

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

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

Jalan tol adalah jalan umum dan merupakan bagian dari jaringan jalan bebas hambatan sebagai jalan nasional yang kepada pengguna dikenakan tarif tol. Jalan tol merupakan bagian dari jalan bebas hambatan pada dasarnya merupakan jalan alternatif dimana disyaratkan harus tersedia jalan umum non tol untuk memberikan pilihan kepada pengguna. Dilihat dari fungsinya, jalan tol memberikan alternatif bagi pelaku perjalanan untuk menghemat waktu tempuh, serta menikmati tingkat pelayanan yang lebih baik dibandingkan dengan menggunakan jalan non tol, keuntungan ini dikompensasikan dengan keharusan mengeluarkan biaya tambahan, dimana penggunaan jalan non-tol dibebaskan dari tariff. (UU No, 38 Tahun 2004) Menurut Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, disebutkan bahwa Jalan Tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol.

Menurut Mulyono (2015) Laik fungsi dan operasi jalan tol adalah kondisi suatu ruas jalan tol yang memenuhi persyaratan:

- a. Kelaikan teknis dan pelayanan keselamatan untuk memberikan jaminan keselamatan bagi pengguna jalan tol,
- b. Kelaikan operasional untuk memberikan jaminan kelancaran lalu lintas kendaraan
- c. Kelayakan administratif untuk memberikan jaminan kepastian hukum bagi penyelenggaraan (pengaturan, pembinaan, pengusaha, dan pengawasan) jalan tol.

### 2.1.1 Budaya Berlalu Lintas

Kata “kebudayaan” berasal dari bahasa Sansekerta yaitu *buddhayah* yang merupakan bentuk jamak kata *buddhi* yang berarti budi atau akal. Kebudayaan diartikan sebagai hal-hal yang berkaitan dengan budi atau akal. Adapun istilah culture yang merupakan istilah bahasa asing yang sama artinya dengan kebudayaan, berasal dari kata Latin colere yang artinya mengolah atau mengerjakan yaitu mengolah tanah dan bertani. Dalam beberapa pandangan, terdapat pengertian tentang pembudayaan. Makna pertama merujuk pada upaya penanaman suatu nilai, sikap, perasaan, pandangan dan pengetahuan yang tumbuh dan berkembang dalam suatu masyarakat kepada individu-individu anggota kebudayaan bersangkutan. Sedangkan makna kedua menekankan pada aspek nilai, norma dan perilaku yang disepakati secara bersama oleh individu dalam suatu konteks sosial, mengendalikan dan mengarahkan perilaku untuk mencapai tujuan yang bersifat spesifik. Proses pembudayaan terjadi dalam bentuk pewarisan tradisi budaya dari satu generasi kepada generasi berikutnya dan adopsi tradisi budaya oleh orang yang belum mengetahui budaya tersebut sebelumnya. Pewarisan tradisi budaya dikenal sebagai proses enkulturasi (*enculturation*) sedangkan adopsi tradisi budaya dikenal sebagai proses akulturasi (*acculturation*). Kedua proses tersebut berujung pada pembentukan budaya dalam suatu komunitas. Proses pembudayaan enkulturasi biasanya terjadi secara informal dalam keluarga, komunitas budaya suatu suku, atau budaya suatu wilayah. Proses pembudayaan enkulturasi dilakukan oleh orang tua atau orang yang dianggap senior terhadap anak-anak, atau terhadap orang yang dianggap lebih muda. Sementara itu, proses enkulturasi biasanya terjadi secara formal melalui pendidikan seseorang yang tidak tahu, diberi tahu dan disadarkan akan keberadaan suatu budaya, dan kemudian orang tersebut mengadopsi budaya tersebut.

Menurut Goldenson (Poei, E. P., & Ansusanto, J. D, 2016) ciri-ciri kepribadian tertentu yang dapat mengarah kepada perilaku

membahayakan keselamatan. Hal ini bukan hanya membahayakan diri sendiri, tetapi juga dapat membahayakan orang lain atau masyarakat pengguna jalan lain. Ciri-ciri tersebut antara lain :

1. Kurang rasa tanggung jawab

Ciri tersebut sering terdapat pada usia remaja sekitar usia 18-20 tahun. Kebanyakan dengan ciri-ciri : ceroboh serta kurang mampu menghadapi bahaya. Contoh : saat terjadi kecelakaan pengendara yang melakukan kesalahan berusaha kabur.

