

ANALISIS HUBUNGAN
PERILAKU PENGGUNA JALAN
TERHADAP JUMLAH
KECELAKAAN STUDI KASUS:
JALAN JAMPIROGO-MLIRIP
KOTA MOJOKERTO

by Turnitin

Submission date: 29-Jul-2025 06:54AM (UTC+0300)

Submission ID: 2722227530

File name: Ocd46j5chtZmsAZhS2cA.pdf (8.89M)

Word count: 14491

Character count: 95126

**ANALISIS HUBUNGAN PERILAKU
PENGUNA JALAN TERHADAP JUMLAH KECELAKAAN
(STUDI KASUS: JALAN JAMPIROGO - MLIRIP
KOTA MOJOKERTO)**

KERTAS KERJA WAJIB



DISUSUN OLEH:

RIZKA AMELIA
2203023

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI
PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN**

2025

**ANALISIS HUBUNGAN PERILAKU
PENGUNA JALAN TERHADAP JUMLAH KECELAKAAN
(STUDI KASUS: JALAN JAMPIROGO – MLIRIP KOTA MOJOKERTO)**

**¹
KERTAS KERJA WAJIB**

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan
Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya Transportasi



DISUSUN OLEH:

RIZKA AMELIA

2203023

**¹
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI
PROGRAM STUDI D-III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN**

2025

HALAMAN PERSETUJUAN

KERTAS KERJA WAJIB

**ANALISIS HUBUNGAN PERILAKU
PENGGUNA JALAN TERHADAP JUMLAH KECELAKAAN
(STUDI KASUS: JALAN JAMPIROGO - MLIRIP KOTA MOJOKERTO)**

Disusun oleh:

RIZKA AMELIA

2203023

Disetujui untuk di ajukan pada
Sidang Akhir Kerta Kerja Wajib
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan

Menyetujui

DOSEN PEMBIMBING I

DOSEN PEMBIMBING II



A.A. Bagus Oka Khrisna Surya, S.T.,M.T.

NIP.19900519 201902 1 002

Tanggal: 07 Juli 2025

Ditetapkan di: Tabanan



BUDI MARDIKAWATI, M.Pd.

NIP.19840829 201902 2 001

Tanggal: 07 Juli 2025


HALAMAN PENGESAHAN
KERTAS KERJA WAJIB
ANALISIS HUBUNGAN PERILAKU
PENGUNA JALAN TERHADAP JUMLAH KECELAKAAN
(STUDI KASUS: JALAN JAMPIROGO - MLIRIP KOTA MOJOKERTO)


Telah dipersiapkan dan disusun oleh:


RIZKA AMELIA
2203023


TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 11 Juli 2025
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

Tim Penguji

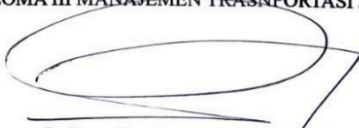

I Wayan Yudi Martha Wiguna, S.T., M.T.
NIP.19861221 201902 1 001


A.A. Bagus Oka Khrisna Surya, S.T., M.T
NIP.19900513 201902 1 002


Aswin Badarudin Atmajaya, S.S.T.(TD). M.A.P.
NIP.19900513 201012 1 004


Budi Mardikawati, M.Pd.
NIP.19840829 201902 2 001

Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI
DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN


Ir. Putu Eka Suartawan, S.T., M.T.
NIP.19820530 200912 1 003

PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya, Rizka Amelia, Notar. 2203023, menyatakan bahwa Kertas Kerja Wajib dengan judul “ANALISIS HUBUNGAN PERILAKU PENGGUNA JALAN TERHADAP JUMLAH KECELAKAAN (STUDI KASUS: JALAN JAMPIROGO - MLIRIP KOTA MOJOKERTO)” merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam Kertas Kerja Wajib/Tugas Akhir ini merupakan hasil penelitian yang saya susun sendiri dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini serta disebutkan dalam daftar pustaka. Selain itu, tidak ada bagian Kertas Kerja Wajib/Tugas Akhir ini yang telah digunakan sebelumnya untuk memperoleh gelar Ahli Madya atau kesarjanaan maupun sertifikat Akademik di suatu Perguruan Tinggi.

Jika Pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Darat Bali.

Tabanan, 07 Juli 2025

Penulis,



Rizka Amelia

Notar. 2203023

KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, Yang Maha Esa atas limpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga Kertas Kerja Wajib yang berjudul “ Analisis Hubungan Perilaku Pengguna Jalan terhadap Jumlah kecelakaan (Studi kasus: Jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto)” dapat diselesaikan. Dengan segala kerendahan hati, pada kesempatan yang sangat baik ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar besarnya kepada:

1. Allah SWT;
2. Orang tua, Kakek dan Nenek Serta Keluarga yang selalu memberikan dukungan dan doa restu;
3. Sahabat dan Rekan Tim PKL Kota Mojokerto;
4. Ibu Firga Ariani, SE, M.M.Tr. selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Bali beserta staf dan jajarannya.
5. Bapak Ir. Putu Eka Suartawan, S.T.,M.T selaku Ketua Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan;
6. Bapak A.A. Bagus Oka Khrisna Surya, S.T.,M.T. dan Ibu Budi Mardikawati, S.Pd, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing kami yang telah meluangkan waktu, pikiran dan tenaga dalam memberikan arahan selama proses Penulisan Kertas Kerja Wajib/Tugas akhir ini;
7. Seluruh dosen Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan yang telah memberikan dukungan dan bimbingan selama proses pembelajaran di kampus;
8. Rekan Taruna/i Politeknik Transportasi Darat Bali Angkatan III.

Penulis menyadari bahwa Kertas Kerja Wajib/Tugas akhir ini banyak kekurangan, saran dan masukan yang membangun sangat diharapkan bagi kesempurnaan penulisan. Semoga bermanfaat bagi kita semua, khususnya bagi perkembangan ilmu pengetahuan bidang Transportasi Darat dan dapat diterapkan untuk membantu Pembangunan transportasi di Indonesia pada umumnya serta Kota Mojokerto.

Terimakasih.

Tabanan, 07 Juli 2025
Penulis,



RIZKA AMELIA
Notar. 2203023

DAFTAR ISI

9	KATA PENGANTAR	vi
	DAFTAR ISI.....	vii
	DAFTAR TABEL	ix
	DAFTAR GAMBAR	x
	DAFTAR LAMPIRAN	xi
	INTISARI	xii
	ABSTRACT	xiii
	BAB I PENDAHULUAN	1
1.1	Latar Belakang	1
1.2	Rumusan Masalah	4
1.3	Tujuan Penelitian	4
1.4	Manfaat Penelitian	4
1.5	Batasan Masalah	5
	BAB II GAMBARAN UMUM	6
2.1	Kondisi Wilayah	6
2.2	Kondisi Objek	8
	BAB III TINJAUAN PUSTAKA	13
3.1.	Perilaku pengguna jalan	13
3.2.	Keselamatan Lalu Lintas	13
3.3.	Hubungan Perilaku Pengguna Jalan dengan Keselamatan Lalu Lintas	13
3.4.	Karakteristik Perilaku Pengguna Jalan.....	14
3.5.	Daerah Rawan Kecelakaan (Black Link).....	15
3.6.	Metode Regresi Linier Berganda dalam Penelitian Keselamatan Lalu Lintas	16
3.7.	Survei Wawancara sebagai Teknik Pengumpulan Data	17
3.8.	Analisis Perilaku Pengguna Jalan	18
3.9.	Strategi Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas.....	20
3.10.	Penelitian Terdahulu	21

BAB IV METODOLOGI PENELITIAN	26
4.1 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data	26
4.2 Metode Analisis Data	28
4.3 Bagan Alir Penelitian	30
4.4 Timeline Penelitian	33
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	34
5.1 Hasil Pengumpulan	34
5.2 Analisis Regresi Linier Berganda Berdasarkan BAP	43
5.3 Hasil Wawancara Pendukung Rekomendasi Masalah	49
5.4 Rekomendasi Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas berdasarkan hasil Regresi Linier berganda	50
BAB VI PENUTUP	55
6.1 Kesimpulan	55
6.2 Saran	56
DAFTAR PUSTAKA	57
LAMPIRAN	60

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Perangkingan Jalan	7
Tabel 2.2 Perilaku Pengguna Jalan di Jalan Jampirogo-Mlirip	11
Tabel 3.1 Penelitian Terdahulu	21
Tabel 4.2 Timeline Penelitian	33
Tabel 5.1 Faktor Manusia Tahun 2020.....	35
Tabel 5.2 Faktor Manusia Tahun 2021	37
Tabel 5.3 Faktor Manusia Tahun 2022	38
Tabel 5.4 Faktor Manusia Tahun 2023	39
Tabel 5.5 Faktor Manusia Tahun 2024	40
Tabel 5.6 Perilaku Pengemudi Tahun 2020-2024.....	41
Tabel 5.7 Rentang Waktu Kecelakaan di Jalan Jampirogo-Mlirip	43
Tabel 5.8 Uji Multikolinieritas	44
Tabel 5.9 Uji P-Plot	45
Tabel 5.10 Uji Kolmogrov Smirnov	46
Tabel 5.11 Uji Scatterplot	46
Tabel 5.12 Uji Glejser.....	47
Tabel 5.13 Uji Hipotesis (Uji T).....	47
Tabel 5.14 Uji Anova (F).....	48
Tabel 5.15 Uji Model Summary	48
Tabel 5.29 Hasil Wawancara Menunjang Rekomendasi	49

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Peta Ruas jalan Jamapiro-Mlirip	8
Gambar 2 Peta Persebaran Kecelakaan di Jalan Jampirogo-Mlirip	9
Gambar 3 Grafik Korban Kecelakaan 2020-2024	10
Gambar 4 Bagan Alir Penelitian	30
Gambar 5 Grafik Perilaku Pengemudi Jalan Jampirogo-Mlirip	42

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Kasus Kecelakaan Mendukung Perilaku Pengguna Jalan	60
Lampiran 2 Lembar Validasi Ahli Transportasi	62
Lampiran 3 Dokumentasi Survei.....	87
Lampiran 4 Dokumentasi Wawancara.....	90
Lampiran 5 Pertanyaan Wawancara	92
Lampiran 6 Hasil Wawancara	93
Lampiran 7 Lembar Asistensi Dosen Pembimbing 1	94
Lampiran 8 Dokumentasi Asistensi Bimbingan Dosen Penguji 1	96
Lampiran 9 Lembar Asistensi Dosen Pembimbing 2	98
Lampiran 10 Dokumentasi Asistensi Bimbingan Dosen Penguji 1	99

INTISARI

ANALISIS HUBUNGAN PERILAKU
PENGUNA JALAN TERHADAP JUMLAH KECELAKAAN
(STUDI KASUS: JALAN JAMPIROGO - MLIRIP KOTA MOJOKERTO)

Oleh

RIZKA AMELIA

2203023

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor perilaku pengguna jalan yang dominan berkontribusi terhadap kecelakaan lalu lintas di Jalan Jampirogo–Mlirip, Kota Mojokerto, selama periode 2020–2024. Hasil analisis data sekunder dari Berita Acara Pemeriksaan (BAP) menunjukkan bahwa perilaku lengah atau kurang konsentrasi dan tidak tertib menjadi faktor penyebab utama kecelakaan lalu lintas. Analisis regresi linier berganda yang dilakukan dengan secara konsisten berpengaruh signifikan terhadap peningkatan jumlah kecelakaan.

Berdasarkan temuan tersebut, direkomendasikan empat strategi peningkatan keselamatan, yaitu: (1) edukasi dan sosialisasi untuk meningkatkan kedisiplinan pengguna jalan dan memberikan himbauan berkendara dengan fokus, (2) penegakan hukum yang lebih ketat melalui tilang, Kendaraan Patroli Incar dan ETLE. (3) perbaikan infrastruktur keselamatan seperti penerangan jalan, trotoar, dan rest area, serta (4) monitoring dan evaluasi berkala berbasis data kecelakaan. Pendekatan sistematis ini diharapkan mampu menekan angka kecelakaan dan menciptakan budaya berlalu lintas yang lebih aman di wilayah rawan seperti ruas Jalan Jampirogo–Mlirip.

Kata Kunci: kecelakaan lalu lintas, perilaku pengemudi, Kurang konsentrasi, tidak tertib, keselamatan jalan, Kota Mojokerto.

ABSTRACT

ANALYSIS OF THE RELATIONSHIP BETWEEN ROAD USER BEHAVIOR AND THE NUMBER OF TRAFFIC ACCIDENTS (CASE STUDY: JAMPIROGO - MLIRIP ROAD, MOJOKERTO CITY)

By

RIZKA AMELIA
2203023

This study aims to analyze the dominant behavioral factors of road users contributing to traffic accidents on the Jampirogo–Mlirip Road in Mojokerto City during the 2020–2024 period. The analysis of secondary data from Accident Investigation Reports (BAP) reveals that inattentiveness or lack of concentration and disobedience to traffic rules are the primary causes of traffic accidents. The multiple linear regression analysis conducted confirms that these behaviors significantly influence the increase in accident rates.

Based on these findings, four safety improvement strategies are recommended: (1) education and public awareness campaigns to improve user discipline and encourage focused driving; (2) stricter law enforcement through fines, mobile patrols, and Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE); (3) improvements in safety infrastructure such as street lighting, sidewalks, and rest areas; and (4) periodic monitoring and evaluation based on accident data. This systematic approach is expected to reduce the number of accidents and foster a safer traffic culture, especially in high-risk areas like the Jampirogo–Mlirip corridor.

Keywords: traffic accident, driver behavior, lack of concentration, disobedience, road safety, Mojokerto City.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Mojokerto merupakan salah satu kota di Propinsi Jawa Timur yang terletak di bagian barat wilayah Metropolitan Gerbangkertosusila, yaitu Wilayah ini menjadi pusat pertumbuhan ekonomi, sosial, dan transportasi yang saling terintegrasi, serta memiliki tingkat mobilitas masyarakat yang tinggi. Dengan luas wilayah 20,21 Km² dan jumlah penduduk mencapai 142.272 jiwa, kota Mojokerto memiliki peran strategis sebagai penghubung antar wilayah di Jawa Timur. Keselamatan lalu lintas merupakan aspek penting dalam penyelenggaraan sistem transportasi yang andal, aman dan berkelanjutan. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas di berbagai wilayah menjadi indikator bahwa masih terdapat tantangan besar dalam membangun budaya berlalu lintas yang tertib dan aman. Salah satu jalur utama yang melintasi kota ini adalah jalan Jampirogo – Mlirip, sebuah jalan Arteri Primer yang dilewati baik kendaraan antar kabupaten maupun provinsi dengan karakteristik lalu lintas padat dan berkecepatan tinggi. Jalur ini banyak diminati oleh masyarakat karena lebih lancar untuk menghindari kemacetan di dalam kota, sehingga aktivitas arus lalu lintas di jalur ini semakin meningkat (Hendryanto, 2009). Jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto dibangun dengan tujuan mengalihkan beban lalu lintas dari kawasan perkotaan yang aktivitasnya padat, sehingga mampu meminimalisir gangguan terhadap kelancaran lalu lintas (Al'Adilah et al., 2021).

Berdasarkan data Praktik Kerja Lapangan (PKL) di Kota Mojokerto, ruas Jalan Jampirogo – Mlirip dikategorikan sebagai daerah rawan kecelakaan (Blacklink) hal ini disebabkan oleh tingginya angka kecelakaan dengan faktor penyebab kecelakaan yaitu faktor manusia. Tingginya intensitas pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengguna jalan, antara lain kecenderungan berkendara dengan kecepatan tinggi, tidak mematuhi peraturan lalu lintas, serta kurangnya konsentrasi saat berkendara. Perilaku ini tidak hanya membahayakan pelaku,

namun juga pengguna jalan lainnya, sehingga berkontribusi langsung terhadap tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan dari data Berita Acara Pemeriksaan (BAP) Satlantas Polres Kota Mojokerto, tercatat jumlah kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi dalam lima tahun terakhir. Pada tahun 2020 terjadi sebanyak 120 kasus kecelakaan, kemudian menurun menjadi 119 kasus pada tahun 2021. Namun, pada tahun 2022 dan 2023 kembali meningkat menjadi 133 kasus per tahun, dan sedikit menurun menjadi 125 kasus pada tahun 2024. Meskipun jumlah kecelakaan di ruas jalan Jampirogo – Mlirip menunjukkan tren penurunan dalam beberapa tahun terakhir, hal tersebut tidak dapat dijadikan alasan untuk mengabaikan analisis lebih lanjut. Berdasarkan analisis dari BAP di 5 tahun terakhir, ruas jalan ini tetap menempati peringkat tertinggi sebagai daerah rawan kecelakaan di wilayah Kota Mojokerto. Kondisi ini mengidentifikasi bahwa potensi risiko kecelakaan masih cukup signifikan, sehingga diperlukan kajian yang lebih mendalam mengenai faktor-faktor penyebab, khususnya yang berkaitan dengan perilaku pengguna jalan. Secara khusus, di ruas jalan Jampirogo-Mlirip, telah tercatat sebanyak 87 kejadian kecelakaan. Dari jumlah tersebut, 64 kasus atau sekitar 2/3 diantaranya disebabkan oleh faktor manusia. Salah satu contohnya adalah kasus kecelakaan beruntun yang disebabkan oleh pengendara remaja berusia 16 tahun yang mengemudikan mobilnya secara ugal-ugalan dan tidak dapat mengendalikan kendaraanya (Nugroho, Y. A, 2025). Berdasarkan fluktuasi angka dari tahun ke tahun, namun data tersebut menunjukkan bahwa Jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto merupakan kawasan yang rawan kecelakaan, dengan penyebab dominan berasal dari perilaku pengguna jalan yang tidak tertib dan berisiko.

Perilaku pengguna jalan dapat diidentifikasi sebagai salah satu faktor dominan yang menyebabkan tingkat keselamatan di jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto menurun. Oleh karena itu, diperlukan analisis yang komprehensif mengenai perilaku pengguna jalan dan dampaknya terhadap keselamatan lalu lintas. Dalam upaya memahami lebih dalam faktor-faktor perilaku pengguna jalan dengan menggunakan metode kuantitatif yaitu menggunakan metode regresi. Tujuan dari analisis regresi linier berganda dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui

korelasi antara masing-masing variabel perilaku pengguna jalan terhadap jumlah kecelakaan yang terjadi di ruas jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto, serta untuk mengidentifikasi perilaku mana yang paling signifikan berkontribusi terhadap meningkatnya angka kecelakaan di jalur tersebut. Melalui analisis ini, diharapkan dapat diperoleh gambaran hubungan korelatif antara faktor perilaku pengguna jalan dengan tingkat kecelakaan, yang nantinya dapat menjadi dasar dalam perumusan strategi peningkatan keselamatan lalu lintas di kawasan tersebut. Selain itu, rekomendasi dari penelitian ini akan didukung dengan hasil wawancara mendalam kepada pihak yang berwenang dan berpengalaman di bidang transportasi, khususnya kepolisian lalu lintas, guna memperoleh perspektif nyata mengenai perilaku pengguna jalan berdasarkan pengalaman langsung mereka dalam menangani kecelakaan serta mengawasi kondisi lalu lintas di lapangan. Hasil wawancara ini akan berfungsi sebagai data pendukung dalam merumuskan strategi penanganan dan memberikan rekomendasi yang tepat untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas di ruas jalan kajian. Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, penulis bermaksud untuk melakukan penelitian yang berjudul **“Analisis Hubungan Perilaku Pengguna Jalan Terhadap Jumlah Kecelakaan (Studi Kasus: Jalan Jampirogo-Mlirip Kota Mojokerto)”**. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor perilaku pengguna jalan yang berkontribusi terhadap jumlah kecelakaan di jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto. Analisis ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi strategis dalam rangka menurunkan angka kecelakaan dan meningkatkan kesadaran berlalu lintas, baik dari sisi teknis, edukatif, maupun kebijakan transportasi. Rekomendasi dapat berupa edukasi ataupun melakukan sosialisasi keselamatan berlalu lintas, penegakkan hukum saat berkendara, perbaikan infrastruktur serta evaluasi dan monitoring secara berkala.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan-permasalahan yang akan dianalisis, adapun rumusan masalah pada penelitian ini:

1. Apa saja faktor perilaku pengguna jalan yang dominan berkontribusi terhadap kecelakaan lalu lintas berdasarkan data BAP Polres Kota Mojokerto Tahun 2020 - 2024?
2. Bagaimana Hubungan antara perilaku pengguna jalan dengan meningkatnya jumlah kecelakaan dengan menggunakan Metode Statistik Regresi Linier Berganda?
3. Apakah rekomendasi kebijakan yang dapat diberikan untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas berdasarkan hasil analisis?

1.3 Tujuan Penelitian

Maksud penulis membuat laporan ini adalah untuk pemenuhan Kertas Kerja Wajib (KKW). Tujuan dari penelitian ini:

1. Untuk mengidentifikasi faktor perilaku pengguna jalan yang dominan berkontribusi terhadap kecelakaan lalu lintas berdasarkan data Berita Acara Pemeriksaan BAP Polres Kota Mojokerto Tahun 2020–2024.
2. Untuk menganalisis hubungan antara perilaku pengguna jalan dengan jumlah kecelakaan lalu lintas di Jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto menggunakan metode Statistik Regresi Linier Berganda.
3. Untuk memberikan rekomendasi kebijakan strategis dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas di Jalan Jampirogo - Mlirip Kota Mojokerto.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Memberikan informasi yang akurat kepada Dinas Perhubungan, kepolisian, dan Stakeholder terkait lainnya mengenai faktor-faktor perilaku pengguna jalan yang berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas di Jalan Jampirogo – Mlirip.

2. Menjadi dasar dalam merumuskan strategi preventif dan kuratif guna meningkatkan keselamatan lalu lintas menurunkan angka kecelakaan di ruas jalan Jampirogo -Mlirip, termasuk kemungkinan pembinaan perilaku pengguna jalan, penegakan hukum, evaluasi dan pengawasan secara berkala, maupun rekayasa lalu lintas dan infrastruktur yang lebih tepat.

