

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Arti Transportasi

Menurut Siti Fatimah (2019) dalam Adisasmita (2011) Transportasi adalah sarana penghubung atau yang menghubungkan antara daerah produksi dan pasar, atau dapat dikatakan mendekatkan daerah produksi dan pasar, atau seringkali dikatakan menjembatani produsen dengan konsumen. Peranan Transportasi adalah sangat penting yaitu sebagai sarana penghubung, mendekatkan, dan menjembatani antara pihak-pihak yang saling membutuhkan.

Menurut Siti Fatimah (2019) dalam Salim (1993) Transportasi adalah ilmu yang mempunyai banyak kaitannya dengan ilmu-ilmu lain seperti manajemen, pemasaran, pembangunan, ekonomi, undang-undang, dan kebijakan pemerintah. Pertumbuhan ekonomi suatu Negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam Negara atau bangsa yang bersangkutan. Oleh karena itu, system transportasi dibagi menjadi angkutan muatan dan manajemen system transportasi yang dipengaruhi faktor-faktor ekstern. Faktor ekstern yang mempengaruhi transportasi antara lain undang-undang/peraturan pemerintah, kebijaksanaan/pengaturan pihak pemerintah pusat dan daerah, dan pengaruh pemakai jasa (*demand*).

Menurut Siti Fatimah (2019) dalam Salim (2000) Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan /pergerakan dan secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

Menurut Siti Fatimah (2019) dalam Miro (2005) Transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan obyek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana ditempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

Nasution (2004) dalam Poeslami dan Anusanto (2016:10-19) Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin.

Pengertian transportasi merupakan suatu proses pemindahan atau pengangkutan manusia, hewan, serta barang, dari satu tempat menuju tempat lain dengan menggunakan alat transportasi. Ada juga yang menyatakan bahwa pengertian transportasi ini ialah pemindahan manusia atau juga barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan alat atau juga kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau juga mesin (Ibeng : 2020)

1. Unsur Transportasi

Terdapat 5 unsur utama transportasi, diantaranya :

- a) Manusia, yang memerlukan transportasi
- b) Barang, yang dibutuhkan manusia
- c) Kendaraan, sarana untuk transportasi
- d) Jalan, prasarana untuk transportasi
- e) Organisasi, pengelola kegiatan transportasi

Sebagian besar kegiatan atau aktivitas manusia sehari-hari itu berhubungan dengan penggunaan alat transportasi. Dengan alat pengangkutan itu maka manusia akan lebih mudah untuk berpindah tempat atau juga memindahkan barang ke tujuan tertentu.

2. Fungsi Transportasi

Alat transportasi ini memiliki beberapa fungsi utama bagi manusia. Dibawah ini merupakan beberapa fungsi transportasi diantaranya sebagai berikut:

- a) Sebagai alat untuk memudahkan kegiatan manusia sehari-hari.
Sebagai alat untuk melancarkan proses perpindahan manusia dan atau barang keperluan manusia.
- b) Sebagai media yang dapat membantu pertumbuhan dan perkembangan pembangunan di daerah tertentu.

- c) Sebagai media yang dapat menunjang pertumbuhan dan perkembangan ekonomi nasional melalui bisnis jasa transportasi.

2.1.2 Perilaku Berkendara

Menurut Syaaf (2007) dalam Sumantri dan Misbahudin (2017:137) Perilaku pada hakikatnya adalah aktifitas atau kegiatan nyata yang ditampilkan seseorang yang dapat teramati secara langsung maupun tak tampak secara langsung atau segera. Menurut Heinrich (1990) dalam Poei dan Anusanto (2016:10-19) Perilaku manusia dapat dibedakan menjadi dua kelompok penting yaitu tampak jelas dan yang tersembunyi. Perilaku yang tampak jelas dapat di observasi, sedangkan perilaku yang tersembunyi hanya dapat dipelajari secara deduksi dari perilaku eksternal. Perilaku yang disebut juga tingkah laku menurut Natawidjaja (1978:16) dalam Anggraini (2013:10-19) adalah pernyataan kegiatan yang dapat diamati oleh orang lain dan merupakan hasil perpaduan dari pemahaman pengaruh-pengaruh luar dan pengaruh dalam.

Menurut Buwana (2013) dalam Alyandi dan Putranto (2018:48-54) Perilaku berlalu lintas adalah dorongan yang berada dalam diri manusia yang meliputi perjalanan, gerak dari kendaraan tidak secara tiba-tiba dorongan tersebut dapat hilang pada saat tertentu. Akan tetapi perilaku berlalu lintas tersebut akan tetap ada kelangsungan atau kontinuitas antara satu perbuatan yang kemudian berkelanjutan pada perbuatan berikutnya yang berupa penarikan benda-benda yang dapat bergerak, angkutan penumpang, arus pejalan kaki, dan ditambah dengan beberapa kegiatan yang berhubungan penggunaan jalan umum. Menurut Samekto dan Jumaizi (2017 : 115) Perilaku pengendara adalah tindakan atau kegiatan yang ditampilkan seseorang dalam hubungan dengan orang lain dan lingkungan sekitarnya atau lingkungan dalam khususnya dalam mengemudikan kendaraan.

Selain itu, menurut Kartono (1984:3) dalam Anggraini (2013:10-19) menjelaskan perkataan tingkah laku atau perbuatan mempunyai pengertian yang luas sekali yaitu tidak hanya mencakup moralitas saja seperti berbicara,

berjalan, lari-lari, berolah raga, bergerak dan lain-lain akan tetapi juga membahas macam-macam fungsi seperti melihat, mendengar, mengingat, berpikir, fantasi, pengenalan kembali, penampilan emosi-emosi dalam bentuk tangis atau senyum dan seterusnya. Menurut Rasmussen dalam Heinrich (1990) mengutip Poei dan Ansusanto (2016:10-19) perilaku dapat dikendalikan dalam beberapa tingkat berdasarkan fungsinya yaitu berlandaskan kepada ketrampilan, peraturan dan perilaku yang berdasarkan pada pengetahuan. Ada ciri-ciri kepribadian tertentu yang dapat mengarah kepada perilaku membahayakan keselamatan. Hal ini bukan hanya membahayakan diri sendiri, tetapi juga dapat membahayakan orang lain ataupun masyarakat pengguna jalan. Ciri-ciri tersebut antarlain:

1. Kurang rasa tanggung jawab

Ciri tersebut sering terdapat pada usia remaja sekitar usia 18-20 tahun. Menurut Smither dalam Poei (2016:10-19) Korban lalu lintas kebanyakan pada usia remaja dan mereka yang belum menikah. Kebanyakan dengan ciri-ciri: ceroboh serta kurang mampu menghadapi bahaya.

2. Sifat ego sentris

Sifat mementingkan diri sendiri dan kurang memperhatikan atau kurang menghargai orang lain, sehingga dalam berlalu lintas mudah menimbulkan kecelakaan yang akan mempengaruhi keselamatan diri sendiri maupun keselamatan orang lain ataupun masyarakat pengguna jalan, karena yang ada disekitarnya dianggap hanya untuk kebutuhan dan kepentingannya sendiri.

3. Agresif

Ciri-cirinya adalah:

- a) Kurang sabar,
- b) Penuh rasa persaingan,
- c) Mudah menyerang,
- d) Menyalahkan orang lain, sehingga kendaraan yang dikendarai dapat digunakan sebagai alat untuk melampiaskan nafsu agresifnya untuk menyerang orang lain, sehingga mudah terjadi kecelakaan.

