

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Manusia sebagai Pengguna Jalan

Manusia sebagai sebagai pengguna jalan merupakan faktor utama terjadinya kecelakaan di jalan. Menurut Warpani (2002) Faktor Manusia sebagai pengguna jalan dibedakan menjadi dua, yaitu Pengemudi dan pejalan. Pengemudi adalah orang yang mengemudi kendaraan bermotor maupun kendaraan dan tak bermotor. Sedangkan, pejalan yaitu pejalan kaki pada umumnya, serta pedagang asongan, pedagang kaki lima, dan orang-orang yang beraktivitas di sekitar jalan.

Data dari POLRI (2013) pada Dokumen Rencana Aksi Kepolisian Negara Republik Indonesia di Bidang Keselamatan Jalan, 94% kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor manusia (sebagai pengemudi). Penyebab utama kecelakaan akibat faktor pengemudi yaitu kebugaraan jasmani, kesiapan mental pada saat mengemudi, kelelahan, pengaruh minuman keras (Alkohol), dan obat terlarang.

**Tabel 2.1** Usia pengemudi yang terlibat kecelakaan lalu lintas

Kelompok	
Usia	%
16-20 tahun	19,41
21-25 tahun	21,98
26-30 tahun	14,60
31-35 tahun	09,25
36-40 tahun	07,65
41-75 tahun	18,91

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Dept. Perhubungan (2007)

Sedangkan, kesalahan umum yang dilakukan oleh diantaranya menyeberang tidak pada tempatnya, menyeberang secara tiba-tiba (lengah), berjalan pada badan jalan karena lalai atau terpaksa. (Warpani : 2002)

## 2.2 Kecelakaan Lalu Lintas yang Melibatkan Siswa

Menurut Sulistio (2005) yang dikutip dari data dari *Asian Development Bank*, Indonesia menempati urutan pertama dengan jumlah korban meninggal akibat kecelakaan di ASEAN, sebesar 30.464 jiwa. Menurut Korlantas Mabes Polri, pada 2014 terdapat kenaikan angka kecelakaan pada sepeda motor sebesar 5,34% dari tahun sebelumnya. Korban kecelakaan paling banyak berasal dari usia pelajar, yaitu 15-19 tahun, mencapai 12% dari total kasus, yang melibatkan 3.157 jiwa.

Hasil dari penelitian terhadap kecelakaan di Kota Malang yang dilakukan oleh Yulianto (2008) mengatakan 60,90% kecelakaan melibatkan sepeda motor, dengan 43,61% melibatkan pelajar tingkat SMA.

Data dari Satlantas Polresta Samarinda yang dikutip oleh Wulandari F (2015) mengatakan selama tahun 2013 terdapat 303 korban kecelakaan lalu lintas di Kota Samarinda ,dengan rincian : 160 korban mengalami luka ringan, 58 korban mengalami luka berat, serta 85 korban meninggal dunia. Pada tahun 2014 terjadi peningkatan sebesar 13,53% pada total korban kecelakaan lalu lintas, yaitu menjadi 344 korban kecelakaan lalu lintas di Kota Samarinda.

## 2.3 Bus Sekolah

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) Bus Sekolah adalah bus yang melayani angkutan murid-murid sekolah. Menurut SK Dirjen Perhubungan Darat tentang *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Sekolah Bus Sekolah* yang dimaksud dalam penelitian ini adalah Angkutan Kota/Pedesaan Anak Sekolah. Definisi angkutan kota/pedesaan anak sekolah adalah angkutan yang memiliki rute tetap dan teratur khusus mengangkut anak sekolah yang beroperasi pada jam keberangkatan dan kepulangan siswa dengan menggunakan mobil bus yang dilengkapi dengan tulisan BUS SEKOLAH dengan kapasitas sedang atau besar.