2. Sifat ego sentris

Sifat mementingkan diri sendiri dan kurang memperhatikan/ kurang menghargai orang lain, sehingga dalam berlalu lintas mudah menimbulkan kecelakaan, karena semua yang dianggap disekitarnya hanya untuk kebutuhan dan kepentingannya sendiri. Contoh : saat berkendara di jalan pengendara tidak mau mengalah dengan yang lain.

3. Agresif

Ciri-cirinya adalah : kurang sabar; penuh rasa persaingan; mudah menyerang dan menyalahkan orang lain, sehingga kendaraan yang dikendarai dapat digunakan sebagai alat untuk melampiaskan nafsu agresifnya untuk menyerang orang lain, sehingga mudah terjadi kecelakaan. Contoh : menambah kecepatan atau mengurangi kecepatan secara mendadak.

4. Emosi yang kurang stabil

Ciri-cirinya adalah : pribadinya kurang matang, mudah tersinggung dan kurang dapat mengendalikan amarahnya. Contoh : berkendara saat sedang marah atau sedih dapat mempengaruhi mental dalam mengendarai.

5. Rasa percaya diri yang berlebihan

Orang jenis ini merasa mampu mengatasi semua rintangan dan cenderung mudah mengabaikan rambu-rambu lalu lintas dan mengendarai kendaraan dalam kecepatan tinggi, kendaraan yang

dikendarai berjarak terlalu dekat dengan kendaraan didepannya, saat kendaraan didepannya mengerem mendadak akan mudah sekali terjadi kecelakaan. Contoh : pengendara merasa paling benar saat berkendara tanpa memperhatikan situasi sekitar.

#### 6. Keadaan temporer lainnya

Seperti stress, cemas, depresi, bosan dapat menimbulkan kecelakaan bagi pengemudi, karena konsentrasi dan rasa waspada menjadi berkurang. Keadaan jasmani seperti sakit, lelah, haus juga dapat mengganggu konsentrasi mengemudi. Contoh : biasanya pengendara akan mengalami hal ini pada saat berkendara dengan perjalanan dan tujuan yang jauh.

Budaya berlalu lintas dapat diartikan sebagai pedoman sikap atau aturan yang mengatur hubungan manusia dengan manusia lain di dalam berlalu lintas. Prinsip etika yang diterapkan dalam kehidupan sehari-hari dengan etika berlalu lintas hampir sama yaitu tenggang rasa, saling menghargai dan disiplin menaati peraturan. Dalam berlalu lintas kita harus tenggang rasa dengan pengguna jalan lain, tidak mementingkan diri sendiri dan selalu menaati setiap peraturan berlalu lintas. Perilaku dapat dipahami sebagai suatu tindakan yang konkrit yang ada pada diri manusia yang terwujud dari individu berupa suatu sikap dari anggota badan ataupun berupa ucapan secara spontan tanpa direncanakan atau dipikirkan dan tanpa paksaan (Thoha dalam Soni Sadono, 2015). Perilaku yang disebut juga tingkah laku menurut Natawidjaja dalam Soni Sadono (2015) adalah pernyataan kegiatan yang dapat diamati oleh orang lain dan merupakan hasil perpaduan dari pemahaman pengaruh-pengaruh luar dan pengaruh dalam. Sikap berkendara adalah respon tertutup seseorang terhadap stimulus atau objek tertentu, yang sudah melibatkan faktor pendapat dan emosi yang bersangkutan. Sikap merupakan kesiapan atau kesiediaan untuk bertindak, dan merupakan pelaksanaan motif tertentu (Soni Sadono, 2015).

Budaya berlalu lintas adalah suatu suasana lalu lintas yang tertata dengan standar-standar lalu lintas yang aman, selamat dan lancar, di situ aturan dipatuhi para pengguna jalan dan dapat ditegakkan. Dengan demikian melihat uraian – uraian diatas tersebut dapat dijelaskan bahwa budaya tertib berlalu lintas adalah kebiasaan, perilaku, ataupun etika yang dilakukan para pengemudi dalam berkendara terutama di jalan raya yang dapat mempengaruhi keselamatan dalam berkendara.

### **2.1.2 Kondisi Kendaraan**

Kondisi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah persyaratan atau keadaan. Sedangkan kendaraan adalah alat angkut yang menggunakan tenaga motor. Jadi, Kondisi Kendaraan adalah suatu syarat yang harus dimiliki kendaraan bermotor sebelum kendaraan tersebut dioperasikan di jalan, dalam hal ini mobil baik berupa persyaratan teknis dan laik jalan. Dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 234 yaitu Pengemudi dan terutama pemilik kendaraan bertanggung jawab atas keselamatan atas kendaraannya. Apabila ada kelalaian pada kendaraannya hendaknya segera diperbaiki, memperbaiki di jalan umum dilarang 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 penunjuk arah/sein warna kuning kemerahan (Hengstz, 2016).