4. Emosi yang kurang stabil

Ciri-cirinya adalah:

- a) Pribadinya kurang matang,
- b) Mudah tersinggung,
- c) Kurang dapat mengendalikan amarah

5. Rasa percaya diri yang berlebihan

Orang yang jenis ini merasa mampu mengatasi semua rintangan dan cenderung mudah mengabaikan peraturan, mengabaikan rambu-rambu lalu lintas dan mengendarai kendaraan dalam kecepatan tinggi, kendaraan yang dikendarai berjarak terlalu dekat dengan kendaraan yang didepannya, saat kendaraan didepannya mengerem mendadak akan mudah sekali terjadi kecelakaan.

6. Keadaan temporer lainnya

- a) Stress,
- b) Cemas,
- c) Depresi,
- d) Bosan

Dapat menimbulkan kecelakaan bagi pengemudi, karena konsentrasi dan rasa waspada menjadi berkurang. Keadaan jasmani seperti sakit, lelah, haus, dan dapat juga mengganggu konsentrasi pengemudi.

2.1.2.1 Bentuk Perilaku

Pada dasarnya bentuk perilaku dapat diamati, melalui sikap dan tindakan, namun demikian tidak berarti bahwa bentuk perilaku itu hanya dapat dilihat dari sikap dan tindakannya saja, perilaku dapat pula bersifat potensial, yakni dalam bentuk pengetahuan, motivasi dan persepsi (Felix dan Putranto : 2018 : 292).

2.1.2.2 Proses Pembentukan Perilaku

Perilaku manusia terjadi melalui suatu proses yang berurutan. Menurut Penelitian Rogers (1974) dalam Notoatmodjo (2003) mengutip Felix dan

Putranto (2018 : 292) mengungkapkan bahwa sebelum orang mengadopsi perilaku baru (berperilaku baru), di dalam diri orang tersebut terjadi proses yang berurutan, yaitu:

1. Awareness (kesadaran), yaitu orang tersebut menyadari atau mengetahui stimulus (objek) terlebih dahulu.
2. Interest (tertarik), yaitu orang mulai tertarik kepada stimulus.
3. Evaluation (menimbang baik dan tidaknya stimulus bagi dirinya) hal ini berarti sikap responden sudah lebih baik lagi.
4. Trial, orang telah mulai mencoba perilaku baru.
5. Adoption, subjek telah berperilaku baru sesuai dengan pengetahuan, kesadaran, dan sikapnya terhadap stimulus.

2.1.2.3 Perilaku Berkendara Roda Dua di Jalan Tlogosari Raya

Kebanyakan pengendara roda dua di Jalan Tlogosari Raya dari arah Jalan Soekarno Hatta atau Jalan Supriyadi menuju ke Tlogosari dan sebaliknya dari Tlogosari menuju arah Jalan Soekarno Hatta atau Jalan Supriyadi rata-rata pengendara roda dua kurang memiliki rasa tanggung jawab, kurang menghargai atau memperhatikan pengendara lain dan berkendara agresif yang membahayakan pengendara lain. Bisa dilihat ketika berada di lampu merah, penyebrangan, gang, persimpangan. Contoh perilaku berkendara menurut pengalaman yang pernah dialami peneliti di Jalan Tlogosari Raya Semarang :

1. Pengendara di bawah umur yang ceroboh, kurang mampu menghadapi bahaya, terkadang juga yang sudah memiliki SIM masi kurang wasada dan ceroboh.
2. Bercanda di jalan yang membahayakan pengendara lain, dan ngobrol di jalan pada saat kendaraan masih berjalan.
3. Kurang sabar ketika jalan macet, sering mengklakson, dan memakan jalur pengendara lain dengan sikap acuh, dan mengumpat pengendara lain.

4. Menyrempet pengendara lain, meskipun tidak ada yang jatuh ataupun terluka, akan tetapi seharusnya meminta maaf tetapi tetap acuh seperti tidak terjadi apa-apa.

2.1.3 Kondisi Jalan

Kondisi jalan dalam kamus besar bahasa Indonesia yang dimaksud kondisi adalah persyaratan atau keadaan. Sedangkan jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan perlengkapan dan perlengkapan yang dieruntukan bagi lalu lintas umum yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel atau jalan kabel (UU.22 Tahun 2009). Karakteristik jalan adalah kondisi jalan, lebar jalan, naik turun dan kemiringan jalan, kualitas jalan, berlubang atau jalan bergelombang. Banyak hal yang mempengaruhi kecelakaan disebabkan oleh jalan (Sitorus:2012).

Menurut C. Jotin Khisty, B Kent Lall (2006) dalam Rita Kurniati (2017 : 195-204), Perencana transportasi bertanggung jawab terhadap tata letak jaringan jalan, mengendalikan distribusi dan kebijakan tata guna lahan karena berkaitan yang sangat besar dengan intensitas lalu lintas dan akibatnya dengan keselamatan jalan atau persimpangan tertentu. Yang menyebabkan kecelakaan di jalan raya yang dipengaruhi oleh faktor jalan adalah:

1. Jalan berlubang

Adalah kondisi dimana permukaan jalan tidak rata akibat adanya cekungan ke dalam yang memiliki kedalaman dan diameter yang tidak berpola, ini disebabkan system pelapisan yang kurang sempurna.

2. Jalan licin

Permukaan jalan yang licin dapat disebabkan oleh cuaca(hujan) maupun material lainnya yang menutupi permukaan jalan seperti tumpahan minyak, lumpur, ataupun tanah yang basah karena tersiram air hujan.

3. Jalan gelap

Jalan gelap dapat di sebabkan karena lampu penerangan di jalan yang tidak ada atau tidak cukup penerangannya. Jalan yang gelap beresiko

menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara motor karena pengendara tidak dapat melihat dengan jelas arah dan kondisi jalan serta lingkungan sekitarnya.

4. Tanpa marka/rambu

Jalan yang tidak memiliki marka jalan dan rambu lalu lintas sangat berpotensi menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara mobil. Marka dan rambu jalan ini berguna untuk membantu pengaturan arus lalu lintas dan memberitahu pengendara mengenai kondisi jalan dan peraturan disuatu jalan.

5. Tikungan tajam

Jalan yang memiliki tikungan tajam adalah jalan yang memiliki kemiringan suatu belokan kurang dari atau lebih dari 180 derajat, untuk melewati kondisi jalan tersebut di butuhkan keterampilan dan teknis khusus dalam berkendara agar hilangnya kendali pada kendaraan yang berakibat jatuh dan menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

6. Hujan

Dapat membawa pengaruh kepada hal hal lain seperti jalan yang menjadi licin, jarak pandang menjadi lebih pendek karena kabut, dan jarak pengereman menjadi lebih jauh.

Klasifikasi jalan mempunyai suatu system jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanan dalam suatu hubungan hirarki. Menurut UU No. 38 Tahun 2004 dan peraturan pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang jalan, jalan di lingkungan perkotaan terbagi dalam system jaringan jalan primer dan system jaringan jalur sekunder :

1. System jaringan jalan primer, system jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah ditingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat pusat kegiatan.

2. System jaringan jalan sekunder, system jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil (peraturan pemerintah No. 34 Tahun 2006).

2.1.3.1 Kondisi Jalan di Tlogosari Raya

Menurut pengalaman peneliti Jalan Tlogosari Raya sebelum di cor seperti sekarang, dulu Jalan Tlogosari Raya masi menggunakan paving. Kondisi jalannya waktu masi menggunakan paving bergelombang, banyak genangan air, ketika hujan jalan bisa licin. Setelah di cor Jalan Tlogosari Raya terkadang jalan masih licin , bisa diakibatkan oleh tumpahan oli/minyak, kondisi roda yang sudah haus, ketika hujan kalau tidak hati-hati bisa terpeleset, jalan masi terasa bergelombang ketika menggunakan kendaraan dengan kecepatan yang ditentukan, akan sangat terasa ketika melaju melebihi batas yang ditentukan, apalagi Jalan Tlogosari banyak penyebrangan, gang, pertokoan yang sewaktu-waktu para pengendara keluar masuk jalan tersebut kalo pengendara tidak konsentrasi bisa berakibat fatal.

