

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan perkotaan di Indonesia, terutama di kota besar dan metropolitan, secara fisik ditandai oleh pertumbuhan pesat kawasan pinggiran kota yang dikenal sebagai proses suburbanisasi (Kustiwan, 2010). Suburbanisasi yang terjadi cenderung menjadikan kawasan perkotaan secara fisik meluas secara acak/terpencar (*urban sprawl*). Akibatnya timbul kecenderungan pergeseran fungsi-fungsi pada perkotaan berpindah ke daerah pinggiran kota untuk pemenuhan aktivitas dan kebutuhan hidup. Untuk memenuhi aktivitas dan kebutuhan hidup, tiap individu perlu bergerak dari satu tempat ke tempat lain, hal ini dikarenakan adanya kebutuhan yang harus dipenuhi dari tempat asal (tempat tinggal) menuju tempat tujuan (Philip L. Pearce, 2013).

Permintaan dari aktivitas seseorang akan menghasilkan permintaan perjalanan orang tersebut, sehingga pergerakan yang ada di pinggiran kota menjadi padat. Semakin jauh jarak rumah dengan fasilitas yang ada, maka jarak tempuh yang dibutuhkan semakin panjang dan frekuensi perjalanan menjadi semakin tinggi sehingga masyarakat akan jarang menggunakan kendaraan pribadi, melainkan menggunakan sepeda, berjalan kaki ataupun kendaraan umum (Andreas & Næss, 2012). Namun, hal tersebut tidak berlaku di kota negara berkembang dimana pemenuhan pergerakan umumnya menggunakan kendaraan pribadi roda dua (Manullang et al., 2014). Hal tersebut dibuktikan dengan data jumlah kendaraan roda dua (sepeda motor) di Indonesia mendominasi dari jumlah kendaraan bermotor yang ada yaitu sekitar 81,4% dengan angka pertumbuhan sepeda motor sekitar 9,48% per tahun (BPS RI, 2015).

Pada dokumen RTRW Kota Semarang Tahun 2011-2031, Kota Semarang memiliki kawasan pinggiran kota yaitu meliputi BWK VIII Gunung Pati dan BWK IX Mijen, dan BWK X Ngalihan yang berfungsi sebagai pendidikan, pusat pelayanan pemerintahan dan industri. Tingginya aktivitas di pusat Kota Semarang menyebabkan tingginya pergerakan yang ada. Selain aktivitas bekerja, aktivitas bersekolah merupakan salah satu penyumbang tingginya pergerakan (Dharmowijoyo et. al., 2016). Terlebih, usia sekolah tingkat menengah (15-19 tahun) merupakan kelompok usia tertinggi ketiga di Kota Semarang yakni mencapai 9,3% dari total penduduk Kota Semarang (BPS Kota Semarang, 2016). Tingginya aktivitas di Kota Semarang tidak diikuti dengan penyediaan transportasi umum yang mumpuni, hal tersebut dibuktikan dengan rendahnya nilai *load factor* BRT Trans Semarang yang hanya mencapai 54,39% (BLU UPTD Trans Semarang, 2017).

Pergerakan di kota ini dapat dilakukan baik secara *motorized* maupun *non-motorized*. Pada pergerakan *motorized*, jumlah kendaraan bermotor di dominasi oleh sepeda motor dengan persentase mencapai 79% dari total kendaraan bermotor yang ada (BPS Kota Semarang, 2015). Didominasinya jumlah kendaraan bermotor oleh sepeda motor juga menyebabkan persentase angka kecelakaan tertinggi oleh pengguna sepeda motor, yakni mencapai 71,1% dari 2.045 kejadian kecelakaan dan 18,4% diantaranya merupakan pelajar Sekolah Menengah Atas. Kelompok usia pelajar merupakan kelompok usia tertinggi kedua yang mengalami kecelakaan (Laporan Tahunan Laka Lantas Polrestaes Semarang, 2016).

Keselamatan berkendara belum menjadi perhatian bagi pengguna sepeda motor khususnya pelajar pengguna sepeda motor di Kota Semarang, dibuktikan dengan persentase kecelakaan pengguna sepeda motor oleh pelajar. Bahkan, pelajar cenderung memanfaatkan sepeda motor dengan persetujuan dari orangtuanya meskipun pelajar tersebut belum memiliki izin mengendarai (Kamargianni, 2010). Banyaknya faktor pembentuk budaya transportasi yang salah serta kurang sesuai penyediaan transportasi umum dengan permintaan perjalanan yang ada menyebabkan sepeda motor menjadi pilihan utama pelajar dalam bertransportasi (Setiaji, 2011). Hal tersebut terjadi karena adanya akumulasi kelalaian oleh berbagai pihak sehingga mendorong pelajar menjadikan motor sebagai pilihan utama dalam bertransportasi. Menurut (Hakim, 2011), keselamatan berlalu lintas dipengaruhi oleh sikap para pengguna jalan terhadap aturan lalu lintas, sehingga mengetahui sikap pengendara merupakan aspek penting dalam memahami perilaku perjalanan.

Perilaku perjalanan dibedakan menjadi perjalanan hari kerja dan perjalanan akhir pekan berdasarkan pola aktivitasnya. Perbedaan waktu tersebut berpengaruh pada preferensi pemilihan moda transportasi serta rute yang digunakan. Berdasarkan interaksi antara berbagai jenis kegiatan, terdapat perbedaan perjalanan pada hari tertentu dalam perilaku perjalanan oleh pekerja dan pelajar. Adanya kebutuhan bagi pekerja dan pelajar secara signifikan untuk meninggalkan rumah pada hari Senin-Kamis untuk kegiatan rutin, sementara melakukan perawatan dan kegiatan luar rumah setelah bekerja/belajar untuk liburan pada hari Jum'at (Dharmowijoyo, 2016).

Sebagai salah satu aktivitas utama penyumbang pergerakan tertinggi, pergerakan pelajar memiliki pengaruh terhadap pergerakan kota sehingga diperlukan pemahaman terhadap perilaku perjalanan pelajar serta pemahaman bagaimana ketergantungan sepeda motor terbentuk dan bagaimana sikap keselamatan berkendara pada pelajar sebagai acuan dalam membangun kebijakan dan merencanakan transportasi umum massal yang sesuai dengan kebutuhan pelajar. Hal tersebut dapat menjadi solusi yang efektif dan efisien dalam memenuhi kebutuhan akan bergerak. Dengan demikian, diperlukan penelitian untuk memahami perilaku perjalanan pelajar sekolah menengah

atas pengguna sepeda motor serta mengetahui bagaimana ketergantungannya terhadap sepeda motor dan kesadaran keselamatan berlalu lintas.

1.2 Perumusan Masalah

Pinggiran Kota Semarang yang terkena dampak *urban sprawl* yang tidak diimbangi dengan penyediaan transportasi umum massal dapat memenuhi kebutuhan pergerakan di pinggiran Kota Semarang khususnya pada pelajar, karena pelajar merupakan salah satu penyumbang terbesar dari pergerakan dalam pemenuhan kebutuhannya ke sekolah. Tingginya aktivitas di pinggiran Kota Semarang tidak diikuti dengan penyediaan transportasi umum massal yang memadai, sehingga mendorong pelajar menggunakan sepeda motor yang dijadikan pilihan utama dalam pemenuhan pergerakan. Dominasi pergerakan menggunakan sepeda motor juga menyebabkan persentase angka kecelakaan tertinggi oleh pengguna sepeda motor yaitu 18,4% diantaranya melibatkan pelajar SMA, hal tersebut mengindikasikan ketegantungan sepeda motor oleh pelajar tidak diiringi dengan keselamatan berlalu lintas. Keselamatan berlalu lintas dipengaruhi oleh sikap para pengguna jalan terhadap aturan lalu lintas, sehingga mengetahui sikap pengendara merupakan aspek penting dalam memahami perilaku perjalanan. Pinggiran Kota Semarang seharusnya mendapatkan perhatian lebih untuk membangun kebijakan dan menyediakan transportasi umum massal yang sesuai dengan kebutuhan penggunanya, sehingga transportasi tersebut dapat berjalan secara berkelanjutan. Berdasarkan hal tersebut maka pertanyaan penelitian dapat dirumuskan menjadi

“Bagaimanakah perilaku perjalanan pelajar sekolah menengah atas pengguna sepeda motor di pinggiran Kota Semarang serta mengapa terjadi ketergantungan terhadap sepeda motor dan bagaimanakah sikap kesadaran keselamatan berlalu lintas pada pelajar tersebut?”

1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian

Pada sub bab ini peneliti membahas tentang isi tujuan dan sasaran tentang penelitian perilaku perjalanan sekolah menengah atas pengguna sepeda motor untuk tujuan belajar di pinggiran Kota Semarang.

1.3.1 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memahami perilaku perjalanan pelajar sekolah menengah atas pengguna sepeda motor di pinggiran Kota Semarang serta aspek-aspek apa saja yang membentuk perilaku perjalanan tersebut dan memahami mengapa terjadi ketergantungan sepeda motor pada pelajar tersebut.

1.3.2 Sasaran Penelitian

Adapun sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan yaitu :

1. Mengidentifikasi karakteristik spasial, ekonomi dan sosial demografi pelajar SMA di pinggiran Kota Semarang
2. Mengidentifikasi perbandingan perilaku perjalanan pelajar SMA Pengguna sepeda motor di pinggiran Kota Semarang pada Hari Senin-Kamis dan Hari Jum'at.
3. Menganalisis alasan yang menyebabkan ketergantungan sepeda motor pada pelajar SMA di pinggiran Kota Semarang dan bagaimana kaitannya terhadap kesadaran keselamatan berlalu lintas.

1.4 Manfaat Penelitian

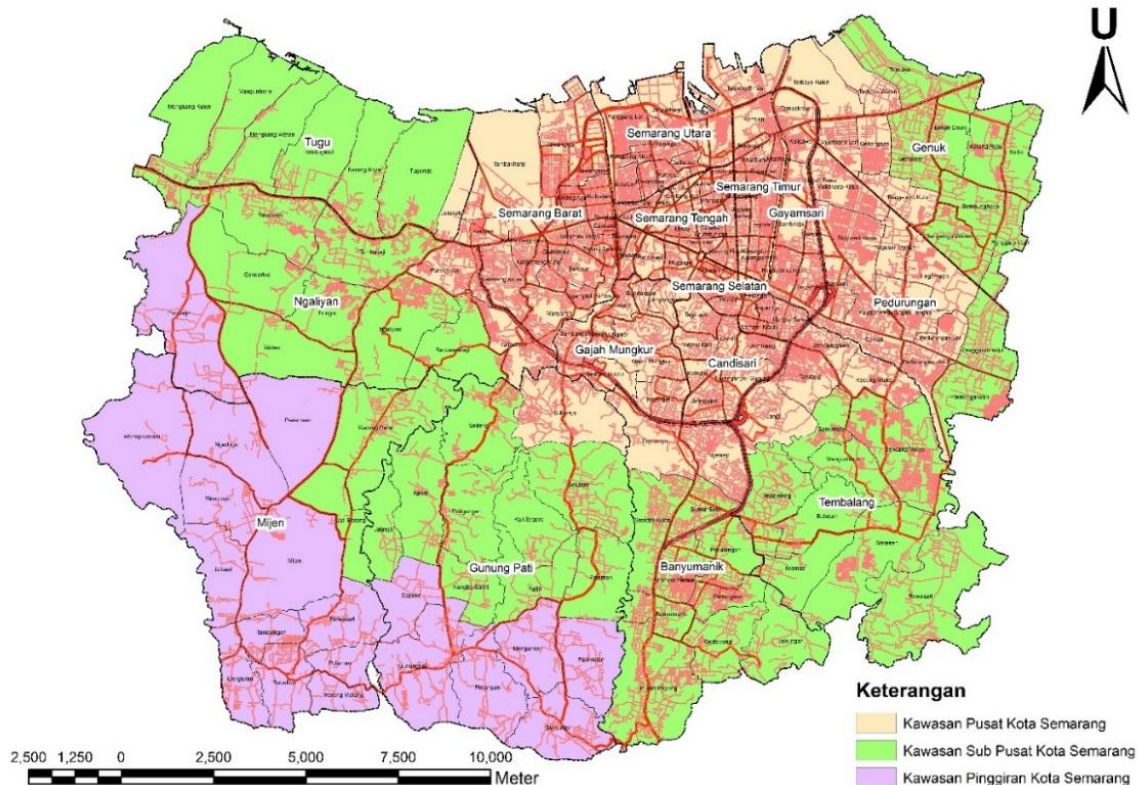
Hasil dari penelitian ini memberikan manfaat bagi beberapa pihak seperti peneliti, pemerintah dan masyarakat Kawasan Pinggiran Kota Semarang. Mendapatkan info mengenai keselamatan berkendara dan bahayanya sehingga dapat mengubah pola pikir secara akumulatif yang akhirnya merubah budaya bertransportasi. Perencanaan menjadi lebih mudah dalam merancang atau merencanakan transportasi pinggiran Kota Semarang dalam mengestimasi kebutuhan transportasi umum bagi pelajar. Mengetahui kebutuhan dan perilaku perjalanan pelajar sekolah menengah atas di pinggiran Kota.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Pada sub bab ini peneliti membahas tentang ruang lingkup dalam penelitian ini dibedakan menjadi dua, yaitu ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah. Ruang lingkup wilayah merupakan batasan wilayah studi penelitian sementara ruang lingkup materi berisi mengenai batasan materi-materi yang akan dibahas dalam penelitian ini

1.5.1. Ruang Lingkup Wilayah

Lokasi fasilitas pendidikan tentunya akan sangat berbeda persebarannya, baik di pusat kota, sub pusat kota maupun di pinggiran kota. Aktivitas yang berlokasi di pusat kota biasanya memiliki keuntungan akses karena ketersediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Hal tersebut akan mempengaruhi penggunaan transportasi umum di masing-masing lokasi tempat tinggal (pusat kota, sub pusat kota dan pinggiran kota), sebab lokasi tempat kerja dan fasilitas pendidikan yang memiliki akses yang baik terhadap transportasi umum cenderung menghindari penggunaan kendaraan pribadi (Barlach & Shiftan, 2002).



