

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu**

##### **2.1.1 Keselamatan Mobil Angkutan BRT**

Menurut Sunarto, dkk (2016) Bus Rapid Transit (BRT) adalah salah satu jenis alat transportasi publik berupa bis dengan sistem yang terintegrasi dengan baik. Rutenya memiliki keterjangkauan yang luas dan terminal yang terintegrasi dengan baik. Bus Rapid Transit memberikan layanan lebih cepat dan efisien dibandingkan alat transportasi sejenis lainnya. Sistemnya berkelanjutan, maksudnya setiap  $\pm 15$  menit ada pemberhentian di tiap halte (Putra, 2014). Menurut Bahrul Ulum, dkk (2018) BRT dijelaskan sebagai alat transportasi massal yang dapat dijangkau siapapun. dengan adanya transportasi ini dapat meningkatkan keselamatan dan mengurangi kecelakaan. memiliki akses yang mudah dijangkau, sistem jaringan yang terpadu dan terintegrasi dengan baik, seperti ticketing, kedisiplinan dan keteraturan berlalu lintas, tersedianya informasi aktual dan akurat yang memudahkan penumpang serta ramah lingkungan.

Perilaku keselamatan (Safety behaviour) menurut APA dictionary of psychology (2007) adalah suatu perilaku yang dilakukan dengan ketertarikan individu dalam usaha untuk memperkecil atau mencegah suatu bencana yang ditakutkan. Perilaku mengemudi yang aman dapat menghindarkan seorang pengemudi dari masalah yang terjadi di jalan misalnya saja kecelakaan. Perilaku mengemudi yang aman dalam hal ini meliputi perilaku sebelum mengemudi dan perilaku saat mengemudi. Pengemudi yang baik harus selalu memperhatikan 4A, yaitu alertness (kewaspadaan), awareness (kesadaran), attitude (tingkah laku) dan anticipation (antisipasi). Secara umum keselamatan pengemudi sangat ditentukan oleh 3 hal yakni kondisi kesehatan pengemudi, kendaraan yang di pakai, kondisi jalan dan lingkungan sekitar jalan. Hal yang sama juga di kemukakan oleh Road and Transport Authority NSW, bahwa komponen keselamatan di jalan adalah pengguna jalan atau faktor perilaku berkendara, faktor kendaraan, faktor jalan dan lingkungan sekitar jalan. Keselamatan berlalu lintas, Kemungkinan terjadi.

kecelakaan sangat di pengaruhi oleh tingkat faktor resiko yang terkait dengan unsur-unsur sistem lalu lintas seperti infrastruktur dan perangkat kontrol lalulintas, kendaraan dan faktor pengguna jalan faktor kendaraan (Elvik, 2009) Faktor-faktor ini meningkatkan terjadi kecelakaan, tetapi tidak semua faktor dianggap sebagai penyebab kecelakaan.

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 :

1. Keselamatan normatif digunakan untuk menerangkan produk atau desain produk yang memenuhi standar desain.
2. Keselamatan substantif digunakan untuk menerangkan pentingnya keadaan aman.
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.

Menurut Sumantri dan Misbahudin (2017) Keselamatan berkendara safety riding merupakan upaya yang di lakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas. Keselamatan berkendara safety riding sangat diperlukan didalam berlalu lintas untuk menjaga kelancaran transportasi, selain itu keselamatan berkendara safety riding bertujuan untuk mencegah dan meminimalisir. Menurut Pramitasari, dkk 2013 dalam Sumantri dan Misbahudin (2017) Berdasarkan Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angakutan Jalan (LLAJ) Pasal 1 ayat 31 yang dimaksud dengan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan

terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang di sebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan Lingkungan.

Menurut Undang undang RI Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Pasal 1 ayat 24 yang di maksud dengan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja. 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. Dalam penelitian Rukman, dkk (2013), keselamatan berkendara (*Safety Riding*) adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi, dimana kita berada pada titik yang tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya. Implementasi dari pengertian diatas yaitu bahwa disaat kita mengendarai kendaraan, haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik diri sendiri maupun bagi orang lain.

*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. Walau terasa sangat sulit untuk menumbuhkannya, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah merupakan kesadaran dari diri sendiri yang terbentuk dan dibangun dari dalam hati untuk melaksanakan segala aktifitas yang mendasar pada *safety riding*. Bila dasar pemikiran *safety riding* telah dimiliki maka akan dengan mudah setiap hal yang berkaitan dengan *safety riding* diterapkan, baik dimulai dari diri sendiri maupun diterapkan kepada orang lain.

Berdasarkan Pemikiran Haeur (2013), manifestasi keselamatan jalan adalah kecelakaan dan berbagai akibat yang merugikan. Walaupun demikian “selamat” berkaitan dengan perasaan seseorang sewaktu menggunakan jalan. Akibatnya dapat terjadi program yang pada awalnya bertujuan untuk meningkatkan keselamatan jalan ditanggapi secara salah dalam pengertian tentang perasaan “selamat”. Konsekuensinya justru menghasilkan meningkatnya kecelakaan. Demikian pula apabila pengguna jalan merasakan cukup baik tingkat keselamatan suatu ruas jalan, mereka justru bertindak kurang memperhatikan “keselamatan” dan pada gilirannya mungkin saja terjadi peningkatan kecelakaan lalu lintas. Dari uraian tersebut, terdapat 2 (dua) notasi yang berbeda, yaitu: (1) pengukuran objektif yang berkaitan dengan kecelakaan dan berbagai akibat yang merugikan; dan (2) persepsi subjektif tentang rasa “selamat” di jalan. Notasi yang pertama disebut sebagai keselamatan berlalulintas yang berasosiasi dengan kecelakaan lalu lintas, sedangkan notasi kedua disebut sebagai rasa aman berlalulintas berasosiasikan dengan perasaan subjektif.