2.1.4 Kedisiplinan Berlalu Lintas

Disiplin menurut KBBI adalah ketaatan atau kepatuhan kepada peraturan (tata tertib). Disiplin memiliki tujuan untuk menunjukkan sikap baik yang harus dilakukan maupun sikap buruk yang tidak boleh dilakukan oleh seseorang sesuai dengan norma atau peraturan yang ada di masyarakat. Disiplin dibentuk sebagai sikap menghargai, menghormati, patuh pada peraturan yang ada baik tertulis maupun tidak tertulis yang dijalankan tanpa mengeluh dan menerima sanksi bila melanggar. Lalu Lintas menurut Undang-Undang Nomer 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan adalah gerak kendaraan dan orang diruang lintas jalan. Sehingga dapat disimpulkan

bahwa disiplin berlalu lintas adalah tindakan seseorang untuk mematuhi apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan saat berkendara di jalan raya sesuai dengan peraturan lalu lintas. Disiplin berlalu lintas ini dilakukan dengan mematuhi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat, dan batas kecepatan saat berkendara.

Menurut Hendrik (2007) dalam Ramadhayanti (2018 : 45), disiplin berasal dari kata yang sama dengan disciple yaitu individu yang berasal dari atau secara sukarela mengikuti pimpinan, menurut disiplin dalam konsep negatif berarti pengendalian dengan kekuasaan luar yang biasanya diterapkan secara sembarangan, disiplin merupakan bentuk pengekangan melalui cara yang tidak disukai dan menyakitkan. Kedisiplinan berlalu lintas adalah seseorang mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu ataupun tidak, dimana larangan – larangan tersebut termuat didalam disiplin berlalu lintas merujuk pada UU RI No. 22 Tahun 2009 yang menerangkan bahwa segala perilaku pengguna jalan baik bermotor ataupun tidak di jalan raya yang sesuai dengan undang – undang ataupun peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan.

Disiplin berlalu lintas dapat dilihat dari 4 aspek menurut Fatma dalam Astuti dan Suwanda (2015: 833). Pertama, pemahaman terhadap lalu lintas yang termuat dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijadikan oleh pengendara sebagai pedoman saat di jalan raya. UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berisikan mengenai apa yang boleh dilakukan (perintah) dan apa yang tidak boleh dilakukan (larangan) bagi pengguna jalan saat berkendara motor. Kedua, tanggung jawab atas keselamatan baik pada diri sendiri maupun orang lain akan terwujud. Jika didukung dengan rasa saling menghargai sesama pengguna jalan. Ketiga, kehati-hatian dalam berlalu lintas dapat terwujud dengan adanya rasa ketenangan jiwa yang selalu siap dan tidak lengah dalam kondisi jalan raya saat mengendarai kendaraan bermotor. Kehati-hatian dapat dilihat pada sikap konsentrasi saat berkendara di jalan raya. Keempat, kesiapan diri dan kondisi kendaraan harus tetap terjaga, dan diperiksa terlebih dahulu agar tidak membahayakan pengemudi saat di jalan raya.

Disiplin berlalu lintas dapat dilihat melalui tindakan yang sesuai dengan peraturan lalu lintas dalam UU no 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkuran Jalan seperti berikut: pasal 77 berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki surat ijin mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan”. Pasal 106 berisi ayat (1) berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”. Pasal 106 ayat (2) berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda”. Pasal 106 ayat (3) berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan wajib memenuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan”. Pasal 106 ayat (4) berbunyi “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan:

1. Rambu perintah atau rambu larangan,
2. Marka jalan,
3. Alat pemberi isyarat lalu lintas,
4. Gerakan lalu lintas,
5. Berhenti dan parkir,
6. Peringatan dengan bunyi dan sinar,
7. Kecepatan maksimal atau minimal; dan/ atau,
8. Tata cara pengandengan dan penempelan dengan kendaraan lain”.

Pasal 106 ayat (5) berbunyi “Pada saat diadakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib menunjukkan :

1. Surat tanda nomer kendaraan bermotor atau surat tanda coba kendaraan bermotor,
2. Surat ijin mengemudi,
3. Bukti lulus uji berkala dan/ atau,
4. Tanda bukti lain yang sah.

Pasal 106 ayat (8) “Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standart nasional Indonesia”. Pasal 106 (9) “Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari satu (1) orang. Pasal 107 ayat (1) berbunyi “Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu”. Pasal 107 ayat (2) berbunyi “Pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari”.

Pasal 108 ayat (1) berbunyi “Dalam berlalu lintas pengguna jalan harus menggunakan jalur jalan sebelah kiri”. Pasal 112 ayat (1) berbunyi “Pengemudi kendaraan yang akan berbelok atau berbalik arah wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, disamping, dan dibelakang kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu enunjuk arah atau isyarat tangan”. Pasal 112 ayat 2 berbunyi pengemudi kendaraan yang berpindah lajur atau bergerak kesamping wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, disamping, dan dibelakang kendaraan serta memberikan isyarat”. Pasal 115 berbunyi “Pengemudi kendaraan bermotor di jalan dilarang:

1. Mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan paling tinggi yang diperbolehkan sebagai mana dimaksud pasal 21; dan/ atau
2. Berbalapan dengan kendaraan bermotor lain

Disiplin dalam berlalu lintas dipengaruhi oleh tiga faktor yaitu internal, eksternal dan rambu-rambu lalu lintas:

a. Faktor internal

Merupakan faktor yang berasal dari diri individu sehingga mempengaruhi disiplin berlalu lintas di jalan raya. Faktor internal berupa pengetahuan yang dimiliki remaja tentang peraturan lalu lintas dan kesadaran akan dampak pelanggaran lalu lintas yang berupa kecelakaan.

b. Faktor eksternal

Merupakan faktor berasal dari luar diri individu sehingga dapat membuat kedisiplinan dalam berlalu lintas seseorang meningkat atau

melemah. Faktor eksternal terdiri dari sarana prasarana lalu lintas, peran orang tua, peran teman dan peran polisi lalu lintas.

c. Rambu-rambu Lalu Lintas

Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan (Undang-undang Republik Indonesia, 2009). Secara umum, pengertian rambu-rambu lalu lintas adalah salah satu alat perlengkapan di jalan dalam bentuk tertentu, yang memuat lambing, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan diantaranya, yang digunakan untuk memberikan peringatan, larangan, perintah, dan petunjuk bagi pemakai jalan.

Menurut Danang (2011) Berdasarkan jenis pesan yang disampaikan, rambu lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi rambu-rambu sebagai berikut:

1. Rambu peringatan

Rambu yang memperingatkan adanya bahaya, agar para pengemudi berhati-hati dalam menjalankan kendaraannya. Misalnya, rambu yang menunjukkan adanya lintasan kereta api, atau adanya simpangan berbahaya bagi para pengemudi. Berikut sebagai contoh rambu peringatan



Gambar 2.1

Rambu Peringatan

Sumber : Humas Polres Bantul

2. Rambu petunjuk

Rambu ini memberikan petunjuk atau keterangan kepada pengemudi atau pemakai jalan lainnya, tentang arah yang harus ditempuh, atau letak kota yang akan dituju, lengkap dengan nama dan arah letak itu berada. Rambu-rambu petunjuk terdiri dari pendahulu petunjuk jurusan, rambu

petunjuk jurusan dan rambu penegas jurusan yang menyatakan petunjuk arah untuk mencapai tujuan, antara lain kota, daerah/wilayah serta rambu yang menyatakan nama jalan dinyatakan dengan warna dasar hijau dengan lambing dan/atau tulisan warna putih.

