada lokasi studi tepatnya di Jalan Raya Syeh Quro sering terjadi kecelakaan di beberapa titik pada ruas jalan ini akan tetapi pada lokasi di SPBU Pasar Telagasari merupakan titik kecelakaan paling rawan dan paling sering terjadinya kecelakaan lalu lintas, sesuai yang terjadi dilapangan banyak pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang dianggap kecil tapi bisa mengakibatkan gangguan besar pada ketertiban umum, kerugian, dan juga kematian. Diantaranya pelanggaran lalu lintas tersebut adalah para pedagang yang menggunakan bahu jalan untuk lahan usaha hal tersebut sudah merupakan pelanggaran berlalu lintas. Manusia sebagai pemakai jalan sangat menentukan terjadinya pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Dengan keadaan jalan yang sangat minimalis tidak seimbang dengan aktivitas kesibukan pengguna jalan, ruas jalan tersebut terbilang sangat rawan pada jalan tersebut sehingga dapat terjadi kecelakaan. Maka berdasarkan hal tersebut topik yang tepat yaitu: "**UPAYA PENINGKATAN**

KESELAMATAN LALU LINTAS DI DAERAH RAWAN KECELAKAAN JALAN RAYA SYEH QURO KABUPATEN KARAWANG”.

I.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, identifikasi permasalahan dalam penelitian ini adalah:

1. Jalan Raya Syeh Quro dengan ukuran 6400 m merupakan jalan dengan volume lalu lintas yang cukup tinggi, tapi sangat banyak akses jalan yang memasuki ruas Jalan Raya Syeh Quro yang menimbulkan banyak titik konflik penyebab terjadinya kecelakaan.
2. Terdapat banyak pemasangan dan perawatan rambu lalu lintas pada Jalan Raya Syeh Quro di lokasi studi yang kurang di perhatikan dan di rawat dengan baik sehingga banyak pengguna jalan yang kurang memperhatikan rambu lalu lintas dengan baik.
3. Banyaknya marka jalan yang kurang memadai dan kurang di perhatikan di sepanjang Jalan Raya Syeh Quro yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan.
4. Kurangnya fasilitas penerangan jalan pada Jalan Raya Syeh Quro dan banyak terdapat pohon dan rumput pada Jalan Raya Syeh Quro sehingga banyak terjadinya kecelakaan pada siang dan malam hari.

I.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dan batasan masalah, maka dapat di rumuskan permasalahan utama dalam penelitian ini adalah:

1. Faktor apa saja yang menyebabkan tingginya angka kecelakaan pada jalan raya syeh quro?
2. Bagaimana kronologi dan tipe tabrakan kendaraan yang terlibat pada kecelakaan ?
3. Bagaimana upaya untuk meningkatkan keselamatan jalan pada Jalan Raya Syeh Quro?

I.4 Tujuan Dan Manfaat Penelitian

Adapun tujuan yang di lakukan peneliti dalam peningkatan kesadaran masyarakat terhadap pentingnya keselamatan dalam berkendara yaitu:

- A. Mengidentifikasi faktor-faktor penyebab kecelakaan di Jalan Raya Syeh Quro,
- B. Mengidentifikasi penyebab terjadinya kecelakaan berdasarkan lokasi kejadian kecelakaan,
- C. Merencanakan perbaikan untuk peningkatan keselamatan di ruas Jalan Raya Syeh Quro
- D. Merencanakan peningkatan kelengkapan fasilitas pada ruas Jalan Raya Syeh Quro

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- A. Mengajukan masukan bagi Pemerintah Dinas Perhubungan dan Kepolisian bisa bermanfaat dalam mengambil tindakan lebih lanjut untuk mengantisipasi kecelakaan pada ruas jalan rawan kecelakaan di Kabupaten Karawang.
- B. Untuk melakukan pembetulan terutama bagi kelengkapan prasarana pada ruas jalan rawan kecelakaan di Kabupaten Karawang.
- C. Akan meluaskan mualamat tentang keselamatan agar dapat dimanfaatkan pada zona transportasi di Indonesia, Khususnya Sekolah Tinggi Transportasi Darat.
- D. Akan meluaskan pemahaman bagi masyarakat Kabupaten Karawang dalam keselamatan berlalu lintas.