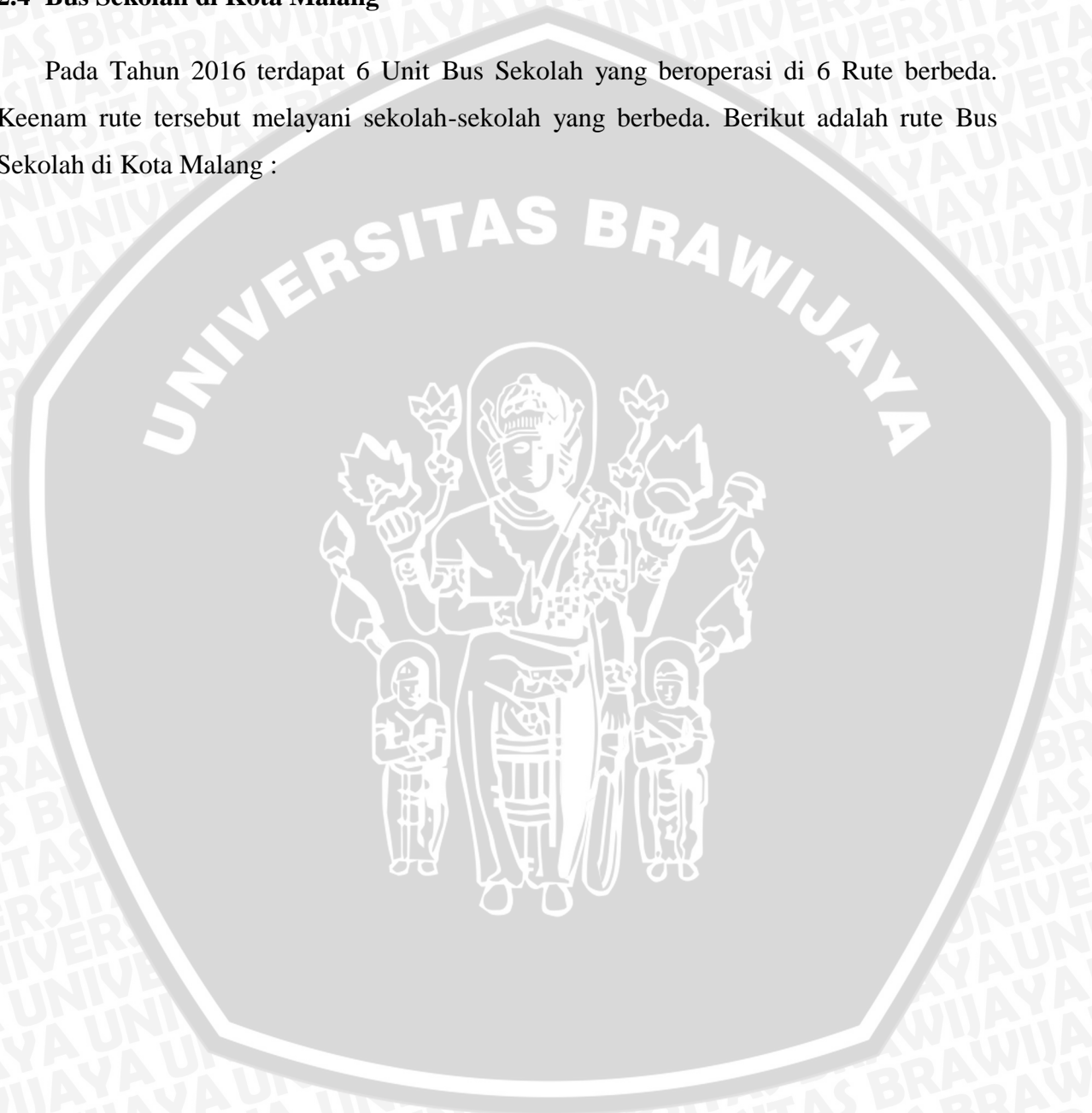
Penentuan rute angkutan kota/pedesaan anak sekolah mempertimbangkan beberapa hal diantaranya :

1. Bangkitan dan tarikan dengan pertimbangan lokasi sekolah
2. Jenis pelayanan Bus Sekolah
3. Kelas jalan yang dilewati
4. Jarak dan waktu tempuh