- a) Rambu petunjuk jurusan menggunakan huruf kapital pada huruf pertama, dan selanjutnya menggunakan huruf kecil dan/atau seluruhnya menggunakan huruf capital dan/atau huruf kecil
- b) Khusus rambu petunjuk jurusan kawasan dan objek wisata dinyatakan dengan warna dasar coklat dengan lambang dan/atau tulisan warna putih.
- c) Rambu petunjuk yang menyatakan tempat fasilitas umum, batas wilayah suatu daerah, situasi jalan, dan rambu, berupa kata-kata, serta tempat khusus dinyatakan dengan warna dasar biru.

3. Rambu larangan dan perintah

Rambu ini untuk melarang/memerintah semua jenis lalu lintas tertentu untuk memakai jalan, jurusan atau tempat-tempat tertentu.



Gambar 2.2

Rambu larangan dan perintah

Sumber : Humas Polres Bantul

2.1.4.1 Kedisiplinan Berlalu Lintas di Jalan Tlogosari Raya

Menurut pengamatan peneliti di Jalan Tlogosari Raya pengguna kendaraan roda dua masih kurang menaati rambu-rambu lalu lintas dan kelengkapan berkendara. Rambu-rambu lalu lintas di Jalan Tlogosari Raya sendiri masih tergolong sedikit, marka jalan tidak ada, zebra cross tidak ada, rambu-rambu untuk penyebrangan tidak ada, rambu-rambu dilarang parkir dibahu jalan tidak ada, dilarang putar balik tidak ada, dilarang melawan arus

tidak ada. Maka dari itu pengguna kendaraan roda dua di Jalan Tlogosari Raya masih banyak yang melanggar. Meskipun ada rambu-rambu lalu lintas sebagian besar pengguna kendaraan roda dua masih menyepelekan, karena faktor lingkungan, dan faktor kesadaran sesama pengguna jalan masih kurang. Di Jalan Tlogosari Raya sendiri pengguna kendaraan roda dua sering menyepelekan kedisiplinan berkendara dan kelengkapan berkendara, sering menerobos lampu merah, seharusnya belok kiri jalan terus malah berhenti dan akhirnya menyebabkan kemacetan, tidak menggunakan helm, boncengan lebih dari dua, melebihi batas kecepatan, tidak membawa SIM, menggunakan kendaraan tidak sesuai standar buatan pabrik.

2.1.5 Keselamatan Berkendara

Menurut Samekto dan Jumaizi (2017:116) Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam kondisi yang aman secara fisik, social, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologi, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut. 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 selamaberlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, atau lingkungan.

Menurut Priyono (2007) dalam Ramadhyanti (2018:46) Keselamatan berkendara adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keselamatan dalam berkendara, untuk menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi disekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulannya.

Menurut Handoko, Slamet, dkk (2012) dalam Samekto dan Jumaizi (2017:117) Keselamatan berkendara merupakan hal terpenting dalam berkendara dijalan raya agar terhindar dari kecelakaan. Seperti yang telah diketahui, banyak terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh beberapa hal,

diantaranya kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian pengemudi seperti mengantuk, tidak konsentrasi saat mengemudi, dan tidak menjaga jarak dengan kendaraan di depannya. Banyak upaya telah dilakukan oleh pengemudi untuk mengurangi atau mencegah risiko terjadinya kecelakaan saat mengemudi kendaraan. Salah satunya pengemudi tidak boleh memosisikan kendaraannya terlalu dekat dengan kendaraan di depannya.

Menurut Utari (2010) dalam Muryatma (2017:157) pengalaman berkendara juga merupakan hal penting yang dapat mempengaruhi keselamatan dari pengendara sepeda motor berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Gineung Utari pada tahun 2010 menunjukkan hasil masa berkendara mempunyai hubungan dengan perilaku keselamatan berkendara sehingga tingkat penguasaan pengetahuan serta keterampilan seseorang dalam pekerjaannya yang dapat diukur dari pengalaman, pemahaman, maupun keterampilan yang dimiliki. Apabila kemampuan pada diri seseorang mengenai berkendara yang aman sangat baik maka kejadian kecelakaan lalu lintas dapat diminimalkan.

Berdasarkan undang-undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan surat izin mengemudi merupakan sebuah bukti bahwa seseorang telah diizinkan mengendarai jenis kendaraan tertentu oleh pihak kepolisian. Banyaknya pelanggaran lalu lintas dikarenakan tidak memiliki SIM merupakan salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang ada saat ini. Untuk mendapatkan SIM seseorang harus memenuhi persyaratan yang telah ditentukan dan mengikuti ujian yang diadakan oleh Polri. Jika seseorang tersebut telah melewati beberapa persyaratan yang dilakukan oleh Polri maka seseorang tersebut dinyatakan lulus dan diperbolehkan untuk membawa kendaraan sesuai dengan golongan yang tertera dalam SIM, misalnya SIM C yang berarti seseorang boleh mengemudikan kendaraan sepeda motor, sedangkan SIM A berarti seseorang tersebut boleh mengemudikan kendaraan roda empat atau mobil.

Menurut Puspitasari dan Hendrati (2013) dalam Muryatma (2017:157) Keselamatan berkendara atau juga bisa dikenal dengan istilah *safety riding*

merupakan suatu program untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas. Sasaran program *safety riding* adalah : melengkapi kendaraan dengan spion, lampu sein, dan lampu rem (kelengkapan kendaraan). Menggunakan helm standart dan memastikan berbunyi klik (kelengkapan keselamatan). Menyalakan lampu pada siang hari untuk kendaraan roda dua. Menggunakan lajur kiri bagi penumpang (MPU) dan kendaraan roda dua.

Berdasarkan petunjuk berkendara oleh Departemen Perhubungan RI tahun 2009 saat mengendarai kendaraan sepeda motor ada beberapa komponen keselamatan berkendara yang perlu diterapkan yaitu, kondisi pengendara yang harus berada pada keadaan baik, orang dengan keadaan sakit tidak disarankan untuk mengemudikan kendaraan bermotor dikarenakan jika kondisi tubuh tidak baik maka akan mempengaruhi tingkat kewaspadaan, kesadaran dan bertingkah laku mengendarai kendaraan akan kurang baik. Perlu memakai alat pelindung diri yang sesuai dengan Standart Nasional Indonesia (SNI) yang telah dimuat dalam UU No 22 Tahun 2009.

Pemeriksaan komponen kendaraan merupakan hal sangat penting untuk dilakukan oleh pengendara sepeda motor karena hal tersebut berkaitan dengan keamanan dan kenyamanan saat berkendara. Pemeriksaan sebelum berkendara agar terhindar dari kondisi tak aman (*Unsafe condition*) saat berkendara. Beberapa hal yang perlu diperhatikan sebelum berkendara yang pertama adalah alat kendali yang meliputi apakah kopling dan gas berfungsi dengan baik dikarenakan alat kendali ini merupakan komponen kendaraan bermotor yang paling utama untuk mengendarai sepeda motor. Periksa rem depan dan rem belakang, pemeriksaan rem memiliki tujuan untuk memastikan rem berkerja dengan baik atau tidak, salah satu penyebab kejadian kecelakaan yang disebabkan oleh rem tidak berfungsi dengan baik atau bahkan tidak berfungsi saat melaju sehingga menyebabkan kecelakaan.