### **2.1.2 Kebiasaan Pengemudi**

Kebiasaan Mengemudi adalah kegiatan seorang sopir yang dapat diamati oleh orang lain dan merupakan hasil implementasi dari masa dahulu dan masih di terapkan sampai sekarang sehingga menjadi habitual atau kebiasaan. Mengemudi merupakan pekerjaan yang bersifat khusus yang menuntut keterampilan kewaspadaan serta konsentrasi seseorang dalam mengemudikan kendaraan pada kondisi apapun. Dengan pengalaman mengemudi menjadikan seseorang memiliki pengetahuan dan pengalaman tentang bagaimana semestinya mengemudi. pemberian pelatihan bagi pengemudi, pengemudi tersebut dapat meningkatkan kinerja untuk memiliki keterampilan dan kemampuan dalam mengemudi. Namun demikian, meskipun beberapa pengemudi telah mengikuti pelatihan *safety driving*, masih terdapat pengemudi yang berperilaku buruk dalam *safety driving* hal tersebut kembali kepada kebiasaan dari pengemudi tersebut Prasetya dkk,(2016).

Selain itu, menurut Rosolino, et al. (2014) 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. Pada dasarnya dalam psikologi yaitu ilmu yang mempelajari tingkah laku manusia, tingkah laku manusia itu mempersoalkan apa yang diperbuat dalam lingkungannya dan mengapa ia berbuat seperti yang ia buat Petty, (2010).

Dalam hal ini dipakai istilah psikologi karena perilaku seseorang dianggap sebagai penyakit masyarakat. Seseorang bertingkah laku karena adanya rangsangan atau stimulus dari luar dirinya. Rangsangan rangsangan itu dapat diperoleh dari lingkungan yang ada di sekitar individu. Unsur individu dan lingkungannya akan membuka dimensi yang lebih luas dalam rangka membahas tingkah laku individu. Perilaku sebenarnya merupakan kondisi seseorang dalam berfikir. Mengkaji aturan yang ada, yaitu pasal 283 junto pasal 106 ayat 1 Undang – undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), melakukan kegiatan saat mengemudi yang mengganggu konsentrasi baik itu menggunakan ponsel, mabuk, menggunakan narkoba dan mengantuk tetap dikenakan sanksi pidana. “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah), UU No. 22 tahun 2009 Pasal 283.

Konsentrasi saat berkendara menjadi sangat penting yang harus di jaga. Hilang konsentrasi dalam hitungan detik saja bisa menyebabkan kecelakaan fatal di jalan raya dan menyebabkan kerugian yang sangat besar, Karena itu kenali faktor – faktor yang dapat mengurangi perilaku pengemudi. Dalam penelitian hal – hal yang dapat mengganggu konsentrasi berkendara adalah sebagai berikut.

#### 1. Lengah

Lengah adalah salah satu faktor penyebab yang berasal dari manusia di karenakan pengemudi melakukan hal atau kegiatan lain ketika mengemudi, seperti

menggunakan ponsel. Sehingga perhatiannya tidak fokus ketika berkendara. Lengah yang terjadi dapat berasal dari lingkungan atau perilaku pengemudi ketika berkendara, seperti pandangan tidak fokus atau berbincang di jalan raya sehingga tidak dapat mengantisipasi dalam menghadapi situasi lalu lintas dan tidak memperhatikan lingkungan sekitar yang dapat berubah mendadak.

## 2. Mengantuk

Mengantuk dapat menyebabkan pengendara sepeda motor kehilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat (tidur) dan atau sudah mengemudikan kendaraan lebih dari 5 jam tanpa istirahat. Ciri-ciri pengemudi yang mengantuk adalah sering menguap, perih pada mata, lambat dalam bereaksi, berhalusinasi dan pandangan kosong.

## 3. Faktor kelelahan

Merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan, kelelahan dapat mengurangi kemampuan pengemudi dalam mengantisipasi keadaan lalu lintas dan mengurangi konsentrasi dalam berkendara. Mengungkapkan kata lelah menunjukkan keadaan tubuh fisik dan mental yang berbeda. Semuanya berakibat pada penurunan daya kerja dan berkurangnya ketahanan tubuh. Menurut, tanda-tanda yang ada hubungannya dengan kelelahan, merasa kacau pikiran, mengantuk merasa berat pada mata, merasa susah berfikir, tidak dapat berkonsentrasi, tidak memfokuskan perhatian terhadap sesuatu, dan merasa kurang sehat.

## 4. Mabuk

Mabuk dapat disebabkan pengemudi kehilangan kesadaran antara lain karena pengaruh obat-obatan, alkohol, dan narkoba. Di Amerika Serikat dilaporkan 50% penyebab terjadinya kecelakaan fatal (meninggal dunia) adalah alkohol. Mabuk yang disebabkan alkohol memiliki peranan penting terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Oleh karena itu, pengendara dilarang mengonsumsi alkohol sebelum berkendara atau tubuhnya mengandung alkohol ketika ingin berkendara. Minum alkohol dengan berkendara merupakan kombinasi yang fatal.

Oleh karena itu, pengemudi tidak boleh melakukan kegiatan lain selain yang berhubungan dengan menjalankan kendaraan. Selain itu pengendara juga harus

dalam kondisi yang fit dalam arti tidak banyak pikiran, kondisi badan yang sehat, agar tidak mengurangi konsentrasi dalam berkendara. Konsentrasi saat berkendara menjadi faktor vital sekaligus krusial yang harus di jaga.