Sumber : Manullang, 2014

Gambar 1. 1 Peta Pembagian Lokasi Penelitian

Menurut Manullang (2014) Kota Semarang dibagi menjadi 3 bagian, yaitu Pusat Kota (PK), Sub Pusat Kota (SPK) dan Pinggiran Kota (PGK). Berdasarkan RTRW kota Semarang Tahun 2011-2031 struktur dan pola tata ruang maupun pola pengembangan yang direncanakan, Kota Semarang dibagi dalam lima Wilayah Pengembangan (WP) dan sepuluh Bagian Wilayah Kota (BWK). Peneliti hanya meneliti pada kawasan Pinggiran Kota Semarang.

Kawasan pada Pinggiran Kota Semarang yaitu meliputi: WP IV : BWK VIII : Gunung Pati dan BWK IX : Mijen, lalu ada WP V : BWK X : Ngalian. Berikut merupakan daerah penelitian meliputi 3 kecamatan yaitu Kecamatan Gunung Pati, Kecamatan Mijen, dan Kecamatan Ngaliyan dan terdapat 19 kelurahan yang tersebar di kecamatan tersebut. Pada Kecamatan Gunung Pati terdapat Kelurahan Cepoko, Mangunsari, Pakinten, Plangan, Sumurejo, Gunungpati, di Kecamatan Mijen terdapat Kelurahan Pesantren, Ngadirgo, Wonolopo, Mijen, Jatisari, Purwosari, Tambangan, Cangkiran, Bubakan, Polaman, Karang Malang, Wonoplumbon, dan di Kecamatan Ngaliyan terdapat satu kelurahan saja yaitu Kelurahan Podorejo. Penelitian pada kawasan Pinggiran Kota Semarang terdapat 3 sekolah negeri yaitu SMA Negeri 12 di jalan Raya Gunungpati Kelurahan Plangan, SMA Negeri 13 di jalan Rowosemanding Kelurahan Wonolopo, SMA Negeri 16 di jalan Ngadirgo Tengah Kelurahan Ngadirgo.

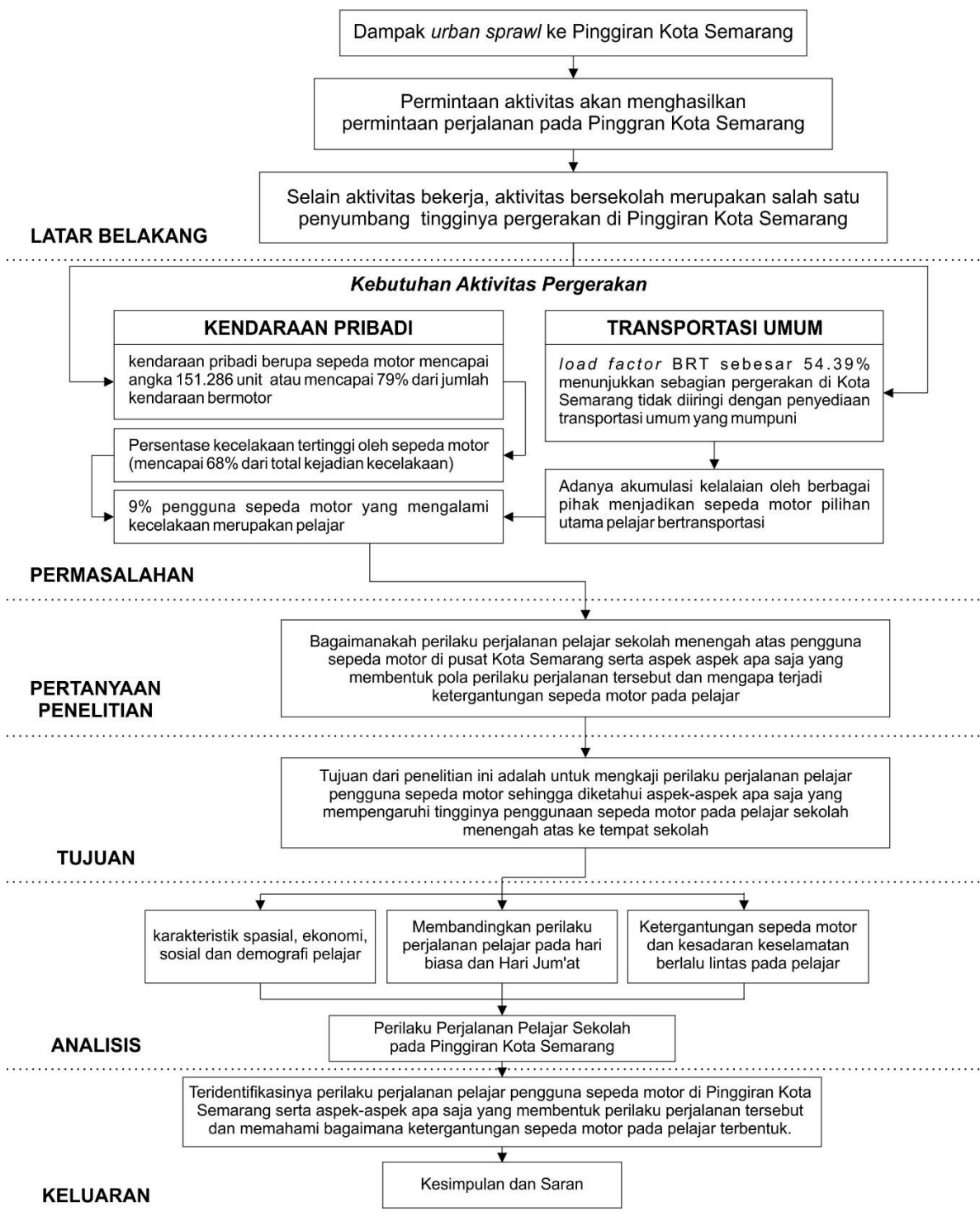
1.5.2. Ruang Lingkup Subtansi

Ruang lingkup materi dalam penelitian ini merupakan batasan dalam penelitian agar pembahasan yang dilakukan dapat terfokus. Penelitian dilakukan kepada pelajar sekolah menengah atas pengguna sepeda motor yang bersekolah di Pinggiran Kota Semarang. Berikut ruang lingkup materi dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Karakteristik spasial, ekonomi, sosial dan demografi pelajar
Karakteristik spasial merupakan aspek yang menjelaskan lokasi tempat tinggal, lokasi sekolah dan tempat lain yang menjadi kebutuhan bagi pelajar yang mengaitkan bagaimana jarak diantara tempat-tempat tersebut serta kemudahan akses menuju tempat tersebut. Sementara itu, karakteristik ekonomi, sosial dan demografi merupakan aspek yang menjelaskan kondisi internal dari pelajar, aspek ini meliputi kepemilikan SIM, jumlah uang saku dan jumlah pengeluaran untuk transportasi.
- Membandingkan perilaku perjalanan pelajar pada hari biasa dan Hari
Perilaku perjalanan pada lingkup materi ini terbatas pada perilaku perjalanan yang terukur, perilaku perjalanan tersebut meliputi jarak perjalanan, waktu perjalanan, biaya perjalanan dan frekuensi perjalanan yang dibedakan berdasarkan hari biasa (Hari Senin-Kamis) dan Hari Jum'at.
- Hal yang mempengaruhi pola perjalanan pelajar
Pola perjalanan pelajar menjelaskan bagaimana perilaku perjalanan pelajar dari tempat tinggal menuju sekolah hingga kembali lagi ketempat tinggal akan membentuk siklus perjalanan harian yang dibedakan berdasarkan hari biasa dan Hari Jum'at. Pola perjalanan dalam penelitian ini dapat dibedakan menjadi tiga pola umum, yaitu *immediate return*, *stay and return*, dan *indirect return*.
- Ketergantungan sepeda motor dan keselamatan berlalu lintas pada pelajar
Aspek ini menjelaskan alasan-alasan yang menjadi faktor penarik dan pendorong yang menyebabkan pelajar menggunakan sepeda motor serta bagaimana kesadaran pelajar terhadap keselamatan berlalu lintas.

1.6 Kerangka Pemikiran

Kerangka penelitian yang menjadi panduan sistematis dalam penelitian dan penyusunan laporan ini ialah sebagai berikut:



Sumber: Analisis Peneliti, 2017

Gambar 1. 2 Kerangka Pikir

1.7 Metodologi Penelitian

Metodologi penelitian terdiri dari metode yang dilakukan dalam penelitian dan digunakan untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan. Selain itu, digunakan juga untuk mengolah data yang dilakukan terhadap data-data yang telah diperoleh. Hasil yang didapatkan disesuaikan dengan apa yang dibutuhkan, sehingga mempermudah dalam setiap tahapan penelitian yang dilakukan.

Metode penelitian yang digunakan adalah dengan metode deskriptif kuantitatif. Metode deskriptif kuantitatif menekankan fenomena objektif yang dikaji secara kuantitatif. Data yang didapatkan melalui instrumen-instrumen penelitian yang digunakan, kemudian diolah dan disajikan dengan menggunakan angka-angka, kedalam bentuk tabel atau grafik tertentu. Diagram atau grafik bertujuan untuk merepresentasikan kondisi seperti apa yang sebenarnya terjadi di lapangan sebagai hasil dari penelitian yang sedang dilakukan. Lebih tepatnya adalah untuk mengetahui perilaku perjalanan pengguna sepeda motor untuk tujuan belajar di pinggiran Kota Semarang. Untuk menggambarkan informasi mengenai kondisi yang telah diperoleh, disertakan dokumentasi berupa gambar ataupun gambar bergerak.

1.8 Tahapan Penelitian

Secara operasional, tahapan penelitian ini terbagi atas tiga tahapan yaitu (a) tahapan persiapan (pra survei), (b) tahapan survei lapangan dan pengumpulan data, (c) tahapan penyusunan laporan hasil survei. Berikut merupakan penjelasan dari masing-masing tahapan tersebut.

1.8.1. Tahapan Pengumpulan Data

Metode penelitian merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan mengacu kepada tujuan dan kegiatan tertentu. Hal tersebut memiliki arti bahwa untuk mendapatkan data yang valid dalam penelitian haruslah berlandaskan keilmuan yaitu rasional, empiris dan sistematis. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dibagi menjadi dua yaitu pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder. Data primer adalah data yang didapatkan secara langsung dari sumber penelitian, sedangkan data sekunder adalah data-data yang diperoleh dari pihak lain (Martono, 2010). Metode teknik pengumpulan data primer dan sekunder yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Data Primer

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini dapat didapatkan secara langsung melalui kusioner dan wawancara.

a. Kuisisioner

Kuisisioner merupakan teknik pengumpulan data melalui formulir - formulir yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang diajukan secara tertulis pada seseorang atau sekumpulan orang untuk mendapatkan jawaban atau tanggapan dan informasi yang diperlukan oleh peneliti (Mardalis, 2008) dalam penelitian ini menggunakan kuisisioner, daftar pertanyaannya dibuat secara berstruktur dengan bentuk pertanyaan pilihan berganda (*multiple choice questions*) dan pertanyaan terbuka (*open question*). Metode ini digunakan untuk memperoleh data tentang perilaku perjalanan (keluarga atau rumah tangga) dari responden.

b. Wawancara

Wawancara merupakan metode pengumpulan data dengan jalan tanya jawab sepihak yang dilakukan secara sistematis dan berlandaskan kepada tujuan penelitian (Lerbin, 1992 dalam Hadi, 2007). Tanya jawab 'sepihak' berarti bahwa pengumpul data yang aktif bertanya, sementara pihak yang ditanya aktif memberikan jawaban atau tanggapan. Dari definisi itu, kita juga dapat mengetahui bahwa Tanya jawab dilakukan secara sistematis, telah terencana, dan mengacu pada tujuan penelitian yang dilakukan. Wawancara juga berfungsi sebagai metode primer, pelengkap atau sebagai kriterium (Hadi, 2007). Sebagai metode primer, data yang diperoleh dari wawancara merupakan data yang utama guna menjawab permasalahan penelitian. Sebagai metode pelengkap, wawancara berfungsi sebagai pelengkap metode lainnya yang digunakan untuk mengumpulkan data pada suatu penelitian. Sebagai kriterium, wawancara digunakan untuk menguji kebenaran dan kemantapan data yang diperoleh dengan metode lain. Itu dilakukan, misalnya, untuk memeriksa apakah para kolektor data memang telah memperoleh data dengan angket kepada subjek suatu penelitian, untuk itu dilakukan wawancara dengan sejumlah sample subjek tertentu.

