

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

Tujuan dari transportasi adalah untuk mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang nyaman, aman, sampai tujuan dengan selamat, tertib, lancar, yang terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa, sehingga dapat terwujud etika berlalu lintas dan budaya bangsa yang baik yang didukung oleh kepastian dan penegakan serta perlindungan hukum penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat pemakai jasa angkutan umum

2.1.1 Keselamatan Penumpang

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, selamat adalah terhindar dari bencana, aman sentosa, sejahtera, tidak kurang suatu apapun, sehat, tidak mendapat gangguan dan kerusakan. Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologi ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor – faktor tersebut. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomis atau kesehatan.

Pada umumnya terdapat tiga jenis keadaan supriyadi (2019):

1. Keselamatan normatif digunakan untuk menerangkan produk atau desain produk yang memenuhi standar desain.
2. Keselamatan substantif digunakan untuk menerangkan pentingnya keadaan aman, meskipun mungkin tidak memenuhi standar.
3. Keselamatan yang dirasakan digunakan untuk menerangkan keadaan aman yang timbul dalam persepsi orang. Sebagai contoh adalah anggapan aman terhadap keberadaan rambu – rambu lalu lintas. Namun, rambu – rambu

lalu lintas ini dapat menyebabkan kecelakaan karena pengemudi kendaraan gugup.

Berdasarkan Undang – undang RI nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan atau lingkungan. Menurut pendapat (Buwana, 2018) Perilaku keselamatan berkendara didesain untuk meningkatkan awareness (kesadaran) pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. Implementasi dari pengertian di atas yaitu bahwa disaat kita mengendarai kendaraan, maka haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain. Walaupun terasa sangat sulit untuk menumbuhkannya, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah merupakan kesadaran dari diri sendiri yang terbentuk dan dibangun dari dalam hati dan bertekad untuk melaksanakan segala aktivitas yang mendasar pada perilaku Safety Riding. Bila dasar pemikiran Safety Riding (Safety Minded) telah masing-masing dimiliki, maka dengan mudah setiap hal yang berkaitan dengan perilaku keselamatan berkendara dapat kita terapkan dimulai dari diri sendiri dan memulainya dari hal-hal yang kecil.

Angkutan umum menurut UU RI 1992 tentang angkutan jalan adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Angkutan umum penumpang menurut Warpani (2014) adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (Bus, Mini bus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara.

Menurut warpani (2014), Tujuan angkutan umum penumpang adalah:

1. Menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat yaitu aman, cepat, murah dan nyaman.
2. Membuka lapangan kerja.
3. Pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi.

Menurut Stewart dan David dalam Warpani (2013), memilih pangsa pasar angkutan umum penumpang menjadi beberapa perjalanan antara lain:

1. Perjalanan ulang alik, penumpang melakukan perjalanan ulang alik setiap hari pada waktu yang tetap, mempunyai rentang waktu yang tetap dan pasti dalam hal perjalanan dari dan ketempat tujuan, dan tiadanya hambatan sepanjang lintasan perjalanan, serta diperlukan pelayanan angkutan umum penumpang dengan pelayanan yang cepat, frekuensi yang cukup dan kenyamanan yang memadai.
2. Perjalanan kerja adalah perjalanan yang dilakukan dengan maksud bekerja. Untuk perjalanan jenis ini, pelayanan angkutan hendaknya meminimumkan waktu (harus cepat dan tepat waktu).
3. Perjalanan santai, perjalanan jenis ini seperti: pergi arisan, makan di luar rumah, nonton dan sebagainya. Perjalanan ini yang memuaskan bergantung pada tujuan perjalan tersebut dan para pelakunya.
4. Perjalanan liburan, perjalanan ini dilakukan untuk tujuan liburan.
5. Perjalanan wisata, perjalanan ini dilakukan untuk tujuan wisata.
6. Perjalanan rombongan, kelompok penumpang perjalanan ini dapat dengan sengaja dibentuk rombongan, misalnya oleh agen perjalanan atau oleh beberapa orang yang kemudian bergabung ke dalam rombongan itu.

Angkutan penumpang sendiri berdasarkan kepemilikan kendaraan bisa dipisahkan menjadi 2 (dua) bagian yaitu angkutan pribadi dan angkutan umum. Peranan tidak hanya untuk memperlancar arus barang dan mobilitas manusia, tetapi transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber – sumber ekonomi secara optimal. Untuk itu jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau oleh daya beli masyarakat. Transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan dan pemberi jasa bagi perkemabangan ekonomi. Demikianlah peranan transportasi tersebut menunjang pembangunan– pembangunan dasar perkembangan ekonomi Selanjutnya Nasution (2016), mengemukakan bahwa semakin meningkatnya pendapatan masyarakat dan tersedianya berbagai jenis moda transportasi, diperlukan peningkatan kualitas pelayanan yang meliputi

keselamatan, keandalan, ketepatan waktu, kemudahan pelayanan, kenyamanan, kecepatan, energi dan produktifitas.