1.5 Batasan Masalah

Agar penelitian ini lebih terfokus, maka batasan masalah yang ditetapkan adalah:

- a. Penelitian hanya difokuskan pada ruas Jalan Jampirogo - Mlirip Kota Mojokerto dengan panjang ruas jalan 4900 Meter.
- b. Perilaku pengguna jalan yang dianalisis meliputi pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas, kecepatan berlebih, mengantuk, sakit, lelah, pengaruh obat/alkohol, tekanan psikologi, kurang konsentrasi, dan perilaku berisiko lainnya berdasarkan Data Anatomi Polres Kota Mojokerto.
- c. Data kecelakaan yang digunakan adalah data Berita Acara Pemeriksaan (BAP) dari Satlantas Polres Kota Mojokerto periode 2020–2024.
- d. Data primer diperoleh melalui wawancara kepada ahli, yaitu: Petugas Kepolisian Polres Kota Mojokerto.
- e. Analisis data menggunakan metode regresi linier Berganda untuk mengetahui hubungan antara perilaku pengguna jalan dan jumlah kecelakaan
- f. Fokus utama diberikan pada perilaku pengguna jalan yang secara signifikan berpengaruh dalam hasil analisis regresi linier berganda berdasarkan BAP.

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Wilayah

Kota Mojokerto merupakan salah satu wilayah administratif di Provinsi Jawa Timur dengan luas wilayah sekitar 20,21 km² dengan kepadatan penduduk yang cukup tinggi. Kepadatan ini turut memengaruhi dinamika lalu lintas dan aktivitas transportasi harian, terutama di wilayah-wilayah padat penduduk dan koridor jalan utama. Secara astronomis, Kota Mojokerto terletak diantara 7°28'20" Lintang Selatan dan 112°26'1" Bujur Timur. Letaknya yang strategis di jalur tengah pulau Jawa menjadikan kota ini sebagai simpul lalu lintas penting yang menghubungkan berbagai wilayah di sekitarnya, baik untuk keperluan pergerakan orang maupun distribusi barang. Kota Mojokerto memiliki 3 kecamatan, yaitu Magersari, Kranggan, dan Prajurit Kulon dengan luas wilayah masing-masing yaitu Prajurit Kulon 7,28 Km Persegi, Magersari 8,27 Km persegi dan Kranggan 4,65 Km Persegi.

Dari aspek transportasi, Kota Mojokerto dilalui oleh beberapa jaringan jalan utama, termasuk jalan nasional, jalan arteri primer, serta jalan kolektor yang menghubungkan kota dengan daerah sekitar. Salah satu Arteri Primer Nasional yaitu Jalan Jampirogo – Mlirip, yang berfungsi sebagai koridor utama pergerakan kendaraan antarkota, kendaraan berat, serta lalu lintas lokal. Ruas jalan ini memiliki karakteristik arus lalu lintas yang tinggi dan kecepatan kendaraan yang relatif cepat, menjadikannya salah satu jalur dengan tingkat risiko kecelakaan yang signifikan dikarenakan faktor manusia.

Ruas jalan Jampirogo-Mlirip merupakan daerah rawan kecelakaan paling banyak di kota Mojokerto berdasarkan data BAP Kecelakaan di 5 tahun terakhir yaitu dari tahun 2020-2024 oleh Tim PKL Kota Mojokerto Tahun 2025. Hasil analisis menunjukkan bahwa jalan jampirogo -Mlirip menempati peringkat tertinggi sebagai jalan paling rawan kecelakaan di kota Mojokerto, dengan total 87 kejadian kecelakaan. Jalan ini menunjukkan angka kecelakaan

tertinggi, baik dari sisi jumlah korban, jumlah kejadian kecelakaan maupun nilai keparahannya. Analisis ini penting untuk menentukan prioritas penanganan kecelakaan dan dapat dijadikan dasar dalam penyusunan kebijakan transportasi serta rekayasa lalu lintas yang tepat sasaran, sebagaimana ditampilkan dalam tabel berikut ini:

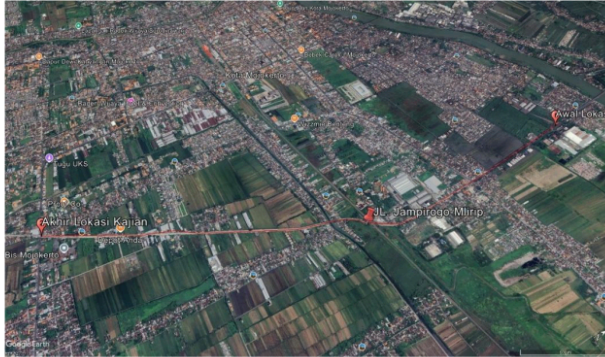
Tabel 2 1 Perangkingan Jalan

NO	NAMA JALAN	LB	LR	TOTAL	EAN			TOTAL EAN	RANK	
					MD	LB	LR			
					12	3	3			
1	JL. JAMPIROGO-MLIRIP	15	1	52	68	180	3	156	339	1
2	JL. MOJOPAHIT	6	0	61	67	72	0	183	255	2
3	JL. EMPUNALA	7	0	49	56	84	0	147	231	3
4	JL. BRAWIJAYA	3	1	42	46	36	3	126	165	4
5	JL. GAJAH MADA	3	0	30	33	36	0	90	126	6
6	JL. SURODINAWAN	2	0	30	32	24	0	90	114	7
7	JL. RAYA MERI	5	0	34	39	60	0	102	162	5
8	JL. RAYA BLOOTO	2	1	19	22	24	3	57	84	8
9	JL. RAYA IJEN	1	0	17	18	12	0	51	63	9
10	JL. BENTENG PANCASILA	0	0	20	20	0	0	60	60	10
11	JL. MAYJEN SINGKONO	1	0	12	13	12	0	36	48	11
12	JL. PULOREJO	0	0	15	15	0	0	45	45	12
13	JL. RADEN WIJAYA	2	0	7	9	24	0	21	45	13
14	JL. WATUDAKON	2	0	7	9	24	0	21	45	14

Sumber: Data PKL Kota Mojokerto

Dibawah ini adalah visualisasi lokasi penelitian yang mana pada lokasi tersebut yang menjadi tujuan utama yaitu meningkatkan keselamatan jalan pada ruas jalan jampirogo-Mlirip melalui adanya upaya peningkatan keselamatan dari melakukan rekayasa lalu lintas atau infrastruktur, penegakan hukum, dan melakukan edukasi dan sosialisasi untuk meningkatkan keselamatan dan menekan angka kecelakaan.

Berikut merupakan Peta wilayah lokasi kajian yaitu di Jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto.



Gambar 1. Peta Ruas jalan Jamapiro-Mlirip

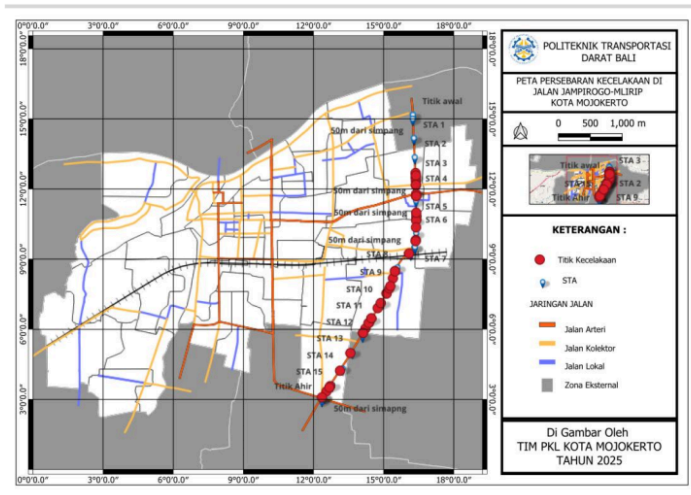
Sumber: Google Earth

2.2 Kondisi Objek

Objek penelitian ini terletak pada ruas Jalan Jampirogo – Mlirip yang berada di wilayah administrasi Kota Mojokerto, Provinsi Jawa Timur. Jalan ini merupakan salah satu ruas vital dalam sistem jaringan transportasi kota Mojokerto yang memiliki peranan penting sebagai penghubung antar wilayah, baik dalam konteks mobilitas lokal maupun regional. Selain berfungsi sebagai jalur distribusi kendaraan pribadi dan angkutan umum, jalan ini juga dilalui oleh kendaraan berat seperti truk dan bus antarkota.

Secara teknis, ruas Jalan Jampirogo – Mlirip dibagi menjadi 16 STA (Station) pengamatan untuk mempermudah proses pengamatan, pencatatan, dan analisis data dalam penelitian ini. Pembagian STA dilakukan secara merata berdasarkan panjang ruas jalan dan kondisi geometrik. Pada penelitian ini, ruas Jalan Jampirogo – Mlirip yang memiliki Panjang total sekitar 4900 Meter, dengan pembagian rata-rata setiap Sta sepanjang 200 – 300 meter. Selain itu, sepanjang 50 meter dari setiap titik simpang utama tidak dimasukkan ke dalam

Sta. Berikut ini adalah kejadian kecelakaan di jalan Jampirogo-Mlirip Kota Mojokerto selama 5 tahun terakhir.



Gambar 2 Peta Persebaran Kecelakaan di Jalan Jampirogo-Mlirip

Sumber: Data BAP Kecelakaan Polres Mojokerto Kota

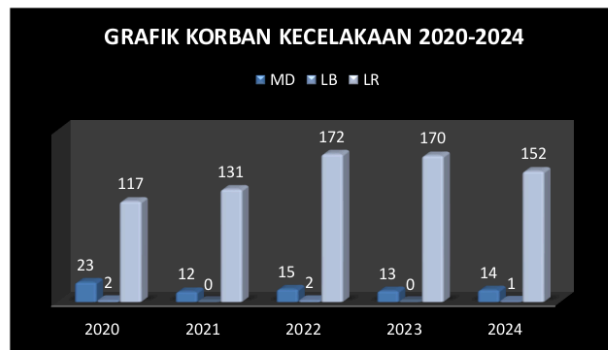
Kecelakaan di ruas jalan Jampirogo-Mlirip paling banyak adalah tipe kecelakaan tabrakan akibat manuver menyalip yang tidak aman. Hal ini umumnya terjadi ketika pengemudi mencoba mendahului kendaraan didepannya **tanpa memperhatikan kondisi lalu lintas dari arah berlawanan** atau tanpa memperhitungkan jarak aman. Kendaraan paling banyak terlibat yaitu sepeda motor dengan sepeda motor yaitu di hari weekday antara pukul 05.00-08.00 Wib, merupakan waktu puncak arus lalu lintas karena bertepatan dengan jam Berangkat kerja. Pada rentang waktu ini banyak pengendara cenderung tergesa-gesa untuk segera sampai tempat bekerja agar tidak terlambat, ditambah lagi banyak anak sekolah yang berangkat ke sekolah dan masyarakat yang akan memulai aktivitas sehari harinya.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Unit Laka Polres Kota Mojokerto, kecelakaan lalu lintas yang terjadi di ruas Jalan Jampirogo – Mlirip selama periode 2020-2024 menunjukkan fluktuasi jumlah kejadian setiap tahunnya. Tabel berikut menyajikan jumlah kecelakaan, tingkat fatalitas, serta kerugian material:

Tabel 2.1 Data Kecelakaan Tahun 2020-2024

Data Kecelakaan Tahun 2020-2024							
NO	Tahun	Jumlah Laka	Tingkat Fatalitas			Kerugian Material	
			MD	LB	LR		
1	2020	120	23	2	117	Rp	122,550,000
2	2021	115	12	0	131	Rp	246,900,000
3	2022	133	15	2	172	Rp	113,100,000
4	2023	133	13	0	170	Rp	116,200,000
5	2024	125	14	1	152	Rp	134,550,000
JUMLAH		626	77	5	742	Rp	733,300,000

Sumber: Data PKL Kota Mojokerto



Gambar 3 Grafik Korban Kecelakaan 2020-2024

Sumber: Data PKL Kota Mojokerto

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas di Jalan Jampirogo-Mlirip Kota Mojokerto selama periode 2020-2024, diketahui bahwa jumlah kecelakaan mengalami fluktuasi setiap tahunnya. Puncak kejadian kecelakaan terjadi pada tahun 2022 dan 2023 dengan total 133 kejadian kecelakaan. kejadian kecelakaan, kemudian menurun sedikit pada tahun 2024 menjadi 125 kejadian kecelakaan. Jumlah tertinggi korban meninggal dunia (MD) tercatat pada tahun 2020, yaitu

sebanyak 23 jiwa, yang mengindikasikan bahwa tingkat fatalitas pada tahun tersebut sangat tinggi dibandingkan tahun-tahun lainnya. Meski jumlah korban MD menurun pada tahun 2021 dan relatif stabil pada tahun-tahun berikutnya, hal ini tetap menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas di ruas jalan tersebut berdampak serius terhadap keselamatan jiwa.

Secara keseluruhan, data ini mencerminkan bahwa jalan di kota Mojokerto memiliki tingkat risiko kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi. Pola kecelakaan yang fluktuatif setiap tahun dapat dikaitkan dengan berbagai perilaku pengguna jalan yang tidak tertib, seperti berkendara dengan tidak konsentrasi, mengemudi dengan kecepatan tinggi dan melanggar peraturan lalu lintas, serta tindakan berbahaya lainnya seperti berkendara saat dalam pengaruh obat atau alkohol, memaksakan berkendara saat lelah ataupun sakit. Adapun analisis yang dilakukan dalam melakukan pemeringkatan ruas jalan di kota Mojokerto berdasarkan tingkat fatalitas kecelakaan yang terjadi pada tahun 2020-2024 pada tabel di bawah ini:

Tabel 2.2 Perilaku Pengguna Jalan di Jalan Jampirogo-Mlirip

KRITERIA	2020	2021	2022	2023	2024
Lengah	9	10	8	6	10
Lelah	0	1	0	0	0
Mengantuk	0	1	0	0	0
Sakit	0	0	0	0	0
Tidak Tertib	1	4	3	5	3
Tekanan Psikolog	0	0	0	0	0
Pengaruh Obat	0	0	0	0	0
Pengaruh Alkohol	0	0	0	0	0
Batas Kecepatan	0	0	0	0	0
Jumlah	14	15	11	11	13

Tabel tersebut menunjukkan bahwa pada tahun 2020-2024 jalan Jampirogo-Mlirip memiliki jumlah kecelakaan terbanyak di kota Mojokerto, yang mengakibatkan 87 kejadian kecelakaan, namun 64 kejadian kecelakaan

yang dimana faktor penyebab kecelakaan dikarenakan faktor manusia. Tahun 2021 menjadi periode dengan angka kecelakaan tertinggi, dimana sebagian besar kecelakaan dipicu oleh perilaku pengemudi yang lengah atau kurang konsentrasi saat berkendara dan disusul dengan perilaku pengemudi tidak tertib.

BAB III

TINJAUAN PUSTAKA

3.1. Perilaku pengguna jalan

Perilaku Pengguna Jalan adalah bagaimana seseorang berperilaku atau bertindak saat menggunakan jalan untuk berlalu lintas. Menurut (Wahyu et al., 2023) Faktor perilaku pengguna jalan seperti ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas, tidak berkonsentrasi saat berkendara seperti menggunakan ponsel saat berkendara, sakit, dalam pengaruh obat/alkohol, atau sedang berada di bawah tekanan psikolog, pengemudi mengantuk, kehilangan kendali, dan berada dibawah pengaruh alkohol.

3.2. Keselamatan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Keselamatan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas dan menggunakan angkutan jalan sebagai akibat terpenuhinya persyaratan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Menurut PP No. 37 Tahun 2017 tentang keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyatakan bahwa: keadaan terhindarnya pengguna jalan dari risiko kecelakaan yang dapat disebabkan oleh berbagai faktor saat verlalu lintas disebut keselamatan lalu lintas. Menurut (Ariani et al., 2019) Keselamatan jalan dipengaruhi oleh faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan jalan. Dalam studi di jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto, ditemukan bahwa tingginya angka kecelakaan berhubungan erat dengan perilaku pengguna jalan, diperparah oleh faktor geometrik jalan (Al'Adilah et al., 2021).

3.3. Hubungan Perilaku Pengguna Jalan dengan Keselamatan Lalu Lintas

Berdasarkan Berita Acara Pemeriksaan (BAP) dari Polres Kota Mojokerto, faktor manusia menjadi faktor terbanyak yang mengakibatkan kecelakaan di jalan Jampirogo – Mlirip. Studi oleh (Aryatama & Widiarto, 2022) menyatakan bahwa

66% kecelakaan lalu lintas di Kota Mojokerto disebabkan oleh perilaku pengguna jalan, terutama kelalaian dan ketidakpatuhan, yang dimana jalur ini terhubung

dengan jalur Jampirogo – Mlirip. Mengingat Jalan Empunala adalah jalur penghubung berbagai kawasan, termasuk jalan Jampirogo – Mlirip maka karakteristik perilaku pengguna jalan di jalur ini juga memiliki kesamaan dengan pola perilaku yang diidentifikasi dalam studi tersebut. Dengan demikian, hasil penelitian (Aryatama & Widiarto, 2022) mendukung analisis dalam penelitian ini bahwa faktor perilaku pengguna jalan sangat berpengaruh terhadap tingkat kecelakaan lalu lintas di kawasan penelitian.

3.4. Karakteristik Perilaku Pengguna Jalan

Berdasarkan Berita Acara Pemeriksaan (BAP) dari Polres Kota Mojokerto menyatakan Karakteristik perilaku pengguna Jalan di Kota Mojokerto mencakup perilaku pengguna jalan yang melanggar lampu lalu lintas, berkendara dengan kecepatan tinggi, kurangnya konsentrasi, **lelah, mengantuk, sakit, Tekanan Psikolog, pengaruh obat dan alkohol**. Kurang menjaga jarak aman saat berkendara, mengantuk atau berada dibawah pengaruh obat atau alkohol. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, karakteristik pengguna jalan berdasarkan Undang-Undang tersebut ialah:

1. Mematuhi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, dan petunjuk jalan (Pasal 104-107)
2. Berkendara dalam kondisi sadar, tidak berpengaruh alkohol/narkoba (pasal 106 ayat 1 dan 2)
3. Menggunakan perlengkapan keselamatan, seperti helm bagi pengendara motor dan sabuk pengaman bagi pengemudi mobil (Pasal 106 ayat 8).
4. Tidak menggunakan alat komunikasi seperti handphone saat berkendara jika dapat mengganggu konsentrasi (Pasal 106 ayat 1).
5. Mengemudi dengan kecepatan yang sesuai batas yang ditentukan, mempertimbangkan kondisi jalan dan lalu lintas (Pasal 21 dan 23).

3.5. Daerah Rawan Kecelakaan (Black Link)

1 Daerah rawan kecelakaan lalu lintas adalah daerah yang mempunyai jumlah kecelakaan lalu lintas tinggi, risiko dan kecelakaan tinggi pada suatu ruas jalan (Warpani, 1999). Salah satu metode yang dapat digunakan untuk mengukur tingkat kecelakaan lalu lintas adalah metode EAN (Equivalent Accident Number) oleh (Pinantaro, 1973). Metode ini bekerja dengan cara memberikan bobot atau nilai ekivalensi terhadap setiap jenis kecelakaan berdasarkan tingkat keparahan dan biaya yang ditimbulkan.

2 EAN dihitung dengan menjumlahkan kejadian kecelakaan pada setiap jalan kemudian dikalikan dengan nilai bobot sesuai tingkat keparahan. Nilai bobot standar yang digunakan adalah Meninggal dunia (MD) = 12, Luka berat (LB) = 3, Luka ringan (LR) = 3, Kerusakan kendaraan (K) = 1.

Rumus EAN:

$$\text{EAN} = 12 \text{ MD} + 3 \text{ LB} + 3 \text{ LR} + 1 \text{ K} \quad (3.1)$$

Penentuan lokasi rawan kecelakaan dilakukan berdasarkan angka kecelakaan tiap kilometer jalan yang memiliki nilai bobot (EAN) melebihi nilai batas tertentu. Nilai batas ini dapat dihitung antara lain dengan menggunakan metode Batas Kontrol Atas (BKA) dan Upper Control Limit (UCL). Nilai Batas Kontrol Atas (BKA) ditentukan dengan menggunakan persamaan berikut:

$$\text{BKA} = C + 3 \sqrt{C} \quad (3.2)$$

Dimana: C = Rata-rata angka kecelakaan EAN

Nilai UCL (Upper Control Limit) ditentukan dengan menggunakan persamaan berikut:

$$\text{UCL} = \lambda + \psi \times \sqrt{[(\lambda/m) + ((0.829)/m) + (1/2 \times m)]} \quad (3.3)$$

Dimana: λ = Rata-rata angka kecelakaan EAN

Ψ = Faktor probabilitas = 2.576

m = Angka kecelakaan ruas yang ditinjau (EAN)

3.6. Metode Regresi Linier Berganda dalam Penelitian Keselamatan Lalu Lintas

Metode regresi merupakan salah satu metode Statistik yang banyak digunakan dalam penelitian di bidang transportasi, khususnya dalam menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan lalu lintas. Menurut (Gujarati, 2004) dalam bukunya Basic Econometrics, Regesi linier sederhana maupun berganda dapat digunakan untuk melihat dan mengukur pengaruh satu atau lebih variabel bebas terhadap satu variabel terikat. Metode regresi digunakan untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas (Perilaku pengguna jalan) dengan variabel terikat (jumlah kecelakaan). Dikarenakan penelitian ini menggunakan beberapa perilaku pengguna jalan, Dalam penelitian ini, metode regresi diterapkan untuk mengukur kontribusi perilaku terhadap jumlah kecelakaan berdasarkan data Berita Acara Pemeriksaan (BAP) Kecelakaan di Jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto. Metode Regresi Linier Berganda Menggunakan rumus statistik, untuk mengukur hubungan/pengaruh antar variabel beberapa Perilaku pengguna jalan dengan jumlah kecelakaan, yaitu:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + \dots + b_nX_n + e \quad (3.4)$$

Keterangan:

- Y = variabel dependen (jumlah kecelakaan)
- a = konstanta (intersep)
- b_1, b_2, \dots, b_n : Koefisien regresi (menunjukkan besarnya pengaruh masing-masing variabel bebas terhadap Y)
- X_1, X_2, \dots, X_n : Variabel independen (variabel bebas/prediktor)
- X_1 = Melanggar Peraturan Lalu Lintas
- X_2 = Lengah (Kurang Konsentrasi)
- X_3 = Lelah

- X_4 = Mengantuk
 - X_5 = Batas Kecepatan
 - X_6 = Sakit
 - X_7 = Pengaruh Obat/Alkohol
 - X_8 = Tekanan Psikog
- e : Error atau residual (selisih antara nilai aktual dan nilai prediksi)

Setelah persamaan regresi diperoleh, pengarah antara variabel bebasnya atau independent dan variabel terikatnya ataupun dependent diinterpretasikan berdasarkan nilai koefisien dari masing-masing variabel independent. Untuk mempermudah proses perhitungan regresi linier berganda tersebut, penganalisan menggunakan aplikasi SPSS.