2. Data Sekunder

Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah telaah dokumen. Telaah dokumen sendiri merupakan kegiatan untuk mengkaji dokumen-dokumen baik berupa buku referensi maupun peraturan atau pasal yang berhubungan dengan penelitian ini guna melengkapi materi-materi yang berhubungan dengan penelitian yang penulis lakukan.

1.8.2. Kebutuhan Data Penelitian

Berikut merupakan data yang dibutuhkan dalam penyusunan laporan penelitian telah disusun ke dalam sebuah tabel kebutuhan data. Penyusunan tabel kebutuhan data ini bertujuan untuk mempermudah proses dalam mendapatkan data pada saat pelaksanaan survei sehingga lebih terarah dan lebih efisien. Kebutuhan data yang diperlukan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 1.1 berikut.

Tabel 1. 1 Kebutuhan Data

No	Sasaran	Variabel/indikator Penelitian	Kebutuhan Data	Pengumpulan Data	Sumber Data
1	Mengidentifikasi karakteristik spasial, ekonomi, sosial dan demografi pelajar SMA Pengguna sepeda motor di Pinggiran Kota Semarang	Karakteristik Spasial <ul style="list-style-type: none"> • Jarak tempat tinggal menuju layanan angkutan umum terdekat • Jarak tempat tinggal menuju sekolah Karakteristik Ekonomi <ul style="list-style-type: none"> • Uang saku pelajar • Pengeluaran Karakteristik Sosial dan Demografi <ul style="list-style-type: none"> • Kepemilikan SIM 	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak tempat tinggal menuju layanan angkutan umum terdekat • Jarak tempat tinggal menuju sekolah • Jarak halte BRT dari tempat tinggal • Jumlah uang saku mingguan • Proporsi pengeluaran untuk transportasi • Jumlah kegiatan ekstrakurikuler yang diikuti • Jumlah organisasi aktif yang diikuti • Kepemilikan SIM 	<ul style="list-style-type: none"> • Kuesioner • Telaah Dokumen 	<ul style="list-style-type: none"> • Pelajar
2	Mengidentifikasi perbandingan perilaku perjalanan pelajar SMA Pengguna sepeda motor di Pinggiran Kota Semarang pada Hari Biasa dan Hari Jum'at	Pola Perjalanan <ul style="list-style-type: none"> • <i>Immediate Return</i> • <i>Stay and Return</i> • <i>Indirect Return</i> Perilaku Perjalanan <ul style="list-style-type: none"> • Jarak perjalanan • Waktu tempuh • Biaya perjalanan • Frekuensi perjalanan 	Travel Diary pada Hari Senin-Kamis dan Hari Jum'at <ul style="list-style-type: none"> • Uang saku • Gender • Kepemilikan SIM • Usia • Durasi aktivitas • Waktu tempuh perjalanan • Biaya perjalanan • Frekuensi perjalanan 	<ul style="list-style-type: none"> • Kuesioner 	<ul style="list-style-type: none"> • Pelajar

No	Sasaran	Variabel/indikator Penelitian	Kebutuhan Data	Pengumpulan Data	Sumber Data
		Perbandingan Aktivitas berdasarkan Hari <ul style="list-style-type: none"> • Hari Sen in-Kamis • Hari Jum'at 			
3	Menganalisis alasan yang menyebabkan ketergantungan sepeda motor pada pelajar SMA di Pinggiran Kota Semarang dan bagaimana sikap keselamatan berlalu lintas pada pelajar tersebut	<p>Ketergantungan sepeda motor</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bentuk dan struktur kota • Persaingan antar moda transportasi • Kelalaian Orangtua atau Sekolah, atau Pemerintah <p>Keselamatan berlalu lintas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sebelum berkendara • Saat berkendara • Setelah berkendara • Persyaratan teknis dan layak jalan 	<p>Ketergantungan sepeda motor</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jumlah kendaraan bermotor berdasarkan jenisnya • Bentuk dan struktur kota • Pelayanan dan rute BRT • Karakteristik sepeda motor • Kebijakan Sekolah terkait kendaraan bermotor • Kebijakan Dinas Pendidikan terkait rayonisasi dan angkutan umum pelajar <p>Pemahaman safety riding untuk keselamatan berlalu lintas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sebelum berkendara • Saat berkendara • Setelah berkendara • Persyaratan teknis dan layak jalan 	<ul style="list-style-type: none"> • Telaah dokumen • Wawancara 	<ul style="list-style-type: none"> • Guru (Pihak Sekolah) • Pelajar

Sumber: Interpretasi Penelitian, 2017

1.8.3. Populasi dan Sampel

Proses pengumpulan data membutuhkan survei baik secara langsung maupun tidak langsung. Pada teknik pengumpulan data primer maka survei dilakukan secara langsung. Pada pendekatan kuantitatif, tujuan dari survei ialah mendapatkan data terukur untuk mengeneralisasi populasi dari beberapa sampel sehingga dapat dibuat kesimpulan-kesimpulan/dugaan-dugaan tentang karakteristik dari populasi tersebut, (Creswell, 2010). Sehingga populasi dan sampel pada pendekatan kuantitatif, data bersifat terukur dan penentuan sampel dapat dilakukan secara acak sementara.



Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2017

Gambar 1. 3 Foto tempat parkir SMA 12 Pinggiran Kota Semarang



Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2017

Gambar 1. 4 Foto tempat parkir SMA 13 Pinggiran Kota Semarang

Populasi merupakan keseluruhan subyek penelitian. Populasi dalam penelitian ini merupakan seluruh pelajar Sekolah Menengah Atas Negeri pengguna sepeda motor di Pinggiran Kota Semarang. Menurut data Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Provinsi Jawa Tengah Tahun 2016, pelajar yang bersekolah pada SMA Negeri di Pinggiran Kota Semarang berjumlah 2506 siswa. Dapat dilihat dari

Gambar 1.3 - 1.4 populasi pelajar Sekolah Menengah Atas Negeri pengguna sepeda motor di Pinggiran Kota Semarang yang parkir di sekolah terlihat penuh. Berdasarkan hasil observasi awal yang telah dilakukan di tiga sekolah, pelajar pengendara sepeda motor berjumlah sekitar 45-50% dari total jumlah pelajar di sekolah tersebut atau rata-rata 43% pelajar di tiap sekolah merupakan pengendara sepeda motor. Data tersebut digunakan sebagai justifikasi penentuan jumlah populasi dalam penelitian ini.

Pada pendekatan kuantitatif, tujuan dari survei ialah mendapatkan data terukur untuk mengeneralisasi populasi dari beberapa sampel sehingga dapat dibuat kesimpulan-kesimpulan/dugaan-dugaan tentang karakteristik dari populasi tersebut. Teknik sampling yang digunakan pada pendekatan kuantitatif adalah *probability sampling* sehingga memungkinkan setiap anggota populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. Jenis *probability sampling* yang digunakan ialah *proportionate stratified random sampling* karena jumlah populasi yang ada tersebar di lebih dari satu lokasi sekolah dan adanya stratifikasi dalam penentuan sekolah. Penelitian pada daerah pinggiran Kota Semarang terdapat 5 SMA dibagi menjadi 2 SMA Swasta dan 3 SMA Negeri. Pada SMA Swasta yaitu SMA MUHAMMADIYAH 2 dan SMA UNGGULAN NURUL ISLAMI. Pada SMA Negeri yaitu SMA Negeri 12, SMA Negeri 13, SMA Negeri 16. Namun setelah survei diketahui SMA Swasta hanya 8%-13% dari SMA Negeri dan hampir semua pelajar di SMA Swasta tidak membawa motor. Maka responden yang digunakan ialah pelajar SMA Negeri. Untuk mendapatkan data yang mewakili populasi, maka penentuan besaran sampel dapat menggunakan Rumus *Slovin* sebagai berikut:

Tabel 1. 2 Sekolah Menengah Atas Negeri di Pinggiran Kota Semarang

NO	NAMA SEKOLAH	STATUS SEKOLAH	KLS X	KLS XI	KLS XII	JML SISWA
1	SMA NEGERI 12	Negeri	360	357	343	1060
2	SMA NEGERI 13	Negeri	284	277	273	834
3	SMA NEGERI 16	Negeri	213	199	200	612

Sumber: Dinas Pendidikan Kota Semarang 2017

$$n = \frac{N}{1+(N.e^2)}$$

$$n = \frac{2.506}{1+(2.506.0,1^2)}$$

$$n = 96.16 \approx 97 \text{ Orang}$$

Keterangan:

n : Jumlah Sampel

N : Jumlah Populasi (jumlah pelajar SMA negeri pengguna sepeda motor di Pinggiran Kota Semarang (33% jumlah total pelajar SMA Negeri di Pinggiran Kota Semarang))

e : Tingkat kepercayaan 90% ($\alpha = 10\%$ karena objek yang diteliti ialah gejala sosial)

Berdasarkan hasil perhitungan diatas, jumlah sampel yang dibutuhkan ialah 97 pelajar. Jumlah ini dianggap dapat mewakili populasi dari pelajar SMA negeri pengguna sepeda motor di Pinggiran Kota Semarang. Untuk penentuan pengambilan sampel pada pelajar dilakukan pada semua sekolah di Pinggiran Kota Semarang. Karena saat dilakukannya observasi awal didapati bahwa pada semua SMA di Pinggiran Kota Semarang diijinkan membawa kendaraan pribadi ke sekolah. Besarnya sampel di tiap-tiap sekolah ditentukan berdasarkan proposi jumlah murid di sekolah tersebut terhadap jumlah sampel yang akan diambil. Maka persentase perbandingannya SMAN 12: SMAN 13: SMAN 16 ialah 53:32:21.

Setelah dilakukannya pengumpulan data kuesioner, maka dilakukan pengumpulan data melalui wawancara dimana responden yang akan diwawancarai ini merupakan responden yang memenuhi situasi dan kondisi sesuai dengan yang dibutuhkan oleh peneliti. Pada penelitian ini memiliki fungsi untuk memahami kondisi populasi yang ada. Pendekatan menggunakan wawancara dengan cara *snowball sampling* merupakan salah satu metode dalam pengambilan sample dari suatu populasi. Dimana *snowball sampling* ini adalah termasuk dalam teknik *non-probability sampling* (sample dengan probabilitas yang tidak sama). Untuk metode pengambilan sample seperti ini khusus digunakan untuk data-data yang bersifat detail dari subjektif responden/sample, atau dengan kata lain sesuai dengan objek sampel yang kita inginkan. Dengan kata lain *snowball sampling* metode pengambilan sampel dengan secara berantai (*multi level*). Pengumpulan data menggunakan teknik *snowball sampling* yaitu mengumpulkan data melalui wawancara mendalam dari satu responden ke responden lain yang memenuhi kriteria situasi sosial dan berhenti hingga didapatkan suatu titik jenuh ataupun kesamaan. Populasi atau situasi sosial dalam pengumpulan data wawancara memiliki tiga elemen, yakni:

- Tempat (*place*), tempat pada penelitian ini terbatas pada wilayah Pinggiran Kota Semarang
- Pelaku (*actor*), pelaku atau sasaran objek dalam penelitian ini ialah pelajar SMA
- Aktifitas (*activity*), pengendara sepeda motor yang memiliki ketergantungan tinggi terhadap sepeda motor dan atau kurang sadar akan keselamatan berlalu lintas. Adanya indikasi ketergantungan tinggi terhadap sepeda motor dan kurangnya kesadaran keselamatan berlalu lintas dilihat dari kepemilikan SIM serta riwayat kecelakaan atau tilang.