### 2.1.3 Budaya kerja

Menurut wikipedia Kata “Budaya” merupakan penerjemahan dari kata Inggris *culture*. Kata *culture* berasal dari kata latin *colere* yang berarti “mengolah atau mengerjakan kata *culture* juga kadang diterjemahkan sebagai “*kultur*” dalam bahasa Indonesia. Budaya adalah suatu cara hidup yang berkembang dan dimiliki bersama oleh sebuah kelompok orang dan diwariskan dari generasi ke generasi. Budaya terbentuk dari banyak unsur yang rumit, termasuk sistem agama dan politik, adat istiadat, bahasa, perkakas, pakaian, bangunan, dan karya seni. Secara formal budaya didefinisikan sebagai tatanan pengetahuan, pengalaman, kepercayaan, nilai, sikap, makna, hierarki, agama, waktu, peranan, hubungan, ruang, konsep alam semesta, objek objek materi, dan milik yang diperoleh sekelompok besar orang dari generasi ke generasi melalui usaha individu dalam kelompok.

Menurut Asyrori (2014:1722) dalam Kasandra dkk,(2018) budaya kerja merupakan sebagai sikap dan perilaku individu dan kelompok yang didasari atas nilai-nilai yang diyakini kebenarannya dan telah menjadi sifat serta kebiasaan dalam melaksanakan tugas dan pekerjaan sehari-hari. Budaya kerja menurut Paramita dalam ndraha, 2005 dalam Kasandra dkk, (2018) mengemukakan bahwa “sebagai sekelompok pikiran dasar atau program mental yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan efisiensi kerja dan kerjasama manusia yang dimiliki oleh suatu golongan masyarakat”.

Frinaldi, (2017) mengungkapkan bahwa “Budaya kerja adalah aphilosophy yang didasarkan pada pandangan hidup sebagai nilai-nilai ke dalam sifat, kebiasaan dan kekuatan pendorong, bercokol dalam kelompok masyarakat atau organisasi, yang tercermin dalam sikap kemudian menjadi perilaku, kepercayaan, cita-cita, pandangan, dan tindakan” (Budaya kerja adalah filsafat yang didasarkan pada pandangan hidup sebagai nilai ke dalam sifat, kebiasaan dan diyakini

kebenarannya dan telah menjadi kebiasaan dalam menyelesaikan pekerjaan sehari-hari.

Budaya Kerja Pengemudi adalah adalah nilai yang diyakini dan menjadi kebiasaan oleh pengemudi transportasi massal dalam melakukan pekerjaan mereka dan mendatangkan kesadaran dan ketidaksadaran saat mengemudi kendaraan, berurusan dengan penumpang dan stakeholder lainnya dalam pekerjaan mereka.

Ada 3 Indikator dalam Budaya Kerja pengemudi diantaranya :

1. Sikap terhadap kerja merupakan kecenderungan jiwa terhadap sesuatu dalam bekerja. Kecenderungan itu berkisar antara menerima sepenuhnya dengan menolak sekeras-kerasnya. Sikap terhadap pekerjaan dipengaruhi melalui: Informasi dan pengetahuan tentang kerja yaitu memperbesar volume ruang kognitif manusia dan dapat memperluas alternatif dan kesempatan kerja, sedangkan kesadaran akan kepentingan tertentu yaitu apabila kepentingan berubah maka sikap terhadap kerja juga berubah. Sikap juga bisa berubah dari positif (menerima), ragu-ragu, negatif (menolak) terhadap kerja dan sebaliknya.
2. Perilaku di waktu bekerja merupakan sesuatu yang muncul setelah sikap yang semangat dalam bekerja maka akan berwujud perilaku seperti rajin, tidak cepat lelah, sungguh-sungguh, ramah, sabar, dan sebagainya.
3. Lingkungan kerja yaitu Lingkungan kerja dalam arti fisik dibangun berdasarkan prinsip-prinsip ergonomik. Ergonomics adalah studi tentang hubungan bioteknikal antara sifat-sifat fisik manusia dengan tuntutan fisik pekerjaan. Hal ini pengkajian tentang hubungan manusia dengan alat kerja. Dalam bekerja manusia membangun lingkungan kerja yang nyaman dan menggunakan alat (teknologi) agar dapat bekerja efektif, efisien dan produktif. Dalam lingkungan kerja perilaku menentukan cara bagaimana seseorang menggunakan alat kerja.
4. Angkutan kota adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kota atau wilayah ibukota kabupaten dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah RI No. 74 Tahun 2014 pasal 1 butir 10 mendefinisikan mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

#### **2.1.4 Infrastruktur Jalan**

Menurut Hidayat dan putra, (2018) Infrastruktur jalan merupakan fasilitas utama yang dapat mengembangkan suatu kawasan. Jalan yang terintegrasi di suatu wilayah juga merupakan hal yang sangat penting. Apalagi untuk kawasan perkotaan yang sangat aktif, tentulah sangat dibutuhkan akses yang lengkap guna menunjang kelancaran dan perkembangan wilayah tersebut. Sedangkan menurut Dewi dan Nurhayati, (2016) Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung. Bagaimana cara mengendalikan pergerakan orang dan atau kendaraan agar bisa berjalan dengan lancar dan aman diperlukan perangkat peraturan perundangan, sebagai dasar dalam hal ini Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur hal-hal antara lain: instansi yang membina, penyelenggaraan, jaringan prasarana, ketentuan tentang kendaraan yang digunakan, pengemudi yang mengemudikan kendaraan itu, ketentuan tentang tata cara berlalu lintas, ketentuan tentang keselamatan dan keamanan dalam berlalu lintas, ketentuan untuk mengurangi pencemaran lingkungan, perlakuan khusus yang diperlukan untuk penyandang cacat, manusia lanjut usia, wanita hamil, dan orang sakit, sistem informasi dan komunikasi lalu lintas, penyidikan dan peningkatan pelanggaran lalu lintas serta ketentuan pidana dan sanksi yang dikenakan terhadap pelanggaran ketentuan lalu lintas.