Kondisi kendaraan yang laik jalan sesuai dengan yang tercantum pada pasal 285 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yaitu persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban. Kendaraan bermotor harus dipelihara dengan baik sehingga semua bagian kendaraan dapat berfungsi dengan baik.

Dalam Pasal 48 Ayat (1), (2), dan (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang disebutkan bahwa:

- 1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- 2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a). susunan;
  - b). perlengkapan;
  - c). ukuran;
  - d). karoseri;
  - e). rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;
  - f). pemuatan;
  - g). penggunaan;
  - h). penggantian Kendaraan Bermotor; dan/atau
  - i). penempelan Kendaraan Bermotor.
- 3) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:
  - a). emisi gas buang;
  - b). kebisingan suara;
  - c). efisiensi sistem rem utama;
  - d). efisiensi sistem rem parkir;
  - e). kincup roda depan;
  - f). suara klakson;
  - g). daya pancar dan arah sinar lampu utama;
  - h). radius putar;
  - i). akurasi alat penunjuk kecepatan;
  - j). kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan
  - k). kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

Syarat-syarat tersebut berlaku untuk setiap kendaraan bermotor terutama yang beroda empat atau lebih yang menggunakan jalan baik

itu jalan tol ataupun jalan umum. Dengan demikian pemeliharaan kendaraan tersebut diharapkan dapat meningkatkan jumlah keselamatan dalam berkendara di setiap ruas jalan tol.

### **2.1.3 Infrastruktur Jalan**

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yang dimaksud kondisi adalah persyaratan atau keadaan. Sedangkan jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapan yang diperuntukkan 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 22 Tahun 2009).

Karakteristik jalan adalah kondisi jalan, lebar jalan, naik turun dan kemiringan jalan, kualitas jalan, berlubang atau bergelombang jalan. Banyak hal yang mempengaruhi kecelakaan di jalan raya disebabkan oleh jalan. Menurut Sitorus (dalam Andar Sri Sumantri dan Irfan Misbahudin, 2017) indikator yang menyebabkan kecelakaan di jalan raya yang dipengaruhi faktor jalan adalah :

- a. Jalan berlubang
- b. Jalan rusak
- c. Jalan licin basah
- d. Jalan gelap
- e. Tanpa rambu/marka
- f. Tikungan tajam
- g. Hujan

Adanya jalan yang baik merupakan persyaratan dasar yang harus dipenuhi untuk mendukung pertumbuhan suatu daerah perkotaan. Jalan juga bertujuan untuk menunjang fungsi kota sebagai pusat pertumbuhan dan mendorong pemerataan pembangunan di dalam kota serta kaitan dengan daerah belakangnya.

Jalan memiliki sistem jaringan yang saling mengikat dan saling menghubungkan pusat-pusat aktivitas manusia satu sama lain dalam suatu lingkup wilayah, dimana terdapat hierarki hubungan antara jaringan jalan yang saling terkoneksi. Keberadaan jalan dalam aspek keruangan memegang peranan penting bagi kehidupan manusia. Jalan menjadi prasarana penghubung berbagai aktivitas dan kegiatan. Selain itu jalan juga menjadi pembentuk struktur ruang perkotaan.

Komponen prasarana jalan menjadi salah satu komponen penting yang berkontribusi mempengaruhi keselamatan berlalu lintas. Menurut Departemen Pekerjaan Umum (2005), keselamatan jalan dibentuk oleh pengaruh fungsi dan geometri jalan; kondisi permukaan dan perkerasan; pengaturan lalu lintas, marka, rambu, dan penerangan jalan; keberadaan akses dan persimpangan; serta fasilitas pejalan kaki dan penyeberang jalan.

Secara umum, keselamatan 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 :

- 1). kondisi alam (cuaca)
- 2). desain ruas jalan (alinyemen vertikal dan horizontal)
- 3). Jarak pandang pengemudi
- 4). kondisi kerusakan perkerasan
- 5). kelengkapan rambu atau petunjuk jalan
- 6). pengaruh budaya dan pendidikan masyarakat sekitar jalan
- 7). bahkan peraturan / kebijakan lokal yang berlaku, dapat secara langsung memicu kekerasan di jalan raya, misalnya penetapan lokasi sekolah dasar di tepi jalan arteri.