3.7. Survei Wawancara sebagai Teknik Pengumpulan Data

Berdasarkan (Rachman et al., 2023) Survei wawancara merupakan salah satu metode pengumpulan data yang penting dalam penelitian kualitatif. Melalui wawancara, peneliti dapat memperoleh data yang lebih kaya dan mendalam mengenai perilaku, motivasi, dan pandangan responden, yang sangat relevan dalam studi keselamatan lalu lintas. Survei wawancara dipilih karena efektif untuk menggali informasi mendalam dari pengguna jalan, aparat berwenang, dan yang sudah berpengalaman dalam menangani dan mengawasi kejadian kecelakaan tersebut. Metode pengumpulan ini lebih fokus pada interpretasi data non-numerik (seperti kutipan wawancara, deskripsi kejadian, opini narasumber) dan menyajikan hasilnya dalam bentuk narasi yang logis dan mendalam. Namun, untuk mendukung kejelasan, visualisasi data seperti tabel, diagram, dan grafik dapat digunakan, terutama untuk data kuantitatif sekunder (misalnya jumlah kecelakaan dari BAP Polres Kota Mojokerto). Data hasil wawancara ini akan digunakan sebagai data pendukung untuk merumuskan strategi untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan menekan angka kecelakaan di jalan Jamapirogo-Mlirip Kota Mojokerto.

3.8. Analisis Perilaku Pengguna Jalan

Metode pengumpulan data yang umum digunakan dalam menganalisis perilaku pengguna jalan meliputi data BAP dan wawancara mendalam. Data-data tersebut kemudian analisis menggunakan pendekatan statistik, salah satunya adalah metode regresi, untuk mengetahui pengaruh perilaku terhadap tingkat kecelakaan. Karakteristik pengguna jalan Jalan Jampirogo – Mlirip Berdasarkan data sekunder BAP Kecelakaan Polres Mojokerto Kota Periode 2020-2024 yang dapat meningkatkan jumlah kecelakaan di Kota Mojokerto:

a. Melanggar Peraturan Lalu Lintas

Pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas menjadi salah satu penyebab utama terjadinya kecelakaan di jalan. Tindakan seperti mengemudi melebihi batas kecepatan yang telah ditetapkan, melanggar rambu lalu lintas, dan menggunakan ponsel saat berkendara secara signifikan meningkatkan risiko kecelakaan (Nalsalisa et al., 2024). Hal ini bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mengatur kewajiban setiap pengguna jalan untuk mematuhi peraturan lalu lintas demi menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

b. Lengah (Kurang Konsentrasi)

Lengah dapat menyebabkan pengemudi menjadi kurang antisipasi dalam menghadapi situasi lalu lintas, dalam situasi ini pengemudi tidak mampu memperkirakan dalam situasi lalu lintas, dalam situasi ini pengemudi tidak mampu memperkirakan bahaya yang mungkin terjadi sehubungan dengan kondisi kendaraan dan lingkungan lalu lintas (Najmy, 2018.)

c. Lelah

Studi ini menyoroti bahwa kelelahan kerja pada pengemudi merupakan salah satu faktor manusia yang berpengaruh dalam kecelakaan lalu lintas. Mengemudi adalah pekerjaan yang melelahkan karena sifatnya yang monoton dengan tugas berulang dan memerlukan perhatian berkelanjutan. Pengemudi yang merasa lelah akan sulit berkonsentrasi dan berkurangnya rasa waspada, yang dapat menyebabkan kecelakaan (Lini Kaca Ribu et al., 2024).

d. Mengantuk

Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor manusia, khususnya kondisi mengantuk, merupakan penyebab utama kecelakaan lalu lintas di Jalan Tol Semarang–Batang pada tahun 2019. Waktu kejadian tertinggi tercatat antara pukul 00.00 hingga 06.00, yang bertepatan dengan jam tidur atau waktu istirahat. Pada rentang waktu tersebut, pengemudi umumnya berada dalam kondisi lelah dan mengantuk, sehingga meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan (Radik & Widowati, 2021).

e. Batas Kecepatan

Penelitian ini menunjukkan bahwa mayoritas responden (88,40%) berpendapat bahwa berkendara dengan kecepatan tinggi ("ngebut") sangat mungkin menyebabkan kecelakaan yang mencederai diri sendiri dan orang lain. Pelanggaran batas kecepatan sering terjadi pada malam menjelang subuh, saat volume lalu lintas berkurang, dan berlaku hampir pada semua jenis kendaraan (Rahmani et al., 2019).

f. Sakit

Penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan signifikan antara kondisi gangguan kesehatan pengemudi dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Daerah Papua Resor Mimika. Pengemudi dengan gangguan kesehatan memiliki risiko 2,59 kali lebih tinggi mengalami kecelakaan dibandingkan yang sehat (Indasari et al., 2024).

g. Pengaruh Obat/Alkohol

Artikel ini menyebutkan bahwa kondisi mabuk akibat konsumsi alkohol atau obat-obatan berkontribusi terhadap sekitar 30% kecelakaan lalu lintas. Pengaruh zat-zat tersebut dapat mengurangi kemampuan kontrol otak, menurunkan kesadaran, dan memperlambat refleks, sehingga meningkatkan risiko kecelakaan (Prehantoro, 2022).

h. Tekanan Psikolog

Berdasarkan penelitian (Hardiansyah, 2009) menyoroti bahwa faktor manusia, termasuk kondisi emosional, memegang peranan dominan dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. Emosi negatif seperti marah dan cemas dapat

mengganggu konsentrasi dan pengambilan keputusan saat berkendara, meningkatkan risiko kecelakaan.

3.9. Strategi Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas

Keselamatan lalu lintas merupakan aspek penting dalam sistem transportasi yang bertujuan untuk melindungi pengguna jalan dari risiko kecelakaan. Menurut (Peden, 2004) upaya meningkatkan keselamatan jalan perlu dilakukan melalui pendekatan sistematis yang melibatkan faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan jalan. Berdasarkan penelitian terdahulu, strategi peningkatan keselamatan lalu lintas meliputi:

1. Edukasi dan sosialisasi keselamatan lalu lintas

Edukasi kepada pengguna jalan tentang pentingnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas menjadi langkah pertama dalam menekan angka kecelakaan. Kampanye keselamatan, pelatihan berkendara aman, dan program kesadaran publik terbukti efektif dalam membentuk perilaku yang lebih aman di jalan. Semakin sering diadakannya sosialisasi maka semakin meningkat juga kedisiplinan pengguna jalan saat berlalu lintas (Junaedi & Harmanto, 2019). Dan berdasarkan penelitian tersebut mendapatkan kesimpulan Dengan meningkatnya frekuensi sosialisasi keselamatan berkendara, maka tingkat kedisiplinan lalu lintas juga cenderung mengalami peningkatan. Sebaliknya, jika intensitas sosialisasi menurun, maka kepatuhan terhadap aturan lalu lintas pun dapat menurun. Tingkat disiplin berlalu lintas sangat dipengaruhi oleh sejauh mana pengguna jalan memiliki pengetahuan, keterampilan, serta sikap yang tepat dalam merespons berbagai situasi yang terjadi di jalan raya.

2. Penegakan hukum yang lebih ketat

Penegakkan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas, seperti tilang untuk pelanggaran kecepatan, penggunaan ponsel saat berkendara, atau tidak menggunakan helm, merupakan strategi penting. menurut penelitian (Doly et al., 2009) salah satu faktor terjadinya penurunan tingkat kecelakaan ini dikarenakan penegakan hukum, seperti operasi zebra yang dilakukan oleh pihak kepolisian ditujukan untuk mengurangi tingkat pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Sehingga dalam penegakkan hukum yang ketat dapat mengurangi kecelakaan lalu

lintas dan dapat mengurangi jumlah korban luka dan korban jiwa yang ditimbulkan dari kecelakaan lalu lintas.

3. Revalidasi Infrastruktur Keselamatan Lalu Lintas

Perbaikan desain jalan seperti penyediaan trotoar, penerangan jalan, marka dan rambu yang jelas, serta pembangunan median jalan dapat mengurangi potensi konflik antar pengguna jalan. Menurut (Fajar et al., 2024), rekayasa jalan yang berbasis keselamatan berkontribusi besar terhadap penurunan angka kecelakaan. Penelitian ini merekomendasikan pemasangan median, perbaikan bahu jalan, pembuatan trotoar, dan penataan ulang lampu penerangan jalan, Penyediaan fasilitas penunjang keselamatan seperti zebra cross serta rambu lalu lintas untuk meningkatkan keselamatan.

4. Monitoring dan Evaluasi

Pemantauan rutin terhadap lokasi rawan kecelakaan dan evaluasi efektivitas intervensi keselamatan jalan merupakan bagian dari strategi penting untuk penyesuaian kebijakan berbasis data aktual. Evaluasi merupakan proses penilaian dari pelaksanaan suatu program yang dilaksanakan dengan melakukan Monitoring dan review. Pemantauan dan evaluasi pelaksanaan keselamatan lalu lintas dilakukan melalui audit internal dan Review secara berkala terhadap sistem keselamatan lalu lintas untuk melakukan perbaikan berkelanjutan (Putri & Evi, 2021) Data kecelakaan dari Kepolisian dan Dinas Perhubungan harus dianalisis secara periodik untuk melihat tren dan faktor risiko dominan.

3.10. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu ialah sebuah penelitian yang relevan dengan penelitian yang sedang dilakukan oleh penulis sebagai acuan dalam melakukan penelitian dan disajikan dalam tabel dibawah ini:

Tabel 3. 1 Penelitian Terdahulu

No	Judul Penelitian	Peneliti dan Tahun	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Analisis Kecelakaan Lalu Lintas	Herbin Florensius Betaubun,	Metode Penelitian Regresi Linier	Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor jalan dan faktor lingkungan

	Menggunakan Metode Regresi Linier Berganda	Jeni Paresa, dan Amarullah Billah, 2020	Berganda	berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas di Distrik Merauke. Faktor jalan memiliki pengaruh yang lebih besar dibandingkan faktor lingkungan. Secara statistik, kedua faktor tersebut menjelaskan sebesar 39,6% dari kejadian kecelakaan, sementara sisanya dipengaruhi oleh faktor lain di luar penelitian ini.
2.	Analisis Kecelakaan Lalu Lintas Di Ruas Jalan Nasional Kolektor Primer Di Kabupaten Gianyar Dengan Metode Statistik Regresi Linier Berganda	I Kadek Agus Pande Purnanta, Ida Ayu Sri Mahatpani, I Made Harta Wijaya, 2020	Metode analisis kuantitatif dengan Metode Statistik Regresi Linier Berganda	Berdasarkan analisis regresi linier berganda, terdapat hubungan positif dan signifikan antara variabel pelaku kecelakaan, jenis kendaraan, dan faktor manusia terhadap jumlah kecelakaan lalu lintas di Jalan Kolektor Primer Kabupaten Gianyar. Model regresi menunjukkan bahwa peningkatan pada ketiga variabel tersebut berdampak langsung pada meningkatnya kejadian kecelakaan.

3.	<p>Analisis Pengaruh Geometrik Jalan Terhadap Keselamatan Lalu Lintas Di Jalan By Pass Mojokerto KM Surabaya (SBY) 51-63.</p>	<p>Al'Adilah Akhmad Hasanuddin dan Willy Kriswardhana, 2021</p>	<p>Metode analisis yang digunakan untuk menganalisis hubungan yaitu dengan metode uji statistik analisis regresi pada excel. Medel analisis regresi pada excel yang digunakan pada penelitian ini antra lain: Regresi Linier, berganda, dan polinomial.</p>	<p>Berdasarkan hasil regresi, dapat disimpulkan bahwa derajat kelengkungan dan superelevasi merupakan elemen geometrik jalan yang paling berpengaruh terhadap tingkat kecelakaan lalu lintas, dengan kekuatan hubungan yang cukup tinggi (R^2 mendekati 50%) berdasarkan data kecelakaan dari polres kota Mojokerto Tahun 2019.</p>
4.	<p>Analisis Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Empunala Kota Mojokerto.</p>	<p>Fauzi Zaini Aryatama dan Herry Widhiarto, 2022</p>	<p>Metode penelitian yang dipakai adalah metode deskriptif yang merupakan analisis mendasar untuk</p>	<p>Kecelakaan lalu lintas di Jalan Empunala Kota Mojokerto mengalami penurunan antara 2018–2020. Faktor utama Penyebab kecelakaan adalah Faktor Manusia, terutama karena kurang antisipasi dan kelengahan. Faktor lain</p>

			menggambarkan kondisi keadaan secara umum	seperti kondisi kendaraan, jalan berlubang, dan cuaca juga berkontribusi dalam presentase lebih kecil. Upaya penanggulangan meliputi perbaikan jalan, marka, rambu, edukasi pengemudi, dan penegakan hukum lalu lintas.
5.	Analisis Karakteristik Pengguna Jalan di Kota Batam	Gabriel Bryan dan Yusra Aulia Sari, 2022	Metode Kuantitatif yang mendeskripsikan hasil penelitian melalui pengolahan data angkasecara analisis statistik.	Berdasarkan hasil penelitian, sekitar 60,6% responden melakukan perjalanan untuk keperluan sekolah, 26,3% untuk rekreasi, dan 13,1% untuk bekerja. Mayoritas responden lebih memilih menggunakan sepeda motor dibandingkan mobil. Meskipun volume lalu lintas di Jalan Gajah Mada depan Universitas Internasional Batam cukup padat, kesadaran pengguna jalan terhadap ketertiban lalu lintas cukup baik sehingga tidak menimbulkan gangguan serius.
6.	Analisis Regresi	Agnes Sagala,	Metode Penelitian	Hasil analisis SPSS 26 menunjukkan bahwa faktor

<p>Berganda Menggunakan n Spss Untuk Memprediks i Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas</p>	<p>Angelika Naibaho, Enzelly Nurlayly, Josua Purba, Kanya Saragih, dan Chairunisa, 2025</p>	<p>Analisis Regreai Berganda</p>	<p>10 pengemudi (X_1) dan faktor jalan (X_2) berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas. sedangkan faktor kendaraan (X_3) dan penambahan kendaraan (X_4) tidak berpengaruh signifikan secara individu. Namun, secara bersama-sama keempat faktor tersebut berpengaruh signifikan. Nilai Adjusted R^2 sebesar 0,889 menunjukkan bahwa 88,9% variasi kecelakaan dapat dijelaskan oleh variabel X_1–X_4.</p>
---	---	--	--

BAB IV METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Sumber dan Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan dua jenis data, yaitu data primer dan data sekunder, dalam rangka mengkaji permasalahan yang diteliti. Data primer, menurut Sugiyono, adalah data yang diperoleh peneliti secara langsung melalui interaksi dengan subjek penelitian, seperti melalui wawancara dengan pihak-pihak yang relevan. Sementara itu, data sekunder dijelaskan oleh Sugiyono sebagai data yang diperoleh secara tidak langsung, seperti dari dokumen Dari instansi, literatur, laporan, publikasi, maupun sumber tertulis lainnya. Adapun jenis data primer dan sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

4.2.1 Data Primer

Peneliti melakukan pengumpulan data primer melalui wawancara langsung dengan narasumber yang berasal dari instansi yang berwenang dan memiliki pengalaman dalam menangani dan mengawasi kondisi lalu lintas dan keselamatan lalu lintas, yaitu anggota satuan Lalu Lintas Polres Kota Mojokerto. Wawancara ini dilakukan dengan Kepala unit Regu 2 Kecelakaan Lalu Lintas polres kota Mojokerto dan Kepala Unit Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas Polres Kota Mojokerto. Tujuan dari wawancara ini adalah untuk memperoleh informasi yang lebih mendalam mengenai pola perilaku pengendara, dan kebijakan dan kendala yang telah dihadapi oleh instansi terkait dalam upaya menurunkan angka kecelakaan lalu lintas.

1. Wawancara

Kegiatan dalam wawancara ini dilakukan secara mendalam (in-depth Interview) kepada pihak yang berwenang dan lebih berpengalaman dalam menangani dan mengawasi lalu lintas dan keselamatan seperti dengan pihak Kepolisian. Wawancara ini ditujukan khususnya kepada personel yang tergabung dalam Unit Kamsel (Keamanan dan Keselamatan) serta Unit Laka (Kecelakaan Lalu Lintas), yang memiliki pengetahuan dan pengalaman lapangan terkait kondisi dan permasalahan lalu lintas di ruas Jalan Jampirogo–Mlirip. Tujuan utama dari

wawancara ini adalah untuk memperoleh informasi tambahan yang bersifat kualitatif, guna memperdalam pemahaman terhadap situasi aktual di lapangan, termasuk penyebab kecelakaan, strategi penanganan dan pencegahan yang telah dilaksanakan serta kendala dalam pengimplementasian kebijakan yang pernah diterapkan.

Data hasil wawancara dimanfaatkan sebagai pendukung dalam merumuskan rekomendasi penanganan kecelakaan yang lebih tepat sasaran. Selain itu, informasi mengenai hambatan yang ditemukan di lapangan menjadi dasar penting dalam merancang strategi intervensi yang realistis dan dapat diimplementasikan dengan lebih efektif. Dengan memahami kendala implementasi dari pihak kepolisian dan dinas terkait, strategi yang disusun nantinya akan lebih responsif terhadap kondisi aktual dan mampu menjawab akar permasalahan penyebab kecelakaan yang dominan, sebagaimana tergambar dalam data. Hasil wawancara ini kemudian dianalisis secara tematik untuk mengidentifikasi isu-isu utama yang relevan dengan hasil analisis kuantitatif dari data BAP. Dengan demikian, hasil wawancara ini berperan sebagai data penunjang dalam merumuskan rekomendasi strategi peningkatan keselamatan lalu lintas yang lebih komprehensif, faktual, dan sesuai dengan kondisi di lapangan, sehingga dapat memperkuat validitas rekomendasi yang akan disusun dalam laporan akhir penelitian ini

4.2.2 Data Sekunder

Data sekunder pada penelitian ini dikumpulkan melalui berbagai sumber resmi dan referensi yang relevan, guna menunjang proses analisis terkait perilaku pengguna jalan serta pengaruhnya terhadap tingkat keselamatan lalu lintas. Sumber utama data sekunder adalah Unit Satuan Lalu Lintas Polres Kota Mojokerto, dalam bentuk dokumen Berita Acara Pemeriksaan (BAP) kecelakaan lalu lintas selama lima tahun terakhir, yaitu dari tahun 2020 – 2024. Data ini memuat informasi penting seperti jumlah kejadian kecelakaan, lokasi kejadian, waktu kejadian, korban, jenis kendaraan yang terlibat, serta faktor penyebab kecelakaan (misalnya faktor manusia, kendaraan, jalan, dan cuaca). Selain itu, peneliti juga menggunakan referensi tambahan berupa jurnal ilmiah dan laporan penelitian yang relevan dengan

topik perilaku pengguna jalan, analisis kecelakaan lalu lintas, dan strategi keselamatan transportasi. Literatur tersebut digunakan sebagai landasan teori dan pembandingan dalam menganalisis hasil temuan lapangan serta dalam merumuskan rekomendasi kebijakan yang berbasis bukti.

a. Studi Literatur

Studi Literatur dimanfaatkan sebagai pendukung data primer yang telah didapatkan dengan cara mengumpulkan informasi dari Dokumen Berita Acara Pemeriksaan Kecelakaan dari Unit Lalu Lintas Polres Mojokerto Kota. Dalam Penelitian ini penulis menggunakan beberapa jurnal maupun sumber informasi lainnya sebagai referensi perhitungan dari faktor kecepatan, dan pengolahan data wawancara.

4.2 Metode Analisis Data

Metode penelitian ini menggunakan dua metode, yaitu:

4.2.1 Metode Analisis Deskriptif Kualitatif

Metodologi dalam penelitian yang dipakai adalah metode deskriptif Kualitatif yang merupakan analisis mendasar untuk menggambarkan kondisi secara sistematis dan faktual berdasarkan data yang telah diperoleh. Sumber data yang dianalisis terdiri dari dua jenis, yaitu data sekunder dan data primer. Data sekunder diperoleh dari dokumen resmi Berita Acara Pemeriksaan (BAP) Satlantas Polres Kota Mojokerto yang mencakup jumlah kecelakaan selama 5 tahun terakhir, tren tahunan, lokasi kejadian, serta faktor penyebab kecelakaan. Data ini disajikan dalam bentuk berupa tabel, diagram, grafik untuk mempermudah pemahaman dan analisis visual. Sementara itu, data primer diperoleh dari hasil wawancara dengan Kepolisian Kota Mojokerto. Hasil wawancara dianalisis dengan cara mereduksi data, yaitu menyaring informasi penting yang relevan, kemudian disajikan dalam bentuk narasi dan tabel dari responden. Setelah itu, data dari wawancara dikombinasikan dengan data BAP untuk menarik kesimpulan yang utuh mengenai permasalahan yang diteliti. Dengan pendekatan ini, informasi dapat disampaikan secara jelas dan sistematis

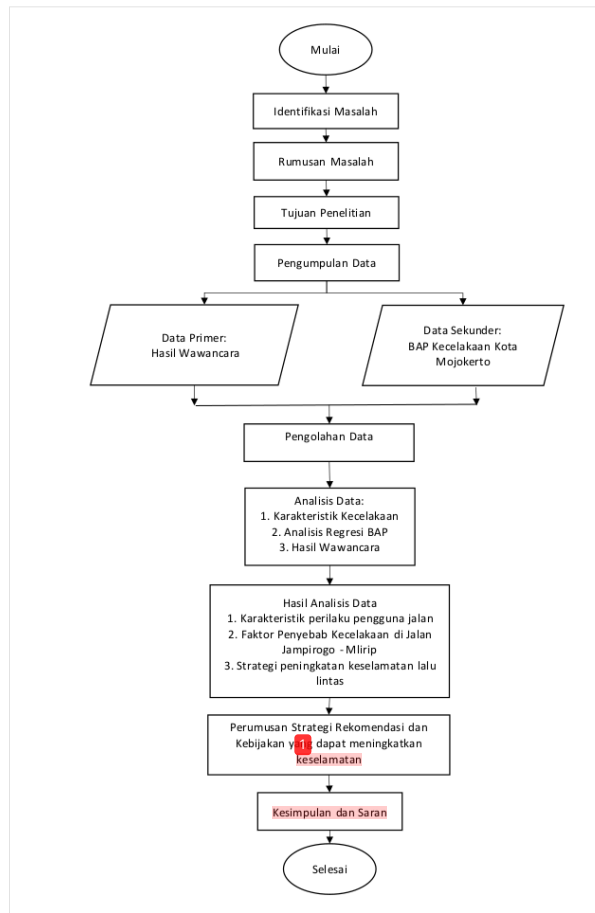
serta menjadi dasar dalam merumuskan rekomendasi peningkatan keselamatan lalu lintas di wilayah yang diteliti.