2.1.2 Pengetahuan Pengemudi

Kata ilmu merupakan penerjemahan dari kata inggris *science*. Kata *science* berasal dari kata latin *scientia* yang berarti pengetahuan. Kata *scientia* berasal dari bentuk kata kerja *scire* yang artinya mempelajari atau mengetahui (Sobur, 2015). Pengetahuan merupakan hasil dari tahu dan itu terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu. Penginderaan terjadi melalui panca indera manusia, yakni indera penglihatan, pendengaran, penciuman rasa dan raba. Sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh mata dan telinga (Notoadmodjo, 2013).

Menurut Meliono (2014), pengetahuan adalah informasi atau maklumat yang diketahui atau disadari oleh seseorang. Berbagai gejala yang ditemui dan diperoleh manusia melalui pengamatan inderawi juga merupakan suatu pengetahuan. Pengetahuan muncul ketika seseorang menggunakan indera dan akal budinya untuk mengenali benda atau kejadian tertentu yang belum pernah dilihat atau dirasakan sebelumnya. *Safety driving* merupakan dasar pelatihan mengemudi lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety driving* didesain untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengemudi terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama mengemudi. *Safety driving* dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain faktor manusia seperti umur, pendidikan, lama bekerja, pengetahuan, faktor kendaraan seperti kapasitas muatan penumpang, peran atasan dan peran teman kerja.

Berdasarkan bentuknya, Mehra dan Burhan membagi pengetahuan dalam dua bagian dalam Pitasari (2016) yaitu:

1. Pengetahuan Langsung

Pengetahuan yang didapat dari persepsi ekstern dan persepsi intern.

2. Pengetahuan tidak langsung

Pengetahuan yang diperoleh dengan cara menarik konklusi, kesaksian dan *authority*.

Berdasarkan tingkatan, ada 6 tingkatan dalam pengetahuan Notoatmodjo (2014) yaitu :

1. Tahu atau *know*, diartikan sebagai mengingat suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Contoh: dapat menyebutkan gejala suatu penyakit.
2. Memahami atau *comprehention*, diartikan sebagai kemampuan untuk menjelaskan secara benar tentang objek yang diketahui dan dapat menginterpretasikan materi tersebut secara benar. Misal: menjelaskan mengapa harus menjaga kebersihan lingkungan.
3. Aplikasi, diartikan sebagai kemampuan menggunakan materi yang telah dipelajari pada kondisi dan situasi senyataannya. Contoh: menyelesaikan masalah matematika dengan menggunakan rumus matematika.
4. Analisis, diartikan sebagai kemampuan untuk menjabarkan suatu materi atau objek kedalam suatu komponen – komponen, tetapi masih berkaitan satu sama lain didalam satu struktur.
5. Sintesis, diartikan sebagai kemampuan untuk menyusun formulasi baru dan formulasi – formulasi yang sudah ada.
6. Evaluasi atau *evaluation* diartikan sebagai kemampuan untuk melakukan justifikasi atau penilaian terhadap suatu materi atau objek. Penilaian-penilaian ini didasarkan pada suatu kriteria yang ditentukan sendiri, atau menggunakan kriteria-kriteria yang telah ada.

Hubungan Pengetahuan dengan Keselamatan kurniawan dan tristka :

1. Berhubungan Dengan *Safety Driving* Pada Sopir Truk Pasir Yang Melintasi Jalan Perintis Kemerdekaan Kota Semarang Tahun 2014. Didalam penelitian yang dilakukan Kurniawan menunjukkan juga terdapat hubungan antara pengetahuan dengan *safety driving*.
2. Pada penelitian yang dilakukan oleh tristka (2014) tentang presepsi supir bajai terhadap keselamatan berkendara, menyatakan bahwa rata-rata supir bajai mempunyai presepsi yang baik terhadap keselamatan berkendara. Dari total sampel yang diteliti sebesar 67,6 % memiliki pengetahuan yang rendah untuk berkendara dengan selamat.