Penanganan defisiensi infrastruktur keselamatan jalan raya di Indonesia dilakukan oleh 2 (dua) lembaga pemerintah, yaitu Ditjen Bina Marga dan Ditjen Perhubungan Darat. Sebagai pihak



penyelenggara dan pengelola jalan, Ditjen Bina Marga memiliki wewenang dan tanggung jawab pokok dalam merencanakan desain jalan sesuai standar dan memperbaiki lokasi rawan kecelakaan. Ditjen Perhubungan Darat memiliki tanggung jawab untuk merencanakan dan melaksanakan harmonisasi rambu atau petunjuk keselamatan jalan terhadap fungsi jalan. Kedua lembaga pemerintah tersebut dalam prakteknya di lapangan belum terintegrasi secara optimal, misalnya: (1) sering dijumpai tidak adanya rambu batasan batasan kecepatan pada tikungan jalan yang disesuaikan dengan fungsi jalan; dan (2) keterlambatan penanganan rambu dan marka pada permukaan perkerasan baru maupun jalan yang rusak secara struktural. Oleh karenanya, beberapa upaya penting yang harus segera dilakukan untuk meminimalkan defisiensi keselamatan infrastruktur jalan eksisting yang melayani lalu lintas kendaraan adalah audit defisiensi keselamatan infrastruktur jalan berdasarkan data kecelakaan serta pengukuran langsung di lapangan terhadap penyimpangan geometrik dan jarak pandang, kondisi kerusakan perkerasan, dan ketidakharmonisan fasilitas perlengkapan jalan terhadap fungsi jalan. Secara statistik, jalan jarang disalahkan sebagai faktor penyebab. Berbagai analisis atas lokasi kejadian kecelakaan menunjukkan bahwa kesalahan manusia lebih banyak terjadi pada tipe-tipe geometrik jalan tertentu. Bahkan dalam kasus kecepatan tinggi yang sering dianggap sebagai penyebab langsung terjadinya kecelakaan, didapat kenyataan bahwa kecepatan tersebut dipicu secara jelas oleh tipe-tipe lokasi tertentu.

Dengan melihat uraian-uraian diatas tersebut demikian infrastruktur jalan yang dimaksud adalah kondisi dimana faktor alam atau faktor lingkungan terutama prasarana jalan yang menjadi dampak utama dalam mempengaruhi keselamatan berkendara khususnya di ruas jalan tol. Kondisi jalan cukup penting yang harus diperhatikan dalam faktor keselamatan berkendara karena kondisi jalan ada faktor alam yang tidak

dapat kita ketahui atau diprediksi kejadiannya karena berhubungan dengan alam.

#### **2.1.4 Keselamatan Berkendara**

Keselamatan berkendara (*safety riding*) merupakan upaya yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas. Menurut Pramitasari dkk (dalam Andar Sri Sumantri dan Irfan Misbahudin, 2017) keselamatan berkendara (*safety riding*) sangat diperlukan di dalam berlalu lintas untuk menjaga kelancaran transportasi, selain itu keselamatan berkendara *safety riding* bertujuan untuk mencegah dan meminimalisir.

Keselamatan menurut Kamus Bahasa Indonesia (KBBI) merujuk pada suatu kondisi yang selamat dalam hal ini kondisi yang terbebas dari bahaya. Dalam konteks berkendara, keselamatan diarahkan pada dua hal yaitu pertama, mengenai resiko berkendara yang menekankan yang akan terjadi serta tingkat efek hasil negatif yang diterima nantinya. Kedua, perubahan perilaku yang arahnya menghindari kondisi kecelakaan di jalan. Dalam konteks keselamatan berkendara dengan menekankan pada upaya pengendara yang menghindari kecelakaan di jalanan. Tingkat keamanan bagi seorang pengendara tidak terlepas dari kemampuan mengambil keputusan ketika di jalanan. Kemampuan mengambil keputusan ini dipengaruhi oleh persepsi pengendara terkait kesulitan akan tuntutan tugas dalam berkendara serta tuntutan tugas yang sebenarnya di dalam menghindari kecelakaan di jalanan.

Keselamatan berkendara (*safety riding*) merupakan upaya yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan 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 disebabkan oleh manusia,

kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Sedangkan menurut Undang undang RI Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Pasal 1 ayat 24 yang dimaksud dengan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. 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.

Dalam penelitian Novita Chrussiawanti (2015), 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.

Pengertian *safety riding* itu secara umum adalah keamanan dan keselamatan berkendara. Jadi, *safety riding* adalah perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi diri sendiri maupun orang lain. Baik itu keamanan untuk diri sendiri maupun sisi keamanan bagi pengguna jalan lainnya. Terutama bagi pengendara yang berada di jalan tol, hal ini dapat dilihat dari kasus-kasus kecelakaan sebelumnya dari kasus-kasus tersebut sebelumnya yang terjadi pada pengendara di jalan tol yang mengalami kecelakaan rata-rata yang berhubungan dengan faktor-faktor yang berkaitan dengan keselamatan berkendara. Untuk itu kesadaran dalam

perihal keselamatan dalam berkendara harus ditumbuhkan dalam diri masing-masing, 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.