4.2.2 Metode Kuantitatif

Metode kuantitatif dalam penelitian ini digunakan untuk menganalisis hubungan antara perilaku pengguna jalan dengan jumlah kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Jampirogo – Mlirip, Kota Mojokerto. Teknik analisis yang digunakan adalah Regresi Linier Berganda, yaitu suatu teknik statistik yang digunakan untuk mengetahui dan menganalisis hubungan variabel bebas (Perilaku pengguna jalan) dengan variabel terikat (Jumlah Kecelakaan lalu lintas) yang terjadi di ruas jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto Berdasarkan BAP Polres Kota Mojokerto. Tujuan dari penggunaan metode ini adalah untuk mengetahui sejauh mana pengaruh perilaku pengguna jalan, seperti kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas, kesehatan tubuh, kecepatan saat berkendara, dan kebiasaan kebiasaan yang menyimpang terhadap kecelakaan lalu lintas di Jalan Jampirogo – Mlirip.

4.3 Bagan Alir Penelitian

Bagan Alir penelitian analisis Perilaku Pengguna Jalan dan Dampaknya Terhadap Keselamatan Lalu Lintas Di Jalan Jampirogo – Mlirip di Kota Mojokerto yang ditunjukkan pada gambar dibawah ini.



Gambar 4 Bagan Alir Penelitian

Berikut merupakan penjabaran dari diagram alir penelitian:

1. Mulai

Pada tahap ini peneliti memulai penelitian dan ditemukan beberapa permasalahan yang perlu diselesaikan.

2. Identifikasi dan Perumusan Masalah

Pada tahap ini, peneliti mengidentifikasi permasalahan nyata yang terjadi di lapangan, yakni tingginya angka kecelakaan lalu lintas di jalan Jampirogo – Mlirip Berdasarkan Data Berita Acara Pemeriksaan (BAP) Tahun 2020-2024, yang diduga dipengaruhi oleh perilaku pengguna jalan. Dan menganalisis perilaku-perilaku pengguna jalan yang dapat mempengaruhi jumlah kecelakaan.

3. Tujuan Penelitian

Secara umum, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi dan mengevaluasi sejauh mana perilaku pengguna jalan memengaruhi tingkat keselamatan lalu lintas, sehingga dapat dirumuskan strategi penanganan yang tepat dan efektif dalam upaya menurunkan angka kecelakaan di ruas Jalan Jampirogo–Mlirip, Kota Mojokerto.

4. Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini mencakup data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh langsung dari lokasi penelitian dengan melakukan wawancara dengan narasumber ahli. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari instansi atau lembaga yang memiliki keterkaitan dengan topik penelitian. Dalam hal ini, data sekunder yang digunakan berupa Berita Acara Pemeriksaan (BAP) kecelakaan lalu lintas tahun 2020–2024 yang diperoleh dari Satlantas Polres Kota Mojokerto.

5. Pengolahan Data

Dalam Pengolahan data dilakukan Setelah data primer dan data sekunder berhasil didapatkan, selanjutnya melakukan pengolahan data dan melakukan analisis, Data yang telah dikumpulkan dan disiapkan untuk dianalisis, baik

secara kuantitatif (statistik) maupun kualitatif (hasil wawancara). Dalam penelitian ini menggunakan metode analisis regresi linier berganda yang dimana untuk melihat hasil korelasi dari perilaku pengguna jalan terhadap jumlah kecelakaan berdasarkan BAP periode 2020-2024 dari Satlantas Polres Mojokerto.

6. Analisis Data

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan melalui dua pendekatan utama, pertama menganalisis karakteristik kecelakaan berdasarkan faktor penyebab kecelakaan terutama faktor perilaku manusia yang banyak menyebabkan kecelakaan berdasarkan BAP. Kedua, analisis regresi linier berganda digunakan untuk melihat pengaruh perilaku pengguna jalan terhadap jumlah kecelakaan berdasarkan BAP. Hasil wawancara dimanfaatkan untuk memperkuat analisis kuantitatif dan memberikan gambaran kondisi lapangan secara langsung serta data hasil wawancara digunakan untuk mendukung rekomendasi dan penanganan faktor penyebab kecelakaan. Pendekatan ini digunakan guna menghasilkan kesimpulan yang lebih menyeluruh dan mendukung strategi peningkatan keselamatan lalu lintas

7. Strategi peningkatan keselamatan lalu lintas dirumuskan melalui pendekatan terpadu berdasarkan hasil analisis data. Langkah yang diambil meliputi Edukasi dan sosialisasi keselamatan jalan, Perumusan Strategi Rekomendasi dan Kebijakan meningkatkan Keselamatan, penegakan hukum untuk meningkatkan kepatuhan pengguna, manajemen dan rekayasa lalu lintas serta peningkatan infrastruktur, serta evaluasi dan monitoring secara berkala terhadap kebijakan yang diterapkan. Seluruh strategi ini disusun agar tepat sasaran dan berkelanjutan dalam mengurangi risiko kecelakaan.

8. Kesimpulan dan Saran

Pada tahap ini yaitu berisi kesimpulan mengenai penelitian ini serta memberikan saran yang tepat terhadap langkah apa yang akan diambil oleh pihak terkait dalam hal penanganan studi. Variabel yang signifikan berdasarkan analisis regresi BAP tersebut dijadikan dasar utama dalam merumuskan strategi

peningkatan keselamatan lalu lintas. Selesai menjabarkan poin-poin penting hasil penelitian serta memberikan saran yang aplikatif dan berbasis data.

4.4 Timeline Penelitian

Penelitian ini dilakukan secara bertahap dalam penyusunan tugas akhir ini. Adapun rincian jadwal penyusunan Kertas Kerja Wajib yang dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4. 1 Timeline Penelitian

NO	KEGIATAN PENELITIAN	APRIL				MEI				JUNI				JULI			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Pengumpulan Data	■	■	■	■	■											
2	Pengolahan Data					■											
3	Penyusunan Proposal KKW						■										
4	Seminar Proposal KKW							■	■	■	■						
5	Pengolahan dan Penyusunan Laporan KKW									■	■	■	■	■	■	■	■
6	Pengumpulan Laporan KKW																■
7	Sidang Akhir KKW																■

(Sumber : Penulis, 2025)

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam proses analisis terhadap perilaku pengguna jalan Jampirogo-Mlirip Kota Mojokerto, digunakan kombinasi antara data primer yaitu data hasil wawancara dan data sekunder yaitu data BAP Kecelakaan dari Unit Satlantas Polres Kota Mojokerto. Data ini digunakan untuk mengidentifikasi dan menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas serta memberikan gambaran empiris terhadap kondisi keselamatan di ruas jalan Jampirogo-Mlirip

5.1 Hasil Pengumpulan

Dalam proses pengumpulan data yang digunakan untuk menganalisis Perilaku Pengguna jalan di Jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto diperlukan data sekunder dan data Primer yang dapat digunakan untuk menunjukkan faktor penyebab kecelakaan di daerah rawan kecelakaan di Kota Mojokerto ini. Adapun data-data yang dikumpulkan dalam kepentingan penelitian ini diantaranya data kecelakaan lalu lintas 5 tahun terakhir, dan data hasil wawancara kepada ahli. Berikut adalah Uraian hasil dari data yang sudah didapatkan:

5.1.1 Data Kecelakaan Lalu Lintas Periode 2020 – 2024

Berdasarkan data yang diperoleh dari Unit Laka Polres Kota Mojokerto, kecelakaan lalu lintas yang terjadi di ruas Jalan Jampirogo – Mlirip selama periode 2020-2024 menunjukkan bahwa jalan Jampirogo-Mlirip memiliki tingkat risiko kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi. Fluktuasi jumlah kecelakaan lalu lintas setiap tahun di ruas Jalan Jampirogo–Mlirip, Kota Mojokerto, sebagian besar disebabkan oleh perilaku pengguna jalan yang tidak tertib. Ini termasuk pelanggaran terhadap rambu dan marka jalan, berpindah lajur secara sembarangan, melawan arus, serta tidak menggunakan perlengkapan berkendara secara lengkap.

Salah satu contoh konkret dari kejadian fatal tersebut terjadi pada tanggal 16 Juni 2024, di mana terjadi tabrakan beruntun yang melibatkan empat kendaraan. Kecelakaan bermula saat kendaraan mobil barang double kabin Nissan Frontier dengan nomor polisi L-8453 GB, yang dikemudikan oleh Eddy Harmadi -

Tjokrowisastro, berpindah lajur ke jalur berlawanan tanpa alasan yang jelas. Tindakan ini menyebabkan kendaraan tersebut menabrak sisi kanan mobil box Mitsubishi Canter B-9686-TCR yang sedang melaju dari arah berlawanan, dan berkendara dengan tidak konsentrasi seperti halnya kejadian kecelakaan Pada tanggal 29 Februari 2024, terjadi kecelakaan tabrak depan-belakang akibat kurang konsentrasi. Pengendara motor Honda Scoopy S-5101-NAC menabrak truk tangki S-9086-NE yang berjalan searah di depannya karena tidak fokus terhadap situasi lalu lintas, Mengemudi dengan kecepatan tinggi dan melanggar peraturan lalu lintas, serta tindakan berbahaya lainnya seperti berkendara saat dalam pengaruh obat atau alkohol, memaksakan berkendara saat lelah ataupun sakit.

Hasil analisis ini diharapkan menjadi dasar dalam merumuskan strategi penanganan kecelakaan serta kebijakan transportasi dan rekayasa lalu lintas yang lebih efektif. Berikut ini adalah hasil analisis kecelakaan berdasarkan tahun:

A. Tahun 2020

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas Polres kota Mojokerto ditahun 2020 yang dikategorikan menurut perilaku pengguna jalan, tercatat sebanyak:

Tabel 5. 1 Faktor Manusia Tahun 2020

FAKTOR MANUSIA TAHUN 2020			JL. JAMPIROGO - MLIRIP	
KRITERIA	Perilaku Pengguna Jalan	Jumlah	KRITERIA	Jumlah
Lengah	A	71	Lengah	10
Lelah	B	0	Lelah	0
Mengantuk	C	1	Mengantuk	0
Sakit	D	0	Sakit	0
Tidak Tertib	E	24	Tidak Tertib	4
Tekanan Psikolog	F	0	Tekanan Psikolog	0
Pengaruh Obat dan Alkohol	G	0	Pengaruh Obat dan Alkohol	0
Batas Kecepatan	H	6	Batas Kecepatan	0
JUMLAH		102	JUMLAH	14
JL. JAMPIROGO-MLIRIP		14		

Dari hasil analisis di tahun 2020 tercatat dari 120 kejadian kecelakaan sebanyak 102 kejadian kecelakaan diseluruh kota Mojokerto yang dapat diidentifikasi faktor penyebab kecelakaannya dikarenakan faktor manusia. Dari

jumlah tersebut, perilaku lengah mendominasi sebagai faktor penyebab utama kecelakaan dengan 71 kejadian atau sekitar 70% dari total kejadian kecelakaan di tahun 2020. Sementara itu, perilaku seperti leleh, mengantuk, sakit, tekanan psikologis, pengaruh obat, dan pengaruh alkohol tercatat sangat minim bahkan nihil.

Secara khusus di ruas jalan Jampirogo-Mlirip, yang menjadi fokus penelitian ini, tercatat 14 kasus kecelakaan dengan rincian: 10 kasus disebabkan oleh kelengahan pengemudi, dan 4 kasus akibat perilaku tidak tertib, seperti melanggar marka atau rambu lalu lintas dan tidak mematuhi prosedur saat berkendara. Tidak ditemukan kasus yang disebabkan oleh faktor mengantuk, kelelahan, sakit, tekanan psikologis, atau pengaruh zat berbahaya seperti obat dan alkohol di ruas jalan ini.

Dari data tersebut, dapat disimpulkan bahwa kelengahan dan ketidaktertiban merupakan dua perilaku dominan yang menyebabkan kecelakaan, baik di Kota Mojokerto secara umum maupun secara khusus di ruas Jalan Jampirogo–Mlirip. Temuan ini memperkuat pentingnya edukasi keselamatan berkendara, serta penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas guna menurunkan tingkat kecelakaan di kawasan tersebut.

B. Tahun 2021

Berikut ini adalah data kecelakaan lalu lintas yang tercatat oleh Polres Kota Mojokerto pada tahun 2021, yang dikategorikan berdasarkan jenis perilaku pengemudi saat kejadian, termasuk data faktor penyebab kecelakaan pada ruas Jalan Jampirogo–Mlirip:

Tabel 5.2 Faktor Manusia Tahun 2021

FAKTOR MANUSIA TAHUN 2021			JL. JAMPIROGO - MLIRIP	
KRITERIA	Perilaku Pengguna Jalan	Jumlah	KRITERIA	Jumlah
Lengah	A	69	Lengah	10
Lelah	B	0	Lelah	0
Mengantuk	C	1	Mengantuk	1
Sakit	D	0	Sakit	0
Tidak Tertib	E	27	Tidak Tertib	4
Tekanan Psikolog	F	0	Tekanan Psikolog	0
Pengaruh Obat dan Alkohol	G	0	Pengaruh Obat dan Alkohol	0
Batas Kecepatan	H	1	Batas Kecepatan	0
JUMLAH		98	JUMLAH	15
JL. JAMPIROGO-MLIRIP		16		

Berdasarkan data dari polres kota Mojokerto. Di tahun 2021 tercatat dari 115 kejadian kecelakaan tercatat sebanyak 98 kejadian kecelakaan lalu lintas yang diklasifikasikan penyebab kecelakaan dikarenakan faktor manusia. Perilaku pengguna jalan yang dominan yang menjadi penyebab kecelakaan di tahun 2021 adalah “lengah”, dengan jumlah 69 kejadian sekitar 70% dari kejadian total. Ini menunjukkan bahwa ketidakhati-hatian atau kurangnya konsentrasi saat berkendara menjadi penyebab utama kecelakaan lalu lintas pada tahun tersebut.

Secara khusus, pada ruas Jalan Jampirogo–Mlirip yang menjadi fokus penelitian, tercatat sebanyak 16 kejadian kecelakaan di ruas jalan tersebut dengan 15 kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia dengan tren kota secara umum. Dari jumlah tersebut, perilaku lengah atau kurang konsentrasi kembali menjadi faktor dominan dengan 10 kasus, disusul tidak tertib sebanyak 4 kasus, dan mengantuk saat berkendara sebanyak 1 kejadian kecelakaan. Hal ini menunjukkan bahwa kondisi ruas Jalan Jampirogo–Mlirip juga sangat rentan terhadap pengaruh perilaku pengemudi yang kurang waspada dan tidak mematuhi aturan lalu lintas. Sehingga perlunya peningkatan kesadaran dalam berkendara yang aman dan tertib, terutama melalui edukasi serta penegakkan hukum di titik-titik rawan kecelakaan seperti jalan Jampirogo-Mlirip, agar kecelakaan dapat ditekan secara signifikan.

C. Tahun 2022

Berikut ini adalah data kecelakaan lalu lintas yang tercatat di Berita Acara Pemeriksaan oleh Polres Kota Mojokerto pada tahun 2022, yang dikategorikan berdasarkan jenis perilaku pengemudi saat kejadian, termasuk data faktor penyebab kecelakaan pada ruas Jalan Jampirogo–Mlirip:

Tabel 5.3 Faktor Manusia Tahun 2022

FAKTOR MANUSIA TAHUN 2022			JL. JAMPIROGO - MLIRIP	
KRITERIA	Perilaku Pengguna Jalan	Jumlah	KRITERIA	Jumlah
Lengah	A	80	Lengah	9
Lelah	B	0	Lelah	0
Mengantuk	C	0	Mengantuk	0
Sakit	D	0	Sakit	0
Tidak Tertib	E	32	Tidak Tertib	1
Tekanan Psikolog	F	0	Tekanan Psikolog	0
Pengaruh Obat dan Alkohol	G	0	Pengaruh Obat dan Alkohol	0
Batas Kecepatan	I	3	Batas Kecepatan	0
JUMLAH		115	JUMLAH	10
JL. JAMPIROGO-MLIRIP		11		

Berdasarkan data dari polres kota Mojokerto. Di tahun 2022 tercatat dari 133 kejadian kecelakaan tercatat sebanyak 115 kejadian kecelakaan lalu lintas yang dianalisis penyebab kecelakaan dikarenakan faktor manusia. Perilaku pengguna jalan yang dominan yang menjadi penyebab kecelakaan di tahun 2022 adalah “lengah”, dengan jumlah 80 kejadian sekitar 70% dari kejadian total. Ini menunjukkan bahwa ketidakhati-hatian atau kurangnya konsentrasi saat berkendara menjadi penyebab utama kecelakaan lalu lintas pada tahun tersebut.

Secara khusus, pada ruas Jalan Jampirogo–Mlirip yang menjadi fokus penelitian, tercatat sebanyak 11 kejadian kecelakaan lalu lintas di jalan jampirogo-Mlirip namun 10 kejadian kecelakaan yang disebabkan faktor manusia dengan karakteristik perilaku yang mirip dengan tren kota secara umum. Dari jumlah tersebut, perilaku lengah kembali menjadi faktor dominan dengan 9 kejadian kecelakaan, disusul tidak tertib sebanyak 1 kejadian kecelakaan. Hal ini

menunjukkan bahwa kondisi ruas Jalan Jampirogo–Mlirip juga sangat rentan terhadap pengaruh perilaku pengemudi yang kurang waspada atau kurang konsentrasi dan tidak mematuhi aturan lalu lintas.

D. Tahun 2023

Berikut ini adalah data kecelakaan lalu lintas yang tercatat oleh Polres Kota Mojokerto pada tahun 2023, yang dikategorikan berdasarkan jenis perilaku pengemudi saat kejadian, termasuk faktor penyebab kecelakaan pada ruas Jalan Jampirogo–Mlirip:

Tabel 5.4 Faktor Manusia Tahun 2023

FAKTOR MANUSIA TAHUN 2023			JL. JAMPIROGO - MLIRIP	
KRITERIA	Perilaku Pengguna Jalan	Jumlah	KRITERIA	Jumlah
Lengah	A	61	Lengah	7
Lelah	B	0	Lelah	0
Mengantuk	C	0	Mengantuk	0
Sakit	D	0	Sakit	0
Tidak Tertib	E	31	Tidak Tertib	5
Tekanan Psikolog	F	0	Tekanan Psikolog	0
Pengaruh Obat dan Alkohol	G	0	Pengaruh Obat dan Alkohol	0
Batas Kecepatan	I	2	Batas Kecepatan	0
JUMLAH		94	JUMLAH	12
JL. JAMPIROGO-MLIRIP		15		

Berdasarkan data dari polres kota Mojokerto. Di tahun 2023 tercatat dari 133 kejadian kecelakaan tercatat sebanyak 94 kejadian kecelakaan lalu lintas yang dianalisis penyebab kecelakaan dikarenakan faktor manusia. Perilaku pengguna jalan yang dominan yang menjadi penyebab kecelakaan di tahun 2023 adalah “lengah/kurang konsentrasi”, dengan jumlah 61 kejadian sekita 65% dari kejadian total. Hal ini menunjukkan bahwa kurangnya konsentrasi dan perhatian saat berkendara tetap menjadi penyumbang terbesar kecelakaan lalu lintas Perilaku “tidak tertib”, seperti melanggar rambu lalu lintas, berkendara melawan arus, menerobos lampu lalu lintas, berada di urutan kedua dengan 31 kejadian paling banyak menyebabkan kecelakaan.

Secara khusus, pada ruas Jalan Jampirogo–Mlirip yang menjadi fokus penelitian, tercatat sebanyak 15 kejadian kecelakaan lalu lintas di jalan jampirogo-Mlirip namun 12 kejadian kecelakaan yang disebabkan faktor manusia dengan karakteristik perilaku yang mirip dengan tren kota secara umum. Dari jumlah tersebut, perilaku lengah kembali menjadi faktor dominan dengan 7 kejadian kecelakaan, disusul perilaku pengemudi yang tidak tertib sebanyak 5 kejadian kecelakaan. Hal ini menunjukkan bahwa kondisi ruas Jalan Jampirogo–Mlirip juga sangat rentan terhadap pengaruh perilaku pengemudi yang kurang waspada dan kurang berkonsentrasi saat berkendara dan tidak mematuhi aturan lalu lintas.

E. Tahun 2024

Berikut ini adalah data kecelakaan lalu lintas yang tercatat oleh Polres Kota Mojokerto pada tahun 2024, yang dikategorikan berdasarkan jenis perilaku pengemudi saat kejadian, termasuk data khusus pada ruas Jalan Jampirogo–Mlirip:

Tabel 5. 5 Faktor Manusia Tahun 2024

FAKTOR MANUSIA TAHUN 2024			JL. JAMPIROGO - MLIRIP	
KRITERIA	Perilaku Pengguna Jalan	Jumlah	KRITERIA	Jumlah
Lengah	A	34	Lengah	11
Lelah	B	0	Lelah	0
Mengantuk	C	0	Mengantuk	0
Sakit	D	0	Sakit	0
Tidak Tertib	E	11	Tidak Tertib	3
Tekanan Psikolog	F	0	Tekanan Psikolog	0
Pengaruh Obat dan Alkohol	G	0	Pengaruh Obat dan Alkohol	0
Batas Kecepatan	I	2	Batas Kecepatan	0
JUMLAH		47	JUMLAH	14
JL. JAMPIROGO-MLIRIP		30		

Berdasarkan data dari polres kota Mojokerto. Di tahun 2024 tercatat dari 125 kejadian kecelakaan tercatat sebanyak 47 kejadian kecelakaan lalu lintas yang dianalisis penyebab kecelakaan dikarenakan faktor manusia. Perilaku pengguna jalan yang dominan yang menjadi penyebab kecelakaan di tahun 2024 adalah “lengah/kurang konsentrasi”, dengan jumlah 34 kejadian sekita 65% dari kejadian

total. Hal ini menunjukkan bahwa kurangnya konsentrasi dan perhatian saat berkendara tetap menjadi penyumbang terbesar kecelakaan lalu lintas Perilaku “tidak tertib”, seperti melanggar rambu lalu lintas, tidak menggunakan perlengkapan saat berkendara sesuai aturan, menerobos lampu lalu lintas, berada di urutan kedua dengan 11 kejadian.