1.8.4. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data adalah suatu metode atau cara untuk mengolah sebuah data menjadi informasi sehingga karakteristik data tersebut menjadi mudah untuk dipahami dan juga bermanfaat untuk menemukan solusi permasalahan, yang terutama adalah masalah yang tentang sebuah penelitian. Atau analisis data juga bisa diartikan sebagai kegiatan yang dilakukan untuk merubah data hasil dari sebuah penelitian menjadi informasi yang nantinya bisa dipergunakan untuk mengambil sebuah kesimpulan. Tujuan dari analisis data adalah untuk mendeskripsikan sebuah data sehingga bisa di pahami, dan juga untuk membuat kesimpulan atau menarik kesimpulan mengenai karakteristik populasi yang berdasarkan data yang diperoleh dari sampel, yang biasanya ini dibuat dengan dasar pendugaan dan pengujian hipotesis. Strategi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini ialah analisis deskriptif.

Analisis deskriptif merupakan analisis yang memberikan gambaran umum tentang data yang telah diperoleh, gambaran umum ini bisa menjadi acuan untuk melihat karakteristik data yang kita peroleh tanpa melihat hubungan antar karakteristik-karakteristik tersebut (Siregar, 2012). Pada penelitian ini, analisis deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan karakteristik spasial, ekonomi, sosial dan demografi pelajar serta pola perjalanan pada hari biasa dan hari Jum'at. Dalam analisis deskriptif ini suatu data digambarkan dalam tiga cara, yaitu

- **Rata-rata**

Rata-rata hitung atau *arithmetic mean* atau sering disebut dengan istilah *mean* saja merupakan metode yang paling banyak digunakan untuk menggambarkan ukuran tendensi sentral. Mean dihitung dengan menjumlahkan semua nilai data pengamatan kemudian dibagi dengan banyaknya data (Setiawan & Saryono, 2011). Nilai rata-rata data tunggal dapat dihitung dengan cara menjumlahkan semua data kemudian dibagi dengan banyaknya data

- **Median**

Median dari n pengukuran atau pengamatan x_1, x_2, \dots, x_n adalah nilai pengamatan yang terletak di tengah gugus data setelah data tersebut diurutkan.

- **Modus**

Modus dari sekumpulan pengamatan (data) ialah nilai yang paling sering muncul atau mempunyai frekuensi tertinggi. Dalam data bisa terdapat satu modus (unimodus), dua modus (bimodus), lebih dari dua modus (multimodus) atau sama sekali tidak memiliki modus. Jika semua pengamatan mempunyai frekuensi sama maka modus tidak ada.

Pada penelitian ini analisis deskriptif digunakan untuk memberikan gambaran umum tentang data yang telah diperoleh. Variabel dan indikator yang digunakan dalam teknik analisis deskriptif ini meliputi:

Tabel I. 3 Variabel dan Indikator Analisis

Analisis	Sasaran	Variabel	Indikator
Analisis Deskriptif	Mengidentifikasi karakteristik spasial, ekonomi, sosial dan demografi pelajar SMA Pengguna sepeda motor di Pinggiran Kota Semarang	<ul style="list-style-type: none"> • Karakteristik Spasial • Karakteristik Ekonomi • Karakteristik Sosial dan Demografi 	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak tempat tinggal menuju layanan angkutan umum terdekat • Jarak tempat tinggal menuju sekolah • Jarak halte BRT dari tempat tinggal • Jumlah uang saku mingguan • Proporsi pengeluaran untuk transportasi • Jumlah kegiatan ekstrakurikuler yang diikuti • Jumlah organisasi aktif yang diikuti • Kepemilikan SIM
	Menganalisis yang mempengaruhi pola perjalanan pelajar SMA pengguna sepeda motor di Pinggiran Kota Semarang	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Immediate Return</i> • <i>Stay and Return</i> • <i>Indirect Return</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak rumah terhadap sekolah • Jarak rumah terhadap layanan angkutan umum • Jumlah uang saku mingguan • Proporsi pengeluaran untuk transportasi • Kepemilikan SIM • Jumlah Organisasi yang aktif diikuti • Ekstrakurikuler yang aktif diikuti • Jenis pola perjalanan
	Menganalisis penyebab ketergantungan sepeda motor pada pelajar SMA di Pinggiran Kota Semarang dan bagaimana sikap keselamatan berlalu lintas pada pelajar tersebut	Ketergantungan sepeda motor Keselamatan berlalu lintas	<p>Ketergantungan sepeda motor</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jumlah kendaraan bermotor berdasarkan jenisnya • Bentuk dan struktur kota • Pelayanan dan rute BRT • Karakteristik sepeda motor • Kebijakan Sekolah terkait kendaraan bermotor <p>Pemahaman safety riding untuk keselamatan berlalu lintas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sebelum berkendara • Saat berkendara • Setelah berkendara • Persyaratan teknis
Analisis Crosstab	Mengidentifikasi perbandingan perilaku perjalanan pelajar SMA Pengguna sepeda motor di Pinggiran Kota Semarang pada Hari Biasa dan Hari Jum'at	Perilaku Perjalanan perbandingan Aktivitas berdasarkan Hari	<p><i>Travel Diary</i> pada Hari Senin-Kamis dan Hari Jum'at</p> <ul style="list-style-type: none"> •Uang saku •Gender •Kepemilikan SIM •Usia •Durasi aktivitas •Waktu tempuh perjalanan

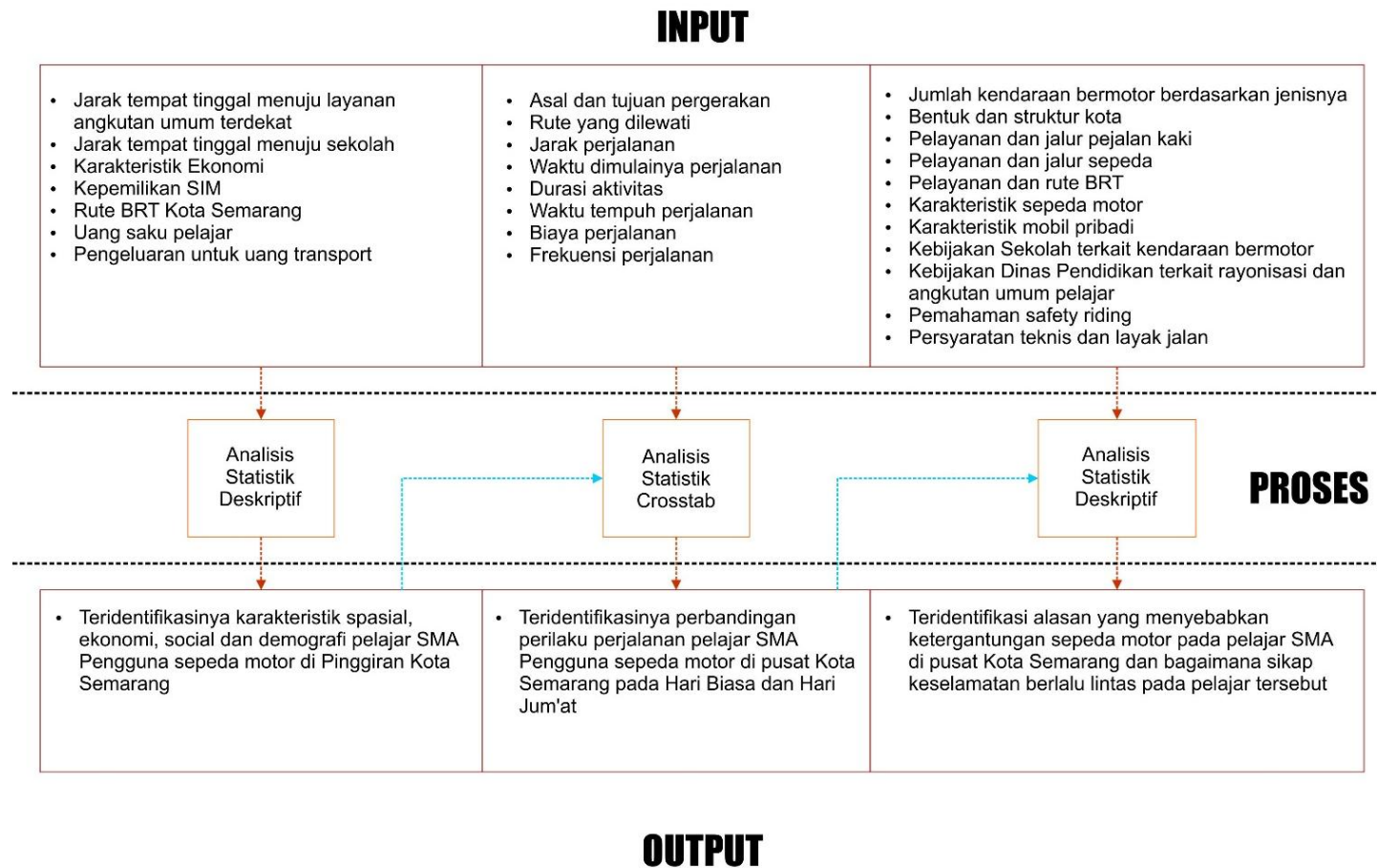
Analisis	Sasaran	Variabel	Indikator
			<ul style="list-style-type: none">•Biaya perjalanan•Frekuensi perjalanan

Sumber: Interpretasi Penelitian, 2017

PERPUSTAKAAN PLANOLOGI

1.8.5. Kerangka Analisis

Kerangka analisis digunakan untuk memberikan gambaran alur proses analisis dari tahap kebutuhan data yang diperlukan (input), proses, hingga output yang dihasilkan. Kerangka analisis dalam penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 1.5 berikut.



Sumber: Interpretasi Peneliti 2017

Gambar 1. 5 Kerangka Analisis

1.9 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini terdiri dari lima bab, sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian yang terdiri dari lingkup wilayah dan ruang lingkup materi, kerangka pikir metode penelitian, tahapan penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II KAJIAN LITERATUR

Bab ini berisi tentang literatur terkait teori-teori perilaku perjalanan, karakteristik spasial, karakteristik ekonomi, karakteristik sosial demografi, karakteristik perjalanan Hari Senin-Kamis dan Hari Jum'at dan sintesa literatur.

BAB III GAMBARAN OBJEK STUDI WILAYAH PINGGIRAN KOTA SEMARANG

Bab ini berisi tentang gambaran umum wilayah studi yaitu Pinggiran Kota Semarang sebagai wilayah mikro dan Kota Semarang sebagai wilayah makro.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi mengenai hasil analisis deskriptif kuantitatif yang terdiri dari identifikasi karakteristik spasial, ekonomi soasial dan demografi pelajar pengguna sepeda motor di pinggiran Kota Semarang serta perbedaan perilaku perjalanan pada hari Senin-Kamis dan Hari Jum'at. Selain itu, bab ini juga berisi alasan yang menyebabkan ketergantungan sepeda motor dan bagaimana pengetahuan serta sikap kesadaran keselamatan berlalu lintas.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bab ini berisi mengenai kesimpulan dan rekomendasi yang ditunjukkan kepada pihak-pihak yang terkait dalam penanganan perilaku perjalanan pengguna sepeda motor untuk tujuan belajar di pinggiran Kota Semarang.