Pemeriksaan perangkat yang lainnya seperti spion sepeda motor apakah sudah dalam posisi yang benar sehingga dapat membantu melihat belakang apabila ingin berbelok ataupun menjaga jarak terhadap pengendara yang lainnya agar tidak memahayakan diri sendiri dan pengendara lain apabila ingin

menyalip kendaraan dan ingin berbelok saat di tengah jalan. Pemeriksaan ban sepeda motor perlu dilakukan guna mencegah terjadinya kecelakaan, ban dengan permukaan yang tidak rata merupakan hal yang dapat memahayakan saat berkendara khususnya pada saat melintas di jalan yang licin. Tapak ban harus memiliki alur kedalaman sedikitnya dalam 1mm. Tiap ban memiliki indikator tapak ban. Penggunaan ban yang tidak sesuai dengan standart juga dapat membahayakan pengendara terutama dalam penggunaan ban ukuran yang kecil dikarenakan tidak sesuai dengan kekuatan beban yang dimiliki pada ban sepeda motor.

Ban sepeda motor juga menjadi penyebab salah satu kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Pemeriksaan komponen yaitu lampu utama, lampu sein dan lampu rem. Komponen tersebut merupakan komponen pendukung untuk memberikan isyarat kepada pengemudi lain mengenai kemana arah kita mengemudikan kendaraan. (Departemen Perhubungan RI, 2009).

Ada 3 faktor yang mempengaruhi keselamatan berkendara Menurut Samekto dan Jumaizi (2017:117), yaitu:

1. Keterampilan Pengendara

Keterampilan adalah kemampuan untuk menggunakan akal, pikiran, ide dan kreatifitas dalam mengerjakan, mengubah ataupun membuat sesuatu menjadi lebih bermakna sehingga menghasilkan sebuah nilai dari hasil pekerjaan tersebut. Kemampuan dan keterampilan dalam mengendalikan kendaraan merupakan suatu keharusan yang mutlak dimiliki oleh pengendara kendaraan demi terciptanya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, baik bagi pengendara itu sendiri maupun pengguna jalan lainnya. Faktor pengendara tidak terampil merupakan pengendara yang tidak mampu mengendalikan kendaraanya sehingga menimbulkan kecelakaan, seperti tidak berjalan sesuai jalurnya atau terlalu ke kanan, tidak menjaga jarak aman.

Oleh karena itu, dalam berkendara diperlukan latihan dan pengalaman dalam berkendara sehingga memiliki keterampilan alamiah menghadapi bermacam-macam situasi lalu lintas. Pengemudi pemula memiliki peluang

tiga kali lebih besar terlibat dalam kecelakaan dari pada pengemudi yang telah mahir. Namun dalam hal berkendara kini banyak para pengguna sepeda motor yang tidak memperhatikan keterampilan atau kemampuannya dalam menggunakan kendaraanya saat di jalan raya. Saat membawa motor tidaklah gampang, sangat beresiko, butuh kehati-hatian, kewaspadaan, dan berkemampuan atau berketrampilan menggunakannya. Lebih dari 27,4% kecelakaan pada tahun 2004 melibatkan anak muda dan pengemudi pemula berusia 16-25 tahun (Ditjen Perhubungan Darat, 2006).

Salah satu cara untuk melihat keterampilan seseorang dalam mengemudi dapat diketahui dengan kepemilikan SIM, karena pada peraturan pembuatan SIM telah dijelaskan bahwa syarat memiliki SIM adalah terampil dalam berkendara dan dibuktikan dengan mengikuti tes mengemudi sebelum pembuatan SIM. SIM merupakan bukti bahwa seseorang telah memahami peraturan lalu lintas dan terampil dalam mengemudikan kendaraan.

Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 dijelaskan “Untuk mendapatkan surat izin mengemudi, calon pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri”. “Serta syarat usia yang dimaksud paling rendah sebagai berikut: usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D”. Bahwa seseorang yang ingin memiliki SIM harus berusia 17 tahun, mahir dalam berkendara yang dibuktikan dengan tes keterampilan serta memahami rambu-rambu lalu lintas yang dibuktikan dengan tes tertulis di kantor polisi di daerah masing-masing. Hal tersebut dilakukan untuk meminimalisir angka kecelakaan dan meningkatkan kesadaran serta disiplin berlalu lintas.

2. Konsentrasi Pengendara

Dalam kamus besar bahasa indonesia konsentrasi adalah pemusatan perhatian atau pikiran pada suatu hal, pemusatan tenaga, kekuatan, pasukan, dan sebagainya di suatu tempat ada pasukan di daerah perbatasan, pemusatan beberapa penerbitan dalam satu kekuasaan, persentase kandungan bahan di dalam satu larutan. Konsentrasi saat berkendara adalah hal yang sangat

penting. Undang-undang Lalu Lintas No.29 pasal 106 ayat 1 menyebutkan “Setiap orang yang mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”. Yang dimaksud penuh konsentrasi adalah setiap orang yang mengemudikan bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon atau menonton televisi atau video yang terpasang dikendaraan atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga mempengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan.

Mengkaji aturan yang ada, Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Pasal 283, mengemudi secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi ; Sanksi Pidana Kurungan Paling Lama 3 (tiga) bulan atau denda Paling Banyak 750.000,- (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah). Dan Pasal 106 ayat 1 yang berbunyi, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.

Konsentrasi saat berkendara menjadi faktor vital sekaligus krusial yang harus dijaga. Hilang konsentrasi dalam hitungan detik saja bisa menyebabkan kecelakaan fatal di jalan raya. Tiga faktor pengalih konsentrasi berkendara, yaitu:

- a. Faktor visual yang mengalihkan mata dan jalan,
- b. Faktor manual yang menyebabkan tangan lepas dari kemudi dan,
- c. Faktor kognitif yaitu ketika pikiran melayang keberbagai hal.

3. Kondisi Kendaraan

Dalam kamus besar bahasa Indonesia, yang dimaksud kondisi adalah persyaratan atau keadaan. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor (Pusat Bahasa : 2008). Menurut UU RI No. 22 tahun 2009 pasal 1 (satu), kondisi kendaraan adalah persyaratan yang harus di penuhi kendaraan bermotor yang di operasikan di jalan, dalam hal ini mobil yang baik berupa persyaratan teknis dan laik jalan. Kendaraan bermotor di pelihara dengan baik sehingga semua

bagian kendaraan dapat berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca sepion, dan sabuk pengaman (untuk mobil).

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 2, 3, 4 berbunyi : Pengemudi dan terutama pemilik kendaraan bertanggung jawab atas keselamatan atas kendaraanya. Apabila ada kelalaian pada kendaraanya hendaknya segera di perbaiki memperbaiki di jalan umum di larang kecuali mengganti roda. Lampu rem dan lampu petunjuk arah harus kelihatan dengan jelas, dengan demikian pula warnanya harus sesuai dengan semestinya yaitu lampu rem warna merah dan lampu petunjuk arah/sein warna kuning kemerahan.