2.1.3 Pengalaman Pengemudi

Pengalaman merupakan keseluruhan yang didapat seseorang dari peristiwa yang dilaluinya, artinya bahwa pengalaman seseorang yang mempengaruhi persepsi dalam kehidupan organisasinya. Dengan demikian semakin lama masa kerja seseorang maka pengalaman yang diperolehnya semakin banyak yang memungkinkan pekerja dapat bekerja lebih aman, (Millah, 2015). Bukti menunjukkan bahwa pengemudi muda yang baru mengendarai memiliki kemampuan yang sangat rendah dalam menerima bahaya yang mereka hadapi dalam berkendara dibandingkan dengan pengemudi tua yang memiliki pengalaman mengendarai yang lebih banyak (Salihat, 2014). Meningkatnya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudi yang masih berusia muda penyebabnya adalah sedikitnya pengalaman mereka dalam mengemudi dan ditemukan juga bahwa kecelakaan yang sering terjadi melibatkan pengemudi yang baru mempunyai pengalaman selama satu tahun dibandingkan dengan pengemudi yang telah memiliki pengalaman yang lebih lama. Seseorang yang melakukan pekerjaan sesuai dengan pengetahuan yang dimilikinya akan memberikan hasil yang lebih baik dari pada mereka yang tidak mempunyai pengetahuan cukup dalam menjalankan tugasnya. Kenyataan menunjukkan semakin lama seseorang bekerja, maka semakin banyak pengalaman yang dimiliki oleh pekerja tersebut. Sebaliknya, semakin singkat masa kerja berarti semakin sedikit pengalaman yang diperolehnya. Pengalaman bekerja memberikan keahlian dan ketrampilan kerja yang cukup aman namun sebaiknya, keterbatasan pengalaman kerja mengakibatkan tingkat ketrampilan dan keahlian yang dimiliki semakin rendah. Kebiasaan untuk melaksanakan tugas dan pekerjaan sejenis merupakan sarana positif untuk meningkatkan keahlian tenaga kerja (Hadiwiry, 2013).

Pengalaman yang lebih akan menghasilkan pengetahuan yang lebih (Dwi Annaning Tyas, 2013). Seseorang yang melakukan pekerjaan sesuai pengetahuan yang dimilikinya akan memberikan hasil yang lebih baik dari pada mereka yang tidak mempunyai pengetahuan cukup akan tugasnya.

Kenyataan menunjukkan semakin lama orang bekerja maka, semakin banyak pengalaman kerja yang dimiliki oleh pekerja tersebut. Sebaliknya, semakin singkat masa kerja seseorang biasanya semakin sedikit pula pengalaman yang diperolehnya. Pengalaman bekerja memberikan keahlian dan ketrampilan dalam kerja sedangkan, keterbatasan pengalaman kerja mengakibatkan tingkat ketrampilan dan keahlian yang dimiliki semakin rendah. ini biasanya terbukti dari kesalahan yang dilakukan dalam bekerja dan hasil kerja yang belum maksimal. Lama kerja seseorang jika dikaitkan dengan pengalaman kerja dapat mempengaruhi kecelakaan kerja. Terutama pengalaman dalam hal menggunakan berbagai macam alat kerja. Semakin lama masa kerja seseorang maka pengalaman yang diperoleh akan lebih banyak dan memungkinkan pekerja dapat lebih aman (Dirgagunarsa, 2013).

Berdasarkan hasil studi ILO 2016 di Amerika menunjukkan bahwa kecelakaan kerja yang terjadi karena faktor manusia, disebabkan juga karena masih baru dan kurang berpengalaman. Sedangkan menurut, seseorang berperilaku tidak aman karena orang tersebut belum pernah cedera saat melaksanakan pekerjaannya dengan tidak aman. Tetapi jika kita melihat *Heinrich's Triangle*, sebenarnya orang tidak lah jauh dari potensi kecelakaan. Sementara itu (Geller, 2014) menyebutkan faktor pengalaman pada tugas yang sama dan lingkungan sudah dikenal dapat mempengaruhi orang tersebut berperilaku tidak aman dan terus berlaku karena menyenangkan, nyaman dan menghemat waktu dan perilaku ini cenderung berulang. Pengalaman untuk kewaspadaan terhadap kecelakaan bertambah baik sesuai dengan usia, masa kerja diperusahaan dan lama nya kerja ditempat kerja yang bersangkutan. Tenaga kerja baru biasanya belum mengetahui secara mendalam seluk beluk pekerjaan dan keselamatannya. Selain itu, mereka sering mementingkan dahulu selesainya sejumlah pekerjaan tertentu yang diberikan kepada mereka sehingga keselamatan tidak cukup mendapat perhatian.