I.5 Keaslian Penelitian

Penelitian ini yaitu penelitian murni dan belum pernah dilaksanakan pada wilayah studi. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan dengan meninjau beberapa referensi yang berasal dari kajian serta bahan pembelajaran yang bertujuan untuk mengetahui persamaan ataupun perbedaan pada penelitian. Sejauh pengetahuan peneliti terdapat beberapa penelitian yang berhubungan dengan peneliti, yaitu:

Tabel I. 1 Keaslian Penelitian

Judul	Karakteristik Kecelakaan Dan Audit Keselamatan Jalan Pada Ruas Ahmad Yani Surabaya	Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara	Keselamatan Berlalu Lintas Di Kota Bogor (<i>Traffic Safety In Bogor</i>)	Analisis Tingkat Keselamatan Kota Semarang	Kepatuhan Remaja Dalam Berlalu Lintas
Tahun	2009	2017	2017	2017	2013
Latar Belakang	Profil keselamatan jalan Indonesia dapat digambarkan melalui perkembangan data kecelakaan lalu lintas yang bersumber dari Kepolisian Negara RI (Departemen Perhubungan, 2007). Data	Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (2012) korban kecelakaan lalu lintas pada tahun 20017 adalah 49.553 jiwa dan meningkat pada tahun 2010, korban kecelakaan	Setiap tahunnya jumlah kendaraan roda dua di Kota Bogor semakin meningkat, berdasarkan data dari Polresta Kota Bogor jumlah kepemilikan sepeda motor pada	Keselamatan adalah faktor yang dibutuhkan oleh setiap insan manusia di dunia ini termasuk keselamatan di sektor transportasi. Hal tersebut	Masalah lalu lintas yang semakin kompleks seiring dengan pertumbuhan penduduk dan perkembangan dinamika masyarakat, menuntut Polri untuk bekerja lebih keras dengan paradigma baru untuk dapat menjadi Polisi yang ideal di masyarakat.

	<p>tersebut menunjukkan bahwa lebih dari 10.000 orang meninggal dunia, dan 32.000 orang mengalami luka, baik luka ringan maupun luka berat akibat kecelakaan lalu lintas. Selaras dengan hal ini, data kecelakaan dari Polwiltabes Surabaya memperlihatkan bahwa kecelakaan yang terjadi di Surabayapun terbilang cukup besar. Pada tahun 2006 dan 2007 berturut-turut terjadi 1.432 dan 759 kecelakaan lalu lintas, dengan korban masing-masing sebesar 358 orang meninggal dunia, 366</p>	<p>menjadi 66.488 jiwa, dengan korban meninggal sebanyak 19.873 jiwa, luka berat sebanyak 26.196 jiwa. Berdasarkan data tersebut maka ada 54 orang yang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas setiap harinya atau dengan kata lain 26 menit terdapat 1 orang meninggal dunia. Berdasarkan data Satlantas menerangkan bahwa jumlah kecelakaan yang melibatkan pelajar adalah 161 kejadian.</p>	<p>tahun 2013 sebanyak 37.202 unit, dan tahun 2014 sebanyak 41.247 unit. Berdasarkan data tersebut jelas peningkatannya sangat besar, yaitu dalam setahun sebesar 4.045 unit. Berdasarkan data dari Polresta Bogor, di Kota Bogor pada tahun 2013 s/d 2016 pelanggaran lalu lintas yang terjadi 30% di pengaruhi oleh pengendara tidak memiliki SIM, 40% pengendara tidak menggunakan helm,</p>	<p>dikarenakan sektor transportasi merupakan sektor yang sangat penting dan merupakan kebutuhan vital bagi kehidupan masyarakat. Salah satu keselamatan transportasi yang saat ini mendapat sorotan tajam adalah Keselamatan lalu lintas jalan raya. Hal ini terjadi karena semakin hari keselamatan lalu lintas jalan raya semakin menurun,</p>	<p>Menurut Satjipto Rahardjo: "sosok Polisi yang ideal di Seluruh dunia adalah Polisi yang cocok dengan masyarakat". Dengan prinsip tersebut, masyarakat mengharapkan adanya Polisi yang cocok dengan masyarakatnya, dalam arti ada perubahan dari Polisi yang antagonis, yaitu Polisi yang tidak peka terhadap dinamika masyarakat dan menjalankan tugas dengan gaya pemolisian yang bertentangan dengan perubahan masyarakat, menjadi Polisi yang protagonis, yaitu Polisi yang terbuka terhadap dinamika perubahan masyarakat dan</p>
--	---	---	---	--	--