## 2.2 Penelitian Terdahulu

Sebagai tolak ukur dalam penelitian ini, peneliti menggunakan penelitian yang dilakukan sebelumnya. Terdapat penelitian terdahulu, yang menjadi dasar dalam penelitian ini dan dapat dilihat pada tabel berdasarkan setiap jurnal yang digunakan dalam penelitian ini.

### 1. Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Budaya Berlalu Lintas

Pada tabel 2.1 dibawah ini dijelaskan jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan.

**Tabel 2.1**

#### **Rujukan Jurnal untuk Variabel Budaya Berlalu Lintas**

Sumber Penelitian	Soni Sadono, (2016), Volume 4, Nomor 1, Tahun 2016, Halaman 61-79
Judul	BUDAYA TERTIB BERLALU-LINTAS “KAJIAN FENOMENOLOGIS ATAS MASYARAKAT PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA BANDUNG”
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X1.Etika berlalu lintas, X2.Budaya tertib berlalu lintas, X3.Perilaku berkendara  Variabel Dependen : Y.Keselamatan pengendara
Metode Analisis	Analisis data primer dan data sekunder

Hasil Penelitian	Model internalisasi disiplin berkendara di Kota Bandung dapat terjadi apabila semua unsur (orang tua, lembaga pendidikan, kepolisian, dinas perhubungan) bekerja sama untuk melakukan pendidikan disiplin yang terintegrasi. Dari pihak keluarga berupa pemberian dasar pemikiran disiplin dalam kehidupan sehari; dari pihak sekolah yaitu memberikan sajian-sajian materi yang dikuatkan dengan kurikulum dengan penekanan disiplin berkendara; dari lembaga pelatihan yaitu memberikan masukan-masukan kepada kepolisian dengan ikut serta mengawasi pemberian lisensi berkendara dan memberikan masukan apakah seseorang masih memerlukan pelatihan atau tidak agar dapat menjadi pengendara yang baik.
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu, terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulisan ini yaitu budaya tertib berlalu lintas (X2).

## 2. Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Kondisi Kendaraan

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

**Tabel 2.2**

### **Rujukan Jurnal untuk Variabel Kondisi Kendaraan**

Sumber Penelitian	Andar Sri Sumantri, Irfan Misbahudin (2017), Jurnal Saintek Maritim, Volume 16, Nomor 2, Tahun 2017, Halaman 132-141
Judul	FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KESELAMATAN BERKENDARA MOBIL DI RUAS

	JALAN TOL SEMARANG-BAWEN PROVINSI JAWA TENGAH
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X1. Kondisi Jalan, X2. Kondisi Kendaraan, X3. Perilaku Berkendara, X4. Pengetahuan Berkendara Variabel Dependen : Y. Keselamatan Berkendara
Metode Analisis	Analisis Kualitatif Analisis Kuantitatif
Hasil Penelitian	<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 jalan Tol Semarang – Bawen Provinsi Jawa Tengah 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 Jalan Tol Semarang – Bawen Provinsi Jawa teruji dan benar.</p> <p>c. Hasil t hitung <math>3,037 &gt; t</math> 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 Jalan Tol 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 jalan Tol 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 jalan Tol Semarang – Bawen Provinsi Jawa Tengah.</p>
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu, terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulisan ini yaitu Kondisi Kendaraan (X2).

### 3. Rujukan Jurnal Penelitian untuk Variabel Infrastruktur Jalan

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

**Tabel 2.3**

#### **Rujukan Jurnal untuk Variabel Infrastruktur Jalan**

Sumber Penelitian	Hendra Julianto, Noptri Jumario (2017), Jurnal Politeknik Sipil, Volume 19, Nomor 2, Tahun 2017
-------------------	---

Judul	PENGARUH PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TERHADAP PENATAAN KAWASAN KUMUH PESISIR KOTA TARAKAN
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X1.Pembangunan Infrastruktur jalan Variabel Dependen : Y.Penataan kawasan Kumuh Pesisir
Metode Analisis	Uji Validitas Uji Reliabilitas Analisis Data Primer dan Sekunder
Hasil Penelitian	Terdapat pengaruh positif variabel pembangunan infrastruktur jalan terhadap penataan kawasan kumuh pesisir tetapi tidak signifikan 1. Terdapat hubungan yang rendah antara variabel pembangunan infrastruktur jalan dengan variabel penataan kawasan kumuh yaitu sebesar 17,6%. 2.Terdapat pengaruh sebesar 3% variabel pembangunan infrastruktur jalan terhadap variabel penataan kawasan kumuh, sedangkan sisanya yaitu sebesar 97% dipengaruhi oleh variabel-variabel lainnya yang tidak diteliti dalam penelitian ini.
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu, terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulisan ini yaitu infrastruktur jalan (X1).