Oleh karena itu, masalah keselamatan harus dijelaskan kepada mereka sebelum melakukan pekerjaan dan bimbingan pada hari-hari permulaan bekerja adalah sangat penting. Dimana dalam suatu perusahaan pekerja-

pekerja baru yang kurang berpengalaman sering mendapat kecelakaan, sehingga diperlukan perhatian khusus. Berdasarkan pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa pengalaman dapat mempengaruhi persepsi supir angkot dalam melakukan berkendara di jalan raya dan pengalaman dapat mengurangi resiko terjadinya kecelakaan. Dalam hal ini, supir angkot yang berpengalaman dapat lebih menekankan keselamatan dalam melakukan pekerjaannya ketika mengendarai angkot dikarenakan pekerjaan dan keselamatannya. Sedangkan supir angkot yang belum berpengalaman atau masih baru belum mengenali seluk beluk pekerjaan dan keselamatannya. mengatakan bahwa lama kerja seseorang jika dikaitkan dengan pengalaman kerja dapat mempengaruhi kecelakaan kerja. Terutama pengalaman dalam hal menggunakan berbagai macam alat kerja. Semakin lama masa kerja seseorang maka pengalaman yang diperoleh akan lebih banyak dan memungkinkan pekerjaan dapat bekerja lebih aman (sumamur, 2013).

2.1.4 Laik Jalan Kendaraan

Dalam kamus besar bahasa indonesia, Arti kata laik adalah memenuhi persyaratan yang ditentukan atau yang harus ada. Laik juga berarti patut, laik juga berarti pantas, laik juga berarti layak. Pengertian dan arti laik jalan adalah memenuhi persyaratan yang ditentukan serta aman untuk dikendarai di jalan (tentang truk, bus, mobil dan sebagainya). Menurut materi laik jalan Pengertian laik jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di jalan.

Berdasarkan pemikiran (Santoso, 2016). Angkutan sebagai mode transportasi juga berpengaruh terhadap perkembangan ekonomi, perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Pengangkutan jalan diselenggarakan oleh perusahaan pengangkutan umum yang menyediakan jasa pengangkutan penumpang atau barang dengan kendaraan

umum di jalan. Angkutan merupakan mode transportasi yang sangat dibutuhkan dalam kehidupan masyarakat, untuk mencapai tujuan pembangunan di Indonesia. Sehingga angkutan merupakan hal yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat sehari-hari untuk melakukan interaksi sosial. Demi terwujudnya keselamatan transportasi darat dibidang Angkutan Umum, agar terhindar dari kecelakaan yang disebabkan oleh faktor kendaraan.

Kecelakaan terjadi karena kendaraan bermotor yang digunakan sudah tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Dalam hal ini Dinas Perhubungan berperan penting untuk menjamin keselamatan transportasi dengan melakukan pengujian kendaraan secara berkala terhadap kendaraan angkutan umum yang digunakan untuk memuat penumpang dan melakukan penertiban terhadap angkutan umum yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Pengujian kendaraan bermotor bertujuan untuk merawat kondisi kendaraan yang digunakan, sehingga memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan dalam pengoperasiannya. Pengujian kendaraan bermotor diberlakukan untuk seluruh kendaraan yang beroperasi di jalan baik kendaraan roda dua maupun roda empat termasuk juga kendaraan yang digunakan untuk angkutan umum. Namun khusus untuk kendaraan umum dan angkutan barang wajib melakukan uji berkala sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan yang mewajibkan angkutan umum yang menggunakan kendaraan bermotor harus melakukan uji berkala untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Kewajiban uji berkala terhadap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan umum selain untuk menjamin kondisi kendaraan yang digunakan. Juga bertujuan untuk menjamin keselamatan dan kenyamanan penumpang.

Menurut (Amanzha, 2016). Agar memenuhi syarat teknis dan laik jalan, setiap kendaraan bermotor yang diberoperasi di jalan wajib diuji. Pengujian tersebut meliputi uji tipe dan uji berkala. Uji tipe adalah pengujian terhadap tipe atau contoh produksi kendaraan bermotor untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebelum kendaraan bermotor tersebut disetujui diimpor

atau diproduksi dan atau dirakit secara massal. Uji tipe dilakukan secara sampling terhadap satu dari seri produksi kendaraan bermotor yang tipenya telah disahkan dan disetujui. Sedangkan uji berkala adalah pengujian untuk menjamin agar kendaraan bermotor selalu dalam kondisi memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan dalam satu periode tertentu. Kendaraan yang dinyatakan lulus uji diberi tanda bukti. Pengujian kendaraan bermotor dilakukan oleh instansi yang ditunjuk oleh gubernur. Instansi yang ditunjuk itu adalah Dinas Perhubungan, tujuan pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala adalah untuk menjaga agar kendaraan bermotor selalu memenuhi syarat teknis, tidak membahayakan, dan tetap dalam keadaan laik jalan, termasuk persyaratan ambang batas emisi gas buang dan kebisingan yang juga harus dipenuhi.