	<p>orang luka berat, dan 1.051 orang luka ringan, serta sebanyak 316 orang meninggal dunia, 129 orang luka berat, dan 573 orang luka ringan.</p>	<p>Data membuktikan bahwa tahun 2014 sampai dengan tahun 2015 di jalan Ir.Soekarno Kota Surabaya saja telah terjadi 161 kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar dan korban meninggal sebanyak 25 orang, luka berat 22 orang dan luka ringan sebanyak 114 orang. Angka tersebut bukanlah angka yang sedikit oleh karena itu pentingnya perilaku keselamatan berkendara remaja untuk meminimalisir terjadinya</p>	<p>30% spekter kendaraan tidak memenuhi syarat dan menerobos. Peningkatan angka kecelakaan sepeda motor Ini terjadi akibat kurangnya informasi dan pemahaman yang di miliki oleh pengendara sepeda motor jika ini tidak segera ditindaklanjuti akan berisiko terjadi peningkatan angka kecelakaan.</p>	<p>terbukti semakin tingginya jumlah kecelakaan yang terjadi di jalan raya. Jumlah Kecelakaan di Australia tertinggi sebesar 41% terjadi pada ruas jalan, sedangkan di Swedia, 200 orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan pada ruas jalan. Indonesia pada kurun waktu 2005-2008 setiap tahun hampir 100 ribu terjadi kecelakaan lalu lintas</p>	<p>bersedia untuk mengakomodasikannya dalam tugas_tugasnya. Hasil observasi awal penulis di lokasi penelitian, ditemukan adanya beberapa indikasi masalah di antaranya : rendahnya pengetahuan remaja tentang peraturan lalu lintas dan angkutan jalan, adanya sikap acuh tak acuh dari sebagian remaja terhadap himbauan dari kepolisian untuk tertib berlalu lintas. Seperti mengendari sepeda motor tidak menggunakan helm, boncengan tiga orang satu motor dan lain-lain, serta adanya pola perilaku sebagian remaja dalam berlalu lintas kurang disiplin.</p>
--	--	--	--	---	--

		kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar.		(Mabes Polri,2008), sehingga Indonesia menempati urutan ke Sembilan dari sepuluh negara di Asean dalam hal tingkat keselamatan lalu lintas.	
Rumusan Masalah	<p>1. permasalahan keselamatan bagi pengguna jalan dan yang pengaruh-pengaruh lainnya dari proyek jalan.</p> <p>2. Masalah yang bersifat eksisting pada kecelakaan yang berorientasi kepada penanganannya.</p>	<p>1. Perilaku keselamatan berkendara pada siswa kelas 2 SMK PGRI 4 Surabaya terhadap perilaku yang aman dalam berkendara.</p> <p>2. meningkatkan pengetahuan siswa kelas 2 SMK PGRI 4 Surabaya dalam pengetahuan keselamatan berkendara.</p>	<p>1. Keselamatan berlalu lintas sangat dipengaruhi oleh Kondisi Motor dan Jalan, dengan meningkatkat Kondisi Motor dan Jalan dapat menabahnya tingkat keselamatan berlalu lintas.</p> <p>2. pemberian informasi</p>	<p>Kota Semarang adalah salah satu kota metropolitan di Indonesia, dengan jumlah penduduk lebih dari 1,5 juta orang (BPS Kota Semarang, 2016) tentunya permasalahan keselamatan lalu</p>	<p>Fokus masalah dalam penelitian ini dibatasi pada Sikap dan Kepatuhan Remaja dalam Berlalu Lintas. Berdasarkan paparan permasalahan di atas.</p>