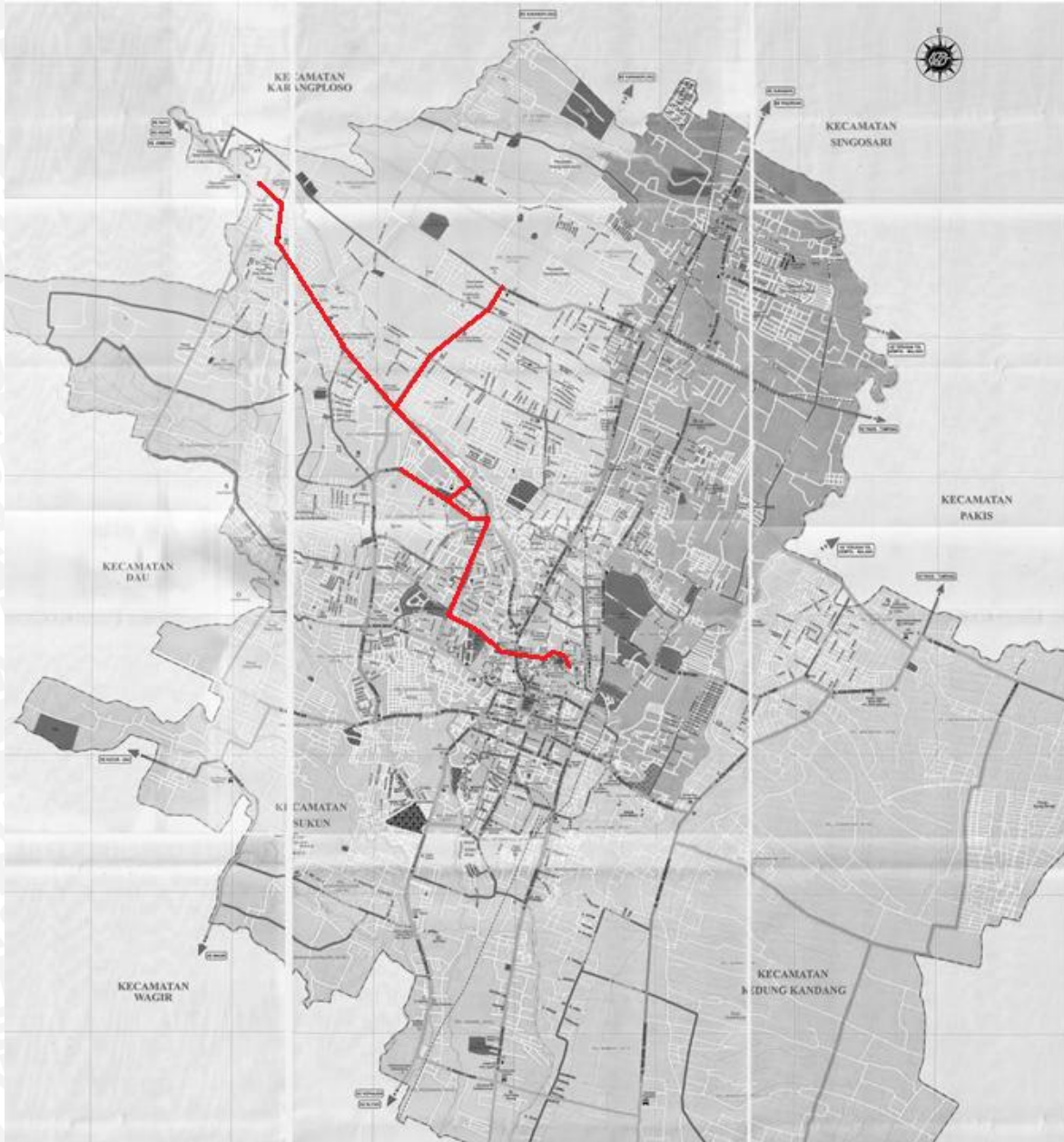
Tarif Bus Sekolah harus ditentukan oleh Pemerintah Daerah setempat, serta harus lebih murah dibandingkan dengan tarif transportasi umum yang ada di daerah tersebut. Selisih tarif antara angkutan umum dan Bus Sekolah oleh Pemerintah Daerah setempat, kecuali Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