2.1.6 Penelitian Terdahulu

Penelitian dahulu digunakan sebagai pedoman dasar pertimbangan maupun perbandingan bagi peneliti dalam upaya memperoleh arah dan kerangka berfikir. Berikut adalah penelitian terdahulu yang dapat dijadikan bahan acuan bagi penelitian ini :

1. Rujukan penelitian Agus Aji Samekto dan Jumaizi (2017)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.1.

Tabel 2.1

Rujukan penelitian untuk penelitian faktor kondisi jalan

Judul	PENGARUH KETERAMPILAN, KONSENTRASI DAN KONDISI JALAN TERHADAP KESELAMATAN BERKENDARA DI JALAN MAJAPAHIT SEMARANG (2017)
Peneliti	Agus Aji Samekto dan Jumaizi
Variabel Analisis	Y : Keselamatan berkendara X1 : Keterampilan pengendara X2 : Kondisi pengendara X3 : Kondisi jalan

Metode Analisis	Analisis regresi linier berganda Uji parsial (Uji t) Uji ketepatan model (Uji statistik F)
Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> <li data-bbox="678 472 1513 837">1. Hipotesis pertama menguji ada tidaknya pengaruh variabel keterampilan pengendara (X1) terhadap variabel keselamatan berkendara (Y) dan diperoleh koefisien regresi sebesar 0,236 dan hasil t hitung $2,805 > t$ tabel 1,9853 sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis pertama (H1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang. <li data-bbox="678 857 1513 1223">2. Hipotesis kedua menguji ada tidaknya pengaruh variabel konsentrasi pengendara (X2) terhadap variabel keselamatan berkendara (Y) diperoleh koefisien regresi sebesar 0,250 dan hasil t hitung $3,372 > t$ tabel 1,9853 sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis kedua (H2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang. <li data-bbox="678 1243 1513 1608">3. Hipotesis ketiga menguji ada tidaknya pengaruh variabel kondisi jalan (X3) terhadap variabel keselamatan berkendara (Y) diperoleh koefisien regresi sebesar 0,112 dan hasil t hitung $2,602 > t$ tabel 1,9853 sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis ketiga (H3) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang. <li data-bbox="678 1628 1513 1993">4. Hasil pengujian kelayakan model menghasilkan nilai F hitung sebesar 26,313 dan nilai signifikansi 0,000. Apabila nilai hasil penghitungan tersebut dibandingkan dengan nilai ketentuannya maka dapat diperoleh hasil bahwa nilai F hitung sebesar $26,313 >$ nilai F tabel 2,46 dan nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$. Mengacu dari hasil analisis tersebut maka dapat disimpulkan bahwa secara

	simultan variabel keterampilan pengendara, konsentrasi pengendara dan kondisi jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang.
Hubungan dan Perbedaan dengan penelitian ini	Variabel Kondisi Jalan dan Keselamatan berkendara dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Kondisi Jalan dan Keselamatan berkendara dalam penelitian ini. Di dalam jurnal penelitian terdahulu menggunakan uji parsial (uji t), uji ketepatan model (uji statistik f), analisis regresi linier berganda. Di dalam penelitian ini menggunakan uji validitas, uji realibilitas, uji normalitas, uji multikolonieritas, uji heteroskedastisitas, uji auto korelasi, analisis regresi linier berganda, uji determinasi, uji statistik f, dan uji t.

2. Rujukan Andar Sri Sumantri dan Irfan Misbahudin (2017)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.2.

Tabel 2.2

Rujukan penelitian untuk penelitian kondisi jalan dan perilaku berkendara

Judul	FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KESELAMATAN BERKENDARA MOBIL DIRUAS JALAN TOL SEMARANG-BAWEN PROPINSI JAWA TENGAH (2017)
Peneliti	Andar Sri Sumantri dan Irfan Misbahudin
Variabel Analisis	Y : Keselamatan berkendara X1: Kondisi jalan X2: Perilaku berkendara
Metode Analisis	Uji parsial (Uji t) Regresi linier berganda

<p>Hasil Penelitian</p>	<p>a. Koefisien regresi kondisi kendaraan (X1) sebesar 0,268, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang menyatakan diduga ada pengaruh positif antara faktor kondisi jalan terhadap keselamatan berkendara mobil di jalanTol Semarang – Bawen Provinsi JawaTengah teruji dan benar.</p> <p>b. Koefisien regresi kondisi kendaraan (X2) sebesar 0,226, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang menyatakan diduga ada pengaruh positif antara kondisi kendaraan terhadap keselamatan berkendara mobil di ruas JalanTol Semarang -BawenProvinsi Jawa teruji dan benar.</p> <p>c. Hasil t hitung $3,037 > t$ tabel 1,9853. Koefisien regresi perilaku berkendara (X3) sebesar 0,216, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang menyatakan diduga ada pengaruh positif antara perilaku berkendara terhadap keselamatan berkendara mobil di ruas JalanTol Semarang – Bawen Provinsi Jawa Tengah teruji dan benar.</p> <p>d. Koefisien regresi pengetahuan berkendara(X4) sebesar 0,148, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis yang menyatakan diduga ada pengaruh positif antara pengetahuan berkendara terhadap keselamatan berkendara pengguna mobil di ruas jalanTol Semarang – Bawen Provinsi Jawa Tengah teruji dan benar.</p> <p>e. Hasil pengujian kelayakan model menghasilkan nilai F hitung sebesar 26,528. Mengacu dari hasil analisis tersebut maka dapat disimpulkan bahwa variabel kondisi jalan, kondisi kendaraan, perilaku berkendara dan pengetahuan berkendara berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara pengguna mobil di ruas jalanTol Semarang –</p>
-------------------------	--

	Bawen Provinsi Jawa Tengah.
Hubungan dan Perbedaan dengan penelitian ini	Variabel Kondisi Jalan dan Perilaku berkendara dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Kondisi Jalan dan Perilaku berkendara dalam penelitian ini. Di dalam jurnal penelitian terdahulu menggunakan uji parsial (uji t), analisis regresi linier berganda. Di dalam penelitian ini menggunakan uji validitas, uji realibilitas, uji normalitas, uji multikolonieritas, uji heteroskedastisitas, uji auto korelasi, analisis regresi linier berganda, uji determinasi, uji statistik f, dan uji t.

3. Rujukan Ni Luh Wayan Rita Kurniati, Indra Setiawan, dan Sarinah Sihombing (2017)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.3

Tabel 2.3

Rujukan penelitian untuk penelitian disiplin pengendara, kondisi motor dan jalan

Judul	KESELAMATAN BERLALU LINTAS DI KOTA BOGOR
Peneliti	Ni Luh Wayan Rita Kurniati, Indra Setiawan, dan Sarinah Sihombing
Variabel Analisis	Y : Keselamatan berlalu lintas X ₁ : Disiplin pengendalian X ₂ : Kondisi motor X ₃ : Kondisi jalan
Metode Analisis	Uji Regresi Uji Koefisien korelasi Uji Koefisien determinasi Uji signifikan korelasi

<p>Hasil Penelitian</p>	<p>Hasil pengujian Pengaruh Disiplin Pengendara Terhadap Keselamatan Berlalu Lintas di Jalan Raya Tajur. Membuktikan bahwa disiplin pengendara memberikan pengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas dengan persamaan regresi sederhana $Y = 17,77 + 0.250X_1$ yang berarti setiap satu pernyataan responden mengenai disiplin dapat menambah keselamatan berlalu lintas sebesar 0.25, dengan tingkat pengaruhnya $r^2_{13} = 0.214$ atau sebesar 1,4% bahwa keselamatan berlalu lintas dipengaruhi disiplin pengendara. Hasil pengujian Pengaruh Kondisi Motor dan Jalan Terhadap Keselamatan Berlalu Lintas di Jalan Raya Tajur membuktikan bahwa Kondisi Motor dan Jalan memberikan pengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas dengan persamaan regresi sederhana $Y = 20.57 + 0.22X_2$ yang berarti setiap satu pernyataan responden mengenai Kondisi Motor dan Jalan dapat menambah keselamatan berlalu lintas sebesar 0.22, dengan tingkat pengaruhnya $r^2_{23} = 0.221$ atau sebesar 22,1% bahwa keselamatan berlalu lintas dipengaruhi Kondisi Motor dan Jalan.</p>
<p>Hubungan dan Perbedaan dengan penelitian ini</p>	<p>Variabel Kondisi Jalan dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Kondisi Jalan dalam penelitian ini. Di dalam jurnal penelitian terdahulu menggunakan uji regresi, uji koefisien korelasi, uji koefisien determinasi, uji signifikan korelasi. Di dalam penelitian ini menggunakan uji validitas, uji realibilitas, uji normalitas, uji multikolonieritas, uji heteroskedastisitas, uji auto korelasi, analisis regresi linier berganda, uji determinasi, uji statistik f, dan uji t.</p>