2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu berfungsi sebagai acuan penelitian dalam membuat penelitian selanjutnya. Hal ini dapat menjadi pedoman bagi peneliti lain dalam menyusun penelitian didalam bidang yang sama. Berikut merupakan tabel dengan isi beberapa penelitian terdahulu:

Tabel 2.1
Rujukan Penelitian untuk variabel Pengetahuan pengemudi,
pengetahuan pengemudi dan keselamatan

Judul Artikel	Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Berkendara Mobil Dirua Jalan Tol Semarang-Bawean Provinsi Jawa Tengah.
Penulis Jurnal	Andar Sri Sumantri, Irfan Misbahudin
Sumber	Jurnal Saintek Maritim, Volume XVI, Nomer 2, 2017

Variabel Penelitian	X.1. Kondisi Jalan X.2. Kondisi Kendaraan X.3. Perilaku Berkendara X.4. Pengetahuan Berkendara Y.1. Keselamatan Berkendara
Metode Analisis	Dalam Penelitian ini menggunakan metode analisis regresi linear berganda
Hasil Penelitian	Dalam penelitian ini penulis menggunakan analisis regresi berganda yang digunakan untuk mengukur pengaruh dua atau lebih variabel independen yang mana koefisien regresi kepatuhan akan pengetahuan berkendara sebesar 0,148, artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan pengetahuan berkendara mengalami kenaikan sebesar 1 persen, maka variabel keselamatan berkendara mengalami peningkatan sebesar 14,8 persen
Hubungan dengan peneliti	Berdasarkan penelitian terdahulu, variabel pengetahuan berkendara dan keselamatan dalam jurnal terdahulu digunakan sebagai acuan untuk variabel pengetahuan pengemudi, pengalaman pengemudi dan keselamatan penumpang.

Sumber : Jurnal yang dipublikasikan dalam internet

Tabel 2.2
Rujukan Penelitian untuk variabel Pengetahuan pengemudi

Judul Artikel	Faktor-Faktor Yang Menghubungkan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Bus Ekonomi Trayek Semarang– Surabaya di Terminal Terboyo Semarang
Penulis Jurnal	Avendika Bagoes Prasetya, Bina Kurniawan, Ida Wahyuni
Sumber	Jurnal Kesehatan Masyarakat, Volume 4, Nomer 3, 2016
Variabel Penelitian	X.1. Pengetahuan Pengemudi X.2. Perilaku Pengemudi X.3. Pengalaman Pengemudi Y.1. Keselamatan Penumpang
Metode Analisis	Dalam Penelitian ini menggunakan metode survey analitik
Hasil Penelitian	Berdasarkan analisis univariat yang dilakukan terhadap variabel pengetahuan pengemudi dengan menggunakan distribusi Frekuensi didapatkan bahwa sebanyak 75% atau 30 dari 40 responden praktik <i>safety driving</i> cukup
Hubungan dengan peneliti	Berdasarkan penelitian terdahulu, variabel pengetahuan pengemudi sekarang yang dibuktikan dengan menerangkan kejadian atau fenomena yang diamati dengan cara pendekatan, data sekaligus pada saat itu

Sumber : Jurnal yang dipublikasikan dalam internet

Tabel 2.3
Rujukan Penelitian untuk variabel Pengalaman pengemudi

Judul Artikel	Faktor – Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Road Tank PT.PERTAMINA EP ASSET 4 FIELD CEPU
Penulis Jurnal	Muthia Ayuningtyas, Bina Kurniawan, Ida Wahyuni
Sumber	Jurnal Kesehatan Masyarakat, Volume 4, Nomer 3, 2016
Variabel Penelitian	X.1. Pengetahuan Pengemudi X.2. Perilaku Pengemudi X.3. Pengalaman Pengemudi Y.1. Keselamatan Penumpang
Metode Analisis	Dalam Penelitian ini Menggunakan Metode Analisis Kuantitatif
Hasil Penelitian	Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi road tank PT.Pertamina EP Asset 4 Field yang berjumlah 34 orang jumlah sampel sama dengan populasi yaitu 34 orang
Hubungan dengan peneliti	Berdasarkan penelitian terdahulu, variabel pengalaman pengemudi keamanan sangat berpengaruh terhadap penelitian sekarang yang dibuktikan dengan korelasi antara factor resiko dan efek pengalaman pengemudi