BAB III

GAMBARAN OBJEK STUDI

3.1 Kondisi Umum Kota Semarang

Kota Semarang merupakan pusat pemerintahan Provinsi Jawa Tengah yang memiliki letak geografi yang vital bagi perkembangan Provinsi Jawa Tengah. Ini semua dikarenakan Kota Semarang merupakan transit poin yang sangat strategis. Kota Semarang secara administratif terbagi atas 16 wilayah Kecamatan dan 177 Kelurahan. Luas wilayah Kota Semarang tercatat 373,70 Km². Kota Semarang merupakan kota pesisir yang memiliki garis pantai sepanjang 13,6 Km di ketinggian 0,75 m sampai dengan 348,00 m diatas permukaan laut. Kota Semarang terletak diantara 6°50' - 7°10' LS dan 109°35' - 110°50' BT. Adapun batas administrasi Kota Semarang adalah sebagai berikut:

- Sebelah Barat : Kabupaten Kendal
- Sebelah Timur : Kabupaten Demak
- Sebelah Selatan : Kabupaten Semarang
- Sebelah Utara : Laut Jawa



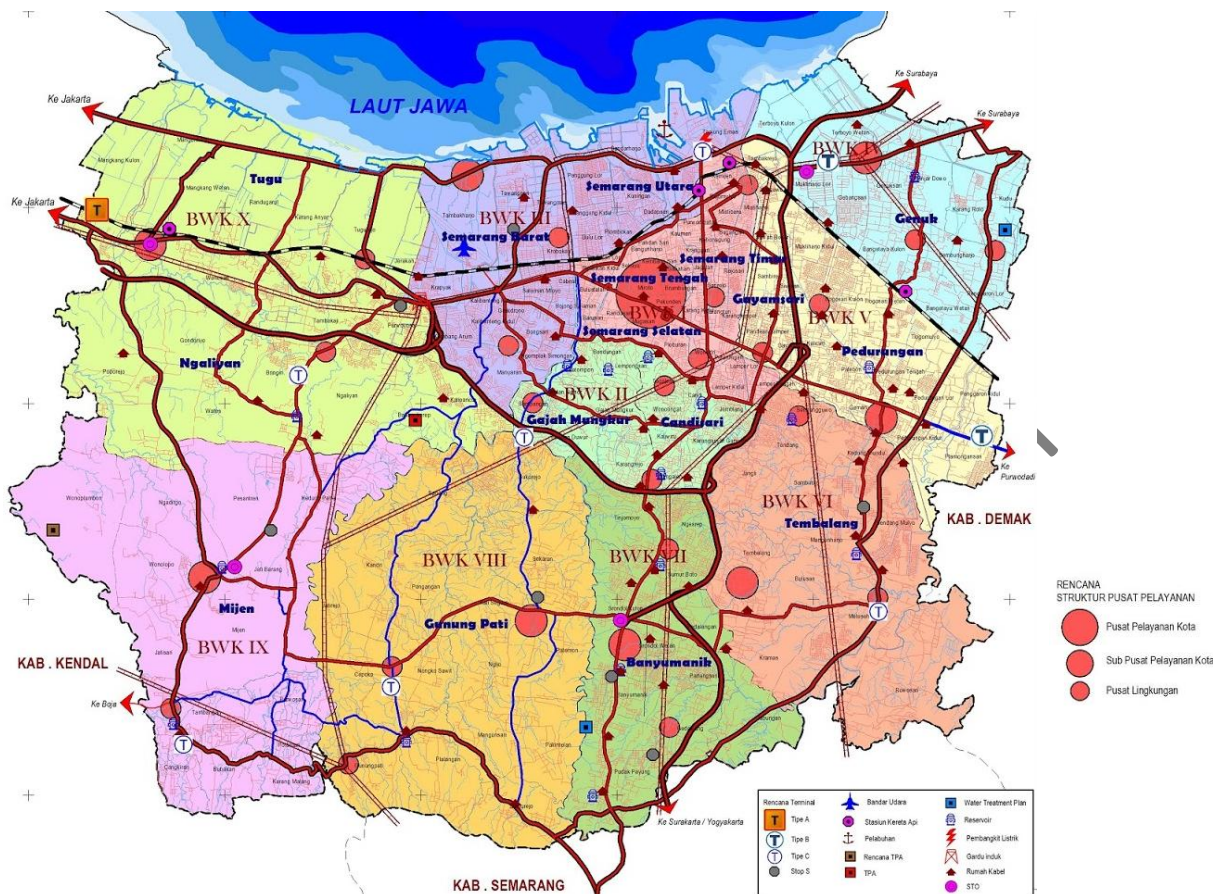
Sumber: BAPPEDA Kota Semarang

Gambar 3. 1 Peta Administrasi Kota Semarang

Kota Semarang merupakan ibu kota Provinsi Jawa Tengah, yang juga merupakan tempat terjadinya perkembangan perekonomian yang begitu pesat, sehingga Kota Semarang merupakan indikator kuat bagi daerah-daerah lain di Provinsi Jawa Tengah untuk mengikuti perkembangan Kota Semarang. Kondisi ini didukung dengan pembangunan kawasan-kawasan industri dan perdagangan baru disamping memperluas kawasan untuk kegiatan sosial. Potensi yang ada di Kota Semarang dapat dilihat dari kondisi alam Kota Semarang, peraturan terkait, sarana dan prasarana yang ada. Kota Semarang merupakan kota metropolitan terbesar kelima di Indonesia sesudah Jakarta, Surabaya, Medan, dan Bandung. Sebagai salah satu kota paling berkembang di Pulau Jawa, Kota Semarang mempunyai jumlah penduduk 1.595.187 jiwa (BPS Kota Semarang, 2016). Perkembangan Kota Semarang ditandai dengan mulai banyaknya gedung pencakar langit di beberapa sudut kota. Kota Semarang berperan penting dalam perkembangan Provinsi Jawa Tengah, karena memiliki pelabuhan, jaringan transport darat (yang berupa jalur kereta api dan jalan) serta transportasi udara yang merupakan potensi bagi simpul transportasi Regional Jawa Tengah dan Kota Transit Regional Jawa Tengah. Perkembangan suatu daerah juga dapat dilihat dari luas areanya. Luas area Kota Semarang adalah 373,70 km² yang terbagi menjadi 16 kecamatan dan 177 kelurahan. Dari 16 kecamatan di Kota Semarang terdapat 2 kecamatan yang memiliki wilayah terluas yaitu Kecamatan Mijen (dengan luas wilayah 57,55 Km²) dan Kecamatan Gunungpati (dengan luas wilayah 54,11 Km²). Keduanya merupakan bagian dari Pinggiran Kota Semarang yang berpotensi sebagai tempat tujuan untuk urbanisasi.

3.1.1 Bentuk dan Struktur Pinggiran Kota Semarang

Penataan ruang Kota Semarang berdasarkan RTRW/RDTRK, memiliki visi tata ruang kota yang dapat mawadahi perkembangan kualitas hidup masyarakat dan lingkungan melalui potensi geografis kota sebagai penghubung 2 kota perdagangan besar di Indonesia, lingkungan hidup yang berciri perbukitan dan pantai, serta pengembangan sosial budaya melalui pemanfaatan potensi serta warisan sejarah perkembangan kota. Dalam rencana struktur ruang wilayah kota merupakan kerangka sistem pusat-pusat pelayanan kegiatan kota yang berhirarki dan satu sama lain dihubungkan oleh sistem jaringan prasarana wilayah kota. Struktur ruang merupakan susunan pusat-pusat permukiman dan sistem jaringan prasarana dan sarana yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial ekonomi masyarakat yang secara hirarkis memiliki hubungan fungsional. Pusat pelayanan di wilayah Kota Semarang merupakan pusat pelayanan sosial, budaya, ekonomi, dan atau administrasi masyarakat yang melayani wilayah kota dan regional, yang meliputi Pusat pelayanan kota, melayani seluruh wilayah kota dan/atau regional, Subpusat pelayanan kota, melayani sub-wilayah kota dan Pusat lingkungan, melayani skala lingkungan wilayah kota.



Sumber: BAPPEDA Kota Semarang, 2012

Gambar 3. 2 Peta Struktur Ruang Kota Semarang Tahun 2011-2031

Penelitian pada pinggiran Kota Semarang ini terdapat di 3 kecamatan yaitu pada Kecamatan Ngalayan, Mijen dan Gunungpati. Dilihat dari peta struktur ruang pada pinggiran Kota Semarang terdapat dua pembagian yaitu subpusat pelayanan kota yang melayani sub-wilayah kota dan pusat lingkungan yang melayani skala lingkungan wilayah kota. Struktur ruang kota menggambarkan sistem kegiatan kota dengan komponen-komponen kegiatannya. Dengan mengetahui struktur ruang kota maka dapat diketahui bagaimana sistem kegiatan kota dapat berjalan dan berinteraksi satu sama lainnya. Sistem pelayanan terdiri dari pusat pelayanan komersial dan pusat pelayanan sosial. Terbentuknya struktur ruang kota, cepat atau lambat, terjadi melalui proses yang bervariasi selama kurun waktu tertentu. Kota merupakan hasil karya peradaban manusia, sejalan dengan peradaban tersebut, kota mengalami pertumbuhan dan perkembangan sehingga menghasilkan suatu bentuk struktur kota yang ditemui sekarang. Wujud perkembangan struktur kota, sebagaimana yang dikemukakan Budihardjo (1996). Struktur kota akan selalu dipengaruhi oleh pertumbuhan kotanya. Pertumbuhan perkotaan di Indonesia, terutama di kota besar dan metropolitan, secara fisik ditandai oleh pertumbuhan pesat kawasan pinggiran kota yang dikenal sebagai proses sub urbanisasi

(Kustiwan, 2010). Sub urbanisasi yang terjadi cenderung menjadikan kawasan perkotaan secara fisik meluas secara acak/terpencar (*urban sprawl*) yang semakin tidak terkendali. Perkembangan yang tidak terkendali dan acak menimbulkan in-efisiensi dalam penyediaan fasilitas dan infrastruktur perkotaan termasuk infrastruktur pergerakan. Oleh karena wilayah kota secara administratif terbatas, maka harus mengalihkan perhatiannya ke daerah pinggiran kota. Akibatnya timbul kecenderungan pergeseran fungsi-fungsi pada perkotaan berpindah pada daerah pinggiran kota. Peningkatan kebutuhan ruang di daerah perkotaan mendorong terjadinya perkembangan di daerah pinggiran kota (*urban fringe*) dan perkembangan daerah secara acak (*urban sprawl*).

3.1.2 Perkembangan Kota Semarang dengan adanya Urbanisasi

Kota Semarang merupakan salah satu kota besar di Indonesia, selain melayani kebutuhan penduduk di Kota Semarang sendiri, Kota Semarang juga melayani wilayah sekitar Kedungsepur (Kabupaten Kendal, Kabupaten Demak, Kabupaten Semarang, Kota Salatiga, Kota Semarang, Kabupaten Grobogan) (RTRW Kota Semarang Tahun 2011-2031). Sebagai pusat kegiatan, Kota Semarang memiliki kebijakan pembangunan sebagai antisipasi arus urbanisasi dimana akan meningkatkannya jumlah penduduk di wilayah tersebut yang berdampak pada meningkatnya kebutuhan sarana-prasarana sehingga wilayah perkotaan akan semakin terbebani dalam penyediaan pelayanannya.

Adanya perkembangan dan perluasan wilayah ini maka pertumbuhan kawasan diperhatikan. Pusat-pusat industri, perdagangan, pendidikan, permukiman, pertahanan keamanan mulai diatur dalam lokasi-lokasi yang tepat dan strategis. Kota bawah cepat berkembang menjadi pusat perdagangan, jasa dan pemerintahan. Wilayah perluasan atau pinggiran menjadi pusat pendidikan. Ini juga dimaksudkan penyebaran pusat-pusat aktivitas bisa merata di semua kawasan sehingga semua wilayah mengalami pertumbuhan yang sama. Perubahan suatu kota pada umumnya disebabkan oleh pengaruh dari luar (faktor eksternal) dan dari dalam (faktor internal). Pengaruh dari dalam berupa desakan-desakan dari warga kota sebagai akibat dari penambahan jumlah penduduk kota, urbanisasi dan rencana-rencana pengembangan kota disamping itu struktur kota juga menjadi faktor pendorong berkembang pesatnya sebuah kota. Pengaruh dari luar antara lain berbagai daya tarik yang menjanjikan pengembangan kota seperti luasnya lahan kosong (belum terbangun) yang dapat difungsikan sebagai kawasan pengembangan kota serta tersedianya berbagai sumberdaya alam yang cukup besar seperti sumber mata air bersih dan kawasan hijau yang sangat dibutuhkan bagi pengembangan kota.

Terjadinya *urban sprawl* cenderung mengakibatkan pola penggunaan lahan yang terpisah-pisah dengan kepadatan yang rendah (Gillham, 2006). Ketidakefisienan pola penggunaan lahan seperti ini menyebabkan munculnya permintaan perjalanan skala kecil dan terpencar-pencar.

Dalam kondisi seperti ini, penyediaan angkutan umum yang ada menjadi tidak efisien dan tidak mampu melayani pergerakan penduduk secara keseluruhan. Hal ini yang membuat masyarakat berfikir dengan kendaraan pribadi adalah pilihan utama yang dianggap paling efektif dan mampu untuk menjawab kebutuhan tersebut. Kepemilikan kendaraan pribadi lebih didominasi oleh sepeda motor (Manullang, 2014). Mengenai penggunaan kendaraan pribadi (khususnya sepeda motor) yang semakin tinggi, hal ini dikarenakan untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat pada Kota Semarang memiliki penduduk yang padat. Penduduk yang padat tersebut disebabkan oleh perilaku perjalanan dan pemenuhan kebutuhan individu tiap orang yang berbeda-beda.

3.2 Kondisi Umum Kawasan Pinggiran Kota Semarang

Perkembangan yang pesat pada kawasan Kota Semarang akan berpengaruh terhadap kawasan Pinggiran Kota Semarang. Jumlah penduduk maupun kegiatan penduduk di Kota Semarang yang selalu bertambah, akan berakibat kepada meningkatnya kebutuhan ruang yang besar. Ketersediaan ruang di dalam Kota Semarang yang terbatas, membuat kebutuhan ruang untuk tempat tinggal di kota semakin sedikit. Oleh sebab itu kebutuhan ruang untuk tempat tinggal akan diarahkan pada kawasan pinggiran kota. Jadi kebutuhan ruang yang semakin sedikit di kota akan berakibat pada perembetan kenampakan fisik kota ke arah pinggiran kota yang disebut dengan *urban sprawl*. Hal tersebut mengakibatkan semakin terbarnya penduduk ke arah pinggiran kota sehingga mengakibatkan pembangunan perumahan di kota-kota besar banyak dilakukan di pinggiran kota. Perumahan yang terdiri dari rumah dan lingkungannya sebagai tempat hunian merupakan titik awal dan akhir pergerakan manusia dalam melaksanakan kegiatan sehari-hari.