4. Rujukan Ana Ramadhayanti (2018)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.4

Tabel 2.4

Rujukan penelitian untuk penelitian kedisiplinan berlalu lintas

Judul	PENGARUH PENGGUNA TRANSPORTASI BERKELANJUTAN DAN DISIPLIN BERLALU LINTAS TERHADAP DAMPAK TINGKAT KESELAMATAN BERKENDARA (<i>SAFETY RIDING</i>) DALAM STUDI KASUS PENUMPANG ANGKUTAN UMUM M.19 KRANJI (BEKASI)-PGC (CILILITAN) (2018)
Peneliti	Ana Ramadhayanti
Variabel Analisis	Y : Keselamatan berkendara X : Kedisiplinan berlalu lintas
Metode Analisis	Uji validitas Uji realibilitas Uji asumsi klasik Uji multikolinearitas Uji heteroskedastisitas Uji regresi linier berganda Uji f Uji korelasi
Hasil Penelitian	Berdasarkan hasil penelitian pengaruh pengguna transportasi berkelanjutan dan disiplin berlalu lintas terhadap dampak tingkat keselamatan berkendara (<i>safety riding</i>) dalam studi kasus penumpang angkutan umum M.19 Kranji (Bekasi)-PGC (Cililitan) didapatkan hubungan antara Transportasi berkelanjutan dan Disiplin Berlalu Lintas terhadap Keselamatan Berkendara sebesar 40,9%, sementara itu sisanya dipengaruhi variabel lain yang tidak

	diteliti.
Hubungan dan Perbedaan dengan penelitian ini	Variabel Kedisiplinan berlalu lintas dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Kedisiplinan berlalu lintas dalam penelitian ini. Di dalam jurnal penelitian terdahulu menggunakan uji validitas, uji realibilitas, uji asumsi klasik, uji multikolinearitas, uji heteroskedastisitas, uji regresi linier berganda, uji f, uji korelasi. Di dalam penelitian ini menggunakan uji validitas, uji realibilitas, uji normalitas, uji multikolonieritas, uji heteroskedastisitas, uji auto korelasi, analisis regresi linier berganda, uji determinasi, uji statistik f, dan uji t.

5. Rujukan Ni luh Wayan Rita Kurniati (2016)

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.5

Tabel 2.5

Rujukan penelitian untuk penelitian disiplin pengendara, kondisi motor dan jalan

Judul	PENGARUH DISIPLIN PENGENDARA SEPEDA MOTOR, KONDISI SEPEDA MOTOR DAN JALAN TERHADAP KESELAMATAN BERLALU LINTAS DI KOTA BOGOR
Peneliti	Ni luh Wayan Rita Kurniati
Variabel Analisis	Y : Keselamatan berlalu lintas X ₁ : Disiplin pengendara X ₂ : Kondisi motor X ₃ : Kondisi jalan
Metode Analisis	Uji regresi Uji koefisien korelasi

	<p>Uji koefisien determinasi</p> <p>Uji signifikan korelasi</p>
Hasil Penelitian	<p>Dari hasil pengujian dapat diketahui bahwa disiplin pengendara sepeda motor memberikan pengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas sebesar 21,4%, sedangkan kondisi motor dan jalan memberikan pengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas sebesar 22,1%. Selain kedua faktor tersebut, keselamatan berlalu lintas juga dipengaruhi oleh faktor-faktor lain seperti kondisi pengemudi, kondisi cuaca, dan perlengkapan rambu-rambu lalu lintas. Kondisi motor dan jalan memberikan pengaruh langsung terhadap disiplin pengendara sebesar 35,1%, selain faktor tersebut, disiplin pengendara juga dipengaruhi oleh perilaku pengendara seperti penggunaan helm/knalpot tidak standar, tidak membawa SIM, tidak memperhatikan rambu-rambu lalu lintas, penggunaan alat telekomunikasi saat berkendara dan lain sebagainya.</p>
Hubungan dan Perbedaan dengan penelitian ini	<p>Variabel Kondisi jalan dan Keselamatan berlalu lintas dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Kondisi jalan dan Keselamatan berkendara dalam penelitian ini. Di dalam jurnal penelitian terdahulu menggunakan uji regresi, uji koefisien korelasi, uji koefisien determinasi, uji signifikan korelasi. Di dalam penelitian ini menggunakan uji validitas, uji realibilitas, uji normalitas, uji multikolonieritas, uji heteroskedastisitas, uji auto korelasi, analisis regresi linier berganda, uji determinasi, uji statistik f, dan uji t.</p>

Sumber : Jurnal dan Skripsi yang di publikasikan

Pada perbedaan penelitian terdahulu di atas masing-masing peneliti menggunakan lebih satu variabel independen (variabel bebas). Sedangkan