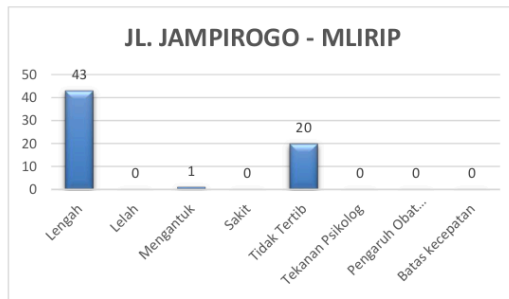
Secara khusus, pada ruas Jalan Jampirogo–Mlirip yang menjadi fokus penelitian, tercatat sebanyak 30 kejadian kecelakaan lalu lintas di jalan jampirogo-Mlirip namun 14 kejadian kecelakaan yang disebabkan faktor manusia dengan karakteristik perilaku yang mirip dengan tren kota secara umum. Dari jumlah tersebut, perilaku lengah dan tidak konsentrasi kembali menjadi faktor dominan dengan 11 kejadian kecelakaan, disusul tidak tertib sebanyak 3 kejadian kecelakaan. Hal ini menunjukkan bahwa kondisi ruas Jalan Jampirogo–Mlirip juga sangat rentan terhadap pengaruh perilaku pengemudi yang kurang waspada dan tidak mematuhi aturan lalu lintas.

5.2.1 Perilaku Pengguna Jalan di Jalan Jampirogo-Mlirip periode 2020-2024

Berdasarkan data Berita Acara Pemeriksaan kecelakaan lalu lintas yang tercatat oleh Polres Kota Mojokerto, pada 5 Tahun terakhir tercatat sebanyak 64 kejadian kecelakaan yang dikategorikan penyebab kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia. berdasarkan perilaku pengemudi saat kejadian kecelakaan dalam 5 tahun terakhir. Dari data tersebut diketahui:

Tabel 5. 6 Perilaku Pengemudi Tahun 2020-2024

KRITERIA	Perilaku Pengguna Jalan	Jumlah
Lengah	A	43
Lelah	B	0
Mengantuk	C	1
Sakit	D	0
Tidak Tertib	E	20
Tekanan Psikolog	F	0
Pengaruh Obat dan Alkohol	G	0
Batas Kecepatan	H	0
JUMLAH		64



Gambar 5 Grafik Perilaku Pengemudi Jalan Jampirogo-Mlirip
 Sumber: Data BAP Kecelakaan Polres Mojokerto Kota

Dari data tersebut, terlihat bahwa perilaku lengah atau kurang konsentrasi saat berkendara merupakan penyebab dominan dengan jumlah 43 kejadian atau sekitar 67% dari total kecelakaan selamat 5 tahun terakhir. Selain itu, perilaku tidak tertib, seperti melanggar peraturan lalu lintas seperti rambu lalu lintas, atau marka jalan, melawan arus ataupun tidak memakai helm ataupun sabuk pengaman yang dimana menyumbang 20 kejadian (31%). Sementara itu, perilaku lainnya seperti lelah, mengantuk, sakit, tekanan psikologis, pengaruh obat, alkohol, dan pelanggaran batas kecepatan tidak menunjukkan kontribusi signifikan, dengan masing-masing tercatat nol atau satu kasus saja (1 kejadian untuk mengantuk). Temuan ini menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas di Kota Mojokerto selama periode tersebut didominasi oleh kurangnya kewaspadaan (lengah) dan ketidaktertiban dalam berlalu lintas, yang mencerminkan perlunya peningkatan edukasi serta pengawasan terhadap perilaku pengemudi di lapangan. Berdasarkan data yang dikelompokkan dalam rentang waktu 3 jam, dapat dilihat bahwa kecelakaan lalu lintas di Kota Mojokerto tepatnya di jalan Jampirogo-Mlirip memiliki kecenderungan terjadi lebih banyak pada jam-jam aktivitas pagi dan sore hari, dengan rincian sebagai berikut

Tabel 5. 7 Rentang Waktu Kecelakaan di Jalan Jampirogo-Mlirip

Rentang waktu kecelakaan / 3 jam start 5 pagi	JUMLAH	
05.00 - 08.00	A	18
08.00 -11.00	B	14
11.00 -14.00	C	9
14.00 -17.00	D	9
17.00 -20.00	E	16
20.00 -23.00	F	8
23.00 - 02.00	G	7
02.00 - 05.00	H	6
JUMLAH		87

Berdasarkan data diatas bahwa kecelakaan lalu lintas di kota Mojokerto dalam periode yang dianalisis lebih sering terjadi pada jam -jam sibuk, yaitu di pagi dan sore hari. Kecelakaan di jalan Jampirogo-Mlirip paling banyak yaitu di pagi hari jam 05.00 – 08.00 dengan jumlah 18 kejadian kecelakaan, umumnya terjadi saat masyarakat berangkat kerja atau sekolah saat lalu lintas padat dan konsentrasi pengemudi belum optimal. Pengemudi juga cenderung terburu-buru atau masih dalam kondisi kurang istirahat. Setelah itu di sore hari yaitu jam 17.00 - 20.00 dengan jumlah kecelakaan yaitu 16 kejadian kecelakaan, waktu ini bertepatan dengan jam pulang kerja dan aktivitas sore hari. Banyak pengendara dalam kondisi lelah dan tergesa – gesa agar tidak terlambat, serta jalanan cenderung padat yang dimana banyak anak sekolah yang akan pergi sekolah dan masyarkat yang sedang menjalankan aktivitasnya sehari-hari.

5.2. Analisis Regresi Linier Berganda Berdasarkan BAP

Pada tahap ini, dilakukan analisis dengan menggunakan metode regresi linier berganda untuk mengukur sejauh mana pengaruh berbagai variabel perilaku pengguna jalan seperti kelengahan, ketidaktertiban, mengantuk, dan dugaan melaju dengan kecepatan tinggi terhadap jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di ruas

Jalan Jampirogo–Mlirip. Analisis ini memanfaatkan data dari Berita Acara Pemeriksaan (BAP) kecelakaan lalu lintas tahun 2020 hingga 2024

5.2.1 Hasil Uji Data BAP Kecelakaan Periode 2020-2024.

1. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Multikolinieritas (Tolerance & VIF)

Tabel 5. 8 Uji Multikolinieritas

Model	Coefficients ^a			t	Sig.	Collinearity Statistics	
	Unstandardized Coefficients	Std. Error	Standardized Coefficients			Tolerance	VIF
1 (Constant)	,198	,150		1,319	,192		
Lengah	1,210	,124	,764	9,763	,000	,848	1,179
Mengantuk	,017	,836	,002	,021	,983	,838	1,193
Tidak_ tertib	1,155	,188	,457	6,141	,000	,939	1,065

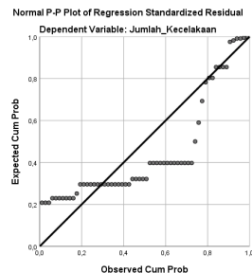
a. Dependent Variable: Jumlah_Kecelakaan

Berdasarkan hasil dari Output SPSS, diketahui bahwa hasil output SPSS, diketahui bahwa nilai Tolerance dari variabel bebas sudah berada diatas batas minimum yang disyaratkan yaitu Jika nilai Tolerance > 0,100. selain itu nilai VIF (Variance Inflation Factor) untuk variabel bebasnya sudah berada dibawah batas maksimum VIF < 10.00. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat gejala multikolinieritas pada model regresi yang digunakan. Artinya, variabel bebas dalam penelitian ini dapat dimasukkan secara simultan dalam model regresi linier berganda karena tidak saling mempengaruhi secara berlebihan dan hasil analisis tetap valid secara statistik.

b. Uji Normalitas (P-Plot & Kolmogrov Smirnov)

1) P-Plot

Tabel 5.9 Uji P-Plot



Berdasarkan hasil uji normalitas, diketahui bahwa data menyebar, namun tidak mengikuti garis diagonal pada grafik P-P Plot, yang menunjukkan data tidak berdistribusi normal. Namun, karena data yang digunakan berasal dari data Berita Acara Pemeriksaan (BAP) Polres Kota Mojokerto tahun 2020-2024 yang merupakan data sekunder dan bersifat faktual, maka tidak seluruh asumsi statistik perlu diberlakukan secara ketat. Berdasarkan pedoman yang dikemukakan oleh (Suyono, 2018), data faktual seperti BAP mencerminkan kejadian nyata dilapangan dan tidak termasuk dalam kategori variabel acak. Oleh karena itu, variabel-variabel yang bersumber dari data tersebut tetap dapat dianalisis meskipun tidak berdistribusi normal. Hasil uji normalitas terhadap data BAP, menunjukkan bahwa data tersebut tidak berdistribusi normal. Namun demikian, analisis tetap dapat dilanjutkan ke tahap berikutnya, yaitu uji regresi linier berganda, karena dalam regresi linier yang menjadi objek pengujian normalitas adalah residual (galat) model, bukan variabel independen maupun dependen. Dengan demikian, meskipun data tidak berkontribusi normal, hal ini tidak mengganggu validitas model regresi yang dibangun. Selain itu, data BAP bersifat objektif dan faktual, sehingga tetap relevan digunakan untuk analisis hubungan antar variabel.

2) Kolmogrov Smirnov

Tabel 5. 10 Uji Kolmogrov Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		60
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	,73912016
Most Extreme Differences	Absolute	,339
	Positive	,339
	Negative	-,202
Test Statistic		,339
Asymp. Sig. (2-tailed)		,000 ^c

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

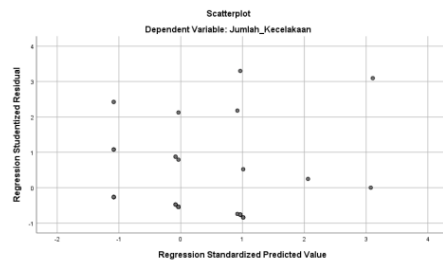
c. Lilliefors Significance Correction.

Dari uji Kolmogrov-Sminov menunjukkan bahwa nilai *Asymp.Sig. (2-tailed)* sebesar 0,000 ($< 0,05$), sehingga disimpulkan bahwa data residual tidak berdistribusi normal. Hal ini bisa terjadi karena data kecelakaan lalu lintas yang digunakan berasal dari sumber sekunder (BAP Kepolisian), yang secara alamiah bukan merupakan data hasil eksperimen yang dikontrol atau data hasil survei persepsi masyarakat, melainkan data kejadian nyata yang dipengaruhi oleh banyak faktor eksternal dan kemungkinan memiliki pola distribusi yang tidak simetris(Suyono, 2018).

c. Uji Heteroskedastisitas (Scatterplot & Glejser)

1) Scatterplot

Tabel 5. 11 Uji Scatterplot



15

Tidak ada pola yang jelas dan sebaran data menyebar diatas dan dibawah atau disekitar angka 0 maka berkesimpulan data tidak terjadi gejala heteroskedasitas atau asumsi uji heteroskedastisitas sudah terpenuhi.

2) Glejser

Tabel 5. 12 Uji Glejser

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		Sig.
	B	Std. Error	Beta	t	
1 (Constant)	,402	,091		4,405	,000
Lengah	,149	,076	,269	1,969	,054
Mengantuk	-1,049	,510	-,283	-2,058	,044
Tidak tertib	,200	,115	,226	1,744	,087

a. Dependent Variable: ABS_VAR

Dari semua variabel yang memiliki nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 maka berkesimpulan data tidak terjadi gejala heteroskedasitas. Yang dimana berkesimpulan variabel independen lengah, mengantuk, dan tidak tertib tidak terjadi gejala heteroskedastisitas atau asumsi uji heteroskedastisitas sudah dipenuhi.

2. Hasil Uji Kelayakan Data BAP Kecelakaan Periode 2020-2024

a. Uji Hipotesis (Uji t)

Berikut adalah hasil uji Hipotesis (Uji T):

Tabel 5. 13 Uji Hipotesis (Uji T)

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		Sig.
	B	Std. Error	Beta	t	
1 (Constant)	,198	,150		1,319	,192
Lengah	1,210	,124	,764	9,763	,000
Mengantuk	,017	,836	,002	,021	,983
Tidak tertib	1,155	,188	,457	6,141	,000

a. Dependent Variable: Jumlah_Kecelakaan

Berdasarkan uji Hipotesis (Uji T) dari hasil uji regresi linier berganda diatas terbukti bahwa perilaku lengah dan tidak tertib secara signifikan memengaruhi jumlah kecelakaan di jalan Jampirogo-Mlirip. Sementara itu, perilaku mengantuk

tidak menunjukkan pengaruh yang signifikan. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa dari hasil analisis regresi linier berganda ini menunjukkan bahwa kelengahan dan ketidaktertiban pengemudi merupakan faktor utama penyumbang kecelakaan lalu lintas dilokasi penelitian.

b. Uji Anova (F)

Berikut adalah hasil dari uji ANOVA dari analisis regresi linier berganda:

Tabel 5. 14 Uji Anova (F)

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	78,618	3	26,206	45,531	,000 ^b
Residual	32,232	56	,576		
Total	110,850	59			

a. Dependent Variable: Jumlah_Kecelakaan

b. Predictors: (Constant), Tidak_tertib, Lengah, Mengantuk

Berdasarkan Hasil uji ANOVA (Uji F) ²³ diperoleh nilai F hitung sebesar 45,531 dengan nilai signifikansi sebesar 0,000. Karena nilai signifikansi tersebut lebih kecil dari 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa model regresi yang dibangun layak untuk digunakan. Sementara itu, variabel independen lengah, mengantuk, dan tidak tertib secara simultan berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen yaitu jumlah kecelakaan di ruas jalan Jampirogo-Mlirip.

c. Uji

Tabel 5. 15 Uji ³¹ Model Summary

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,842 ^a	,709	,694	,75866

a. Predictors: (Constant), Tidak_tertib, Lengah, Mengantuk

Berdasarkan hasil analisis koefisien determinasi, diperoleh nilai R Square sebesar 0,709. Hal ini menunjukkan bahwa sebesar 70,9% variasi jumlah kecelakaan di Jalan Jampirogo–Mlirip dapat dijelaskan oleh variabel bebas yaitu Lengah, Mengantuk, dan Tidak Tertib. Sedangkan sisanya sebesar 29,1% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dimasukkan ke dalam model regresi ini.

Nilai Adjusted R Square sebesar 0,694 mengindikasikan bahwa model tetap kuat meskipun telah disesuaikan dengan jumlah variabel prediktor. Selain itu, nilai R sebesar 0,842 menunjukkan bahwa hubungan antara variabel bebas dan jumlah kecelakaan berada pada kategori kuat.

5.3. Hasil Wawancara Pendukung Rekomendasi Masalah

Tabel 5. 16 Hasil Wawancara Menunjang Rekomendasi

No	Soal	Ekstraksi Tema-Tema Utama Jawaban Ahli
1.	Berdasarkan hasil analisis dari data BAP yang telah kami lakukan, diketahui bahwa perilaku pengemudi yang Lengah (kurang konsentrasi) dan tidak tertib paling signifikan terhadap terjadinya kecelakaan. Bagaimana pendapat bapak mengenai hasil analisis tersebut berdasarkan pengalaman dilapangan?	Data BAP Merekam kejadian nyata yang telah terjadi Dasar pengambilan data penyebab kecelakaan dari hasil pemeriksaan langsung di lapangan dan keterangan saksi menjelaskan jika penyebab kecelakaan berdasarkan BAP yaitu dikarenakan faktor Manusia.
2.	Bagaimana saran atau strategi bapak dalam menangani perilaku lengah atau kurang konsentrasi untuk pengemudi dan pendekatan apa yang paling realistis dilakukan di lapangan?	Upaya Preventif Fisik & Visual – Pemasangan banner dan rambu rawan laka sebagai peringatan. Melaksanakan sosialisasi kegiatan penyuluhan kpd pengguna jalan terutama di usia dini tentang keselamatan ketertiban berlalu lintas
3.	Apa saja kendala yang dihadapi pihak kepolisian dalam mengimplementasikan kebijakan dalam menangani perilaku pengguna jalan yang kurang konsentrasi atau lengah saat berkendara diruas jalan jampirogo-Mlirip?	Kendala: Rendahnya dan minimnya Kesadaran Pengguna Jalan untuk taat dan tertib saat berlalu lintas.

4.	Apa saja yang dibutuhkan pihak kepolisian untuk menunjang upaya penertiban pengemudi yang tidak tertib, baik dari segi sarana fisik maupun dukungan sosial atau kelembagaan?	Faktor Fisik Jalan - Infrastruktur tidak memadai sebagai penyumbang risiko kecelakaan. Pemasangan rambu lalu lintas yg jelas dan tepat di titik-titik black dan trouble spot
5.	Apa tantangan utama dalam melakukan upaya penertiban di ruas jalan Jampirogo-Mlirip?	Tantangan Koordinasi Lintas Wilayah Perlunya kolaborasi karena lokasi lintas daerah. Kurang adanya kesadaran pengguna jalan dalam mematuhi peraturan lalu lintas di jalan raya

5.4. Rekomendasi Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas berdasar hasil Regresi Linier berganda

Keselamatan lalu lintas merupakan aspek penting dalam sistem transportasi yang bertujuan untuk melindungi pengguna jalan dari risiko kecelakaan. Menurut (Peden, 2004) upaya meningkatkan keselamatan jalan perlu dilakukan melalui pendekatan sistematis yang melibatkan faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan jalan. Berdasarkan penelitian terdahulu, strategi peningkatan keselamatan lalu lintas meliputi:

1. Edukasi dan sosialisasi keselamatan lalu lintas

Edukasi kepada pengguna jalan tentang pentingnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas merupakan langkah awal yang sangat strategis dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas. Ipda Agus Wibowo, selaku Kanit Regu 2 Kecelakaan Lalu Lintas Polres Kota Mojokerto, menyampaikan bahwa upaya pencegahan kecelakaan yang telah dilakukan di sepanjang Jalan Jampirogo–Mlirip adalah dengan pemasangan banner keselamatan dan pembangunan rambu rawan kecelakaan lalu lintas sebagai pengingat. Namun, ia mengakui bahwa masih terdapat kendala berupa rendahnya kesadaran masyarakat dalam menaati aturan lalu lintas.

Bentuk edukasi seperti kampanye keselamatan, pelatihan berkendara aman, hingga program kesadaran publik terbukti efektif dalam membentuk perilaku berkendara yang lebih disiplin dan bertanggung jawab. Penelitian oleh (Junaedi & Harmanto, 2019)

menunjukkan bahwa ¹⁹ terdapat hubungan yang kuat antara sosialisasi keselamatan berkendara dengan peningkatan sikap disiplin lalu lintas. Berdasarkan hasil analisis koefisien determinasi sebesar 0,551, diketahui bahwa sosialisasi keselamatan berkendara memberikan pengaruh sebesar 55% terhadap tingkat disiplin berlalu lintas masyarakat, sementara sisanya dipengaruhi oleh faktor lain seperti kondisi lingkungan, jalan, dan pengalaman pribadi pengguna jalan. Hal ini menegaskan bahwa semakin sering sosialisasi keselamatan dilakukan, maka akan semakin meningkat pula pengetahuan, keterampilan, dan sikap disiplin masyarakat dalam menghadapi berbagai situasi di jalan raya. Sebaliknya, jika sosialisasi menurun, maka kedisiplinan pengguna jalan pun cenderung menurun, yang akhirnya dapat berdampak pada peningkatan risiko kecelakaan. Oleh karena itu, peningkatan intensitas dan kualitas edukasi keselamatan berkendara menjadi bagian penting dalam strategi ⁷ pencegahan kecelakaan lalu lintas, khususnya di kawasan rawan kecelakaan. Berdasarkan (Nurdjanah & Puspitasari, 2017), salah satu penyebab utama kecelakaan lalu lintas berdasarkan analisis adalah berkurangnya konsentrasi saat berkendara akibat aktivitas multitasking, seperti menggunakan handphone, melamun, atau mengabaikan kondisi sekitar. Sehingga dapat dilakukannya sosialisasi secara berkala melalui poster, media elektronik dan media sosial atau modul edukasi mengenai pentingnya fokus saat berkendara dan menaati peraturan lalu lintas.

2. Penegakan hukum yang lebih ketat

Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas, seperti tilang atas pelanggaran kecepatan, penggunaan ponsel saat berkendara, atau tidak menggunakan helm, merupakan strategi penting dalam menekan angka kecelakaan. Berdasarkan AIPTU Khoirul Sahudi, S.H., selaku Kanit Kamsel Polres Kota Mojokerto, pihak mereka sudah mengatasinya dengan menerapkan ²⁸ sistem ETLE (Electronic Traffic Law Enforcement) menggunakan kamera CCTV yang dimana membantu mendeteksi pelanggar rambu lalu lintas tanpa menghadang secara langsung di lapangan dan menerapkan kendaraan patroli incar untuk menindak pelanggar. Hal ini semakin relevan dengan kondisi di ruas Jalan Jampirogo–Mlirip yang menurut Ipda Agus Wibowo selaku Kanit Regu 2 Kecelakaan Lalu Lintas Polres Kota Mojokerto,

memiliki tantangan tersendiri berupa minimnya penerangan, serta kurangnya rambu peringatan. Selain itu, banyak pengguna jalan yang terlibat kecelakaan berasal dari luar daerah karena ruas ini merupakan jalan provinsi penghubung antar kabupaten, sehingga dibutuhkan kerja sama antar Polres untuk meningkatkan pengawasan dan himbauan.