			<p>yang kurang mendalam mengenai aturan lalu lintas pada masyarakat yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas menyebabkan risiko terjadinya pelanggaran saat berkendara cukup tinggi dan berdampak pada terjadinya kecelakaan lalu lintas.</p>	<p>lintas perlu mendapatkan perhatian yang serius. Hal ini terjadi karena semakin meningkatnya jumlah penduduk yang akan berakibat terjadinya peningkatan pergerakan dan berakibat jumlah kendaraan juga meningkat akan menyebabkan semakin padatnya lalu lintas yang tidak menutup</p>	
--	--	--	---	---	--

				<p>kemungkinan akan banyak terjadi konflik antar kendaraan yang berujung pada kecelakaan lalu lintas. Semakin tinggi jumlah kecelakaan di suatu wilayah akan mengindikasikan pada semakin rendahnya tingkat keselamatan lalu lintas dalam wilayah tersebut dengan kata lain bahwa indikator tingkat keselamatan</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>lalu lintas di suatu daerah adalah tinggi atau rendahnya kecelakaan lalu lintas yang terjadi yang direpresentasikan pada angka kecelakaan</p>	
Tujuan	<p>1. Mengidentifikasi potensi permasalahan keselamatan bagi pengguna jalan dan yang pengaruh-pengaruh lainnya dari proyek jalan.</p> <p>2. Memastikan bahwa semua perencanaan</p>	<p>Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis hubungan antara faktor keselamatan berkendara dengan perilaku keselamatan berkendara pada pelajar kelas dua SMK PGRI 4 Surabaya. Kecelakaan lalu</p>	<p>1. untuk menganalisis pengaruh disiplin pengendara terhadap keselamatan berlalu lintas di Kota Bogor</p> <p>2. untuk menganalisis pengaruh disiplin pengendara terhadap kondisi sepeda motor</p>	<p>1. Untuk mengetahui jumlah kecelakaan lalu lintas jalan raya di Kota Semarang</p> <p>2. Untuk mengetahui angka kecelakaan lalu lintas jalan raya di Kota Semarang berdasarkan jumlah</p>	<p>maka tujuan penelitian adalah mengungkapkan Upaya Polisi Lalu Lintas (Polantas) dalam meningkatkan kepatuhan remaja dalam berlalu lintas, dan faktor-Faktor yang mempengaruhi kepatuhan remaja dalam berlalu lintas.</p>

	atau desain jalan baru dapat beroperasi semaksimal mungkin secara aman dan selamat.	lintas tidak dapat di prediksi kapan akan terjadi sehingga perlu adanya perilaku yang aman guna meminimalkan terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pelajar atau pengendara yang berusia produktif.	dan jalan di Kota Bogor 3. ntuk menganalisis pengaruh kondisi sepeda motor dan jalan terhadap keselamatan berlalu lintas di Kota Bogor	penduduk dan panjang jalan 3. Untuk mengetahui indeks severitas kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang	
Metode Penelitian	Data sekunder yang digunakan adalah data kecelakaan di Ruas Jalan Ahmad Yani Surabaya selama tahun 2006 – 2008 dari Polwiltabes Surabaya serta data volume dan komposisi lalu lintas dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya pada periode	Jenis dan rancang bangun penelitian ini menggunakan rancang penelitian observasional analitik dengan menggunakan pendekatan kuantitatif. penelitian ini menggunakan studi cross sectional. Populasi pada	Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif, karena mengolah data hasil penelitiannya menggunakan statistik parametric, penelitian kuantitatif menggunakan metode path analysis	Lokasi penelitian berada di Kota Semarang. Data yang dibutuhkan adalah data sekunder yang diperoleh dari instansi terkait selama 5 tahun terakhir , kemudian dilakukan pengolahan dengan	Penelitian ini tergolong deskriptif, yaitu penelitian yang bermaksud untuk memberikan gambaran dengan menganalisis keadaan atau kejadian secara sistematis berdasarkan fakta dan data yang ada di lapangan. Subyek penelitian dalam penelitian ini adalah remaja yang melakukan pelanggaran lalu lintas