Infrastruktur jalan dapat diartikan sebagai upaya dalam menanggulangi kecelakaan yang terjadi di jalan raya (road crash), yang tidak hanya disebabkan oleh faktor kondisi kendaraan maupun pengemudi, namun disebabkan pula oleh banyak faktor, antara lain:

- a) kondisi alam (cuaca)
- b) desain ruas jalan (alinyemen vertikal dan horizontal)
- c) jarak pandang pengemudi
- d) kondisi kerusakan perkerasan
- e) kelengkapan rambu atau petunjuk jalan
- f) pengaruh budaya dan pendidikan masyarakat sekitar jalan; dan bahkan peraturan / kebijakan lokal yang berlaku, dapat secara tidak langsung memicu terjadinya kecelakaan di jalan raya,

Undang-Undang No.38/2004 tentang Jalan (ps.30, ayat 1) mengamanatkan bahwa pengoperasian jalan umum dilakukan dan dilaksanakan setelah jalan tersebut dinyatakan memenuhi persyaratan laik fungsi jalan (LFJ) secara teknis dan administrasi. Amanat tersebut dinyatakan secara umum dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan yang memuat persyaratan LFJ. Definisi klasik kota menurut Rapoport dalam Zahnd (1999; 4) adalah suatu permukiman yang relatif besar, padat dan permanen, terdiri dari kelompok individu-individu yang heterogen dari segi sosial. Dari definisi di atas, permukiman/kota digambarkan sebagai objek yang mempunyai unsur sosial yang mempengaruhi kegiatan yang pada pembangunan berkelanjutan (sustainable).

Pengelompokan jalan atau hierarki jalan adalah pengelompokan jalan berdasarkan fungsi jalan, berdasarkan administrasi pemerintahan dan berdasarkan muatan sumbu yang menyangkut dimensi dan berat kendaraan. Penentuan klasifikasi jalan terkait dengan besarnya volume lalu lintas yang menggunakan jalan tersebut, besarnya kapasitas jalan, keekonomian dari jalan tersebut serta pembiayaan pembangunan dan perawatan jalan. Di Indonesia pengelompokan jalan diatur di UU No. 22 Tahun 2009. Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas umum yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel (UU No 22 : 2009). Sesuai Undang-Undang tentang jalan, No. 13 tahun 1980 dan Peraturan Pemerintah No. 26 tahun 1985, sistim jaringan jalan

di Indonesia dapat dibedakan atas sistim jaringan jalan primer dan sistim jaringan jalan sekunder. Sistim jaringan jalan primer adalah sistim jaringan jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan semua simpul jasa distribusi yang kemudian berwujud kota .Adapun kerusakan jalan menurut jenisnya :

- a. Kerusakan pada permukaan jalan (misalnya, terdapat lubang besar yang sulit dihindari pengemudi).
- b. Konstruksi jalan yang rusak / tidak sempurna (misalnya letak bahu jalan terlalu rendah bila dibandingkan dengan permukaan jalan, lebar perkerasan dan bahu jalan terlalu sempit untuk berpapasan).
- c. Geometrik jalan yang kurang sempurna (misalnya, superelevasi pada tikungan terlalu curam atau terlalu landai, jari-jari tikungan terlalu kecil, pandangan bebas pengemudi terlalu sempit, kombinasi alinyemen vertikal dan horizontal kurang sesuai, penurunan dan kenaikan jalan terlalu curam, dan lain - lain). Sedangkan menurut Polwiltabes Semarang, sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh faktor jalan dapat dijelaskan sebagai berikut :
  - 1). Jalan licin
  - 2). Tikungan terlalu tajam
  - 3.) Jalur jalan yang menyempit
  - 4).Teknis pengendalian lantast yang kurang tepat (rambu, traffic light)
  - 5). Jalan bergelombang
  - 6). Jalan berlubang

### **2.1.5 Penelitian Terdahulu**

Untuk mengadakan penelitian, tidak terlepas dari penelitian yang dilakukan oleh peneliti terdahulu dengan tujuan untuk memperkuat hasil dari penelitian yang sedang dilakukan, selain itu juga bertujuan untuk membandingkan dengan

penelitian yang dilakukan sebelumnya. Berikut ringkasan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh peneliti selama melakukan penelitian :

### 1. Rujukan Penelitian Keselamatan Berkendara (2017)

Sumantri dan Misbahudin (2017) Melakukan penelitian ini dengan tujuan untuk mengukur perilaku pengemudi dan pengetahuan pengemudi terhadap keselamatan Angkutan.

**Tabel 2.1**

**Rujukan Penelitian untuk variabel Perilaku pengemudi, Pengetahuan pengemudi dan Keselamatan**

Judul	Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Berkendara Mobil Diruas Jalan TOL Semarang-Bawen Provinsi Jawa Tengah
Nama Peneliti	Andar Sri Sumantri , Irfan Misbahudin Jurnal Sainstek Maritim, Vol XVI No 2, Maret 2017 STIMART “AMNI” Semarang
Variabel Penelitian	X.1. Kondisi Jalan (indikator) : -Jalan berlubang -Tikungan tajam -Jalan Gelap -Jalan lincin basah X.2. Kondisi Kendaraan (indikator) : -Pengereman kendaraan -Penerangan kendaraan -ban kendaraan X.3. Perilaku Berkendara (indikator) : -Tidak melakukan kegiatan lain saat berkendara