#### **2.4 Bus Sekolah di Kota Malang**

Pada Tahun 2016 terdapat 6 Unit Bus Sekolah yang beroperasi di 6 Rute berbeda. Keenam rute tersebut melayani sekolah-sekolah yang berbeda. Berikut adalah rute Bus Sekolah di Kota Malang :



- a. Bus Poll A: Pagi (Start: SPBU Tlogomas Finish: Balai Kota), Siang (Start: Balai Kota, Finish: SPBU Tlogomas). Rute yang dilalui: Tlogomas - MT.Haryono SoekarnoHatta - DI.Panjaitan - Bogor - Veteran - BundaranDIKNAS - Veteran - Bandung - Ijen - Semeru - Kahuripan -Bundaran Tugu - Balai Kota.



**Gambar 2.1** Rute Bus Sekolah Kota Malang Poll A

- b. Bus Poll B: Pagi (Start: Pos Kamling Jl. Anggur Pisang Candi, Finish: Balai Kota). Siang (Start: Balai Kota, Finish: SMK Nasional). Rute yang dilalui: Pisang Candi (SPBU Mergan) - Raya Langsep - Raya Galunggung - Jl. Bondowoso - Jl. Jombang - Jl. Surabaya - Jl. Jakarta - Jl. Bogor Bawah - Veteran - U Turn SMAN 8 - Bundaran DIKNAS - Veteran - Bandung - Ijen - Semeru - Kahuripan - Bundaran Tugu - Balai Kota.



**Gambar 2.2** Rute Bus Sekolah Kota Malang Poll B

- c. Bus Poll C: Pagi (Start: SMK 6 Madyopuro, Finish: Balai Kota). Siang (Start: Balai Kota, Finish: SMK 6 Madyopuro). Rute yang dilalui: Terminal Madyopuro - Ki Ageng Gribig - Danau Toba - AM. Wiyono - Kesatrian - Hamid Rusdi - Bundaran SMPN 5 - Panglima Sudirman - DR. Cipto - Cokroaminoto - Trunojoyo - Kertanegara - Bundaran Tugu - Balai Kota.



**Gambar 2.3** Rute Bus Sekolah Kota Malang Poll C

- d. Bus Poll D: Pagi (Start: Kantor Kel.Madyopuro, Finish: SMK Tlogowaru). Siang (Start: Balai Kota, Finish: Kantor Kel.Madyopuro). Rute yang dilalui: Sawojajar(Terminal Madyopuro) - Ki Ageng Gribig - Mayjen Sungkono - Terminal



Hamid Rusdi.

**Gambar 2.4** Rute Bus Sekolah Kota Malang Poll D

- e. Bus Poll E: Pagi (Start: Depan Kantor PLN Kacuk, Finish: Balai Kota). Siang (Start: Balai Kota, Finish: Depan Kantor PLN Kacuk). Rute yang dilalui: PLN Sasuit Tubun - Kolonel Sugiono - RE.Martadinata - Bawah Fly Over Kota Lama - Comboran - Sulawesi - SPBU Sawahan - Syarif Al Qadri - Kauman - Hasyim Ashari - AR. Hakim - Gereja Mojopahit - Bundaran Tugu - Balai Kota.



**Gambar 2.5** Rute Bus Sekolah Kota Malang Poll E



- f. Bus Poll F: Pagi (Start: Depan Lapas Wanita Kebonsari, Finish: Balai Kota). Siang (Start: Balai Kota, Finish: Depan Lapas Wanita Kebonsari). Rute yang dilalui: Samsat Kacuk - Sudanco Supriyadi - Jl. Janti - Jl. Halmahera - Jl. Tanimbar - Jl. Sulawesi - Jl. Nusakambangan - Comboran - RE.Martadinata - Gatot Subroto -



Trunojoyo - Kertanegara - Bundaran Tugu - Balai Kota.