Pemilihan lokasi kawasan perumahan yang tepat juga merupakan salah satu faktor yang perlu mendapat perhatian khusus, hal ini membuat lokasi lingkungan perumahan dalam struktur kota akan dapat mempengaruhi perkembangan dari kota tersebut. Untuk itu sebagaimana yang telah diketahui bahwa lahan di daerah pusat kota khususnya di Kota Semarang sangat mahal. Hal ini dikarenakan tingginya aksesibilitas suatu lokasi, dalam hal ini semakin tinggi pula nilai lahannya, namun mendapatkan kemudahan untuk memenuhi kebutuhan. Karena mahalnya lokasi pada pusat Kota dan semua masyarakat berhak hidup dengan yang lain, maka pinggiran kota Semarang pun menjadi solusi bagi mereka untuk bertempat tinggal dengan layak.

3.2.1 Perkembangan Pinggiran Kota Semarang

Perkembangan pada daerah Pinggiran Kota Semarang itu tergantung dari lokasi permukiman, semakin padat suatu permukiman tersebut, maka berkembang pula fasilitas-fasilitas penunjang seperti fasilitas perkantoran, pertokoan, sekolahan, dan fasilitas penunjang lainnya. Untuk menunjang perkembangan lebih lanjut dari kawasan perumahan tersebut, maka akan

bermuara pada kebutuhan turunan berupa kebutuhan terhadap transportasi baik sarana maupun prasarana transportasi yang cukup memadai. Pemenuhan kebutuhan terhadap transportasi tersebut akan menciptakan suatu bentuk karakteristik perjalanan yang baru. Kota Semarang yang secara topografis terdiri dari daerah pegunungan yang berada di pinggiran kota bagian selatan hingga bagian barat dan daerah dataran yang berada di bagian tengah, utara dan bagian timur. Daerah pengembangan atau pinggiran kota mempunyai jaringan jalan maupun ketersediaan angkutan umum belum sebaik seperti di dalam kota. Di Semarang terdapat tiga daerah yang berkembang yang semula merupakan wilayah pinggiran di Kota Semarang adalah daerah kecamatan Mijen, Gunungpati dan Ngaliyan. Ketiga daerah ini sekarang telah memiliki fungsi sebagai daerah perdagangan, jasa dan pendidikan.

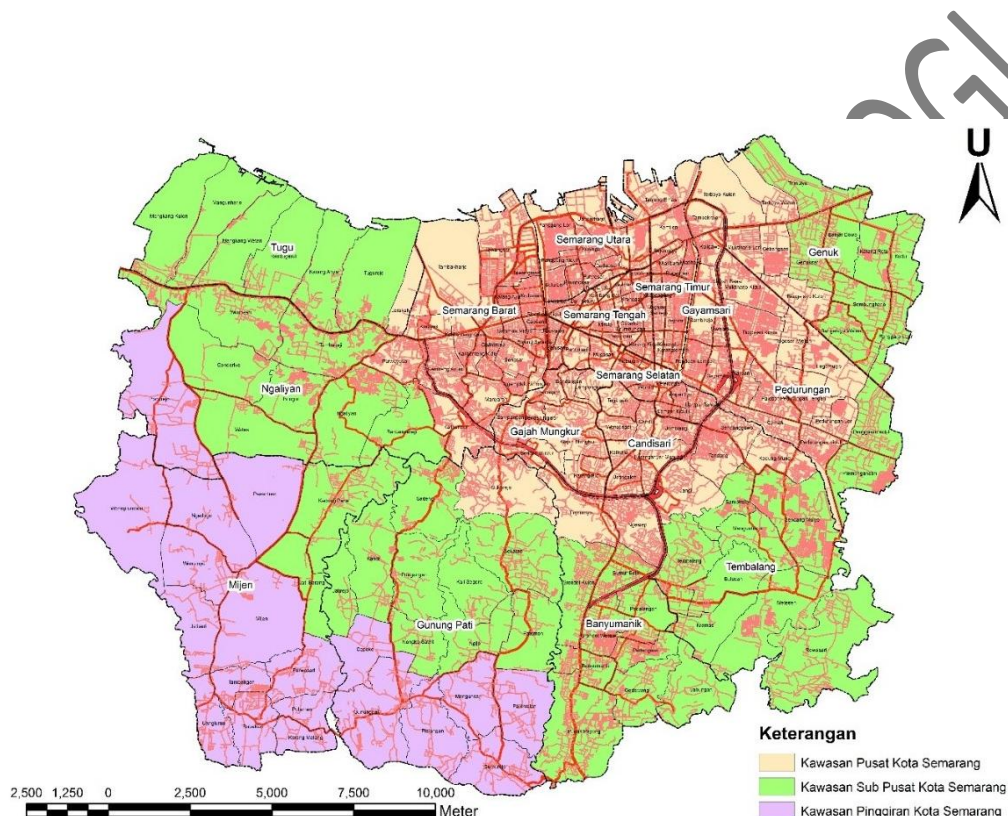


Sumber: BAPPEDA Kota Semarang, 2012

Gambar 3. 3 Peta Pembagian BWK Kota Semarang Tahun 2011-2031

Dalam RTRW mengarahkan pengembangan kota sehingga terwujud keterpaduan, keterkaitan dan keseimbangan antar wilayah, Kota Semarang dibagi menjadi 4 Wilayah Pengembangan (WP) yang bertujuan untuk menciptakan kehidupan kota yang serasi, yang secara garis besar menyangkut susunan pusat-pusat pemukiman dan jangkauan pelayanan penduduk pada tiap-tiap wilayah tersebut. Pembagian WP disesuaikan dengan spesifikasi kegiatan yang ada dan

potensi lokasi. Kemudian untuk lebih meningkatkan efisiensi pelayanan kota, maka masing-masing WP dibagi kedalam Wilayah Bagian Kota (BWK) yang seluruhnya berjumlah 10 Bagian Wilayah Kota. Pembagian BWK berdasarkan RTRW Kota Semarang tahun 2011-2031 pada penelitian ini yaitu BWK VIII meliputi Kecamatan Gunungpati, BWK IX meliputi Kecamatan Mijen dan BWK X meliputi Kecamatan Ngaliyan dan Kecamatan Tugu. Dalam RTRW Kota Semarang juga dijelaskan dengan detail per-BWK. Pendidikan di BWK VIII, Kantor pelayanan publik di BWK IX, dan industri di BWK X.



Sumber: Manullang 2014

Gambar 3. 4 Peta Pembagian Kawasan Pusat, Sub Pusat, dan Pinggiran Kota Semarang

Menurut Manullang (2014) Kota Semarang dibagi menjadi 3 bagian yaitu Pusat Kota (PK), Sub Pusat Kota (SPK) dan Pinggiran Kota (PGK). Oleh karena itu, untuk mengetahui sebuah lokasi tempat tinggal (kelurahan) masuk wilayah pusat kota, sub pusat kota atau pinggiran kota dapat dilihat dari jarak kelurahan tersebut ke pusat kota, yaitu Simpang Lima (Lapangan Pancasila) yang berada tepat di pusat Kota Semarang (Manullang 2014). Jadi dalam kegiatan penelitian yang akan diteliti dilakukan pada kawasan pinggiran Kota Semarang. Pada penelitian dilakukan pada kawasan Pinggiran Kota Semarang, yang berdasarkan RTRW Kota Semarang Tahun 2011-2031 struktur dan pola tata ruang maupun pola pengembangan yang direncanakan, Kota Semarang dibagi dalam lima Wilayah Pengembangan (WP) dan sepuluh Bagian Wilayah Kota (BWK). Peneliti hanya meneliti

pada kawasan Pinggiran Kota Semarang. Kawasan pada Pinggiran Kota Semarang yaitu meliputi: WP IV : BWK VIII : Gunung Pati dan BWK IX : Mijen, lalu ada WP V : BWK X : Ngalian. Berikut merupakan daerah penelitian meliputi 3 kecamatan yaitu kecamatan Gunung Pati, kecamatan Mijen, dan kecamatan Ngalian dan terdapat 19 kelurahan yang tersebar di kecamatan tersebut. Pada kecamatan Gunung Pati terdapat kelurahan Cepoko, Mangunsari, Pakinten, Plalangan, Sumurejo, Gunungpati, di kecamatan Mijen terdapat kelurahan Pesantren, Ngadirgo, Wonolopo, Mijen, Jatisari, Purwosari, Tambangan, Cangkiran, Bubakan, Polaman, Karang Malang, Wonoplumbon, dan di Kecamatan Ngalian terdapat satu kelurahan saja yaitu kelurahan Podorejo.

Tabel III. 1 Kepadatan Penduduk Pinggiran Kota Semarang Tahun 2015

Kecamatan	Luas (km ²)	Penduduk (jiwa)	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)
Mijen	57.55	61405	1066.99
Gunungpati	54.11	78641	1453.35
Ngalian	37.99	125828	3312.13
PINGGIRAN KOTA SEMARANG	149.65	265874	5832.47

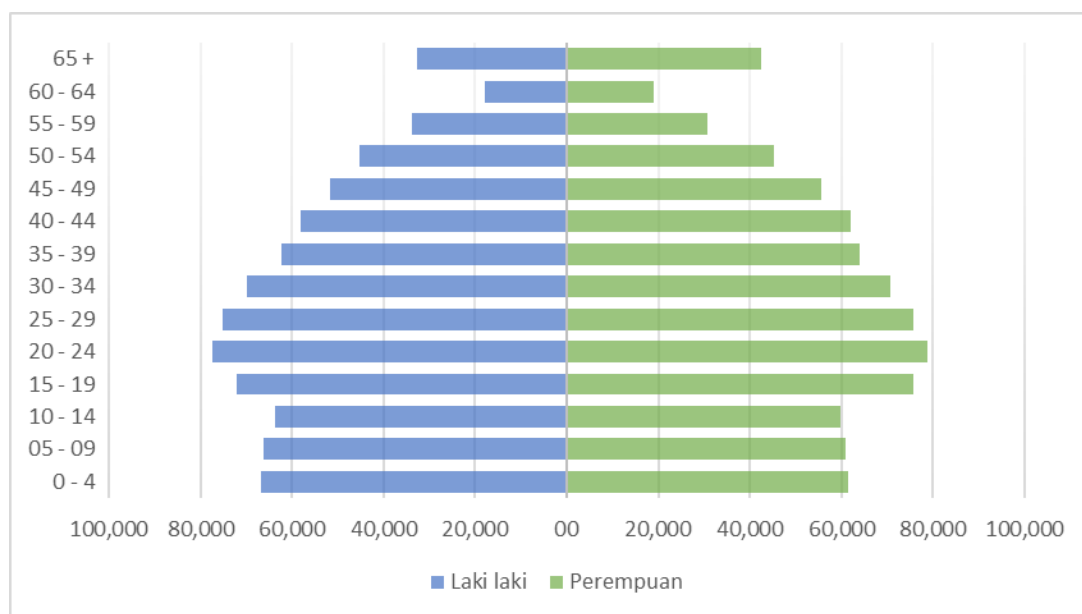
Sumber: BPS Kota Semarang, 2016

Dari tabel kepadatan penduduk diatas Wilayah Pinggiran Kota Semarang memiliki luas 149.65 km², kecamatan yang memiliki wilayah perkotaan terluas ialah Kecamatan Mijen seluas 57.55 km² sementara kecamatan yang memiliki wilayah perkotaan terkecil ialah Kecamatan Ngalian seluas 37.99 km². Jika dilihat dari kepadatan penduduknya, kepadatan penduduk di wilayah Pinggiran Kota Semarang sebesar 5832.47 jiwa/km². Pada Pinggiran Kota Semarang, Kecamatan Ngalian memiliki kepadatan penduduk terbesar yakni 3312.13 jiwa/km² sementara kecamatan yang memiliki kepadatan penduduk terkecil ialah Kecamatan Mijen yakni 1066.99 jiwa/km².