Menurut penelitian Doly et al. (2009), penegakan hukum seperti Operasi Zebra secara nyata berkontribusi terhadap penurunan angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Penerapan sistem ETLE (Electronic Traffic Law Enforcement) juga menjadi solusi modern yang efektif karena dapat mendeteksi pelanggaran seperti tidak memakai helm, melanggar lampu lalu lintas, atau menggunakan ponsel saat berkendara secara otomatis melalui CCTV. Dengan demikian, kombinasi antara penindakan hukum yang ketat, dukungan teknologi ETLE, serta koordinasi lintas wilayah menjadi pendekatan strategis dalam menekan angka kecelakaan, khususnya di wilayah rawan seperti Jalan Jampirogo–Mlirip.” Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) memanfaatkan kamera CCTV untuk secara otomatis mengidentifikasi pelanggaran lalu lintas seperti tidak menggunakan helm, menerobos lampu merah, atau memakai ponsel saat mengemudi. Sistem ini meningkatkan efisiensi penegakan hukum dan memberikan efek jera meskipun tanpa kehadiran petugas di lokasi. Sehingga masyarakat semakin mematuhi aturan karena tahu pelanggaran terekam, disampaikan resmi oleh kepolisian, dan tidak bisa dihindari dengan ini dapat mengurangi pelanggaran dan dapat meningkatkan tingkat keselamatan (Mulyono et al., 2009). Berdasarkan (Tivany & Anisykurillah, 2025) Operasi Zebra Semeru 2024 merupakan strategi terpadu yang menggabungkan langkah preventif dan represif untuk meningkatkan kepatuhan lalu lintas masyarakat. Melalui pendekatan berbasis data, operasi ini berhasil menurunkan angka kecelakaan lalu lintas secara signifikan sebesar 38% dari tahun sebelumnya.

3. Revalidasi Infrastruktur Keselamatan Lalu Lintas

Perbaikan desain jalan seperti penyediaan trotoar, penerangan jalan, marka dan rambu yang jelas, serta pembangunan median jalan dapat mengurangi potensi konflik antar pengguna jalan. Menurut (Fajar et al., 2024), rekayasa jalan yang berbasis

keselamatan berkontribusi besar terhadap penurunan angka kecelakaan. Penelitian ini merekomendasikan pembuatan median, perbaikan bahu jalan, pembuatan trotoar yang sesuai dengan standar, dan Pengecekan secara berkala lampu penerangan jalan, Penyediaan fasilitas penunjang keselamatan seperti zebra cross serta rambu lalu lintas untuk meningkatkan keselamatan. Berdasarkan data PKL Kota Mojokerto yang dimana penerangan jalan umum (PJU) di jalan Jampirogo-Mlirip terdapat penerangan yang mati, sehingga dapat mempengaruhi pandangan pengemudi. Dari sisi infrastruktur, upaya revitalisasi PJU (Penerangan Jalan Umum) di jalur rawan seperti Jalan Jampirogo-Mlirip sangat direkomendasikan serta pengaktifan kembali rest area yang tidak terpakai harus dilakukan segera. Rest area yang berfungsi optimal menjadi tempat beristirahat yang penting bagi pengemudi yang kelelahan atau kurang konsentrasi saat berkendara, sehingga dapat menekan risiko kecelakaan akibat kondisi fisik yang tidak prima.

Dengan kata lain, defisiensi atau penyimpangan pada desain dan pelaksanaan infrastruktur jalan berpotensi menjadi kontributor kecelakaan, sehingga peningkatan kualitas infrastruktur menjadi langkah krusial dalam strategi keselamatan transportasi (Mulyono et al., 2009). Berdasarkan (Nurdjanah & Puspitasari, 2017) diketahui bahwa konsentrasi pengemudi dipengaruhi oleh berbagai faktor, dengan kontribusi terbesar berasal dari kondisi kendaraan sebesar 32%, diikuti oleh kesehatan pengemudi (23%) dan kondisi jalan (22%). Faktor lain seperti cuaca (10%), masalah keluarga (8%), serta lingkungan kerja dan operasional (2%) juga turut memengaruhi, meskipun dalam persentase yang lebih kecil. Berdasarkan (Siagian, 2021) menjelaskan dengan dibuatnya Rumble strips dapat menyadarkan atau meningkatkan konsentrasi pengemudi dan ²²kecepatan kendaraan dapat dikurangi demi meningkatkan keselamatan lalu lintas dengan memberikan efek getaran yang dapat dikendalikan, sehingga diharapkan dapat meningkatkan kewaspadaan pengemudi dan mengurangi angka kecelakaan yang ada.

Penempatan Pita Penggaduh (Rumble Strep) agar dapat meningkatkan konsentrasi pengemudi untuk selalu sigap saat berkendara (Seberkas, 2024) . Secara khusus, kondisi jalan yang buruk seperti permukaan jalan yang rusak dan berlubang, rambu

lalu lintas yang tidak jelas, serta marka jalan yang sulit terlihat menjadi faktor signifikan yang dapat mengganggu fokus pengemudi dan meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, peningkatan kualitas infrastruktur jalan serta perawatan dan kejelasan elemen keselamatan jalan (rambu dan marka) merupakan langkah strategis yang perlu diprioritaskan untuk mendukung keselamatan berkendara dan meminimalisir potensi kecelakaan akibat gangguan konsentrasi.

4. Monitoring dan Evaluasi

Pemantauan rutin terhadap lokasi rawan kecelakaan dan evaluasi efektifitas intervensi keselamatan jalan merupakan bagian dari strategi penting untuk penyesuaian kebijakan berbasis data aktual. Evaluasi merupakan proses penilaian dari pelaksanaan suatu program yang dilaksanakan dengan melakukan Monitoring dan review. Pemantauan dan evaluasi pelaksanaan keselamatan lalu lintas dilakukan melalui audit internal dan Review secara berkala terhadap sistem keselamatan lalu lintas untuk melakukan perbaikan berkelanjutan (Putri & Evi, 2021) Data kecelakaan dari Kepolisian dan Dinas perhubungan harus dianalisis secara periodik untuk melihat tren dan faktor risiko dominan.

BAB VI PENUTUP

6.1. Kesimpulan

1. Berdasarkan dari analisis data BAP Kecelakaan Polres Kota Mojokerto tahun 2020–2024, ruas jalan Jampirogo-Mlirip tercatat sebagai wilayah dengan tingkat kecelakaan tertinggi, yaitu sebanyak 87 kejadian. Dari jumlah tersebut, 64 kejadian kecelakaan atau sekitar 74% disebabkan oleh faktor manusia. Analisis lebih lanjut dalam 5 tahun terakhir menunjukkan bahwa kelengahan atau kurang konsentrasi pengendara menjadi faktor penyebab utama dengan total 43 kasus, diikuti oleh perilaku tidak tertib dalam berlalu lintas sebanyak 20 kasus. Sementara itu, faktor lain seperti mengantuk hanya tercatat satu kasus kecelakaan, dan tidak ditemukan kecelakaan yang disebabkan oleh perilaku pengguna jalan kelelahan, sakit, tekanan psikologis, pengaruh obat atau alkohol, serta pelanggaran batas kecepatan.
2. Berdasarkan hasil dari analisis regresi linier berganda dari data Berita Acara Pemeriksaan (BAP) ditemukan bahwa perilaku lengah atau kurang konsentrasi dan perilaku tidak tertib merupakan faktor yang paling konsisten dan signifikan dalam meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Jampirogo-Mlirip Kota Mojokerto. Hasil ini menegaskan pentingnya peningkatan kesadaran berkendara dengan konsentrasi penuh dan mematuhi aturan lalu lintas untuk menekan angka kecelakaan di ruas jalan tersebut.
3. Berdasarkan hasil analisis regresi linier berganda, perilaku lengah dan tidak tertib terbukti sebagai faktor paling signifikan yang memengaruhi jumlah kecelakaan di Jalan Jampirogo–Mlirip. Oleh karena itu, peningkatan keselamatan lalu lintas di ruas ini perlu dilakukan secara menyeluruh melalui pendekatan sistematis. Pertama, edukasi dan sosialisasi keselamatan berkendara harus ditingkatkan melalui kampanye, pelatihan, dan media informasi untuk menumbuhkan kesadaran serta kedisiplinan pengguna jalan. Kedua, penegakan hukum perlu diperketat melalui sistem ETL, patroli incar, dan operasi terpadu seperti Operasi Zebra guna memberikan efek jera kepada

pelanggar. Ketiga, perbaikan infrastruktur jalan seperti penerangan, rambu, marka, serta penyediaan rest area sangat penting untuk menunjang konsentrasi dan kenyamanan berkendara. Keempat, monitoring dan evaluasi berkala atas data kecelakaan harus dilakukan untuk menilai efektivitas program keselamatan dan menyusun kebijakan berbasis data. Kombinasi keempat strategi ini menjadi kunci dalam mengurangi risiko kecelakaan akibat perilaku tidak tertib dan kurangnya konsentrasi pengemudi, serta membentuk sistem transportasi yang lebih aman dan berkelanjutan.

6.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, terdapat beberapa saran yang dapat dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan di Ruas Jalan Jampirogo-Mlirip yaitu:

1. Peningkatan Edukasi dan Sosialisasi: Instansi terkait seperti Dinas Perhubungan dan Kepolisian perlu meningkatkan sosialisasi mengenai keselamatan berkendara kepada masyarakat, khususnya terkait pentingnya menjaga konsentrasi dan mematuhi aturan lalu lintas.
2. Penguatan Penegakan Hukum: Penegakan hukum harus diperkuat melalui penerapan sistem tilang elektronik (ETLE), penambahan CCTV lalu lintas, serta operasi lalu lintas rutin di titik-titik rawan pelanggaran dan kecelakaan.
3. Pemerintah daerah bersama instansi terkait disarankan untuk segera melakukan Perbaikan dan peningkatan kualitas Infrastruktur Jalan: Perlu dilakukan perbaikan penerangan jalan, revitalisasi marka dan rambu lalu lintas, pembangunan trotoar dan median jalan, serta pembangunan atau pengaktifan kembali rest area yang tidak terpakai.
4. Monitoring dan Evaluasi Rutin: Evaluasi berkala terhadap titik-titik rawan kecelakaan berdasarkan data Berita Acara Pemeriksaan dari kepolisian dan dinas perhubungan perlu dilakukan agar intervensi keselamatan dapat terus diperbarui dan disesuaikan dengan kondisi di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

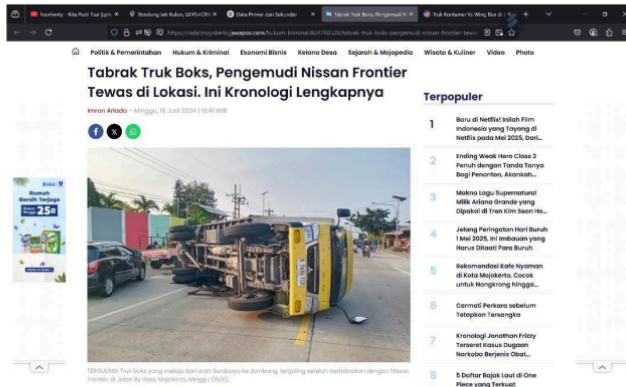
- Al'Adilah, Akhmad Hasanuddin, & Willy Kriswardhana. (2021). Analisis Hubungan Geometrik Jalan Terhadap Keselamatan Jalan Bypass Mojokerto Km Sby 51-63. *Paduraksa: Jurnal Teknik Sipil Universitas Warmadewa*, 10(2), 253–265. <https://doi.org/10.22225/pd.10.2.2770.253-265>
- Ariani, M., Priyanto, S., & Malkhamah, S. (2019). *Analisis Tingkat Kemungkinan Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalulintas Pada Anak Usia Sekolah Dasar Di Kota Yogyakarta*.
- Aryatama, F. Z., & Widiarto, H. (2022). *Analisis Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Empunala Kota Mojokerto*. <http://ejournal.um-sorong.ac.id/index.php/rancangbangun>
- Doly, D., Jenderal, S., Ri, D., & Ii, N. (2009). *Penegakan Hukum Terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan: Tantangan Dan Prospek* (Vol. 22). <http://ntmcpolri.info/operasi-zebra->
- Fajar, H. J., Kumalawati, A., & Hangge, E. E. (2024). Pengaruh Fasilitas Kelengkapan Jalan dan Geometrik Jalan Terhadap Keselamatan Lalu Lintas Di Daerah Rawan Kecelakaan. *Jurnal Forum Teknik Sipil*, 4(Tahun).
- Gujarati, D. N. (2004). *Basic Econometrics*.
- Hardiansyah. (2009). Hubungan Tingkat Emosional Dengan Perilaku Pengemudi Dalam Berlalu Lintas. In *Safety Jurnal Teknik Sipil Inersia* (Vol. 1, Issue 1).
- Hendryanto, E. Y. (2009). *Studi Kinerja Jalur By Pass Mojokerto Dibandingkan Dengan Jalur Dalam Kota*.
- Indasari, R., Marti Ayu, I., Situngkir, D., & Nitami, M. (2024). *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kondisi Korban Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Daerah Mimika, Papua, Tahun 2022* (Vol. 8, Issue 2).
- Junaedi, R., & Harmanto. (2019). Hubungan antara sosialisasi keselamatan berkendara dengan peningkatan sikap disiplin lalu lintas masyarakat jombang. In *Hubungan Sosialisasi Sikap Disiplin Lalu Lintas Masyarakat JCMS* (Vol. 4, Issue 2).

- Lini Kaca Ribu, M., Shinta Sitorus, N., Aditya Kurnia, M., & Deasy Siregar, S. (2024). *Faktor Risiko Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Driver Online : Literature Review*. 5(1).
- Mulyono, A. T., Khuhari, B., & Gunawan, H. E. (2009). *Audit Keselamatan Infrastruktur Jalan (Studi Kasus Jalan Nasional KM 78-KM 79 Jalur Pantura Jawa, Kabupaten Batang)*.
- Najmy, A. (2018). Identifikasi pengaruh perilaku pengendara terhadap tingkat kecelakaan lalu lintas dengan menggunakan metode Structural Equation Modelling (SEM). 2018.
- Nalsalisa, M., Barus, B., Oktoferin Sinaga, C., Hutasuhut, V. R., Astuti, S., & Manalu, R. (2024). Analisis Dampak Pelanggaran Lalu Lintas terhadap Keselamatan Masyarakat dan Upaya Mempromosikan Nilai-Nilai Kemanusiaan dan kesadaran berkendara. *Jurnal Insan Pendidikan Dan Sosial Humaniora*, 2(3), 150–160. <https://doi.org/10.59581/jipsoshum-widyakarya.v2i3.3438>
- Nurdjanah, N., & Puspitasari, R. (2017). Faktor yang Berpengaruh terhadap Konsentrasi Pengemudi. *Warta Penelitian Perhubungan*, 29(1), 141. <https://doi.org/10.25104/warlit.v29i1.318>
- Peden, M. M. . (2004). *World report on road traffic injury prevention*. World Health Organization.
- Prehantoro. (2022). *Tinjauan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Tunggal Mengakibatkan Meninggal Dunia Menurut UU No. 22 Tahun 2009*.
- Putri, A. D., & Evi, W. (2021). Manajemen Keselamatan Lalu Lintas Jalan Tol Trans Jawa Ruas Semarang - Batang. *IJPHN*, 1(2), 193–203. <https://doi.org/10.15294/ijphn.v1i2.45665>
- Rachman, A., Yochanan, E., Samanlangi, A. I., & Purnomo, H. (2023). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R & D*.
- Radik, F. M., & Widowati, E. (2021). Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Tol Ruas Batang-Semarang Berdasarkan Karakteristik Faktor Penyebab Kecelakaan Tahun 2019. *IJPHN*, 1(2), 214–222. <https://doi.org/10.15294/ijphn.v1i2.45050>
- Rahmani, H., Gazali, A., Jarkawi, J., & Ramli, M. I. (2019). Analisis Hubungan Kecepatan Terhadap Kecelakaan Lalu-Lintas Di Kota Banjarmasin. *Journal of*

- Indonesia Road Safety*, 2(1), 45. <https://doi.org/10.19184/korlantas-jirs.v2i1.15033>
- Seberkas, Y. (2024). Strategi Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan. In *Jurnal Litbang* (Vol. 20, Issue 1). <http://ejurnal-litbang.patikab.go.id>
- Siagian, R. F. (2021). *Implementasi Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pemakai Jalan Dalam Rangka Efektivitas Penggunaan Alat Pembatas Kecepatan Di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah*.
- Suyono. (2018). *Analisis Regresi untuk Penelitian*.
- Tivany, S. E., & Anisykurlillah, R. (2025). Strategi Menurunkan Angka Kecelakaan Lalu Lintas Melalui Operasi Zebra Semeru oleh Biro Operasi Polda Jawa Timur. *Future Academia : The Journal of Multidisciplinary Research on Scientific and Advanced*, 3(1), 270–282. <https://doi.org/10.61579/future.v3i1.352>
- Wahyu, H., Maelana, D., Wibowo, P. E., Manajemen, A., & Yogyakarta, A. (2023). *ALBAMA: Jurnal Bisnis Administrasi dan Manajemen Analisis Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Pengemudi Terlibat Dalam Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Yogyakarta* (Vol. 16, Issue 1). <http://Jurnal.amayogyakarta.ac.id/index.php/albama>

LAMPIRAN

Lampiran 1 Kasus Kecelakaan Mendukung Perilaku Pengguna Jalan



Link: https://radarmojokerto.jawapos.com/hukum-kriminal/824766526/tabrak-truk-boks-pengemudi-nissan-frontier-tewas-di-lokasi-ini-kronologilengkapnya?utm_source=chatgpt.com#google_vignette



Sopir Mengantuk, Bus Masuk Ladang Jagung di Mojokerto

Selasa, 20 November 2018 - 08:19:00 WIB

Share    

 Sholahudin



Polisi tiba di lokasi bus masuk ke ladang jagung di Desa Jampirogo, Kecamatan Sooko, Kabupaten Mojokerto, Jatim, Selasa pagi (20/11/2018). (Foto: iNews/Sholahudin)

Jatim Mojokerto

Laka Lantas, Kasi Humas : Akibat Mabuk, Pengendara Asal Jetis di Evakuasi ke RS

by Redaksi Mojokerto © 18/03/2023

SHARE



jatimterkini.com, Kota Mojokerto – Kecelakaan lalu lintas, diduga dalam pengaruh minuman beralkohol sehingga pengendara sepeda motor melawan arus dan tewas di tempat kejadian perkara (TKP) tepatnya Jalan Raya Desa Mlirip, Kecamatan Jetis, Kabupaten Mojokerto, Jumat (17/3/2023).

Kejadian laka lantas tersebut juga dibenarkan adanya oleh Kasi Humas Polresta Mojokerto IPTU

MK. Umam, "kecelakaan lalu-lintas tersebut terjadi kira-kira sekitar pukul 23.15 WIB. Korban mengendarai sepeda motor tanpa nopol dalam keadaan mabuk dan melawan arus", jelasnya.

Diduga Mabuk, Sopir Mobil Pickup Tabrak 7 Pengguna Jalan dari Juanda Sidoarjo hingga Mojokerto Korban Dibiarkan



Republikjatim.Com
Jumat, 07 Mar 2025 09:52 WIB



Lampiran 2 Lembar Validasi Ahli Transportasi



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali, / Jl.
Betuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Gianyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradbali.ac.id
Website : poltradbali.ac.id

SURAT PERNYATAAN VALIDASI

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : AIPTU KHOIRUL SAHUDI, S.H
NIP : 83020137
Jabatan : Kepala Unit Keamanan Keselamatan Lalu Lintas Polres Kota Mojokerto

Menerangkan bahwa Mahasiswa Politeknik Transportasi Darat Bali di bawah ini :

Nama : Rizka Amelia
Notar : 2203023
Prodi : D-III Manajemen Transportasi jalan

Saat ini sedang melaksanakan penyusunan Kertas Kerja Wajib dengan judul :

“ Analisis Hubungan Perilaku Pengguna Jalan terhadap Jumlah Kecelakaan (Studi kasus: Jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto) ”.

Sehubungan dengan hal tersebut, saya menyatakan bahwa telah dilakukan validasi terhadap instrumen kuesioner dan wawancara yang digunakan oleh mahasiswa yang bersangkutan. Kuesioner dan wawancara tersebut bertujuan untuk mengukur persepsi masyarakat terhadap perilaku pengguna jalan yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas di wilayah penelitian..

Uji Validasi ini dilakukan untuk memastikan bahwa instrumen penelitian telah sesuai dengan kondisi faktual di lapangan serta relevan dengan kebijakan keselamatan lalu lintas yang berlaku di wilayah hukum Polres Kota Mojokerto.



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali / Jl.
Batusyang No. 109x, Betubulan, Sukawati,
Glanyar – Bali.

TEL.P. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradabali.ac.id
Website : poltradabali.ac.id

Demikian surat ini saya sampaikan. Atas Perhatian dan kerja sama Bapak/Ibu, saya ucap terimakasih. Memang benar telah melakukan uji validasi instrumen penelitian pada Mei 2025. Demikian surat keterangan ini dibuat dengan sebenarnya untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : Kota Mojokerto

Pada Tanggal : 26 Mei 2025

Kepala Unit Keamanan Keselamatan Lalu Lintas
Polres Kota Mojokerto

AIPTU Khoirul Sahudi, S.H

NRP. 83020137



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec. Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl. Batuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati, Gianyar – Bali. | TELP. : (0361) 291103 298734 | FAX : (0361) 295340 | Email : sekretariat@poltradbali.ac.id | Website : poltradbali.ac.id

**LEMBAR VALIDASI
INSTRUMEN PENELITIAN**

1. Tujuan

Tujuan Instrument ini untuk mengukur validitas isi kuesioner persepsi masyarakat mengenai perilaku pengguna jalan yang dapat berdampak terhadap keselamatan lalu lintas, khususnya di ruas Jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto yang digunakan dalam penelitian berjudul “Analisis Hubungan Perilaku Pengguna Jalan terhadap Jumlah Kecelakaan (Studi Kasus: Jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto)” dalam pelaksanaan praktik kerja lapangan.

2. Petunjuk

A. Berikan penilaian terhadap format kuesioner Persepsi responden terhadap Perilaku Pengguna Jalan terhadap Keselamatan Lalu lintas di Jalan Jampirogo - Mlirip. Bapak cukup memberikan tanda ceklis () pada kolom yang disediakan.

B. Mohon diberikan tanda ceklist (√) pada skala penilaian yang dianggap sesuai. Penilaian terhadap pertanyaan/kuesioner menggunakan skala ordinal dengan empat tingkat skala alternatif jawaban.