**Gambar 2.6** Rute Bus Sekolah Kota Malang Poll F

Bus Sekolah Kota Malang menggunakan Bus dengan kapasitas 35 penumpang, kecuali rute D dengan bus berkapasitas 60 penumpang. Setiap rute dilayani oleh satu bus tiap waktu. Menurut penelitian yang dilakukan Dzulkarnain & Andrainto (2015) dari total kapasitas penumpang yang ada hanya rute A yang mempunyai *Load Factor* diatas 70% yaitu 77%. Sedangkan rute D mempunyai nilai *Load Factor* terendah yaitu 24%.

**Tabel 2.2** *Load Factor* Bus Sekolah Kota Malang

Poll	Kapasitas	Jumlah Segmen	Total Penumpang	Rata-rata <i>Load Factor</i>
A	35	6	39	77%
B	35	4	29	49%
C	35	3	31	41%
D	60	3	69	24%
E	35	4	30	43%
F	35	4	34	30%

Sumber : Zulkarnain & Adrianto, Kajian Kinerja Pelayanan dan Operasional Bus Sekolah Gratis Kota Malang (2015)

Bus Sekolah Kota Malang melayani pelajar pada 2 waktu, yaitu pagi hari dan siang hari. Bus Sekolah bertugas menjemput siswa dari titik pemberangkatan pukul 05:45 WIB di pagi hari, serta menjemput siswa untuk kembali ke rumah pada titik kepulangan pukul 13:45 WIB di siang hari pada hari senin sampai kamis, pukul 11:00 pada hari jum'at serta menyesuaikan waktu kepulangan sekolah. Menurut penelitian yang dilakukan Dzulkarnain & Andrainto (2015) Bus Sekolah Kota Malang mempunyai waktu tempuh yang relatif sama pada tiap rute, yaitu 64 sampai 70 menit per rit. Kecuali pada rute B (Mergan-Balai Kota) yang mempunyai waktu tempuh 53 menit.

## 2.5 Skala

Trijono (2015) Skala merupakan aturan memberi bilangan pada butir dalam pengukuran. Skala dibagi menjadi empat macam, yaitu skala nominal, skala ordinal, skala interval, dan skala rasio.

Skala nominal adalah skala yang hanya membedakan satu dan lainnya. Skala nominal memiliki kandungan informasi yang paling sedikit, yaitu hanya membedakan satu hal

dengan hal lainnya. Perbedaan angka hanya menunjukkan adanya subjek atau objek yang tidak sama. Contohnya adalah nomor telepon, jenis kelamin, dsb.

Skala ordinal adalah skala yang berfungsi menunjukkan adanya penjenjangan atau *rangking*. Perbedaan angka satu dan lainnya tidak menunjukkan perbedaan kuantitatif melainkan perbedaan kualitatif. Skala ordinal berfungsi membedakan satu dan lainnya, serta menunjukkan tingkatan. Misalnya pendek – panjang, rendang – tinggi, kecil – besar. Jarak antar tingkatan tidak pasti, yaitu bisa sama besar atau tidak sama besar, satu dan lainnya.

Ciri skala interval adalah membedakan satu dan lainnya, menunjukkan tingkatan, jarak antar tingkatan sama besar, dan tidak harus memiliki nol mutlak. Tingkatan data yang termasuk skala interval diantaranya skala temperatur, tegangan listrik, dsb.

Skala rasio adalah skala yang membedakan satu dan lainnya, menunjukkan tingkatan, jarak antar tingkatan tidak sama besar, dan memiliki nol mutlak. Skala rasio dapat menghasilkan rasio yang tetap. Skala rasio merupakan skala yang datanya dapat dikali dan dibagi.

## 2.6 Teknik *Sampling*

Teknik *sampling* merupakan cara atau metode untuk memilih dan mengambil unsur-unsur atau anggota-anggota dari populasi untuk digunakan sebagai sampel yang representatif. Populasi adalah keseluruhan unit yang menjadi objek suatu kegiatan statistik, seperti instansi pemerintah, organisasi, lembaga, orang, benda ataupun objek lainnya. Sedangkan sampel adalah sebagian unit populasi yang menjadi objek penelitian, berfungsi memperkirakan karakteristik suatu populasi.