3.2.2 Pendidikan di Pinggiran Kota Semarang

Sebagai kota yang memiliki kelompok umur usia muda-dewasa yang tinggi, maka penyediaan fasilitas umum yang ada pun mengikuti kebutuhan pengguna tersebut. Salah satu kebutuhan primer pada usia muda-dewasa ialah pendidikan. Bidang pendidikan merupakan salah satu dari enam strategi pemantapan pusat pelayanan kegiatan melalui program pengembangan kegiatan pendidikan di berbagai jenis dan jenjang (RTRW Kota Semarang tahun 2011-2031). Pembangunan pada sektor pendidikan bertujuan untuk meningkatkan kualitas manusia Indonesia yang cerdas dan terampil yang diikuti rasa percaya diri sendiri serta sikap dan perilaku inovatif,

disamping itu merupakan proses budaya untuk meningkatkan harkat dan martabat manusia yang berlangsung seumur hidup dan di dalam lingkungan keluarga, sekolah dan masyarakat. Perkembangan tingkat partisipasi sekolah haruslah diimbangi dengan penyediaan sarana fisik pendidikan maupun tenaga guru yang memadai.



Sumber: BPS Kota Semarang, 2016

Gambar 3. 5 Piramida Penduduk Kota Semarang Tahun 2015

Kota Semarang memiliki jumlah penduduk yaitu 792.886 jiwa laki-laki dan 802.301 jiwa perempuan dengan kelompok umur tertinggi pada kelompok umur 20-24 tahun. Piramida penduduk Kota Semarang memiliki bentuk konstruktif. Hal tersebut menunjukkan bahwa rendahnya tingkat kelahiran dan kematian di Kota Semarang serta tingginya penduduk angka usia produktif. Berdasarkan data kelompok umur di Kota Semarang, kelompok umur 20-24 tahun merupakan kelompok umur dengan jumlah penduduk tertinggi, kemudian disusul oleh kelompok umur 25-29 tahun dan kelompok 15-19 tahun. Dengan kata lain, jenjang pendidikan perguruan tinggi dan sekolah menengah tingkat atas merupakan jenjang yang paling banyak dibutuhkan oleh penduduk Kota Semarang. Berikut merupakan sekolah menengah atas yang berada di Pinggiran Kota Semarang dapat dilihat pada TABEL III.2 berikut.

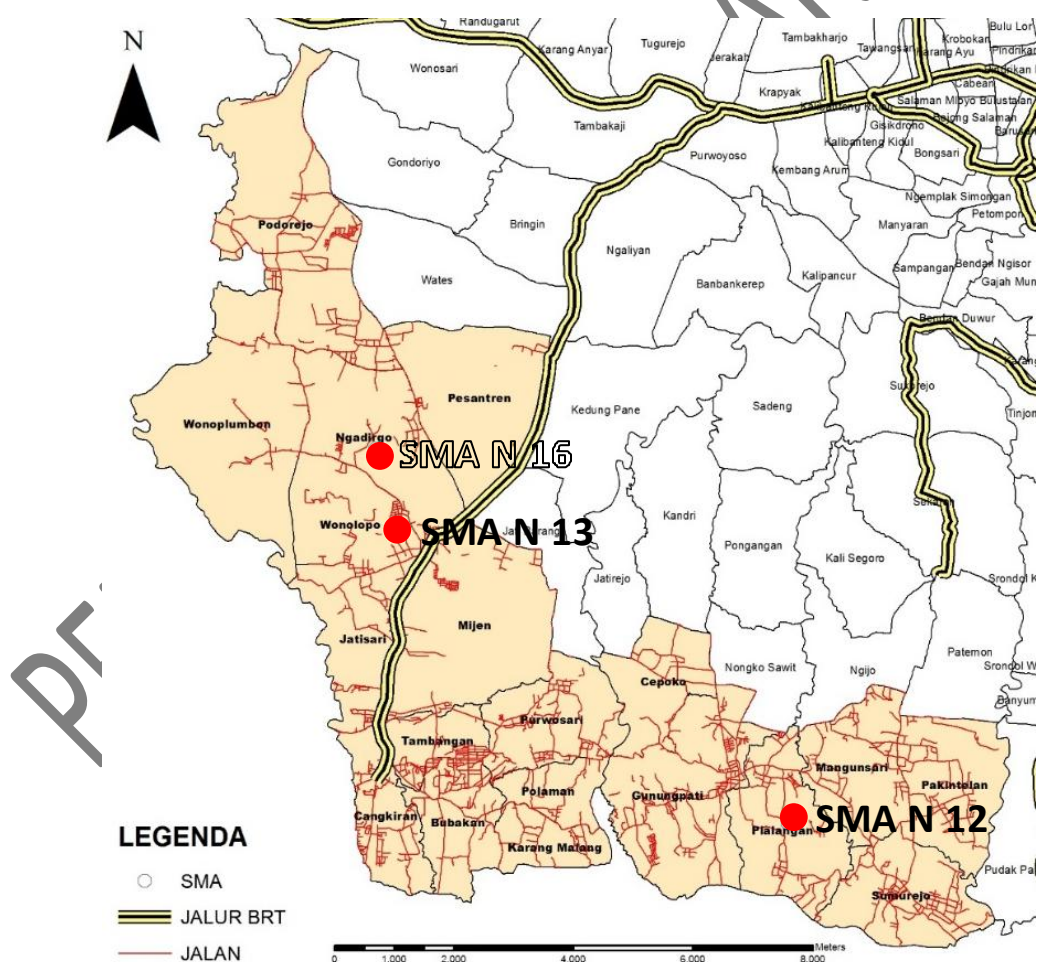
Tabel III. 2 Sekolah Menengah Tingkat Atas di Pinggiran Kota Semarang Tahun 2015

Nama Sekolah	Status	Kelas X	Kelas XI	Kelas XII	Jumlah Siswa
--------------	--------	---------	----------	-----------	--------------

SMA MUHAMMADIYAH 2	Swasta	30	27	17	74
SMA NEGERI 12	Negeri	360	357	343	1060
SMA NEGERI 13	Negeri	284	277	273	834
SMA NEGERI 16	Negeri	213	199	200	612
SMA UNGGULAN NURUL ISLAMI	Swasta	32	20	27	79

Sumber: BPS Kota Semarang, 2016

Pada penelitian ini, responden yang digunakan ialah pelajar SMA negeri yang ada di pinggiran Kota Semarang. Jika dibanding dengan jumlah murid SMA Negeri dengan SMA Swasta terpaut sangat jauh. Jika dibandingkan maka SMA Swasta hanya 8% -13% dari SMA Negeri. Hal tersebut menyebabkan pada saat peneliti survei lokasi SMA swasta di daerah pinggiran Kota Semarang tidak dapat dilakukan, dikarenakan hampir tidak ada yang membawa kendaraan sepeda motor. Berikut merupakan persebaran SMA Negeri di pinggiran Kota Semarang dapat dilihat pada GAMBAR 3.6 berikut.



Sumber : Dinas Pendidikan Kota Semarang 2017

Gambar 3. 6 Persebaran SMA Negeri di Pinggiran Kota Semarang



Sumber: Dokumentasi Peneliti
Gambar 3. 7 Foto SMAN di Pinggiran Kota Semarang (1) SMA 12, (2) SMA 13, (3) SMA 16

Tabel III. 3 Sekolah di Pinggiran Kota Semarang

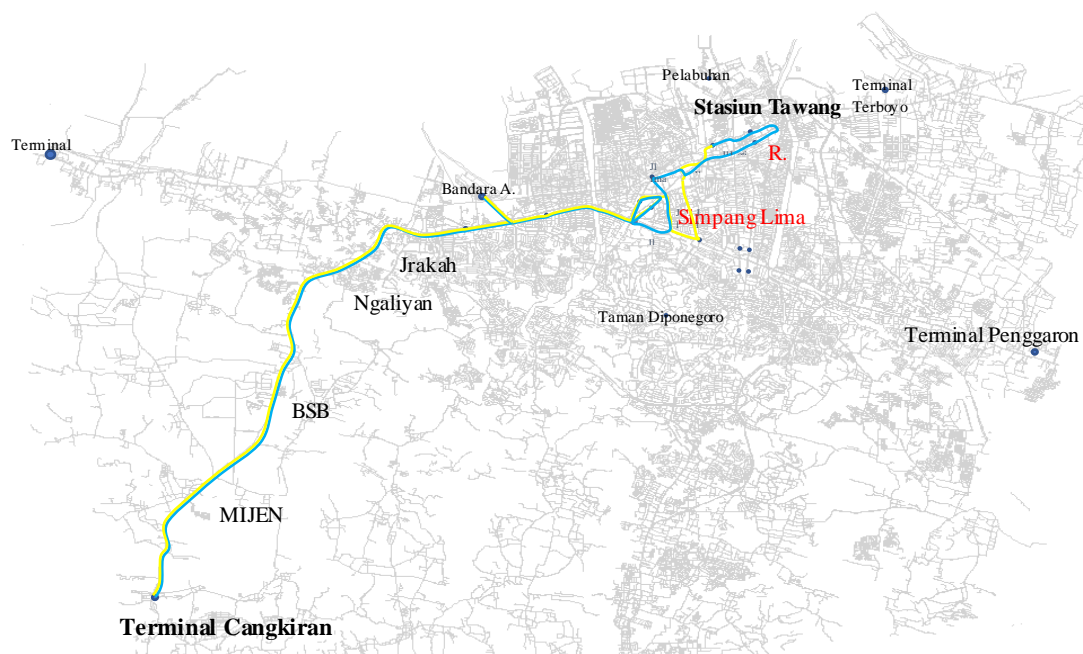
No	Nama Sekolah	Status Sekolah	Kelas X	Kelas XI	Kelas XII	Jumlah Siswa
1	SMA Negeri 12	Negeri	360	357	343	1060
2	SMA Negeri 13	Negeri	284	277	273	834
3	SMA Negeri 16	Negeri	213	199	200	612

Sumber: Dinas Pendidikan Kota Semarang

Penelitian pada kawasan Pinggiran Kota Semarang terdapat 3 Sekolah Negeri yaitu SMA Negeri 12 di jalan Raya Gunungpati Kelurahan Plalangan, SMA negeri 13 di jalan Rowosemanding Kelurahan Wonolopo, SMA Negeri 16 di jalan Ngadirgo Tengah Kelurahan Ngadirgo sesuai dengan data pada Dinas Pendidikan Kota Semarang 2017. Faktor yang tidak jauh penting adalah dari tempat tinggal menuju pun juga sangat berpengaruh, dimana jarak menjadi suatu pertimbangan apabila jarak sekolah dekat dengan rumah maka menjadi suatu pertimbangan dari pada sekolah dengan jarak yang jauh. Faktor terakhir adalah apakah ada angkutan umum pada sekolah tersebut, pada dasarnya transportasi sangatlah penting berfungsi melayani mobilitas orang barang dan jasa, dalam hal pemilihan sekolah lanjutan, para orang tua juga akan mempertimbangkan jangkauan sekolah tersebut oleh sarana transportasi atau angkutan umum yang ada, apabila suatu sekolah tidak terdapat / tidak terjangkau sarana transportasi / angkutan umum seharusnya menjadi suatu pertimbangan untuk menunjang perkembangan lebih lanjut dari pemenuhan kebutuhan terhadap pendidikan SMA negeri dan swasta di daerah pinggiran Kota Semarang. Sekolah yang terlewati oleh jalur BRT hanya SMAN 13 Semarang yaitu 700 meter dari titik sekolah.

3.3 Layanan Angkutan Umum BRT (*Bus Rapid Transit*)

BRT (Bus Rapid Transit) atau yang dikenal dengan Trans Semarang merupakan salah satu sarana transportasi massal yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Semarang untuk memenuhi kebutuhan pergerakan di Kota Semarang serta mengurangi kemacetan yang ada. Trans Semarang pertama kali diluncurkan oleh Pemkot Semarang pada 2 Mei 2009 bertepatan dengan hari jadi Kota Semarang yang ke 462. Dalam pemenuhan kebutuhan tiap individu yang ada, pemerintah Kota Semarang telah berusaha menyediakan sistem transportasi publik berupa angkutan umum atau Trans Semarang (BRT), namun angka kepemilikan terhadap kendaraan pribadi masih sangat tinggi. Menurut data BPS Kota Semarang dalam angka, kepemilikan kendaraan pribadi berupa mobil mencapai angka 33.523 unit dan kendaraan pribadi berupa sepeda motor mencapai angka 151.286 unit pada tahun 2012 - 2014. Trans Semarang memiliki rute serta shelter transit untuk menghubungkan rute tersebut, berikut merupakan rute Bus Trans Semarang di Pinggiran Kota Semarang.



