

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Kondisi Kendaraan

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yang dimaksud kondisi adalah persyaratan atau keadaan. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pasal 1, kondisi kendaraan adalah persyaratan yang harus dipenuhi kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan, dalam hal ini motor yang baik berupa persyaratan teknis dan laik jalan. Sepeda motor memiliki standar-standar kelengkapan yang wajib untuk memenuhi persyaratan teknis. Pemeriksaan persyaratan teknis pada kendaraan sepeda motor berfungsi untuk menghindari ancaman yang datang tiba-tiba saat mengendarai sepeda motor di jalan raya (Manurung, dkk, 2019).

Kendaraan bermotor dipelihara dengan baik sehingga semua bagian kendaraan dapat berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca spion. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 234, Pengemudi dan terutama pemilik kendaraan bertanggung jawab atas keselamatan kendaraannya. Apabila ada kelalaian pada kendaraannya hendaknya segera diperbaiki, 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 (Hengstz, 2006) dalam (Sumantri dan Misbahudin, 2017).

Komponen kondisi kendaraan pada sepeda motor menjadi penting karena masing-masing darinya memiliki fungsi yang berbeda-beda yang dapat mengurangi risiko terjadinya kecelakaan. Sebelum memulai perjalanan menggunakan sepeda motor, pengendara harus membiasakan memeriksa kondisi fisik sepeda motor yang akan digunakan. Hal tersebut dilakukan karena hanya diri sendiri yang mengetahui

kondisi layak dan tidaknya sepeda motor tersebut untuk dijalankan agar permasalahan pada saat berkendara dapat dihindari. Peralatan yang dianjurkan diperiksa ialah (Departemen Perhubungan Darat, 2008 dalam Utari, 2010) :

1) Ban

Ban yang aus dan tekanan yang tidak sesuai akan menyebabkan jarak pengereman semakin panjang dan pengendalian menjadi tidak stabil saat menikung. Selain itu, tekanan angin yang sesuai menghasilkan pemakaian bahan bakar yang ekonomis serta aman digunakan saat berkendara.

2) Instrumen Lampu

Pastikan lampu sein, lampu rem, dan lampu depan semua menyala dengan lampu sein dan lampu rem berguna untuk memberikan tanda kepada pengguna jalan lain (seperti pengemudi mobil dan pejalan kaki) mengenai tujuan yang akan dilakukan oleh pengendara sepeda motor.

3) Kaca Spion

Kelengkapan kaca spion dan posisi kaca spion yang benar akan memberikan jarak pandang yang luas. Melihat kaca spion pada saat berkendara merupakan hal yang penting guna memeriksa langsung kondisi sekitar pengendara.

4) Rem

Memeriksa apakah rem depan dan belakang berfungsi dengan, khususnya rem depan yang lebih efektif dalam pengereman. Periksa juga tinggi permukaan minyak rem dan jarak tuas rem.

2.1.2 Konsentrasi Pengendara

Konsentrasi saat berkendara adalah hal yang sangat penting. Menurut Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 29 pasal 106 ayat 1, 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 di kendaraan atau meminum-minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga mempengaruhi kemampuan dalam mengemudikan

kendaraan. Sedangkan pengendara yaitu orang mengemudi, mengendalikan, dan mengarahkan kendaraan (Taroreh, dkk, 2019).

Konsentrasi saat berkendara menjadi faktor vital sekaligus krusial yang harus dijaga. Hilang konsentrasi dalam hitungan detik saja bisa menyebabkan kecelakaan fatal di jalan raya. Pengalih konsentrasi berkendara mencakup tiga faktor, yaitu faktor visual yang mengalihkan mata dari jalan, faktor manual yang menyebabkan tangan lepas dari kemudi, dan faktor kognitif yaitu ketika pikiran melayang ke berbagai hal (Samekto dan Jumaizi, 2017). Sikap kehati-hatian pengemudi akan melakukan hal yang tepat atau mengambil tindakan pencegahan yang aman dan tepat. Dalam penelitian Marsaid, dkk (2013), hal hal yang dapat mengganggu konsentrasi berkendara adalah sebagai berikut :

1) Mengantuk

Mengantuk dapat menyebabkan pengendara sepeda motor kehilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat atau tidur.

2) Lengah

Lengah adalah salah satu faktor penyebab yang berasal dari manusia dikarenakan pengemudi melakukan hal atau kegiatan lain. Pengendara yang lengah disebabkan beberapa hal, antara lain sedang melamun memikirkan masalah saat mengemudi, menggunakan *handphone*, dan bercanda dengan teman yang diboncengkan.

3) Faktor kelelahan

Kelelahan dapat mengurangi kemampuan mengemudi dalam mengantisipasi keadaan lalu lintas dan mengurangi konsentrasi dalam berkendara mengungkap kata lelah menunjukkan keadaan tubuh fisik dan mental yang berbeda.

4) Mabuk

Mabuk dapat disebabkan karena pengemudi kehilangan kesadaran karena obat-obatan, alkohol, dan narkotika. Seseorang yang berada dalam keadaan mabuk akan kehilangan pengendalian diri, gerakan tubuh tidak terkoordinasi, pandangan kabur, berbicara tidak jelas dan hilang kesadaran. Oleh karena itu, sangat berbahaya jika mengemudikan kendaraan dalam keadaan terpengaruh

alkohol, karena akan mengganggu konsentrasi, penilaian, penglihatan dan koordinasi.