	<p>-faktor kelelahan</p> <p>-mabuk</p> <p>- Tidak melanggar aturan</p> <p>X.4. Pengetahuan Berkendara (indikator) :</p> <p>-Mematuhi aturan tentang jalan</p> <p>-Tata cara pengakutan</p> <p>-Tata cara pengendara</p> <p>-kecepatan maksimal</p> <p>Y.1. Keselamatan Berkendara (indikator ) :</p> <p>-Kelayakan mobil</p> <p>-Tidak mengalami kecelakaan</p> <p>-Keamanan dalam mengemudi</p>
Teknis Analisis	<p>Dalam Penelitian ini menggunakan persamaan regresi linier berganda.</p>
<p>Hasil Penelitian</p>	<p><math>Y = 2,568 + 0,268 X_1 + 0,226 X_2 + 0,216 X_3 + 0,148 X_4 + \mu</math></p> <p>- Konstan sebesar 2,568 artinya jika variabel independen dianggap konstan, maka keselamatan berkendara (Y) mengalami peningkatan sebesar 2,568.</p> <p>- koefisien regresi kondisi kendaraan sebesar 0,226 artinya jika variabel independen lainnya nilainya tetap dan kondisi kendaraan mengalami kenaikan sebesar 1 persen, maka variabel keselamatan berkendara mengalami peningkatan sebesar 22,6 persen.</p> <p>- koefisien regresi perilaku pengemudi sebesar 0,216 artinya jika variabel independen lainnya nilainya tetap dan perilaku pengemudi mengalami kenaikan sebesar 1 persen, maka variabel keselamatan berkendara</p>

	<p>mengalami peningkatan sebesar 21,6 persen.</p> <p>- koefisien regresi kepatuhan berkendara sebesar 0,148 artinya jika variabel independen lainnya nilainya tetap dan kepatuhan berkendara mengalami kenaikan sebesar 1 persen, maka variabel keselamatan berkendara mengalami peningkatan sebesar 14,8 persen.</p>
Hubungan dengan peneliti yang sekarang	Berdasarkan penelitian terdahulu, Variabel perilaku, pengetahuan berkendara dan keselamatan dalam jurnal terdahulu digunakan sebagai acuan untuk variabel perilaku pengemudi, pengetahuan pengemudidan keselamatan mobil angkutan BRT.

*Sumber : Penelitian oleh Andar Sri Sumantri, Irfan Misbahudin (2017)*

Pada tabel 2.2 dibawah ini dijelaskan jurnal penelitian yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan

**Tabel 2.2**

**Rujukan Penelitian untuk variabel Kebiasaan pengemudi**

Judul	“Analisis Faktor – Faktor Yang mempengaruhi Kebiasaan Pengemudi Tidak Aman pada sopir Angkot Daerah Tembalang Kota Semarang
Nama Peneliti	Dian Putri Nastiti, Baju Widjasena dan Ekawati, 2015 Jurnal Kesehatan Masyarakat Vol 03 No 03, April 2015 Universitas Diponegoro Semarang.

<p>Variabel Penelitian</p>	<p>X.1 Kebiasaan Mengemudi tidak aman (indikator) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tidak Menggunakan Safety Belt</li> <li>- Tidak melanggar peraturan lalu lintas</li> <li>- Tidak Mabuk</li> </ul> <p>X.2 Praktek Mengemudi (indikator) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tertib dan memperhatikan keadaan sekitar</li> <li>- mengemudi dengan penuh konsentrasi</li> <li>- menggunakan safety belt</li> <li>- menyalakan lampu sign</li> </ul> <p>X.3 Pengetahuan pengemudi</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pengetahuan rambu lalin</li> <li>- kondisi kendaraan</li> <li>- mengikuti pelatihan</li> </ul> <p><i>Y. Safety Driving</i> (indikator) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mengemudi secara aman dan berhati – hati</li> <li>- Terhindar dari kecelakaan</li> <li>- Kelayakan kendaraan</li> </ul>
<p>Teknis Analisis</p>	<p>Dalam penelitian ini menggunakan Persamaan deskriptif kualitatif.</p>

<p>Hasil Penelitian</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kebiasaan mengemudi tidak aman pada sopir angkot daerah Tembalang kota Semarang yaitu terdiri dari tidak menggunakan safety belt saat mengemudi, tidak mematuhi peraturan dan rambu lalu lintas dan berhenti atau mengerem secara mendadak.</li> <li>2. Kurangnya pemantauan (Lack of Control) juga dapat menyebabkan kebiasaan mengemudi tidak aman pada sopir angkot daerah Tembalang. Kurangnya pemantauan disini berupa tidak pernah mendapatkan informasi mengenai pelatihan safety driving dan mengikuti pelatihan safety driving dan masih kurangnya pengawasan yang dilakukan oleh pemilik angkot dan polisi lalu lintas (Polsek Tembalang).</li> <li>3. Penyebab dasar (Basic Causes) yang mempengaruhi kebiasaan mengemudi tidak aman pada sopir angkot daerah Tembalang kota Semarang, yaitu: Sikap dan profesionalitas sopir angkot tidak sejalan dengan pengetahuan yang dimiliki sopir angkot, motivasi dari pemilik angkot kurang, kondisi kendaraan, kurangnya pengawasan dan perhatian dari pemilik angkot, teman kerja yang cuek dengan sesama sopir angkot, organisasi masih kurang berfungsi dalam hal safety driving.</li> </ol>
<p>Hubungan dengan peneliti sekarang</p>	<p>Berdasarkan penelitian terdahulu, Variabel kebiasaan mengemudi dan keselamatan dalam jurnal terdahulu digunakan rujukan untuk variabel kebiasaan mengemudi dan keselamatan mobil angkutan BRT.</p>

*Sumber : Penelitian oleh D. Putri Nastiti dkk, (2015)*

Pada tabel 2.3 dibawah ini dijelaskan jurnal penelitian yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan

**Tabel 2.3**  
**Rujukan Penelitian untuk variabel Budaya Kerja**

Judul	Pengaruh Budaya Kerja Pengemudi Angkutan Umum Kota Terhadap Kepuasan Penumpang di Kota Padang.
Peneliti	Digna Kasandra, Aldi Frinaldi, Dasman Lanin, 2018 Jurnal Administrasi Publik Volume 13 No 01, April 2018 Universitas Negeri Padang
Teknis Analisis	Dalam Penelitian ini Menggunakan Kuantitatif Deskriptif.
Hasil Penelitian	1. Berdasarkan hasil analisis data dari pembahasan yang telah dijabarkan maka dapat disimpulkan bahwa budaya kerja pengemudi angkot kode trayek 419 Pasar raya-Lubuk Buaya Kota Padang dapat dikategorikan sedang, karena berada pada rentang nilai 41%-61% dengan nilai mean budaya kerja adalah 3,33 karena jawaban responden yang berada di atas mean 3,33 sebanyak 195 responden atau 49% dari 400 responden. Angka tersebut menunjukkan bahwa penumpang menilai budaya kerja dalam kategori sedang. Sementara kepuasan penumpang angkot kode trayek 419 Pasar Raya-Lubuk Buaya Kota Padang pada budaya kerja pengemudi angkot berada dalam kategorisedang karena berada pada rentang 41%-60% yaitu sebanyak 177 responden 44 % dari 400 responden menyatakan bahwa budaya kerja sedang.
Hubungan dengan peneliti sekarang	Berdasarkan penelitian terdahulu, Variabel budaya kerja dan kepuasan penumpang dalam Jurnal terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel keselamatan angkutan BRT dan budaya kerja pengemudi.

*Sumber : penelitian oleh Digna Kasandra dkk, (2018)*

Pada tabel 2.4 di bawah ini dijelaskan jurnal penelitian yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan

**Tabel 2.4**  
**Rujukan Penelitian untuk variabel Infrastruktur Jalan**

Judul	Analisis Keselamatan Jalan pada ruas jalan Ahmad Yani dalam Kota Pangkal pinang.
Peneliti	Efendy dan Firdaus, 2016 Jurnal Teknik Sipil Volume 4, Nomer 2, Juli - Des 2016 Universitas Bangka Belitung.
Variabel Penelitian	X <sub>1</sub> Inpeksi Keselamatan Jalan (indikator) : - Pemeliharaan Jalan - Kontrol keselamatan - Rehabilitas Jalan X <sub>2</sub> Klasifikasi Jalan (indikator): - Fungsi Jalan - Kelas Jalan - Medan Jalan X <sub>3</sub> . Perlengkapan Jalan (indikator): -Penerangan Jalan Umum - Papan batas kecepatan KM - Rambu Lalin Y. Keselamatan Jalan (Indikator) : - Aspek Geometrik - Aspek Perkerasan - Aspek Harmonisasi

Teknis Analisis	Dalam Penelitian ini Menggunakan persamaan Analisis Kuantitatif Deskriptif
Hasil Penelitian	Inspeksi keselamatan jalan dilakukan untuk mengidentifikasi resiko defisiensi keselamatan dan mencegah terjadinya kecelakaan yang tidak perlu sepanjang segmen jalan 500 meter. Jaringan jalan yang sudah beroperasi pada jalan Ahmad Yani Dalam Kota Pangkal pinang belum memenuhi jalan yang berkeselamatan, dengan memperhitungkan nilai resiko (R) pada Jalan Ahmad Yani Dalam Kota Pangkal pinang didapatkan nilai resiko total sebesar 50,52 atau termasuk jalan dengan tingkat kepentingan penanganan rendah yang berarti jalan Ahmad Yani Dalam perlu dilakukan monitoring atau pemantauan terhadap titik-titik yang berpotensi menyebabkan kecelakaan. Selain itu sepanjang segmen jalan 500 meter.
Hubungan dengan peneliti sekarang	Berdasarkan penelitian terdahulu, variabel infrastruktur jalan dan keselamatan Jalan dalam jurnal terdahulu digunakan rujukan untuk Infrastruktur Jalan dan Meningkatkan keselamatan Jalan.

*Sumber : Penelitian oleh Effendy dan Firdaus (2016)*

Pada tabel 2.5 di bawah ini dijelaskan jurnal penelitian yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan.

**Tabel 2.5**  
**Rujukan Penelitian untuk variabel Kebiasaan pengemudi dan Keselamatan**  
**Mobil Angkutan BRT**

Judul	Analisis pengaruh <i>Safety Climate</i> terhadap <i>Safety Related Driver Behaviors</i> Pengemudi BRT Koridor I dan II Semarang
Nama peneliti	Eko sunarto dkk Jurnal Teknik Volume 9, Nomer 1, Mei 2015 Universitas Diponegoro Semarang
Variabel Penelitian	<p><i>X<sub>1</sub> Bus Rapid Transit</i> (Indikator) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pelayanan</li> <li>- Ketepatan Waktu</li> <li>- Aman dan Selamat</li> </ul> <p><i>X<sub>2</sub> Safety Climate</i> (Indikator) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Komunikasi dan Prosedur</li> <li>- Pelatihan Pengemudi</li> <li>- Cuaca yang mendukung</li> </ul> <p><i>X<sub>3</sub> Safety Behavior</i> (Indikator) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mematuhi peraturan berlalu lintas</li> <li>- Tidak Mabuk</li> <li>- Memiliki <i>lisence</i> mengemudi</li> </ul> <p><i>Y. Safety Related Driving BRT</i> (indikator) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kewaspadaan saat mengemudi</li> <li>- Kesadaran</li> <li>- Antisipasi</li> <li>- Tingkah laku</li> </ul>