Sumber : Jurnal yang dipublikasikan dalam internet

Tabel 2.4
Rujukan penelitian untuk variabel laik jalan kendaraan

Judul Artikel	Pelaksanaan Pengawasan Kendaraan Laik Jalan Kasus Bus Kota Di Kota Pekanbaru
Penulis Jurnal	Melgibson siallagan, Abdul sadad
Sumber	Jurnal Fisip, Volume 2, Nomer 1, 2015
Variabel Penelitian	X.1. Pengetahuan Pengemudi X.2. Perilaku Pengemudi X.3. Pengalaman Pengemudi Y.1. Keselamatan Penumpang
Metode Analisis	Dalam Penelitian ini Menggunakan Metode Analisis Kualitatif
Hasil Penelitian	Setandar laik jalan kendaraan yang harus dipenuhi setiap kendaraan yang beroperasi di jalan yang dapat berupa batasan tentang emisi gas buang kendaraan, suara yang dihasilkan kendaraan, sistem pengereman, dan lain sebagainya. Setandar laik jalan kendaraan bermotor sudah ditetapkan dalam keputusan menteri perhubungan nomer 63 tahun 1993 tentang syarat laik jalan kendaraan bermotor.
Hubungan dengan peneliti	Berdasarkan penelitian terdahulu, variabel kendaraan laik jalan sangat berpengaruh terhadap penelitian sekarang yang dibuktikan dengan korelasi antara factor resiko dan efek kendaraan laik jalan

Sumber : Jurnal yang dipublikasikan dalam internet

Tabel 2.5
Rujukan penelitian untuk variabel keselamatan

Judul Artikel	Keselamatan Angkutan Bus Di Kabupaten Garut
Penulis Jurnal	Ida farida, Wimpy santoso
Sumber	Jurnal Transportasi, volume 18, Nomer 3, 2018
Variabel Penelitian	X.1. Kecelakaan lalu lintas X.2. Angkutan bus Y.1. Keselamatan lalu lintas
Metode Analisis	Dalam Penelitian ini Menggunakan Metode Analisis Kualitatif
Hasil Penelitian	Proporsin kecelakaan bus terhadap total kendaraan yang terlibat setiap tahunnya mengalami penurunan dari tahun 2013 (5,1%) sampai tahun 2015 (3,0%), meskipun dari tahun 2015 sampai tahun 2017 tidak mengalami perubahan, yaitu 3,0%, Nilai tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan angkutan publik bus sudah mulai ditangani..
Hubungan dengan peneliti	Berdasarkan penelitian terdahulu, variabel keselamatan sangat berpengaruh terhadap penelitian sekarang yang dibuktikan dengan korelasi antara factor resiko dan efek keselamatan penumpang

Sumber : Jurnal yang dipublikasikan dalam internet

Pada umumnya penelitian terdahulu menggunakan beberapa variabel yang berbeda, yaitu pengetahuan pengemudi, pengalaman pengemudi, laik jalan kendaraan mempengaruhi keselamatan penumpang. Dari setiap masing-masing penelitian terdahulu peneliti mengambil satu variabel dan dikembangkan pada penelitian ini dengan tempat dan sasaran responden yang berbeda. Berharap dengan pengembangan penelitian ini terdapat perbedaan hasil dimana ketiga variabel yang digunakan dapat saling mempengaruhi dan menghasilkan kesimpulan yang baik dan bermanfaat.

2.3 Hipotesis

Hipotesis berasal dari perkataan hipo (*hypo*) dan tesis (*thesis*). Hipo berarti kurang dari, sedangkan tesis berarti pendapat. Jadi hipotesis adalah suatu pendapat atau kesimpulan yang sifatnya masih sementara. Hipotesis merupakan suatu kemungkinan jawaban dari masalah yang diajukan. Hipotesis timbul sebagai dugaan yang bijaksana dari peneliti atau diturunkan (*deduced*) dari teori yang telah ada.