1 = Kurang Valid

2 = Cukup Valid

3 = Valid

4 = Sangat Valid

C. Mohon Bapak/Ibu Memberikan saran revisi/ komentar pada tempat yang telah disediakan.



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl.
Batuayang No. 109x, Betubulan, Sukawati,
Gianyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradabali.ac.id
Website : poltradabali.ac.id

C. Penilaian lembar skala Validasi Kuesioner

No	Aspek yang Dinilai	Keterangan	Skor			
			1	2	3	4
1. Kesesuaian Isi						
a.	Kesesuaian indikator pertanyaan dengan tujuan penelitian	Apakah butir pertanyaan menggambarkan perilaku pengguna jalan yang berkaitan langsung dengan keselamatan lalu lintas?			√	
b.	Ketercakupan aspek perilaku pengguna jalan	Apakah pertanyaan mencakup berbagai bentuk perilaku yang umum terjadi (misalnya: melanggar batas kecepatan, tidak memakai helm, menyalip sembarangan, dll)?	√			
c.	Kesesuaian indikator dengan konteks lokal (Jalan Jampirogo-Mlirip)	Apakah item pertanyaan relevan dengan karakteristik lalu lintas dan kondisi lingkungan jalan penelitian?			√	
d.	Relevansi pertanyaan dengan persepsi masyarakat umum	Apakah item kuesioner memungkinkan masyarakat awam memberikan jawaban sesuai pemahaman mereka tanpa pengetahuan teknis transportasi?				√



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl.
Betuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Glanyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradbali.ac.id
Website : poltradbali.ac.id

No.	Aspek yang Dinilai	Keterangan	Skor			
			1	2	3	4
	c. Kesesuaian pertanyaan dengan konsep keselamatan lalu lintas	Apakah item yang disusun benar-benar merefleksikan faktor yang memengaruhi risiko kecelakaan menurut prinsip-prinsip keselamatan transportasi?				√
2.	Konstruksi					
	a. Kejelasan pada butir pertanyaan pada lembar kuesioner	Apakah petunjuk pengisian mudah dipahami oleh responden dari kalangan masyarakat umum tanpa latar belakang teknis?				√
	b. Struktur dan urutan pertanyaan	Apakah pertanyaan disusun secara logis dan sistematis (dari umum ke khusus, atau berdasarkan kategori perilaku)?				√
	c. Kesesuaian format pertanyaan dengan jenis data yang dibutuhkan	Apakah pilihan jawaban sesuai untuk mengukur variabel yang diteliti (misalnya skala Likert, frekuensi, pilihan ganda)?			√	
	d. Kejelasan redaksi dan penggunaan istilah	Apakah pertanyaan disusun dengan bahasa yang jelas dan mudah dimengerti oleh masyarakat sekitar, tanpa menimbulkan ambiguitas?				√



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali, / Jl.
Batuayang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Glanyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradabali.ac.id
Website : poltradabali.ac.id

No.	Aspek yang Dinilai	Keterangan	Skor			
			1	2	3	4
	e. Ketepatan jumlah dan cakupan item	Apakah jumlah pertanyaan tidak terlalu banyak atau terlalu sedikit sehingga tetap mampu mencakup variabel yang ingin diukur secara representatif?				✓
3	Bahasa dan Waktu					
	a. Ketepatan penggunaan bahasa dalam butir pertanyaan	Apakah bahasa yang digunakan sesuai kaidah Bahasa Indonesia baku dan mudah dipahami oleh masyarakat umum (non-ahli)?				✓
	b. Konsistensi istilah dan redaksi	Apakah istilah yang digunakan dalam kuesioner konsisten dan tidak membingungkan antar pertanyaan?			✓	
	c. Ketepatan penggunaan kaidah EYD (Ejaan Bahasa Indonesia)	Apakah ejaan, tanda baca, dan tata bahasa sudah sesuai dengan kaidah EYD yang berlaku?			✓	
	d. Kesesuaian waktu pengisian kuesioner	Apakah jumlah dan panjang pertanyaan memungkinkan responden mengisi kuesioner dalam waktu yang wajar dan efisien (misal: ≤ 10 menit)?				✓



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl.
Betuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Gianyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradbali.ac.id
Website : poltradbali.ac.id

D. Komentar/Saran

✓

E. Kesimpulan

Berdasarkan penilaian yang telah dilakukan, Lembar Kuesioner persepsi masyarakat terhadap keselamatan lalu lintas di Jalan Jmpirogo – Mlirip Kota Mojokerto dinyatakan:

- ① Layak digunakan untuk uji coba tanpa revisi.
2. Layak digunakan untuk uji coba sesuai revisi.
3. Tidak layak digunakan untuk uji coba.
4. Mohon di lingkari pada nomor yang sesuai dengan kesimpulan Bapak/Ibu.

Kota Mojokerto, 26 Mei 2025
Kepala Unit Keamanan Keselamatan Lalu
Lintas Polres Kota Mojokerto

AIPTU Khorul Sahudi, S.H
NRP. 83020137



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec. Kerambitan, Kab. Tebanan – Bali, / Jl. Batuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati, Gianyar – Bali. TELP. : (0361) 291103 FAX : (0361) 295340
298734 Email : sekretariat@poltradbali.ac.id
Website : poltradbali.ac.id

**LEMBAR VALIDASI
INSTRUMEN WAWANCARA**

A. Tujuan

Instrument ini untuk mengukur validitas isi dari daftar pertanyaan wawancara yang digunakan dalam penelitian berjudul “Analisis Hubungan Perilaku Pengguna Jalan terhadap Jumlah Kecelakaan (Studi Kasus: Jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto)” Penilaian ini dimaksudkan untuk memastikan bahwa seluruh butir pertanyaan yang diajukan kepada narasumber (pihak kepolisian) sesuai dengan tujuan penelitian, mencerminkan aspek keselamatan lalu lintas, dan relevan dengan kondisi di lapangan dalam pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan (PKL).

B. Petunjuk Pengisian

1. Bacalah setiap pernyataan aspek penilaian pada format instrumen wawancara yang telah disediakan.
2. Berikan penilaian terhadap format dan isi pertanyaan wawancara tentang persepsi aparat terhadap perilaku pengguna jalan yang berkaitan dengan keselamatan lalu lintas di Jalan Jampirogo – Mlirip.
3. Mohon diberikan tanda ceklist (√) pada skala penilaian yang dianggap sesuai. Penilaian terhadap pertanyaan/wawancara menggunakan skala ordinal dengan empat tingkat skala alternatif jawaban.
 1. = Kurang Valid
 2. = Cukup Valid
 3. = Valid
 4. = Sangat Valid
4. Mohon Bapak/Ibu Menambahkan Komentar atau saran perbaikan pada bagian yang telah disediakan jika terdapat bagian pertanyaan yang perlu direvisi atau diperjelas.



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali / Jl.
Batuayang No. 100x, Batubulan, Sukawati,
Glanyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradbali.ac.id
Website : poltradbali.ac.id

5. Penilaian ini akan digunakan sebagai dasar untuk menyempurnakan pertanyaan wawancara, sehingga instrumen benar-benar mampu menggali data yang dibutuhkan dalam penelitian.

C. Penilaian lembar skala Validasi Kuesioner

No	Aspek yang Dinilai	Keterangan	Skor			
			1	2	3	4
1.	Kesesuaian Isi					
	a. Kesesuaian pertanyaan dengan tujuan penelitian	Apakah pertanyaan wawancara mencerminkan upaya mengungkap hubungan antara perilaku pengguna jalan dan kecelakaan?				√
	b. Ketercakupan aspek perilaku pengguna jalan	Apakah pertanyaan mencakup berbagai perilaku berkendara seperti melanggar aturan saat berkendara, berkendara kurang konsentrasi, berkendara dengan melebihi batas kecepatan dan berkendara menggunakan HP, dll?			√	



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsan, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl.
Batusyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Glanyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltrabali.ac.id
Website : poltrabali.ac.id

	c. Kesesuaian dengan konteks lokal	Apakah pertanyaan disusun berdasarkan karakteristik dan kondisi lalu lintas Jalan Jampirogo-Mlirip?					✓
	d. Relevansi dengan data faktual	Apakah pertanyaan memungkinkan narasumber menjawab berdasarkan data atau pengalaman langsung?					✓
	e. Kesesuaian dengan prinsip keselamatan lalu lintas	Apakah pertanyaan menyentuh pada aspek-aspek yang memengaruhi risiko kecelakaan menurut prinsip keselamatan?			✓		
No.	Aspek yang Dinilai	Keterangan	Skor				
			1	2	3	4	
2. Konstruksi							
	a. Kejelasan redaksi pertanyaan	Apakah setiap pertanyaan ditulis dengan bahasa yang jelas dan mudah dipahami?					✓
	b. Urutan penyusunan pertanyaan	Apakah urutan pertanyaan logis dan mengalir dari umum ke khusus?					✓



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali, J.l.
Batuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Gianyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradabali.ac.id
Website : poltradabali.ac.id

c. Ketepatan jenis pertanyaan terbuka	Apakah pertanyaan terbuka ini memungkinkan narasumber menjawab dengan leluasa dan mendalam?			✓	
d. Kesesuaian jumlah pertanyaan	Apakah jumlah pertanyaan cukup untuk menggali informasi tanpa membuat narasumber kelelahan?				✓
e. Ketepatan jumlah dan cakupan item	Apakah jumlah pertanyaan tidak terlalu banyak atau terlalu sedikit sehingga tetap mampu mencakup variabel yang ingin diukur secara representatif?			✓	
3 Bahasa dan Waktu					
a. Penggunaan Bahasa Indonesia yang baik dan benar	Apakah seluruh pertanyaan sudah sesuai kaidah bahasa Indonesia yang baku dan formal?			✓	
b. Kesopanan dan etika dalam penyusunan	Apakah bahasa pertanyaan sopan dan tidak menyinggung pihak manapun?				✓
c. Kesesuaian gaya bahasa untuk wawancara resmi	Apakah gaya bahasa sesuai untuk wawancara kepada pihak kepolisian?				✓

D. Komenta/Saran

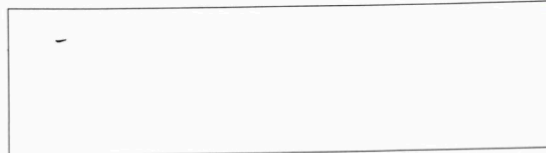


**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl.
Batuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Glanyar – Bali.

TELP : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradbali.ac.id
Website : poltradbali.ac.id



E. Kesimpulan

Berdasarkan penilaian yang telah dilakukan, Lembar Kuesioner persepsi masyarakat terhadap keselamatan lalu lintas di Jalan Jmpirogo – Mlirip Kota Mojokerto dinyatakan:

1. Layak digunakan untuk uji coba tanpa revisi.
2. Layak digunakan untuk uji coba sesuai revisi.
3. Tidak layak digunakan untuk uji coba.
4. Mohon di lingkari pada nomor yang sesuai dengan kesimpulan Bapak/Ibu.

Kota Mojokerto, 26 Mei 2025
Kepala Unit Keamanan Keselamatan Lalu
Lintas Polres Kota Mojokerto

AIPTU Khoiril Sahudi, S.H
NRP. 83020137



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali / Jl.
Batuhyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Gianyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradabali.ac.id
Website : poltradabali.ac.id

SURAT PERNYATAAN VALIDASI

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : AIPDA AGUS WIBOWO
NIP : 84051280
Jabatan : Kepala Regu Unit 2 Kecelakaan Lalu Lintas Polres Mojokerto Kota

Menerangkan bahwa Mahasiswa Politeknik Transportasi Darat Bali di bawah ini :

Nama : Rizka Amelia
Notar : 2203023
Prodi : D-III Manajemen Transportasi jalan

Saat ini sedang melaksanakan penyusunan Kertas Kerja Wajib dengan judul :

“ Analisis Perilaku Pengguna Jalan dan Dampaknya terhadap Keselamatan Lalu Lintas di Jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto ”.

Sehubungan dengan hal tersebut, saya menyatakan bahwa telah dilakukan validasi terhadap instrumen kuesioner yang digunakan oleh mahasiswa yang bersangkutan. Kuesioner tersebut bertujuan untuk mengukur persepsi masyarakat terhadap perilaku pengguna jalan yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas di wilayah penelitian.

Uji Validasi ini dilakukan untuk memastikan bahwa instrumen penelitian telah sesuai dengan kondisi faktual di lapangan serta relevan dengan kebijakan keselamatan lalu lintas yang berlaku di wilayah hukum Polres Kota Mojokerto.



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali, / Jl.
Betuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Glanyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltrabali.ac.id
Website : poltrabali.ac.id

Demikian surat ini saya sampaikan. Atas Perhatian dan kerja sama Bapak/Ibu, saya ucap terimakasih. Memang benar telah melakukan uji validasi instrumen penelitian pada 26 Mei 2025. Demikian surat keterangan ini dibuat dengan sebenarnya untuk dapat digunakan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : Kota Mojokerto

Pada Tanggal : 26 Mei 2025

Kepala Regu Unit 2 Kecelakaan Lalu Lintas

Polres Mojokerto Kota

AGUS WIBOWO

AIPDA NRP. 84051280



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl.
Batuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Glanyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradabali.ac.id
Website : poltradabali.ac.id

**LEMBAR VALIDASI
INSTRUMEN PENELITIAN**

A. Tujuan

Tujuan Instrumen ini untuk mengukur validitas isi kuesioner persepsi masyarakat mengenai perilaku pengguna jalan yang dapat berdampak terhadap keselamatan lalu lintas, khususnya di ruas Jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto yang digunakan dalam penelitian berjudul “Analisis Hubungan Perilaku Pengguna Jalan terhadap Jumlah Kecelakaan (Studi Kasus: Jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto)” dalam pelaksanaan praktik kerja lapangan.

B. Petunjuk

1. Berikan penilaian terhadap format kuesioner Persepsi responden terhadap Perilaku Pengguna Jalan terhadap Keselamatan Lalu lintas di Jalan Jampirogo - Mlirip.
Bapak cukup memberikan tanda ceklis (✓) pada kolom yang disediakan.
2. Mohon diberikan tanda ceklist (✓) pada skala penilaian yang dianggap sesuai.
Penilaian terhadap pertanyaan/kuesioner menggunakan skala ordinal dengan empat tingkat skala alternatif jawaban.
 - 1 = Kurang Valid
 - 2 = Cukup Valid
 - 3 = Valid
 - 4 = Sangat Valid
3. Mohon Bapak/Ibu Memberikan saran revisi/ komentar pada tempat yang telah disediakan.



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl.
Batuyang No. 109x, Batubulen, Sukawati,
Glanyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradabali.ac.id
Website : poltradabali.ac.id

C. Penilaian lembar skala Validasi Kuesioner

No	Aspek yang Dinilai	Keterangan	Skor			
			1	2	3	4
1. Kesesuaian Isi						
	a. Kesesuaian indikator pertanyaan dengan tujuan penelitian	Apakah butir pertanyaan menggambarkan perilaku pengguna jalan yang berkaitan langsung dengan keselamatan lalu lintas?				✓
	b. Ketercakupan aspek perilaku pengguna jalan	Apakah pertanyaan mencakup berbagai bentuk perilaku yang umum terjadi (misalnya: melanggar batas kecepatan, tidak memakai helm, menyalip sembarangan, dll)?				✓
	c. Kesesuaian indikator dengan konteks lokal (Jalan Jampirogo–Mirip)	Apakah item pertanyaan relevan dengan karakteristik lalu lintas dan kondisi lingkungan jalan penelitian?				✓
	d. Relevansi pertanyaan dengan persepsi masyarakat umum	Apakah item kuesioner memungkinkan masyarakat awam memberikan jawaban sesuai pemahaman mereka tanpa pengetahuan teknis transportasi?			✓	



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl.
Batuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Glanyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradabali.ac.id
Website : poltradabali.ac.id

No.	Aspek yang Dinilai	Keterangan	Skor			
			1	2	3	4
	e. Kesesuaian pertanyaan dengan konsep keselamatan lalu lintas	Apakah item yang disusun benar-benar merefleksikan faktor yang memengaruhi risiko kecelakaan menurut prinsip-prinsip keselamatan transportasi?				✓
2.	Konstruksi					
	a. Kejelasan pada butir pertanyaan pada lembar kuesioner	Apakah petunjuk pengisian mudah dipahami oleh responden dari kalangan masyarakat umum tanpa latar belakang teknis?			✓	
	b. Struktur dan urutan pertanyaan	Apakah pertanyaan disusun secara logis dan sistematis (dari umum ke khusus, atau berdasarkan kategori perilaku)?			✓	
	c. Kesesuaian format pertanyaan dengan jenis data yang dibutuhkan	Apakah pilihan jawaban sesuai untuk mengukur variabel yang diteliti (misalnya skala Likert, frekuensi, pilihan ganda)?			✓	
	d. Kejelasan redaksi dan penggunaan istilah	Apakah pertanyaan disusun dengan bahasa yang jelas dan mudah dimengerti oleh masyarakat sekitar, tanpa menimbulkan ambiguitas?				✓



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl.
Batuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Glanyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradabali.ac.id
Website : poltradabali.ac.id

No.	Aspek yang Dinilai	Keterangan	Skor			
			1	2	3	4
	e. Ketepatan jumlah dan cakupan item	Apakah jumlah pertanyaan tidak terlalu banyak atau terlalu sedikit sehingga tetap mampu mencakup variabel yang ingin diukur secara representatif?			✓	
3	Bahasa dan Waktu					
	a. Ketepatan penggunaan bahasa dalam butir pertanyaan	Apakah bahasa yang digunakan sesuai kaidah Bahasa Indonesia baku dan mudah dipahami oleh masyarakat umum (non-ahli)?			✓	
	b. Konsistensi istilah dan redaksi	Apakah istilah yang digunakan dalam kuesioner konsisten dan tidak membingungkan antar pertanyaan?				✓
	c. Ketepatan penggunaan kaidah EYD (Ejaan Bahasa Indonesia)	Apakah ejaan, tanda baca, dan tata bahasa sudah sesuai dengan kaidah EYD yang berlaku?				✓
	d. Kesesuaian waktu pengisian kuesioner	Apakah jumlah dan panjang pertanyaan memungkinkan responden mengisi kuesioner dalam waktu yang wajar dan efisien (misal: ≤ 10 menit)?				✓



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl.
Batuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Gianyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradabali.ac.id
Website : poltradabali.ac.id

D. Komenta/Saran

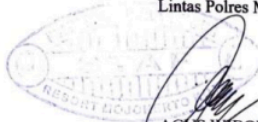
✓

E. Kesimpulan

Berdasarkan penilaian yang telah dilakukan, Lembar Kuesioner persepsi masyarakat terhadap keselamatan lalu lintas di Jalan Jmpirogo – Mlirip Kota Mojokerto dinyatakan:

- ① Layak digunakan untuk uji coba tanpa revisi.
2. Layak digunakan untuk uji coba sesuai revisi.
3. Tidak layak digunakan untuk uji coba.
4. Mohon di lingkari pada nomor yang sesuai dengan kesimpulan Bapak/Ibu.

Kota Mojokerto, 26 Mei 2025
Kepala Regu Unit 2 Kecelakaan Lalu
Lintas Polres Mojokerto Kota



AGUS WIBOWO
AIPDA NRP. 84051280



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl.
Batusyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Glanyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradbali.ac.id
Website : poltradbali.ac.id

**LEMBAR VALIDASI
INSTRUMEN WAWANCARA**

1. Tujuan

Instrument ini untuk mengukur validitas isi dari daftar pertanyaan wawancara yang digunakan dalam penelitian berjudul “Analisis Hubungan Perilaku Pengguna Jalan terhadap Jumlah Kecelakaan (Studi Kasus: Jalan Jampirogo – Mlirip Kota Mojokerto)” Penilaian ini dimaksudkan untuk memastikan bahwa seluruh butir pertanyaan yang diajukan kepada narasumber (pihak kepolisian) sesuai dengan tujuan penelitian, mencerminkan aspek keselamatan lalu lintas, dan relevan dengan kondisi di lapangan dalam pelaksanaan Praktik Kerja Lapangan (PKL).

2. Petunjuk Pengisian

- A. Bacalah setiap pernyataan aspek penilaian pada format instrumen wawancara yang telah disediakan.
- B. Berikan penilaian terhadap format dan isi pertanyaan wawancara tentang persepsi aparat terhadap perilaku pengguna jalan yang berkaitan dengan keselamatan lalu lintas di Jalan Jampirogo – Mlirip.
- C. Mohon diberikan tanda ceklist (√) pada skala penilaian yang dianggap sesuai. Penilaian terhadap pertanyaan/wawancara menggunakan skala ordinal dengan empat tingkat skala alternatif jawaban.
 1. = Kurang Valid
 2. = Cukup Valid
 3. = Valid
 4. = Sangat Valid
- D. Mohon Bapak/Ibu Menambahkan Komentar atau saran perbaikan pada bagian yang telah disediakan jika terdapat bagian pertanyaan yang perlu direvisi atau diperjelas.



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl.
Betuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Gianyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradabali.ac.id
Website : poltradabali.ac.id

E. Penilaian ini akan digunakan sebagai dasar untuk menyempurnakan pertanyaan wawancara, sehingga instrumen benar-benar mampu menggali data yang dibutuhkan dalam penelitian.

3. Penilaian lembar skala Validasi Kuesioner

No	Aspek yang Dinilai	Keterangan	Skor			
			1	2	3	4
1.	Kesesuaian Isi					
	a. Kesesuaian pertanyaan dengan tujuan penelitian	Apakah pertanyaan wawancara mencerminkan upaya mengungkap hubungan antara perilaku pengguna jalan dan kecelakaan?				✓
	b. Ketercakupannya aspek perilaku pengguna jalan	Apakah pertanyaan mencakup berbagai perilaku berkendara seperti melanggar aturan saat berkendara, berkendara kurang konsentrasi, berkendara dengan melebihi batas kecepatan dan berkendara menggunakan HP, dll?				✓
	c. Kesesuaian dengan konteks lokal	Apakah pertanyaan disusun berdasarkan karakteristik dan kondisi lalu lintas Jalan Jampirogo–Mirip?			✓	



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl.
Batuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Gianyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradabali.ac.id
Website : poltradabali.ac.id

No.	Aspek yang Dinilai	Keterangan	Skor			
			1	2	3	4
	d. Relevansi dengan data faktual	Apakah pertanyaan memungkinkan narasumber menjawab berdasarkan data atau pengalaman langsung?			✓	
	e. Kesesuaian dengan prinsip keselamatan lalu lintas	Apakah pertanyaan menyentuh pada aspek-aspek yang memengaruhi risiko kecelakaan menurut prinsip keselamatan?				✓
2.	Konstruksi					
	a. Kejelasan redaksi pertanyaan	Apakah setiap pertanyaan ditulis dengan bahasa yang jelas dan mudah dipahami?				✓
	b. Urutan penyusunan pertanyaan	Apakah urutan pertanyaan logis dan mengalir dari umum ke khusus?				✓
	c. Ketepatan jenis pertanyaan terbuka	Apakah pertanyaan terbuka ini memungkinkan narasumber menjawab dengan leluasa dan mendalam?				✓
	d. Kesesuaian jumlah pertanyaan	Apakah jumlah pertanyaan cukup untuk menggali informasi tanpa membuat narasumber kelelahan?				✓



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl.
Batuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Gianyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradabali.ac.id
Website : poltradabali.ac.id

e. Ketepatan jumlah dan cakupan item	Apakah jumlah pertanyaan tidak terlalu banyak atau terlalu sedikit sehingga tetap mampu mencakup variabel yang ingin diukur secara representatif?				✓	
3 Bahasa dan Waktu						
a. Penggunaan Bahasa Indonesia yang baik dan benar	Apakah seluruh pertanyaan sudah sesuai kaidah bahasa Indonesia yang baku dan formal?					✓
b. Kesopanan dan etika dalam penyusunan	Apakah bahasa pertanyaan sopan dan tidak menyinggung pihak manapun?				✓	
c. Kesesuaian gaya bahasa untuk wawancara resmi	Apakah gaya bahasa sesuai untuk wawancara kepada pihak kepolisian?					✓

4. Komentarisaran

5. Kesimpulan

Berdasarkan penilaian yang telah dilakukan, Lembar Kuesioner persepsi masyarakat terhadap keselamatan lalu lintas di Jalan Jmpirogo – Mlirip Kota Mojokerto dinyatakan:

- Layak digunakan untuk uji coba tanpa revisi.