Teknis Analisis	Dalam penelitian ini menggunakan analisis regresi liner berganda
Hasil Penelitian	$Y=0,114 -0,357 X_1+ 0,748X_2+ 0,861 X_3+ \mu$ <p>Hasil penelitian menunjukkan Driver Behavior memiliki nilai sebesar 0,114 artinya jika variabel independen dianggap kostan maka driver behavior meningkat sebesar 0,114.</p> <p>-koefisier regresi tekanan pekerjaan sebesar -0,357 artinya jika variabel independen lainnya dianggap kostan dan tekanan pekerjaan di tingkatakan maka driver behavior meningkat sebesar -0,357.</p> <p>-koefisier regresi pelatihan pengemudi sebesar 0,748 artinya jika variabel independen lainnya dianggap kostan dan pelatihan pengemudi di tingkatakan 1 satuan maka driver behavior meningkat sebesar 0,747.</p> <p>-koefisier regresi pengetahuan pengemudi sebesar 0,861 artinya jika variabel independen lainnya dianggap kostan dan pengetahuan pengemudi di tingkatakan 1 satuan maka driver behavior meningkat sebesar 0,861.</p>
Hububungan dengan peneliti sekarang	Berdasarkan penelitian terdahulu, Variabel perilaku Pengemudi Selamat dalam jurnal terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Keselamatan Angkutan BRT.

*Sumber : Penelitian oleh Muthia Ayuningtyas, dkk.(2016)*

## 2.2 Hipotesis

Sugiyono (2014) mengatakan dalam statistik, hipotesis dapat diartikan sebagai pernyataan statistik tentang parameter populasi. Statistic adalah ukuran-ukuran yang dikenakan pada sampel, sedangkan parameter adalah ukuran-ukuran yang dikenakan pada populasi. Jadi hipotesis merupakan taksiran terhadap parameter populasi, melalui data-data sampel.

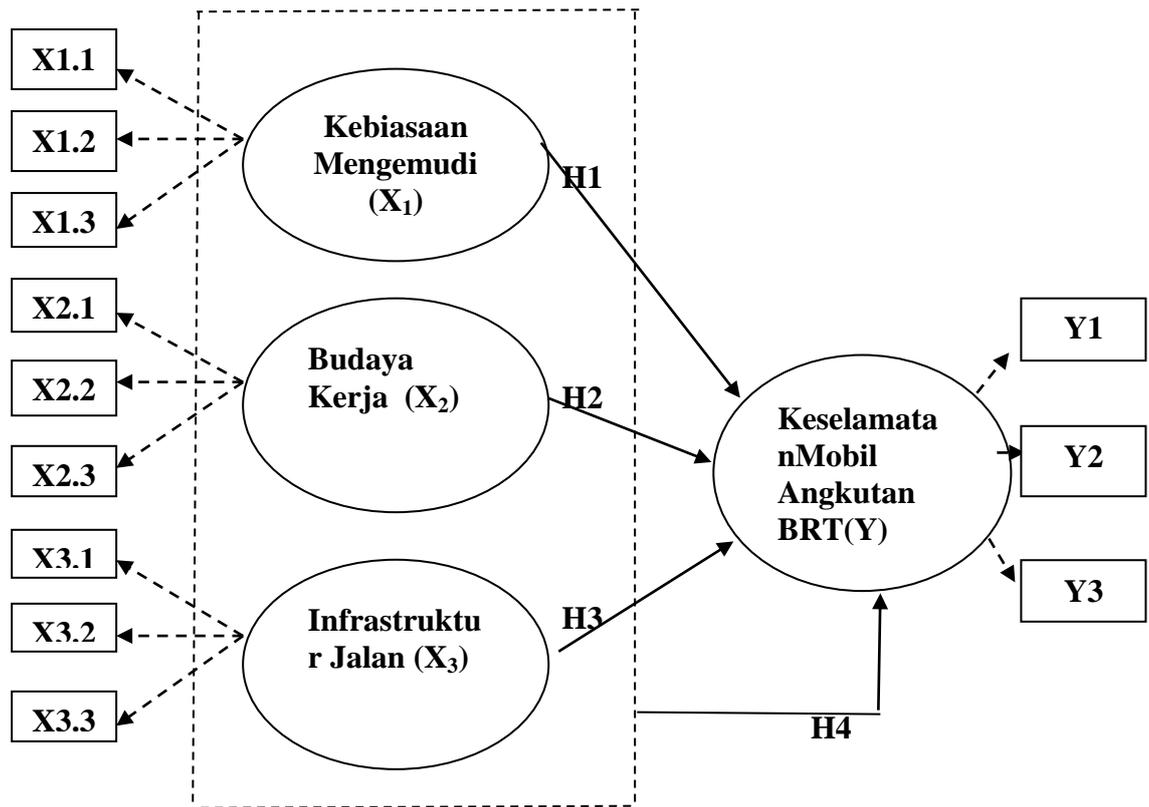
Pengujian hipotesis dimaksudkan untuk memutuskan apakah akan menerima dan menolak. Hipotesis berdasarkan pada data yang diperoleh dari sampel. Dalam penelitian ini, hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan dilakukan. Apabila ternyata hipotesis tidak terbukti dan berarti salah, maka masalah dapat dipecahkan dengan kebenaran yang ditentukan dari keputusan yang berhasil dijalankan selama ini.