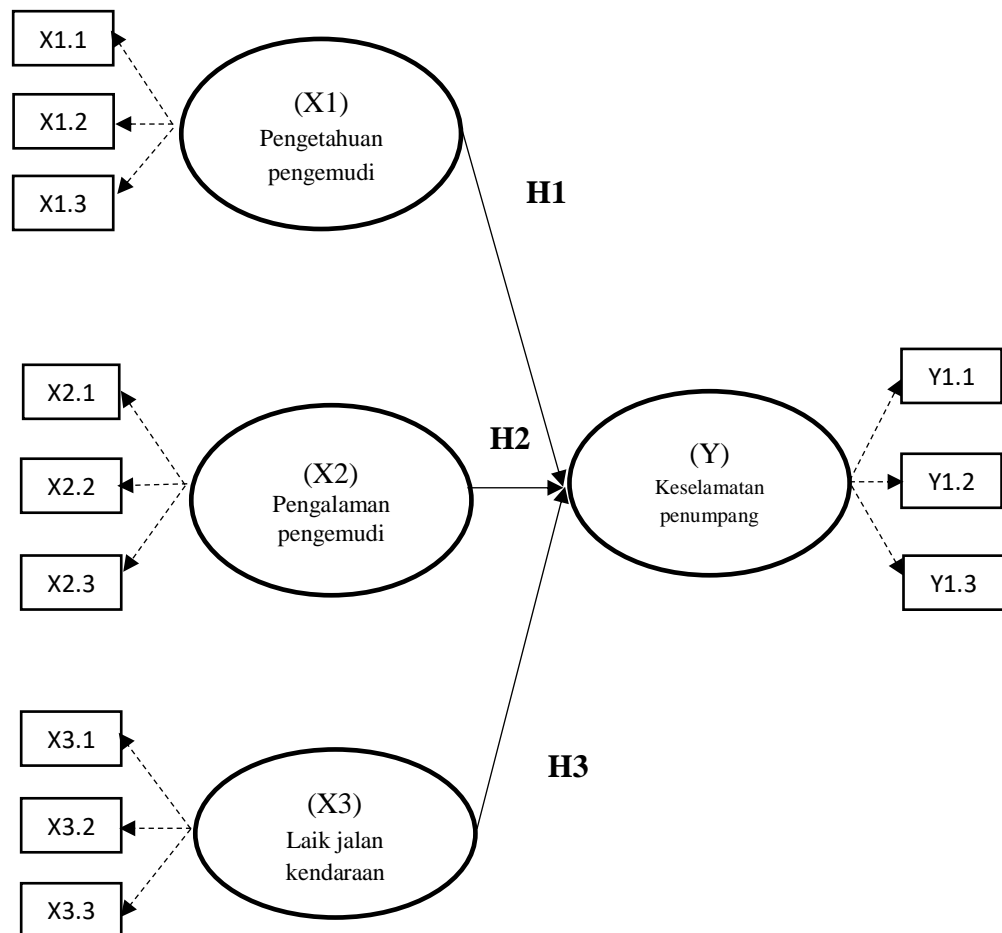
Hipotesis adalah jawaban sementara terhadap tujuan penelitian yang diturunkan dari kerangka pemikiran yang telah dibuat. Hipotesis merupakan pemikiran tentatif tentang hubungan antara dua variabel atau lebih. Hipotesis menjadi teruji apabila semua gejala yang timbul tidak bertentangan dengan hipotesis tersebut. Hipotesis yang telah teruji kebenarannya disebut teori. Pengujian hipotesis dimaksudkan untuk memutuskan apakah akan diterima atau ditolak. Hipotesis berdasarkan pada data yang diperoleh dari sampel. Dalam penelitian ini, hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan dilakukan.

Hipotesis berperan sebagai pedoman pelaksanaan penelitian dan membantu membuat rancangan kesimpulan. Adapaun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- H1 = Diduga faktor pengetahuan pengemudi berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penumpang angkutan Batik Solo Trans Kota Surakarta.
- H2 = Diduga faktor pengalaman pengemudi berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penumpang angkutan Batik Solo Trans Kota Surakarta.
- H3 = Diduga faktor laik jalan kendaraan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penumpang angkutan Batik Solo Trans Kota Surakarta.

2.4 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan uraian tinjauan pustaka yang telah dipaparkan di atas, maka dapat disusun kerangka pemikiran yang diturunkan dari beberapa teori maupun konsep sebagai penggambaran dari hubungan dari variabel independen dan variabel dependen. Dalam penelitian ini variabel independen yaitu: Pengetahuan Pengemudi (X_1), Pengalaman Pengemudi (X_2), dan Laik Jalan Kendaraan (X_3), sedangkan variabel dependen yaitu: Keselamatan Penumpang (Y) yang dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 2.1 kerangka Pemikiran

Keterangan :

 : Variabe  : Mempengaruhi

 : Indikator  : Dipengaruhi

H : Hipotesis

Variabel dalam penelitian ini meliputi:**1) Keselamatan Penumpang (Y)**

Indikator-indikator keselamatan penumpang antara lain:

Y.1 = kondisi pengemudi yang sehat

Y.2 = kondisi bus batik solo trans

Y.3 = kondisi penumpang tidak mengalami kecelakaan

2) Faktor Pengetahuan Pengemudi (X1)

Indikator-indikator pengetahuan pengemudi antara lain:

X1.1 = pengetahuan mengenai kondisi jalan

X1.2 = pengetahuan mengenai tatacara mengemudi

X1.3 = pengetahuan mengenai rambu-rambu lalu lintas

3) Faktor Pengalaman Pengemudi (X2)