Secara garis besar teknik *sampling* dibagi menjadi dua macam, yaitu *probability sampling* dan *non-probability sampling*. *Probability sampling* adalah teknik *sampling* yang setiap anggota populasinya memiliki peluang yang sama dipilih menjadi sampel. Sedangkan, *non-probability sampling* adalah teknik *sampling* yang setiap anggota populasi memiliki peluang nol, pengambilan sampel didasarkan kriteria tertentu seperti *judgement*, status, kuantitas, kesukarelaan, dan sebagainya.

*Probability sampling* dibagi menjadi 5 macam, yaitu sebagai berikut :

- a) *Sampling* acak sederhana adalah metode yang pengambilan sampel dari populasi secara acak berdasarkan frekuensi probabilitas semua anggota populasi.
- b) *Sampling* stratifikasi merupakan metode yang populasinya dibagi ke dalam beberapa kelompok strata, lalu sampel diambil dari tiap kelompok tergantung kriteria yang ditetapkan. Misalnya, populasi dibagi ke dalam anak-anak dan orang tua kemudian memilih masing-masing wakil dari kelompok tersebut.
- c) *Sampling* rumpun merupakan metode yang populasinya dibagi ke dalam kelompok kewilayahan kemudian memilih wakil tiap-tiap kelompok. Contohnya, Provinsi Jawa Timur sebagai populasi, lalu sampel diambil dari tiap kabupaten atau sebagainya.
- d) *Sampling* bertahap adalah metode pengambilan sampel menggunakan lebih dari satu teknik *probability sampling*. Misalnya, menggunakan *sampling* stratifikasi pada tahap pertama kemudian pada tahap kedua menggunakan metode *sampling* acak sederhana, dan seterusnya hingga mencapai sampel yang diinginkan.

*Non-probability sampling* dibagi menjadi 5 macam yaitu sebagai berikut :

- a) *Sampling* acak sistematis adalah metode dengan pengambilan sampel yang melibatkan aturan populasi dalam urutan sistematika tertentu.
- b) *Sampling* kuota adalah metode pengambilan sampel yang berdasarkan proporsi ciri-ciri tertentu untuk menghindari bias. Misalnya jumlah sampel laki-laki 50 orang, amak sampel perempuan juga 50 orang.
- c) *Sampling* kebetulan adalah pengambilan sampel yang didasarkan pada kenyataan bahwa responden kebetulan muncul. Misalnya populasi adalah setiap pengguna jalan tol, maka sampel berasal dari orang-orang yang kebetulan melintas di jalan tersebut pada waktu pengamatan.
- d) *Sampling purposive* adalah pengambilan sampel berdasarkan seleksi khusus. Sampel memiliki kriteria tertentu.
- e) *Sampling* sukarela adalah pengambilan sampel berdasarkan kerelaan untuk berpartisipasi dalam penelitian. Metode ini biasa digunakan dalam jajak pendapat.

- f) *Sampling snowball* adalah metode pengambilan sampel berdasarkan penelusuran sampel sebelumnya. Metode ini sering digunakan dalam melakukan interogasi penyelidikan.

## 2.7 Analisis Regresi

Analisis regresi dimaksudkan untuk menganalisis kedekatan hubungan antara variabel-variabel terkait. Analisis ini diperlukan untuk mengenali hubungan antara sifat atau karakteristik variabel-variabel yang ingin diselediki. Analisis ini lebih jauh memberikan suatu hubungan fungsional antara tak bebas (y) dan variabel bebas (x) yang digambarkan secara sederhana melalui persamaan linier (Walpole RE, 1990; Tamin OZ, 2003), sebagai berikut :

$$Y = A + BX..(17)$$

Dimana :

Y = Variabel terikat (tak bebas)

A = Intersep atau konstanta regresi

B = Koefisien regresi

X = Variabel bebas

Metode Analisis Regresi dilakukan berdasarkan studi persepsi. Studi persepsi merupakan studi yang bertujuan mengetahui persepsi masyarakat tentang kondisi lalu lintas dan keselamatan transportasi, serta mengetahui saran-saran mengenai upaya peningkatan kondisi lalu lintas dan kualitas keselamatan transportasi.

Lingkup survei dalam studi persepsi, diantaranya : lalu lintas dan prasarana; keselamatan jalan; Kelembagaan; serta data responden.