#### 4. Rujukan Jurnal Penelitian untuk Variabel Keselamatan Berkendara

Pada tabel 2.4 dibawah ini dijelaskan jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan.

**Tabel 2.4**

##### **Rujukan Jurnal untuk Variabel Keselamatan Berkendara**

Sumber Penelitian	Nova Mega Mulyatma (2017), Jurnal Promkes, Volume 5, Nomor 2, Tahun 2017, Halaman 155-166
Judul	HUBUNGAN ANTARA FAKTOR KESELAMATAN BERKENDARA DENGAN PERILAKU KESELAMATAN BERKENDARA
Variabel Penelitian	Variabel Independen : X1. Usia, X2. Kepemilikan SIM, X3. Masa berkendara Variabel Dependen : Y. Perilaku Keselamatan Berkendara
Metode Analisis	Analisis data primer Analisis data sekunder
Hasil Penelitian	Pada faktor keselamatan berkendara kategori pengetahuan pengendara yang berasal dari pelajar kelas 2 SMK PGRI 4 Surabaya didapatkan hasil bahwa tidak ditemukan adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara. Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan teori yang menyatakan bahwa pengetahuan seseorang akan mempengaruhi perilaku seseorang dalam berkendara. Semakin baik pengetahuan dari seseorang seharusnya akan semakin baik pula perilaku yang dimiliki oleh seseorang saat sedang mengendarai kendaraan bermotor, sebaliknya apabila pengetahuan yang

	<p>dimiliki seseorang masih kurang maka kemungkinan seseorang berperilaku dalam berkendara juga tidak akan aman. Tidak adanya hubungan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara keselamatan berkendara memungkinkan ada faktor lain yang lebih mempengaruhi seseorang untuk berperilaku berkendara yang aman. (Utari, 2010). Akan tetapi hasil penelitian ini memiliki kesamaan hasil pada penelitian pada tahun 2016 yang dilakukan oleh Rizal Khakim yang menyebutkan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dengan perilaku safety riding pada pengendara ojek di kelurahan Kedungmundu kota Semarang.</p>
Hubungan dengan Penelitian	<p>Dari kesimpulan jurnal terdahulu, terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulisan ini yaitu Keselamatan Berkendara (Y).</p>

## 5. Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Keselamatan Berkendara

Pada tabel 2.5 dibawah ini dijelaskan jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan.

**Tabel 2.4**

### **Rujukan Jurnal untuk Variabel Keselamatan Berkendara**

Sumber Penelitian	<p>Andar Sri Sumantri, Irfan Misbahudin (2017), Jurnal Saintek Maritim, Volume 16, Nomor 2, Tahun 2017, Halaman 132-141</p>
Judul	<p>FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KESELAMATAN BERKENDARA MOBIL DI RUAS JALAN TOL SEMARANG-BAWEN PROVINSI JAWA TENGAH</p>

<p>Variabel Penelitian</p>	<p>Variabel Independen :  X1. Kondisi Jalan, X2. Kondisi Kendaraan, X3. Perilaku Berkendara, X4. Pengetahuan Berkendara  Variabel Dependen :  Y. Keselamatan Berkendara</p>
<p>Metode Analisis</p>	<p>Analisis Kualitatif  Analisis Kuantitatif</p>
<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 jalan Tol Semarang – Bawen Provinsi Jawa Tengah 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 Jalan Tol Semarang – Bawen Provinsi Jawa teruji dan benar.</p> <p>c. Hasil t hitung <math>3,037 &gt; t</math> 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 Jalan Tol 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</p>

	<p>keselamatan berkendara pengguna mobil di ruas jalan Tol 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 jalan Tol Semarang – Bawen Provinsi Jawa Tengah.</p>
<p>Hubungan dengan Penelitian</p>	<p>Dari kesimpulan jurnal terdahulu, terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulisan ini yaitu Keselamatan Berkendara (Y).</p>