Indikator-indikator pengalaman pengemudi antara lain:

X2.1 = pengalaman masa kerja mengemudi

X2.2 = pengalaman mengikuti pelatihan mengemudi

X2.3 = pengalaman mengatasi kerusakan

4) Faktor laik jalan kendaraan (X3)

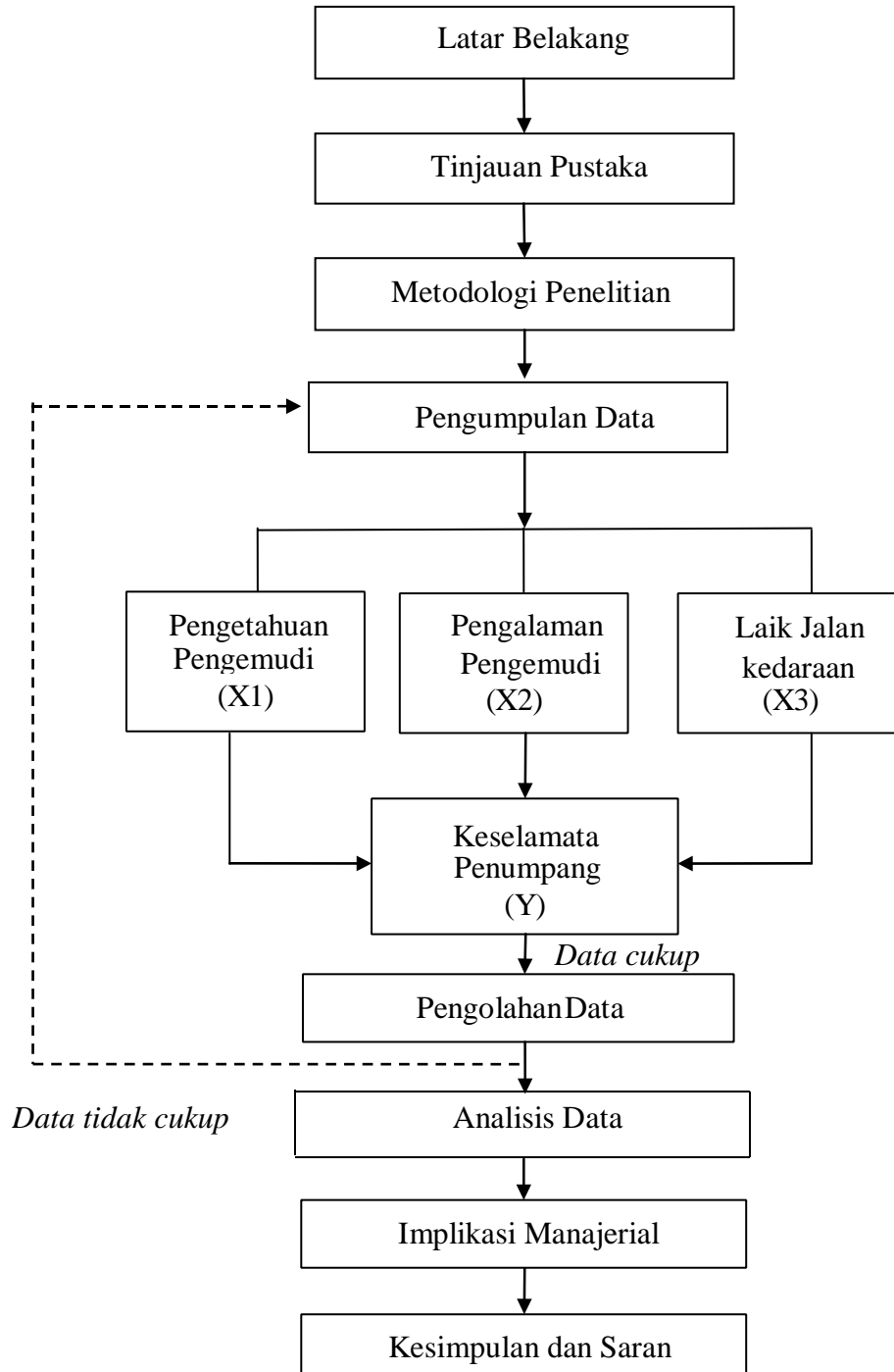
Indikator-indikator laik jalan kendaraan antara lain:

X3.1 = Sistem rem utama

X3.2 = Daya pancar sinar lampu

X3.3 = Kesesuaian kinerja roda

2.5 Diagram Alur Penelitian



Gambar 2.2 Diagram Alur Pemikiran