Teknik survei yang digunakan adalah teknik cara mewawancarai berbagai kelompok/*stake-holder*. Pengambilan responden bisa digunakan cara *simple random sampling*, yaitu dengan mengasumsikan setiap anggota populasi memiliki probabilitas yang sama untuk dipilih. Ukuran sampel yang digunakan menggunakan metode slovin

$$n = \frac{N}{(1 + N \times e^2)} \dots (18)$$

Dimana :

n = ukuran sampel

N = ukuran populasi

e = error

## 2.8 Analisis *Stated Preference*

Analisis data menggunakan metode *Stated Preference* bertujuan untuk membuat model pemilihan moda. Data yang didapatkan dari responden adalah skala pilihan yang di transformasikan menjadi skala probabilitas. Skala probabilitas itu kemudian ditransformasikan kembali menjadi skala simetrik yang nantinya menjadi nilai utilitas yang sesuai dengan skala probabilitas tersebut. Pada survei teknik *Stated Preference* respon dari responden dinyatakan dalam skala 1 (satu) sampai dengan 5 (lima).

Cara pengumpulan data pada metode *Stated Preference* yaitu dengan cara memberikan pilihan-pilihan pada responden yang berbentuk kuisioner. Kuisioner tersebut berisi tentang pilihan dalam skala 1 (satu) sampai dengan 5 (lima) yang menunjukkan tentang pilihan responden pada suatu kondisi/situasi tertentu. Kondisi/situasi tersebut merupakan atribut yang diciptakan dari hipotesa terhadap situasi. Atribut yang sering digunakan dalam pembuatan model pemilihan moda diantaranya, biaya perjalanan, waktu tempuh perjalanan, jarak tempuh menuju titik pemberhentian, frekuensi perjalanan, dan waktu tunggu.

Skala pilihan 1 (satu) sampai dengan 5 (lima) merupakan skala ordinal yang didapatkan dari responden. Skala pilihan ditransformasikan menjadi skala probabilitas yang berbentuk skala rasio. Skala pilihan (skala ordinal) harus ditransformasi menjadi skala probabilitas (skala rasio) agar dapat diolah secara statistik. Selanjutnya skala probabilitas kemudian ditransformasikan menjadi nilai utilitas dengan rumus dibawah ini

$$Utilitas = Ln \left( \frac{P}{1-P} \right)$$

Sehingga didapatkan nilai transformasi dari skala pilihan 1 (satu) sampai dengan 5 (lima) menjadi nilai utilitas sebagai berikut :

Tabel 2.3 Tabel Transformasi *Stated Preference*

Skala	Responden	Skala Probabilitas (P)	Utilitas
1	Pasti memilih sepeda motor	0,9	2,1972
2	Mungkin memilih sepeda motor	0,7	0,8473
3	Pilihan berimbang	0,5	0,0000
4	Mungkin memilih bus sekolah	0,3	-0,8473
5	Pasti memilih bus sekolah	0,1	-2,1972

Fungsi utilitas merupakan cara dalam mengukur daya tarik pada setiap pilihan responden. Fungsi ini menggambarkan pengaruh pilihan setiap responden pada seluruh atribut di dalam metode *stated preference*. Fungsi utilitas dinyatakan dalam :

$$U_i = a_0 + a_1 X_1 + \dots + a_n X_n$$

Langkah Selanjutnya adalah dengan melakukan analisis regresi untuk memperoleh model utilitasnya. Dengan menggunakan regresi linier akan didapatkan konstanta ( $b_0$ ) dan koefisien ( $b_n$ ) pada masing-masing model. Sehingga model utilitasnya dinyatakan :

$$U_1 - U_2 = b_0 + b_n (\Delta X)$$

Dimana:

$$U_1 - U_2 = \text{fungsi utilitas moda}$$

$$b_0 = \text{konstanta}$$

$$b_n = \text{koefisien}$$

$$\Delta X = \text{selisih pada tiap-tiap atribut.}$$

Dari model utilitas yang telah didapatkan akan diperoleh probabilitas pemilihan moda itu dengan menggunakan model *Logit Binomial*.