## 2.2 Hipotesis

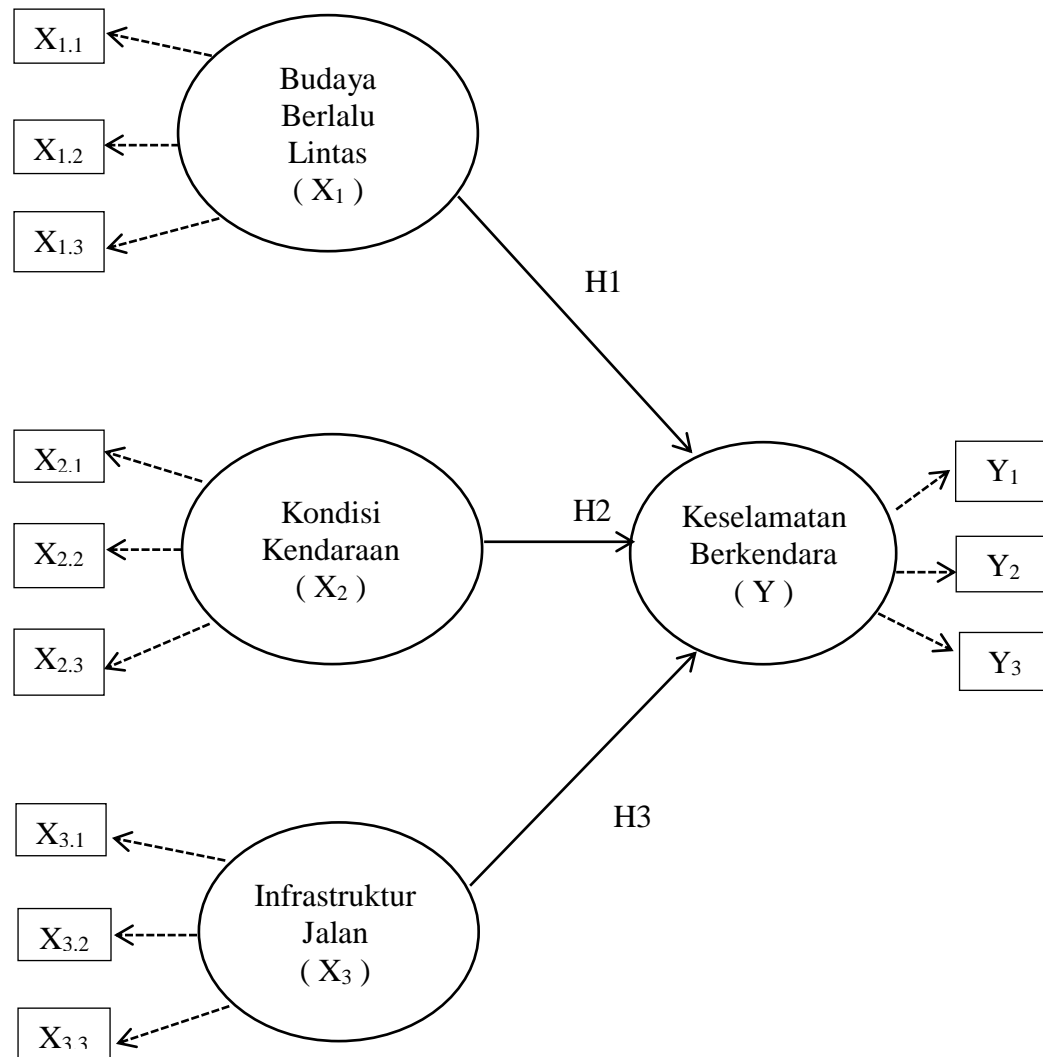
Menurut Sugiyono (2017), hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, oleh karena itu rumusan masalah penelitian biasanya disusun dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Jadi hipotesis juga dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah penelitian, belum jawaban empirik. Dari pengertian hipotesis, maka penulis merumuskan hipotesis sebagai berikut :

H1 = Diduga budaya berlalu lintas dalam berkendara berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di ruas jalan tol Semarang - Solo.

H2 = Diduga kondisi kendaraan dalam berkendara berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di ruas jalan tol Semarang - Solo.

H3 = Diduga infrastruktur jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di ruas jalan tol Semarang – Solo.