	<p>yang sama. Data ini dianalisis untuk mengetahui daerah rawan kecelakaan di wilayah kajian. Sementara, survai primer berupa proses audit keselamatan jalan dilakukan pada daerah rawan kecelakaan, dengan memeriksa kondisi geometrik, lalu lintas, dan kelengkapan jalan di lapangan, dan membandingkannya dengan formulir checking list yang ditetapkan. Survai spot speed dilakukan untuk mengetahui kecepatan setempat pada masing-masing segmen.</p>	<p>penelitian ini adalah pelajar kelas dua SMK PGRI 4 surabaya sedangkan sampel pada penelitian ini diperoleh menggunakan rumus Slovin. Jumlah responden yang diperlukan pada penelitian ini sebanyak 74 responden, pengambilan sample menggunakan simple random sampling sehingga semua populasi memiliki kesempatan yang sama untuk menjadi sample penelitian. Variabel bebas dalam penelitian ini meliputi karakteristik yang meliputi</p>		<p>formula yang dikemukakan oleh Pignataro (1973). Hasil pengolahan data tersebut kemudian dianalisis dan dibahas menggunakan teori-teori lalu lintas yang ada.</p>	<p>yang ditentukan secara aksidental, maksudnya adalah peneliti mewawancarai sejumlah remaja yang terkena tilang oleh polisi Lalu Lintas di Kota Pontianak. Penarikan informan mempergunakan teknik Purposive yaitu, nara sumber hanya ditunjuk orang-orang yang mengetahui permasalahan yang diteliti berdasarkan kriteria yang telah ditentukan sebelumnya. Adapun orang-orang yang dijadikan informan adalah 4 (empat) orang Polisi Lalu Lintas Polresta Pontianak, 2 (dua) orang polisi penindak pelanggaran lalu lintas, dan tokoh masyarakat sebanyak 5 orang. Adapun tehnik</p>
--	---	---	--	---	---

		<p>usia, kepemilikan SIM C, masa berkendara, pengetahuan. Variabel terikat adalah perilaku keselamatan berkendara. Data primer pada penelitian ini diperoleh langsung dari responden yang menjadi sampel penelitian dengan menggunakan kuisisioner dan data sekunder pada penelitian ini didapatkan dari SMK PGRI 4 Surabaya terkait jumlah pelajar, data dari Satuan Lalu Lintas Kota Surabaya mengenai data kecelakaan sepeda motor,</p>			<p>pengumpulan data dalam penulisan ini adalah dengan observasi dan wawancara. Sedangkan untuk instrumennya adalah pedoman observasi dan pedoman wawancara.</p>
--	--	--	--	--	---

		jurnal ilmiah dan internet.			
Hasil	<p>1. Berdasarkan data kecelakaan yang diperoleh, terdapat beberapa lokasi di mana terjadi perulangan kejadian kecelakaan, kejadian tidak teridentifikasi karena keterbatasan data (data tidak lengkap), serta sebagian data merupakan data kecelakaan yang terjadi pada lokasi yang tersebar (hanya mengalami satu kejadian pada periode penelitian). Dalam penelitian ini hanya akan dianalisis lokasi-lokasi yang teridentifikasi saja.</p> <p>2. Karakteristik Kecelakaan</p>	<p>SMK PGRI 4 Surabaya menerapkan peraturan bahwa setiap kendaraan bermotor yang parkir di area sekolahan wajib memiliki dan membawa STNK. Berdasarkan penelitian yang dilakukan di SMK PGRI 4 Surabaya didapatkan bahwa mayoritas dari pelajar kelas 2 yang menjadi responden berjenis kelamin laki_laki dengan jumlah responden sebanyak 72 pelajar dan responden yang berjenis kelamin</p>	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa keselamatan lalu lintas (X3) sangat dipengaruhi oleh disiplin pengendara (X1) dan kondisi Motor dan Jalan (X2). Keselamatan dalam berlalu lintas akan semakin meningkat apabila sarana prasarana lalu lintas Kondisi Motor dan Jalan berfungsi dengan baik seperti kelengkapan kendaraan, rambu-</p>	<p>1. Kota Semarang adalah Kota Metropolitan karena jumlah penduduk sudah melebihi 1 juta orang</p> <p>2. Panjang jalan di Kota Semarang kurang waktu 2011-2015 tidak mengalami penambahan dan tetap pada angka 2690,342 km</p> <p>3. Jumlah Kejadian kecelakaan di Kota Semarang terjadi peningkatan dari tahun 2011 sebesar</p>	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan remaja dalam berlalu lintas diantaranya pemahaman tentang tata tertib lalu lintas, Sikap remaja tentang kepatuhan tata tertib lalu lintas, dan adanya program tilang dan efektivitasnya. Ketiga unsur ini sangat mempengaruhi kepatuhan remaja dalam berlalu lintas.</p>