Model analisis *Logit Binomial* (Binary Logistik) merupakan suatu bentuk pendekatan matematis untuk mencari presentasi pengguna masing-masing moda pada suatu sistem transportasi dengan cara memanipulasi proporsi dari utilitas yang terdapat pada setiap moda. Pada binary logistik, pengambilan keputusan dihadapkan pada dua alternatif diskret, yaitu alternatif yang akan dipilih yang memiliki utilitas yang besar. Utilitas yaitu sesuatu variabel acak.

## 2.7 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu digunakan sebagai acuan dalam penulisan. Terdapat 2 Penelitian terdahulu yang berkaitan dengan Bus Sekolah di Kota Malang. Pada **Tabel 2.4** dijelaskan mengenai kesimpulan-kesimpulan pada penelitian terdahulu, sebagai berikut





Tabel 2.4 Penelitian Terdahulu

No	Nama Penulis	Tahun	Judul	Tipe	Metode Penelitian	Metode Survei	Hasil dan Kesimpulan	Keterkaitan
1	Prasetyo T, Djakfar L, & Abusini S.	2015	Evaluasi Awal Pengoperasian Bus Sekolah (Studi Kasus : Bus Halokes Kota Malang)	Jurnal (thesis)	Metode analisis Deskriptif, Metode analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK), & Metode SWOT	1. Survei naik-turun penumpang (load factor) 2. Survei kuisoner tingkat kinerja dan biaya operasional kendaraan	1. Kinerja Bus Sekolah sudah cukup baik ditinjau dari nilai <i>load factor</i> dan persepsi Penumpang 2. Berdasarkan persepsi penumpang, hal positif dari Bus Sekolah adalah kenyamanan dan keamanan, serta ketepatan waktu. Yang perlu ditingkatkan adalah jumlah rute, kapasitas tempat duduk, serta permasalahan dengan pengemudi angkutan umum	1. <i>Load Factor</i> bus sekolah sebagai acuan awal penelitian
2	Dzulkarnain, ZZ, Andrianto DS, Sulistio H, & Wicaksono A.	2015	Kajian Kinerja Pelayanan dan Operasional Bus Sekolah Gratis Kota Malang Menggunakan Metode IPA dan Analisis BOK	Jurnal (skripsi)	Metode <i>Importance Performance Analysis</i> (IPA) & Metode analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK)	1. Survei naik-turun penumpang (load factor) 2. Survei kuisoner tingkat	1. 5 dari 6 Rute memiliki <i>load factor</i> kurang baik, yaitu dibawah 70% (menurut SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, Th 2002) 2. <i>Travel Time</i> dikatakan baik, karena memiliki	1. Waktu tempuh perjalanan sebagai acuan pembuatan kuisoner <i>stated preference</i>

						kinerja dan biaya operasional kendaraan	rentang 30-60 menit (SK Dirjen Perhubungan Darat, No. 697, Th 2002) 3. Ketepatan waktu dalam penjemputan dan pengantaran	
3	Yulianto F, Rahardjo B, & Pranoto	2008	Analisis Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Malang (Studi Kasus Pengguna Sepeda Motor pada Ruas Jalan Kolonel Sugiono sampai dengan Ruas Jalan Tumenggung Suryo)	Jurnal (skirpsi)	Metode Analisis Deskriptif	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Survei <i>Traffic counting</i> (LHR)</li> <li>2. Survei data sekunder, data kecelakaan lalu lintas.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sepeda motor merupakan penyumbang kecelakaan lalu lintas terbesar, yaitu 60,9%.</li> <li>2. Faktor utama penyebab kecelakaan adalah faktor manusia khususnya pelajar SLTA yang mencapai 43,61% dari 66 kejadian.</li> <li>3. Ruas jalan kol. Sugiono samapi ruas jalan laksamana Martadinata merupakan ruas jalan paling rawan terjadi kecelakaan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sepeda motor merupakan penyumbang kecelakaan terbesar</li> <li>2. Pelajar SLTA menjadi faktor terbesar yang terlibat kecelakaan lalu lintas</li> </ol>