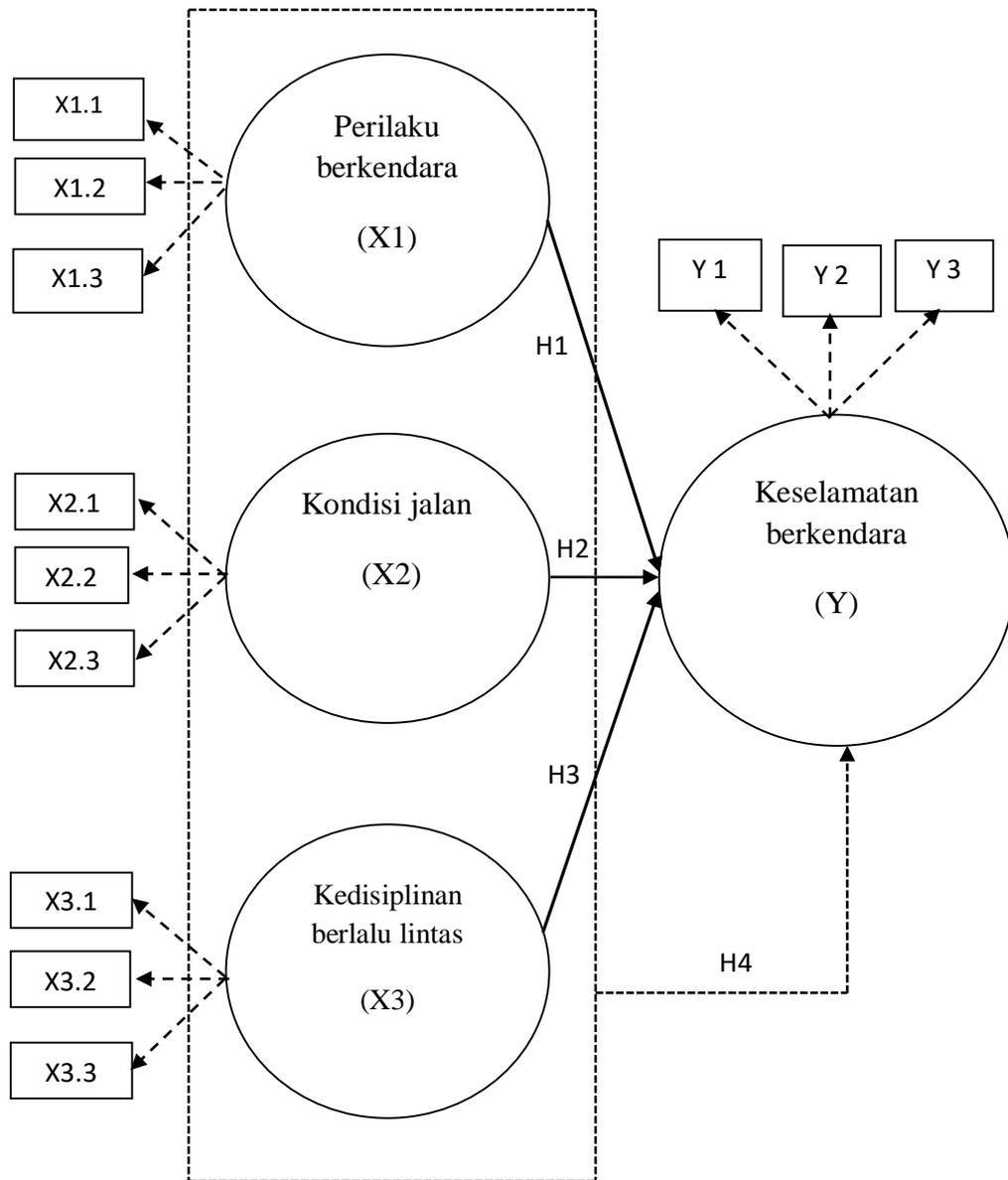
pada penelitian sekarang menggunakan tiga variabel independen, yaitu Perilaku berkendara, kondisi jalan, dan Kedisiplinan berlalu lintas. Hal ini bertujuan untuk mendapatkan hasil penelitian tentang analisis variabel independen Perilaku berkendara, kondisi jalan dan Kedisiplinan berlalu lintas terhadap variabel dependen (variabel terikat). Dalam hal ini yang menjadi variabel dependen yaitu Keselamatan berkendara roda dua di ruas Jalan Tlogosari raya Semarang.

2.2 Hipotesis

Pengertian hipotesis penelitian menurut Sutopo dan Slamet (2017) dalam Mufarrikhoh (2020), adalah pernyataan mengenai satu atau lebih populasi yang perlu dibuktikan keabsahannya melalui prosedur pengujian hipotesis. Pengujian hipotesis merupakan suatu proses melakukan perbandingan antara nilai sampel (berasal dari data penelitian) dengan nilai hipotesis pada data populasi. Pada usulan penelitian ini penulis menarik beberapa anggapan sementara antara lain :

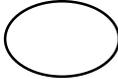
- H1 : Diduga bahwa faktor perilaku berkendara berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di Jalan Tlogosari Raya Semarang.
- H2 : Diduga bahwa faktor kondisi jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di Jalan Tlogosari Raya Semarang.
- H3 : Diduga bahwa faktor kedisiplinan berlalu lintas berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di Jalan Tlogosari Raya Semarang.
- H4 : Diduga bahwa faktor perilaku berkendara, kondisi jalan, kedisiplinan berlalu lintas secara bersama-sama berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di Jalan Tlogosari Raya Semarang.

2.3 Kerangka Pemikiran



Gambar 2.3
Kerangka Pikir Teoritis

Keterangan :

 : Variabel  : Pengukur

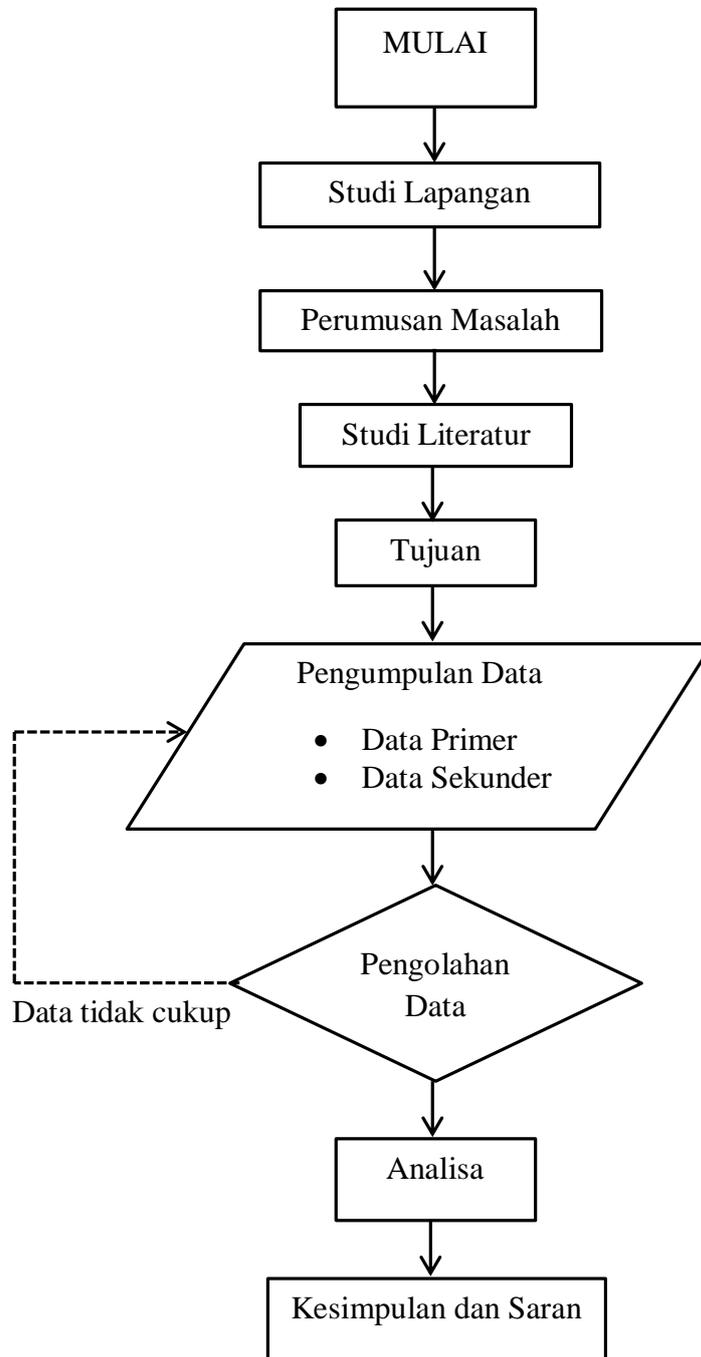
 : Indikator  : Pengaruh

H : Hipotesis

Variabel dan Indikator yang dikembangkan dalam penelitian ini meliputi :

1. Perilaku berkendara (X_1)
 - X1.1 Kesadaran
 - X1.2 Agresif
 - X1.3 Sifat ego sentris
2. Kondisi jalan (X_2)
 - X2.1 Jalan berlubang
 - X2.2 Jalan licin
 - X2.3 Tikungan tajam
3. Kedisiplinan berlalu lintas (X_3)
 - X3.1 Faktor internal
 - X3.2 Faktor eksternal
 - X3.3 Rambu-rambu
4. Keselamatan berkendara (Y)
 - Y1 Ketrampilan pengendara
 - Y2 Kosentrasi pengendara
 - Y3 Kondisi kendaraan

2.4 Diagram Alur Penelitian



Gambar 2.4
Flowchart Metodologi Penelitian