	<p>a. Faktor penyebab kecelakaan Faktor penyebab kecelakaan di yang paling dominan adalah faktor manusia (83%).</p> <p>b. Waktu kejadian kecelakaan Kecelakaan paling sering terjadi pada Hari Senin (20%) dengan rentang waktu mulai pukul 06.00-11.59 (32%), dengan perkiraan waktu kejadian pada pukul 06.00-08.00, mengingat banyaknya aktivitas masyarakat pada saat itu.</p> <p>c. Tipe kecelakaan Tipe tabrakan yang dominan adalah tabrak</p>	<p>perempuan ada 2 responden. Usia dari pelajar kelas dua SMK PGRI 4 Surabaya rata-rata berusia 16,86 tahun. Usia responden yang paling rendah didapatkan pada saat penelitian adalah 16 tahun dan usia responden yang paling tinggi adalah 18 tahun. Berdasarkan pengambilan data yang dilakukan di SMK PGRI 4 Surabaya, jumlah pelajar yang berusia kurang dari 17 tahun sebanyak 14 responden dan responden yang berusia 17 tahun atau lebih terdapat 60</p>	<p>rambu lalulintas, marka, alat pengamanan pemakaijalan, kondisi jalan, dan fasilitas pendukungkegiatan lalu lintas lainnya.</p> <p>a. Berdasarkan hasil perhitungan koefisien jalur disiplin pengendara =p_{31} = 0.283 > 0.05 maka H_0 ditolak dan terima H_1 , berarti signifikan, artinya bahwa disiplin pengendara berpengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas.</p>	<p>464 menjadi 801 pada tahun 2015.</p> <p>4. Angka kecelakaan berdasarkan jumlah penduduk terjadi penurunan dari 67,30 pada tahun 2012 menjadi 50,32 pada tahun 2015 hal ini menunjukkan kenaikan jumlah penduduk lebih tinggi daripada kenaikan jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas.</p> <p>5. Angka kecelakaan berbasis panjang jalan terjadi penurunan dari 0,39</p>	
--	---	---	--	---	--

	<p>samping (43%). Berdasarkan data kronologi kejadian, tabrak samping ini didominasi oleh kendaraan bermotor roda dua yang menabrak penyeberang jalan, hal ini banyak terjadi pada jam sibuk ataupun luang.</p> <p>d. Pengguna jalan yang terlibat Kendaraan yang dominan terlibat dalam kecelakaan yaitu kendaraan bermotor roda dua (60%). Hal ini dikarenakan volume moda ini di jalan raya paling besar dibandingkan jenis moda lainnya (72%).</p> <p>e. Tingkat keparahan</p>	<p>responden Berdasarkan data yang diperoleh pada saat penelitian mayoritas responden kelas dua yang mengendarai sepeda motor menuju sekolah masih belum memiliki surat ijin mengemudi (SIM C) dengan 58 pelajar yang masih belum memiliki SIM C dan yang telah memiliki surat izin mengemudi (SIM C) sebanyak 16 responden. Berdasarkan data masa berkendara pelajar diketahui bahwa mayoritas dari responden telah mengendarai</p>	<p>b. Berdasarkan hasil perhitungan koefisien jalur disiplin pengendara = $p_{32} = 0.30 > 0.05$ maka H_0 ditolak dan terima H_1, berarti signifikan, artinya bahwa kondisi sepeda motor dan jalan berpengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas,</p> <p>c. Berdasarkan hasil perhitungan koefisien jalur disiplin pengendara = $p_{21} = 0.59 > 0.05$ maka H_0 ditolak dan terima H_1, berarti signifikan,</p>	<p>pada tahun 2012 menjadi 0,30 pada tahun 2015 hal ini menunjukkan terjadi penurunan kejadian kecelakaan lalu lintas. 6. Indeks severitas kecelakaan lalu lintas menunjukkan bahwa terjadi kenaikan dari 0,13 pada tahun 2011 menjadi 0,24 pada tahun 2015. Hal ini mengindikasikan bahwa kejadian fatalitas kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh kecepatan kendaraan yang</p>	
--	--	--	--	---	--