Sumber: Dinas Perhubungan

Gambar 3. 8 Peta Rute Pelayanan Jalur BRT Trans Semarang Koridor IV

Tabel III. 4 Rute Pelayanan Jalur BRT Trans Semarang Koridor IV

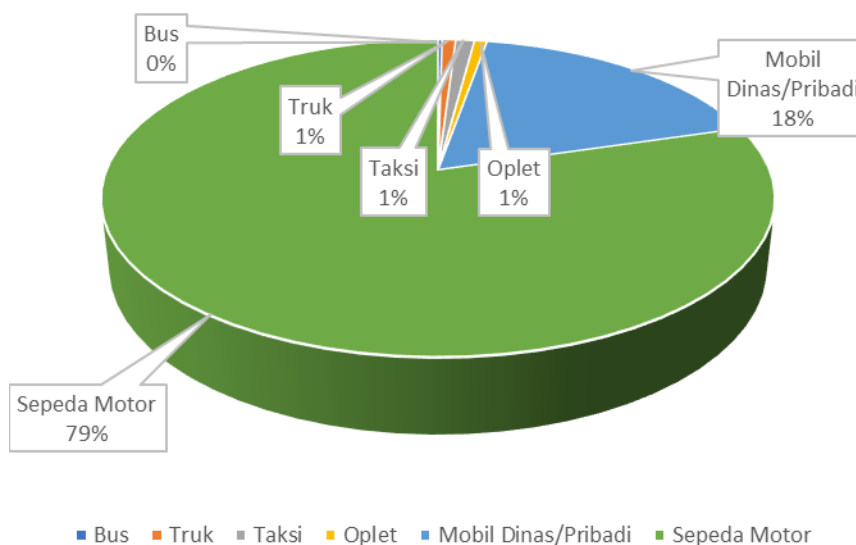
Pergi	Pulang
Terminal Cangkiran – Jl Raya Cangkiran – Jl Raya Mijen – Jl Raya Semarang Boja – Jl Raya Ngaliyan – Jl Prof Dr Hamka – Jerakah – Krpyak – Jl Siliwangi – Kalibanteng – Bandara Ahmad Yani – Jl Jend Sudirman – Karang Ayu – Jl Soegiopranoto – Jl Imam Bonjol Udinus (transit) – Jl Kapten Piere Tendean – Jl Pemuda Balaikota (transit) – Jl Imam Bonjol Udinus (transit) – Jl Kapten Piere Tendean – Jl MH Thamrin – Jl Pandanaran – Bundaran Simpang Lima (transit) – Jl Gajah Mada – Jl Pemuda Sri Ratu – Jl Kolonel Sugiono – Jl Empu Tantular – ke Stasiun Tawang	Stasiun Tawang – Pengapon – Raden Patah – Jl Letjend Suprpto Kota Lama – Jl Pemuda Kantor Pos – Jl Kolonel Sugiono – Jl Imam Bonjol Petek – Stasiun Poncol – Jl Tanjung – Jl MH Thamrin – Jl Pandanaran – Tugumuda – Jl Imam Bonjol Udinus (transit) – Jl Kapten Piere Tendean – Jl Pemuda Balaikota (transit) – Tugumuda – Jl Soegiopranoto – Karang Ayu – Jl Jenderal Sudirman – Kalibanteng – Bandara A Yani – Kalibanteng – Jl Siliwangi – Krpyak – Jerakah – Jl Prof Dr Hamka – Jl Raya Ngaliyan – Jl Raya Semarang Boja – Jl Raya Mijen – Jl Raya Cangkiran – Terminal Cangkiran.

Sumber: Dinas Perhubungan

Namun, kehadiran BRT (Bus Rapid Transit) yaitu Trans Semarang dirasa belum memenuhi kebutuhan pergerakan masyarakat Kota Semarang, hal ini terlihat dari nilai *load factor* BRT hanya 54.39% (BLU UPTD Trans Semarang, 2017). Karena mayoritas nilai *load factor* dibawah 70% (Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat / SK.687/AJ.206/DRJD/2002) maka dapat dikatakan bahwa BRT kurang optimal dalam melayani pergerakan penumpang untuk masyarakat Kota Semarang.

3.4 Kepemilikan kendaraan Bermotor di Pinggiran Kota Semarang

Untuk memenuhi kebutuhan hidup, seseorang perlu bergerak dari tempat asal menuju tempat tujuan karena adanya kebutuhan-kebutuhan yang harus dipenuhi di tempat lain. Untuk bergerak, masyarakat Kota Semarang dapat bergerak secara *motorized* dan *nonmotorized*. Untuk pergerakan dalam Kota Semarang, pergerakan *motorized* menggunakan sarana transportasi darat. Salah satu sarana penting dari subsektor angkutan darat adalah kendaraan bermotor. Perkembangan yang terjadi pada jumlah kendaraan bermotor secara langsung memberikan gambaran mengenai kondisi subsektor angkutan darat. Persentase jenis kendaraan bermotor di Kota Semarang Tahun 2014 dapat dilihat pada diagram di gambar berikut.



Sumber: BPS Kota Semarang, 2015

Gambar 3. 9 Diagram persentase Jenis Kendaraan Bermotor di Kota Semarang Tahun 2014

Berdasarkan diagram diatas diketahui bahwa sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling banyak digunakan masyarakat. Hal ini terlihat dari proporsi sepeda motor yang jauh lebih besar dibandingkan jenis kendaraan lain yaitu 79%, kemudian diikuti oleh mobil sebesar 18%. Sedangkan jenis kendaraan yang memiliki proporsi jumlah paling kecil adalah bus yaitu 0,2%. Hal ini disebabkan karakteristik dari jenis kendaraan tersebut, yaitu memiliki kapasitas yang cukup besar dalam mengangkut penumpang, sehingga jumlah kendaraan yang digunakan relative lebih sedikit dibandingkan dengan jenis kendaraan yang lain. Penelitian ini dilakukan pada daerah Pinggiran Kota Semarang. Berikut merupakan jumlah kendaraan berdasarkan jenis kendaran pada Pinggiran Kota Semarang.

Tabel III. 5 Jumlah Kendaraan Berdasarkan Jenis Kendaraan

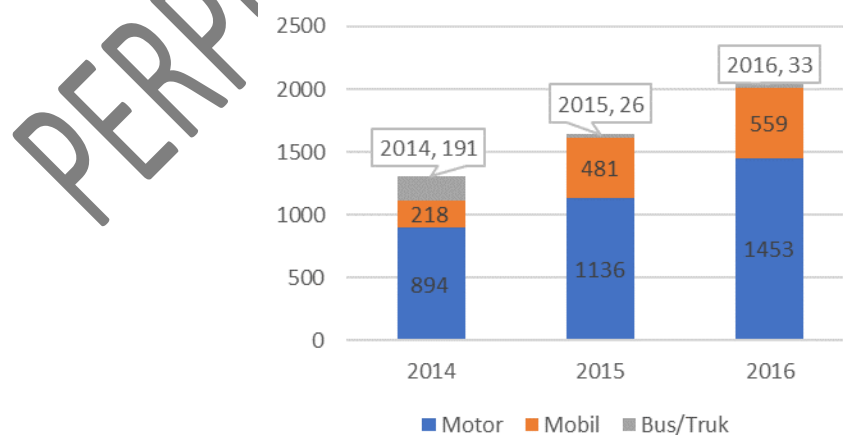
Kecamatan	2014					
	Jenis Kendaraan Bermotor					
	Bus	Truk	Taksi	Oplet	Mobil Dinas/Pribadi	Sepeda Motor
Mijen	21	53	0	22	598	6938
Gunungpati	5	77	0	3	584	9009
Ngaliyan	13	84	249	0	3507	16374

Sumber: Dinas Perhubungan

Dilihat dari jumlah kendaraan pada Pinggiran Kota Semarang terlihat dari proporsi sepeda motor yang jauh lebih besar dibandingkan jenis kendaraan lain. Perbandingan kendaraan sepeda motor dengan kendaraan lainnya sebagai berikut Mijen 91%, Gunungpati 93%, dan Ngalihan 81% pengguna kendaraan sepeda motor. Kendaraan pribadi dapat mempengaruhi perilaku karena preferensi dan sikap terhadap obyek setiap orang berbeda. Salah satu hal yang dapat mempengaruhi perilaku berkendara yaitu perilaku *aggressive driving* (Beirness, 1996 dalam Tasca, 2000). *Aggressive driving* dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Menurut Reima Lehtimaki, Solia Juden Tupakka, dan Matti Tolvanen (2005), menyatakan bahwa penyebab kejadian kecelakaan pada pengendara kendaraan bermotor adalah kurangnya pengetahuan, mengenali resiko bahaya, dan kurangnya pengalaman dalam mengemudi.

3.5 Angka Kecelakaan

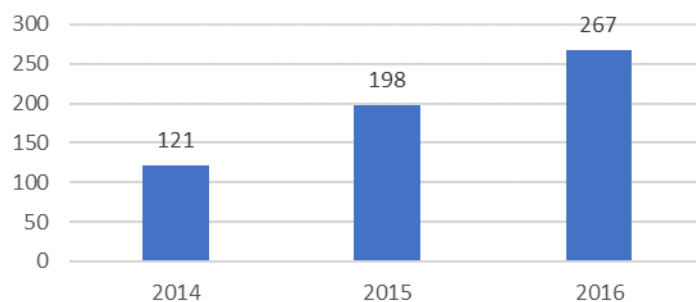
Menurut UU RI No. 22 Tahun 2009, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kecelakaan selalu mengandung unsur ketidaksengajaan sehingga menimbulkan perasaan heran, terkejut dan trauma bagi orang yang mengalami kecelakaan. Apabila kecelakaan disengaja atau telah direncanakan, maka hal tersebut merupakan tindakan kriminal penganiayaan atau pembunuhan berencana. Menurut Wedasana dalam Fajar (2015), jenis dan bentuk kecelakaan dapat diklasifikasikan menjadi lima, yaitu: korban; lokasi kejadian; waktu terjadinya; posisi kecelakaandan; dan kendaraan yang terlibat. Data kejadian kecelakaan menurut jenis kendaraan di Kota Semarang Tahun 2014 dapat dilihat pada diagram gambar berikut.



Sumber: Laporan Laka Lantas Polrestabes Kota Semarang, 2014-2016

Gambar 3. 10 Grafik Kejadian Kecelakaan Menurut Jenis Kendaraan di Kota Semarang Tahun 2014-2016

Didominasinya pergerakan menggunakan sepeda motor juga menyebabkan persentase angka kecelakaan tertinggi oleh pengguna sepeda motor, yakni mencapai 68,6% atau 894 kejadian dari 1.303 kejadian kecelakaan di tahun 2014, 69,1% atau 1.136 kejadian dari 1.643 kejadian kecelakaan di tahun 2015 dan 71,1% atau 1.453 kejadian dari 2.054 kejadian kecelakaan di tahun 2016, angka tersebut selalu meningkat dari tahun ke tahun. (Laporan Tahunan Laka Lantas Polrestabel Semarang, 2014-2016). Berdasarkan jumlah kecelakaan sepeda motor berdasarkan usia, kelompok usia 21-25 tahun merupakan kelompok usia tertinggi yang mengalami kecelakaan sepeda motor, kemudian disusul oleh kelompok usia 16-20 tahun. Kelompok usia 16-20 tahun merupakan kelompok usia pelajar tingkat sekolah menengah. Berikut perkembangan kecelakaan sepeda motor oleh kelompok usia 16-20 tahun di Kota Semarang dapat dilihat pada gambar.



Sumber: Laporan Laka Lantas Polrestabel Kota Semarang, 2014-2016

Gambar 3. 11 Grafik Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor oleh Pengendara Kelompok Umur 16-20 tahun di Kota Semarang Tahun 2014-2016

Kejadian kecelakaan sepeda motor oleh pengendara kelompok umur 16-20 tahun selalu mengalami kenaikan dari tahun ke tahun seiring meningkatnya jumlah kecelakaan, jumlah tersebut juga selalu mengalami kenaikan persentase. Pada tahun 2014, terjadi 121 kejadian kecelakaan oleh pelajar atau sekitar 13,5%, pada tahun 2015 terjadi 198 kejadian atau sekitar 17,4%, dan pada tahun 2016 terjadi 267 kejadian kecelakaan oleh pelajar atau sekitar 18,4% dari jumlah kecelakaan sepeda motor. Kelompok umur 16-20 tahun merupakan kelompok umur tertinggi kedua yang mengalami kecelakaan, hal tersebut mengindikasikan tingginya penggunaan sepeda motor oleh pelajar tidak diiringi dengan kesadaran keselamatan berlalu lintas. Hal tersebut juga dikarenakan usia sekolah tingkat menengah merupakan kelompok usia tertinggi ketiga di Kota Semarang yakni mencapai 9,3% dari total penduduk Kota Semarang. Bahkan, pelajar cenderung memanfaatkan sepeda motor dengan persetujuan dari orangtuanya meskipun pelajar tersebut belum memiliki izin mengendarai (Kamargianni, 2010). Hal tersebut terjadi karena adanya akumulasi kelalaian oleh berbagai pihak sehingga mendorong pelajar menjadikan motor sebagai pilihan utama dalam bertransportasi (Setiaji, 2011)