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
BADAN LAYANAN UMUM
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec.
Kerambitan, Kab. Tabanan – Bali. / Jl.
Batuyang No. 109x, Batubulan, Sukawati,
Gianyar – Bali.

TELP. : (0361) 291103
298734

FAX : (0361) 295340
Email : sekretariat@poltradabali.ac.id
Website : poltradabali.ac.id

- 1 Layak digunakan untuk uji coba sesuai revisi.
- 2 Tidak layak digunakan untuk uji coba.
- 3 Mohon di lingkari pada nomor yang sesuai dengan kesimpulan Bapak/Ibu.

Kota Mojokerto, 26 Mei 2025

Kepala Regu Unit 2 Kecelakaan Lalu
Lintas Polres Mojokerto Kota



AGUS WIBOWO
KIPDA NRP. 84051280

Lampiran 3 Dokumentasi Survei



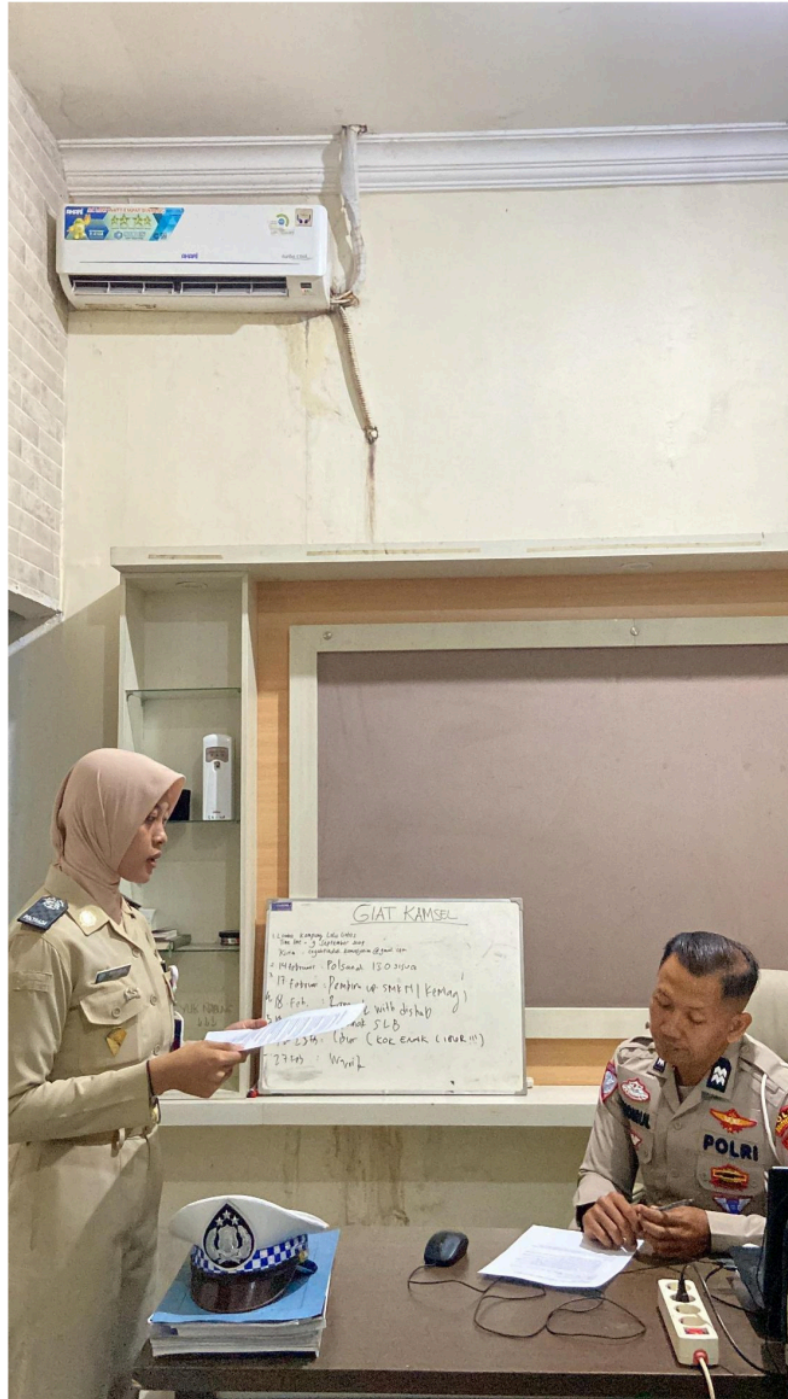


Monday, 26 May 2025 at 16.17.42
-7.454551,+112.459724
Jalan Bypass Mojokerto
Kabupaten Mojokerto
Jawa Timur
Indonesia



Lampiran 4 Dokumentasi Wawancara

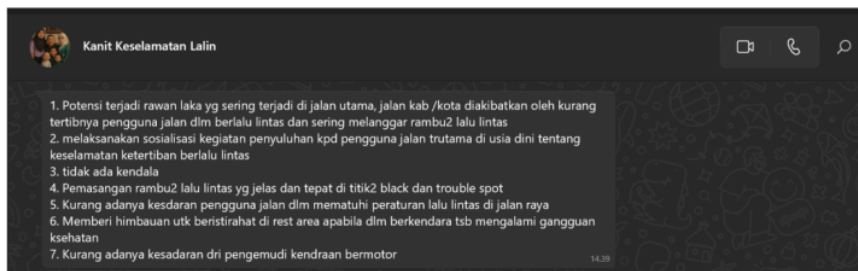
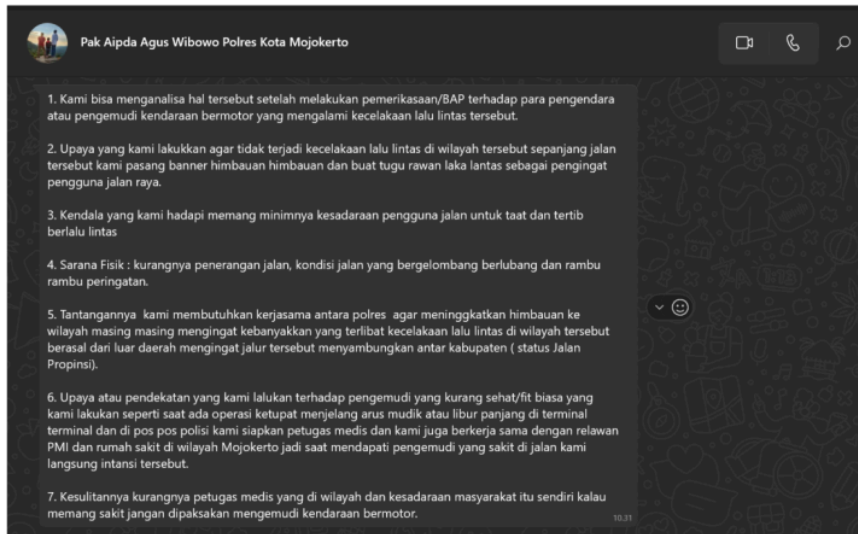





WAWANCARA MENUNJANG REKOMENDASI BERDASARKAN AHLI:

1. Berdasarkan hasil analisis dari data BAP yang telah kami lakukan, diketahui bahwa perilaku pengemudi yang Lengah (kurang konsentrasi) paling signifikan terhadap terjadinya kecelakaan sedangkan berdasarkan hasil dari kuesioner perilaku pengemudi yang tidak tertib saat berkendara merupakan faktor paling signifikan terhadap terjadinya kecelakaan. Bagaimana pendapat bapak mengenai hasil analisis tersebut berdasarkan pengalaman dilapangan?
2. Bagaimana saran atau strategi bapak dalam menangani perilaku lengah atau kurang konsentrasi untuk pengemudi dan pendekatan apa yang paling realistis dilakukan di lapangan?
3. Apa saja kendala yang dihadapi pihak kepolisian dalam mengimplementasikan kebijakan dalam menangani perilaku pengguna jalan yang kurang konsentrasi atau lengah saat berkendara diruas jalan jampirogo-Mlirip?
4. Apa saja yang dibutuhkan pihak kepolisian untuk menunjang upaya penertiban pengemudi yang tidak tertib, baik dari segi sarana fisik maupun dukungan sosial atau kelembagaan?
5. Apa tantangan utama dalam melakukan upaya penertiban di ruas jalan jampirogo-mlirip?
6. Apa bentuk upaya atau pendekatan yang dapat mencegah pengemudi berkendara saat dalam kondisi sakit atau tidak fit? Apakah ada contoh kebijakan atau edukasi yang bisa diterapkan?
7. Apa kesulitan yang dihadapi dalam mencegah pengemudi tetap berkendara meski dalam kondisi sakit, atau tidak fit secara fisik?

Lampiran 6 Hasil Wawancara







Lampiran 7 Lembar Asistensi Dosen Pembimbing 1

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI		
	FORMULIR ASISTENSI BIMBINGAN PRAKTEK KERJA LAPANGAN - MAGANG		
KODE FR.02.030	Tanggal Berlaku : 31 Agustus 2020		Revisi : -
			Hal : 1 / 3

**ASISTENSI BIMBINGAN KERTAS KERJA WAJIB/TUGAS AKHIR
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

NAMA : Rizka Amelia
 NOTAR : 2203023
 PROGRAM STUDI : D-III Manajemen Transportasi Jalan
 JUDUL LAPORAN : Analisis Hubungan Perilaku Pengguna Jalan Terhadap Jumlah Kecelakaan Studi Kasus: Jalan Jampirogo-Mlirip Kota Mojokerto
 DOSEN PEMBIMBING : A.A. Bagus Oka Khrisna Surya, S.T.,M.T.

Asistensi Ke-	Hari/Tanggal	Materi Perbaikan	Hasil Perbaikan	Tanda Tangan Dosen Pembimbing
1	Kamis/ 03-07-2025	<ul style="list-style-type: none"> • sama saja gunakan data BAP sebagai dasar pemertanian rekomendasi • untuk rekomendasi menyaji hasil uji dan miskon dijelaskan variabel yg berkaitan dengan kecelakaan secara rinci 	- perbaikan menguraikan triangulasi data BAP dengan kuesioner - rekomendasi menggunakan hasil wawancara dengan jurnal terdahulu	
2.	Jumat/ 04-07-2025	<ul style="list-style-type: none"> • pada kolom wawancara kembangkan kembali pertanyaan 	- Perbaikan pertanyaan pada kolom pertanyaan wawancara	

Asistensi Ke-	Hari/Tanggal	Materi Perbaikan	Hasil Perbaikan	Tanda Tangan Dosen Pembimbing
3.	Minggu 06-07-2025	- Membahas hasil wawancara Fe dalam Peretomendasian	- Menentukan Pertanyaan untuk Menunjang Peretomendasian	
4.	Senin 07-07-2025	- Jelaskan (manajemen penyebab kejadian kecelakaan ex: 1 kasus) - Skala pada kuisioner di standardkan	- skala frekuensi dithapus - Diagram collision hanya untuk kejadian kecelakaan di faktor manusia	



80

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI

FORMULIR ASISTENSI BIMBINGAN

PRAKTEK KERJA LAPANGAN - MAGANG

**KODE
FR.02.030**

Tanggal Berlaku : 31 Agustus 2020

Revisi : -


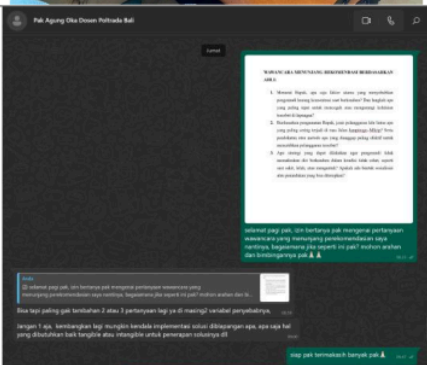
Hal : 96 / 113

Lampiran 8 Dokumentasi Asistensi Bimbingan Dosen Penguji 1

LAMPIRAN ASISTENSI KERTAS KERJA

WAJIB/TUGAS AKHIR POLITEKNIK

TRANSPORTASI DARAT BALI

Asistensi Ke-	Dokumentasi
1.	
2.	



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI

FORMULIR ASISTENSI BIMBINGAN

PRAKTEK KERJA LAPANGAN - MAGANG

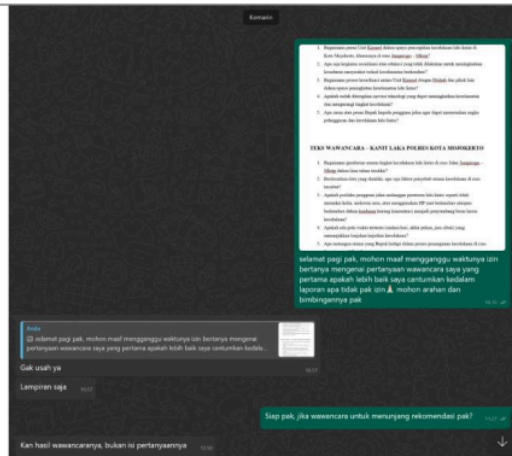
**KODE
FR.02.030**

Tanggal Berlaku : 31 Agustus 2020

Revisi : -

Hal : 97 / 113


3.



4.

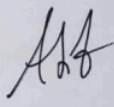
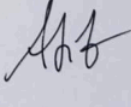

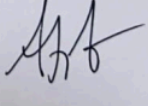


Lampiran 9 Lembar Asistensi Dosen Pembimbing 2

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI		
	FORMULIR ASISTENSI BIMBINGAN PRAKTEK KERJA LAPANGAN - MAGANG		
KODE FR.02.030	Tanggal Berlaku : 31 Agustus 2020	Revisi : -	Hal. : 1 / 2

**ASISTENSI BIMBINGAN KERTAS KERJA WAJIB/TUGAS AKHIR
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI**

NAMA : Rizka Amelia
 NOTAR : 2203023
 PROGRAM STUDI : D-III Manajemen Transportasi Jalan
 JUDUL LAPORAN : Analisis Hubungan Perilaku Pengguna Jalan Terhadap Jumlah Kecelakaan Studi Kasus: Jalan Jampirogo-Mlirip Kota Mojokerto
 DOSEN PEMBIMBING : Budi Mardikawati, M.Pd.

Asistensi Ke-	Hari/Tanggal	Materi Perbaikan	Hasil Perbaikan	Tanda Tangan Dosen Pembimbing
1.	22-06-2025	- Hasil Analisis Perilaku terhadap frekuensi melihat tersedianya Fasilitas berdasarkan kuesioner	- Pengolahan dalam bulan - Analisis non parametrik	
2.	25-06-2025	- Analisis Regresi linier berganda terhadap BAP dan kuesioner	- Analisis menggunakan uji parametrik dan normalitas dan validitas	
3.	05-07-2025	Kuesioner, BAP Pengolahan dan Penjabarannya	- Menentukan variabel apa yang tidak signifikan	
4.	02-07-2025	Pertanyaan wawancara yang menjadi pendukung rekomendasi	- Hasil wawancara yang mendukung rekomendasi	



8

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI

FORMULIR ASISTENSI BIMBINGAN

PRAKTEK KERJA LAPANGAN - MAGANG

**KODE
FR.02.030**

Tanggal Berlaku : 31 Agustus 2020

Revisi : -


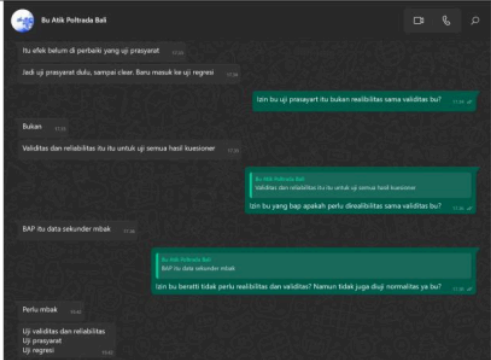
Hal : 99 / 113

Lampiran 10 Dokumentasi Asistensi Bimbingan Dosen Penguji 1

LAMPIRAN ASISTENSI KERTAS KERJA

WAJIB/TUGAS AKHIR POLITEKNIK

TRANSPORTASI DARAT BALI

Asistensi Ke-	Dokumentasi
1.	
2.	



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

BADAN PENGEMBANGAN SUMBER DAYA MANUSIA PERHUBUNGAN

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT BALI

FORMULIR ASISTENSI BIMBINGAN

PRAKTEK KERJA LAPANGAN - MAGANG

KODE
FR.02.030

Tanggal Berlaku : 31 Agustus 2020

Revisi : -

Hal. : 100 / 113

3.

Chat conversation discussing statistical analysis results. The chat includes a table of data, a question about the significance of the results, and a response explaining the use of non-parametric regression analysis with 1000 bootstrapping. The response also mentions the use of the Levene, Shapiro-Wilk, and Kolmogorov-Smirnov tests to check for normality, and the use of the Levene test to check for homoscedasticity. The response concludes that the results are significant at the 0.05 level.

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Corrected Total	1000000000	1000	1000000		
Corrected Model	1000000000	1000	1000000		
Corrected Total	1000000000	1000	1000000		

Uraikan multikolinernya bagaimana?

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Corrected Total	1000000000	1000	1000000		
Corrected Model	1000000000	1000	1000000		
Corrected Total	1000000000	1000	1000000		

Coba analisis faktor hubungan lemah dan sakit, jadikan 1 variabel baru. Kemungkinan itu terlihat bertentangan. Jadi yg 1 tidak signifikan.

4.



ANALISIS HUBUNGAN PERILAKU PENGGUNA JALAN TERHADAP JUMLAH KECELAKAAN STUDI KASUS: JALAN JAMPIROGO-MLIRIP KOTA MOJOKERTO

ORIGINALITY REPORT

12%

SIMILARITY INDEX

12%

INTERNET SOURCES

6%

PUBLICATIONS

7%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	digilib.ptdisttd.ac.id Internet Source	2%
2	zerosafety1.blogspot.com Internet Source	1%
3	media.neliti.com Internet Source	1%
4	123dok.com Internet Source	1%
5	ejournal.unhi.ac.id Internet Source	1%
6	journal.unnes.ac.id Internet Source	1%
7	repository.its.ac.id Internet Source	1%
8	repo.unhi.ac.id Internet Source	<1%

9	repository.ustjogja.ac.id Internet Source	<1 %
10	repository.unimar-amni.ac.id Internet Source	<1 %
11	repositori.uin-alauddin.ac.id Internet Source	<1 %
12	repositori.umsu.ac.id Internet Source	<1 %
13	jurnal.penerbitdaarulhuda.my.id Internet Source	<1 %
14	journal.widyakarya.ac.id Internet Source	<1 %
15	repository.uinsaizu.ac.id Internet Source	<1 %
16	adoc.pub Internet Source	<1 %
17	repositori.usu.ac.id Internet Source	<1 %
18	ejournal.um-sorong.ac.id Internet Source	<1 %
19	journal.unesa.ac.id Internet Source	<1 %
20	digilib.poltradabali.ac.id Internet Source	<1 %

21	repository.ibs.ac.id Internet Source	<1 %
22	repository.unbari.ac.id Internet Source	<1 %
23	ejournal.unisnu.ac.id Internet Source	<1 %
24	arfandisade-as.blogspot.com Internet Source	<1 %
25	jurnalmahasiswa.stiesia.ac.id Internet Source	<1 %
26	MOCHAMAD VALDIANSYAH, FERNINDA ISMA DEA PRACTICA, DANANG WIJANARKO. "ANALISIS PENGARUH DESAIN GEOMETRIK JALAN TERHADAP TINGKAT KECELAKAAN LALU LINTAS DI LOKASI RAWAN KECELAKAAN", JURNAL DAKTILITAS, 2025 Publication	<1 %
27	Ali Muhajirin, Fatimah Sialana, A.M.D. Ratuanak. "Penyelesaian Kasus Kecelakaan Lalu Lintas pada Polresta Pulau Ambon dan P.P. Lease", Jurnal Pengabdian Masyarakat dan Riset Pendidikan, 2025 Publication	<1 %
28	Priyono, Agus. "Konstruksi Penegakan Hukum Lalu Lintas Elektronik Wujud Konsep Digitalisasi (Studi Penelitian di Satuan Lalu	<1 %

Lintas Polres Wonosobo)", Universitas Islam Sultan Agung (Indonesia), 2024

Publication

29

dspace.uii.ac.id

Internet Source

<1 %

30

eprints.iain-surakarta.ac.id

Internet Source

<1 %

31

repository.unhas.ac.id

Internet Source

<1 %

32

Faizal, Akhmad Bagus. "Peran Notaris Dalam Perlindungan Hukum Bagi Pembeli Properti Secara Kredit Ketika Terjadi Gugatan Oleh Pihak Ketiga di Kota Tegal", Universitas Islam Sultan Agung (Indonesia), 2024

Publication

<1 %

33

Submitted to Universitas Jambi

Student Paper

<1 %

34

repository.ummat.ac.id

Internet Source

<1 %

35

Hariyono, Kurnianto Seco. "Rekonstruksi Kebijakan Hukum Pidana Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak di Bawah Umur Berdasarkan Keadilan", Universitas Islam Sultan Agung (Indonesia), 2023

Publication

<1 %

etd.repository.ugm.ac.id

Exclude quotes On
Exclude bibliography On

Exclude matches < 20 words