	<p>korban yang paling tinggi adalah luka ringan dengan proporsi sebesar 67% dari total korban kecelakaan lalu lintas di Jalan Ahmad Yani, Surabaya.</p> <p>3. daerah rawan kecelakaan lokasi yang memiliki tingkat kecelakaan tertinggi yaitu lokasi di Royal Plaza. Pada lokasi di depan Royal Plaza tersebut merupakan akses awal masuk menuju jalur fly over dan pada lokasi tersebut sering terjadi kecelakaan antara penyeberang jalan dengan sepeda motor atau mobil karena di lokasi tersebut</p>	<p>sepeda motor lebih dari 2 tahun yaitu berjumlah 47 responden dan responden yang baru mengendarai sepeda motor yang berkisar kurang dari atau sama dengan 2 tahun sebanyak 27 pelajar, dengan rata-rata masa berkendara dari responden 2,99 tahun dengan pengalaman berkendara dari pelajar adalah 1 tahun sedangkan pengalaman berkendara yang paling lama adalah 6 tahun. Berdasarkan hasil pengukuran</p>	<p>artinya bahwa disiplin pengendara berpengaruh langsung terhadap kondisi sepeda motor dan jalan</p>	<p>relatif tinggi.</p> <p>7. Tingkat keselamatan lalu lintas di Kota Semarang terjadi penurunan selama kurun waktu 2011 sampai 2015, untuk itu perlu upaya Pemerintah Kota Semarang untuk melakukan tindakan nyata yaitu menyusun Rencana umum peningkatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang melibatkan seluruh stakeholder di</p>	
--	--	--	---	--	--

	<p>banyak penyeberang jalan, sedangkan fasilitas bagi penyeberang jalan masih sangat kurang.</p> <p>4. Audit Keselamatan Jalan</p> <p>Berdasarkan hasil survai berupa checklist yang telah dilakukan pada lokasi rawan kecelakaan dengan panjang lebih kurang 900 meter, terdapat beberapa permasalahan utama yang cukup signifikan dan diperlukan tindak lanjut.</p>	<p>menggunakan kuisisioner diperoleh hasil yang menunjukkan bahwa mayoritas dari responden kelas 2 memiliki pengetahuan keselamatan berkendara yang baik dengan jumlah 46 responden sedangkan responden yang memiliki pengetahuan dengan kategori kurang jumlahnya jauh lebih sedikit yaitu berjumlah 28 responden. Hasil tersebut membuktikan kebanyakan dari responden mayoritas telah mengerti dan tau akan keselamatan</p>		Kota Semarang	
--	---	--	--	---------------	--

		berkendara yang berguna saat mengendarai kendaraan bermotor.			
--	--	--	--	--	--

I.6 Sistematika Penulisan

BAB I	PENDAHULUAN	Bab ini membahas mengenai latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, keaslian penelitian, sistematika penulisan.
BAB II	GAMBARAN UMUM	Bab ini membahas mengenai kondisi transportasi dan kondisi wilayah kajian.
BAB III	KAJIAN PUSTAKA	Bab ini membahas mengenai teori-teori yang mendasari pembahasan pada judul skripsi secara detail.
BAB IV	METODOLOGI PENELITIAN	Bab ini membahas mengenai desain penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, teknik analisis data.
BAB V	ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH	Bab ini membahas mengenai analisis karakteristik kecelakaan, penentuan lokasi daerah rawan kecelakaan, analisis identifikasi permasalahan keselamatan lalu lintas di daerah rawan kecelakaan, karakteristik perlengkapan jalan, upaya peningkatan keselamatan.
BAB VI	KESIMPULAN DAN SARAN	Bab ini membahas mengenai kesimpulan yang telah dilakukan pada bab sebelumnya dan memberi saran terhadap pemecahan permasalahan.