Hipotesis dalam usulan penelitian ini, antara lain :

- H1 = Diduga faktor Kebiasaan pengemudi berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan mobil angkutan BRT Dishub kota Semarang
- H2 = Diduga faktor Budaya Kerja pengemudi berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan mobil angkutan BRT Dishub kota Semarang
- H3 = Diduga faktor Infrastruktur Jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan mobil angkutan BRT Dishub kota Semarang.
- H4 = Diduga secara bersama – sama Kebiasaan Pengemudi, Budaya Kerja dan Infrastruktur Jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan mobil angkutan BRT Dishub Kota Semarang

### 2.3 Kerangka Pemikiran

Adapaun kerangka pemikiran yang akan digunakan dalam skripsi ini akan digambarkan dalam diagram berikut :



Gambar 2.2.

#### Kerangka Pemikiran

Keterangan :



: Indikator



: Pengaruh



: Variabel



: Pengukur

**H** : Hipotesis

**Indikator Masing-Masing Variabel****X1) Kebiasaan Pengemudi :(Putri Nastiti, dkk 2015)**

- X1.1 : Menggunakan Safety Belt
- X1.2 : Tidak melanggar peraturan Lalu Lintas
- X1.3 : Tidak mabuk saat mengemudi

**Indikator variabel independen (X2) Budaya kerja: (Digna Kasandra,dkk 2018)**

- X2.1 : Sikap terhadap Pekerjaan
- X2.2 : Perilaku diwaktu Kerja
- X2.3 : Lingkungan Kerja

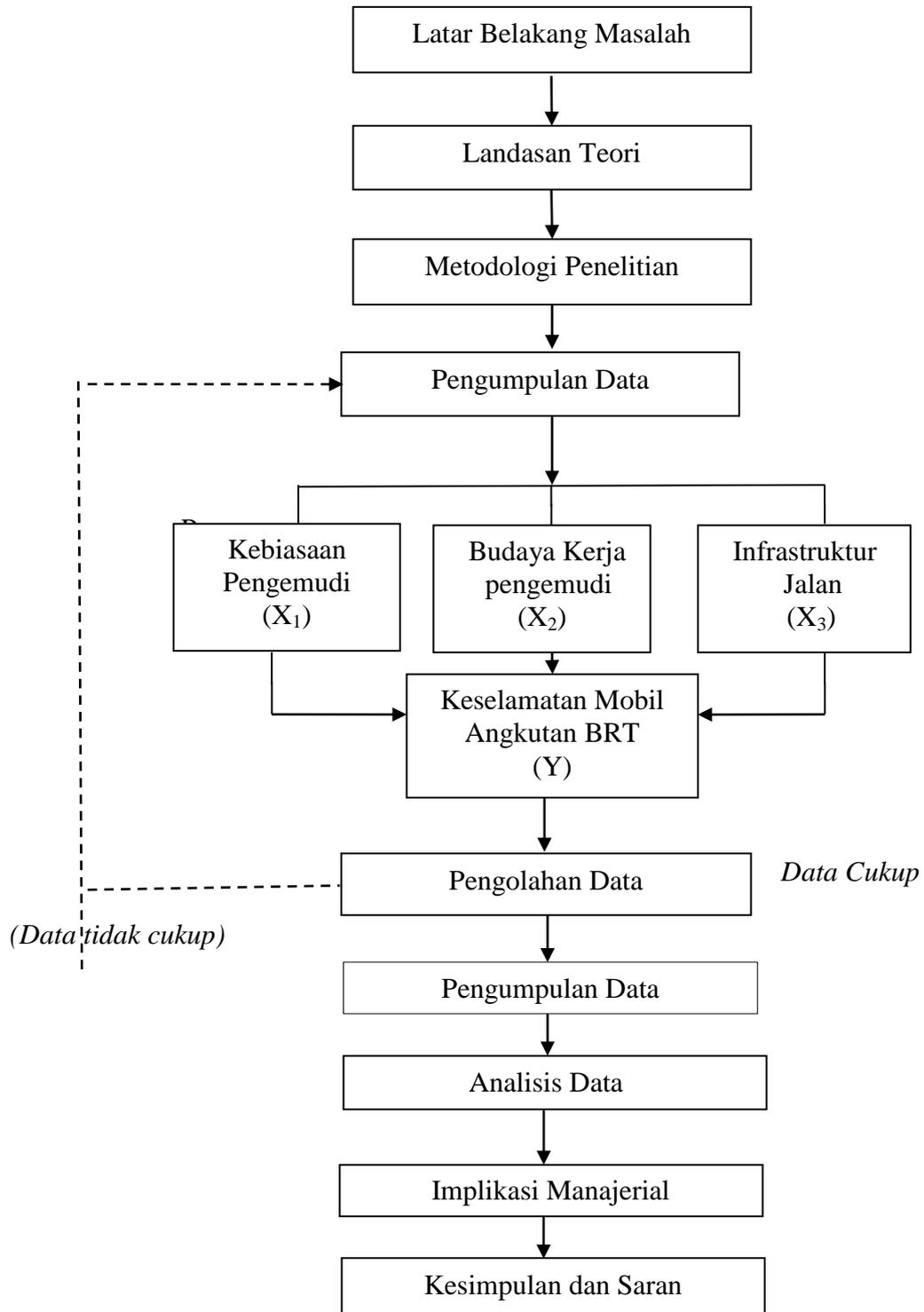
**Indikator variabel independen (X3) Infrastruktur Jalan :(Efendy dan Firdaus, 2016)**

- X3.1 : Inpeksi Keselamatan Jalan
- X3.2 : Klasifikasi Jalan
- X3.3 : Perlengkapan Jalan

**Indikator variabel dependen (Y) Keselamatan Mobil Angkutan BRT : (Sumantri dan Misbahudin, 2017)**

- Y.1 : Tingkat kelayakan Mobil Angkutan BRT
- Y.2 : Perilaku Safety Driver
- Y.3 : Tidak mengalami kecelakaan

## 2.4 Tahapan Pelaksanaan Kegiatan Penelitian



**Gambar 2. 1**  
**Diagram alur Penelitian**