### 2.3 Kerangka Pikir



**Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran**

Keterangan:



= Variabel



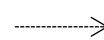
= Indikator

H

= Hipotesis



= Pengaruh



= Pengukur

**Indikator Budaya Ber Lalu Lintas ( X1 ) :**

X<sub>1.1</sub> = Motivasi Berkendara

X<sub>1.2</sub> = Gaya Berkendara

X<sub>1.3</sub> = Waspada Dalam Berkendara

**Indikator Kondisi Kendaraan( X2 ) :**

X<sub>2.1</sub> = Mesin mobil

X<sub>2.2</sub> = Rem mobil

X<sub>2.3</sub> = Ban mobil

**Indikator Infrastruktur Jalan ( X3 ) :**

X<sub>3.1</sub> = Pemeliharaan Jalan Tol

X<sub>3.2</sub> = Pembenahan Jalan Tol

X<sub>3.3</sub> = Peningkatan Jalan Tol

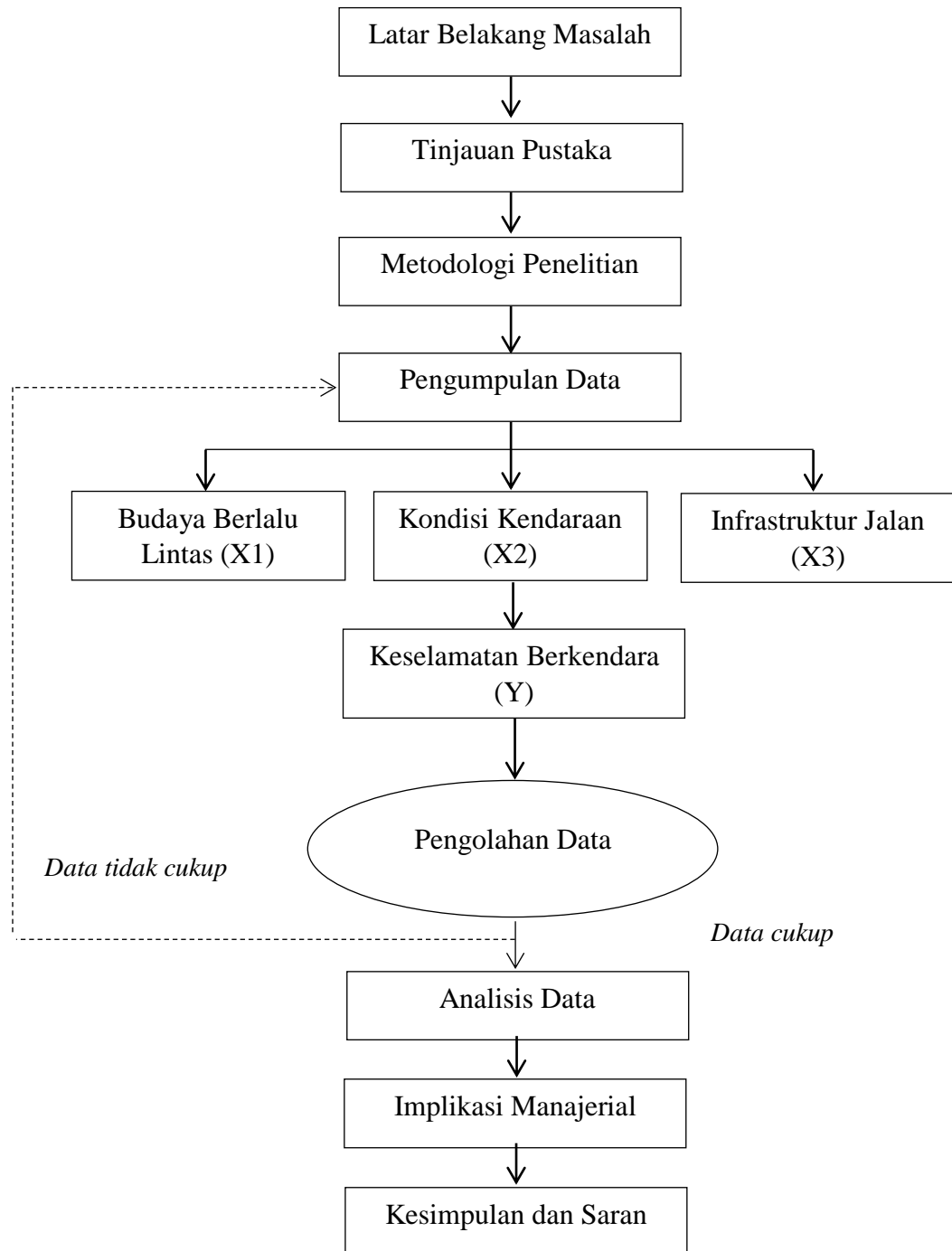
**Indikator Keselamatan Berkendara ( Y ) :**

Y<sub>1</sub> = Perilaku Berkendara

Y<sub>2</sub> = Pengetahuan Berkendara

Y<sub>3</sub> = Kondisi Jalan

## 2.4 Diagram Alur Penelitian



**Gambar 2.2**  
**Diagram Alur Penelitian**