2.1.3 Kondisi Jalan

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, yang dimaksud Kondisi adalah persyaratan atau keadaan. Berdasarkan Undang-Undang No.38 Tahun 2004, jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel. Ada beberapa klasifikasi jalan berdasarkan status, fungsi, dan kelas.

1) Menurut Undang-Undang No 38 tahun 2004 tentang Jalan pasal 8, klasifikasi jalan menurut fungsinya, terdiri atas :

a. Jalan Arteri

Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk (akses) dibatasi secara berdaya guna. Jalan arteri sendiri terbagi menjadi dua yaitu :

a) Jalan arteri primer

Jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antarpusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah. Sistem jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan. Karakteristik jalan arteri primer adalah :

- Didesain berdasarkan kecepatan 60 km / jam.
- Lebar daerah manfaat jalan minimal 11 meter.
- Jumlah jalan masuk / akses langsung minimal 500 meter.

- Persimpangan jalan diatur dengan pengaturan tertentu yang sesuai dengan volume lalu lintas, marka jalan, lampu lalu lintas, lampu penerangan jalan.
- Mempunyai 4 lajur lalu lintas atau lebih dan seharusnya dilengkapi dengan median.
- Apabila persyaratan jarak akses jalan dan atau akses lahan tidak dapat dipenuhi, maka pada jalan arteri primer harus disediakan jalur lambat (*frontage road*) dan juga jalur khusus untuk kendaraan tidak bermotor (sepeda, becak, dan lainnya).

b) Jalan arteri sekunder

Jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi seefisien dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat dalam kota. Di daerah perkotaan disebut sebagai jalan protokol. Karakteristik jalan arteri sekunder adalah

- Lebar badan jalan tidak kurang dari 11 meter.
- Dirancang berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 km / jam.
- Akses langsung dibatasi tidak boleh lebih pendek dari 250 meter.
- Kendaraan angkutan barang ringan, bus untuk pelayanan kota dapat diijinkan
- Persimpangan pada jalan arteri sekunder diatur dengan pengaturan tertentu yang sesuai dengan volume lalu lintasnya.
- Lokasi berhenti dan parkir pada badan jalan sangat dibatasi dan seharusnya tidak diijinkan pada jam sibuk
- Harus mempunyai perlengkapan jalan yang cukup seperti rambu, lampu pengatur lalu lintas, lampu jalan, dan lain – lain.
- Dianjurkan tersedianya jalur khusus yang dapat digunakan untuk sepeda dan kendaraan lambat lainnya.

- b. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
 - c. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
 - d. Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.
- 2) Berdasarkan Undang Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan pasal 9, klasifikasi jalan berdasarkan status jalan terdiri atas :
- a. Jalan Nasional
Jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.
 - b. Jalan Provinsi
Jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
 - c. Jalan Kabupaten
Adalah jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan nasional maupun jalan provinsi, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.
 - d. Jalan Kota
Adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota.

e. Jalan Desa

Adalah jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa serta jalan lingkungan.

3) Klasifikasi Berdasarkan Kelas Jalan menurut Undang-Undang LLAJ No. 22 Tahun 2009 Pasal 19 ayat (2)

- a. Jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton.
- b. Jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.
- c. Jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.
- d. Jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

Menurut Marsaid, dkk (2013), faktor jalan yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yaitu :

1) Jalan berlubang

Jalan berlubang adalah kondisi dimana permukaan jalan tidak rata akibat adanya cekungan ke dalam yang memiliki kedalaman dan diameter yang tidak berpola, ini disebabkan sistem pelapisan yang kurang sempurna. Banyak jalan berlubang

yang memiliki diameter serta kedalaman yang cukup besar, hal ini sangat beresiko menyebabkan sepeda motor kehilangan keseimbangan ketika melewatinya, jika pengendara kurang terampil menguasai keadaan, sepeda motor dapat oleng dan terjatuh. Tingkat keparahan yang ditimbulkan akibat kecelakaan karena jalan berlubang cukup parah bergantung pada model kecelakaan dan lubang yang ada.

2) Jalan rusak

yaitu kondisi dimana permukaan jalan tidak mulus yang disebabkan karena jalan belum diaspal, jalan yang terdapat bebatuan, kerikil atau material lain yang berada di permukaan jalan aspal yang sudah mengalami kerusakan. Jalan rusak menyebabkan pengendara sulit mengendarai, mengendalikan dan menyeimbangkan kendaraan.

3) Jalan licin / basah

Pada umumnya jalan yang licin /basah disebabkan karena air hujan,namun ada juga yang disebabkan faktor lain seperti tumpahan oli kendaraan. Jalan yang basah atau licin erat kaitannya dengan hujan.Jika ditelaah lebih mendalam kecelakaan yang disebabkan jalan yang basah/licin sebenarnya tidak berdiri sendiri, hal ini berhubungan dengan beberapa faktor penyebab lainnya contohnya faktor pengendara dan kondisi kendaraan terutama performa ban. Ban yang permukaannya sudah halus atau tipis ketika bertemu dengan jalan yang licin tidak akan menimbulkan daya gesek antara ban dan jalan, sehingga beresiko tinggi terpeleset.

4) Lampu jalan tidak ada

Pada malam hari pengendara sepeda motor mengalami kesulitan melihat pengendara lain dengan jelas. Bahkan dengan bantuan lampu depan sekalipun, pengendara seringkali mengalami kesulitan untuk mengetahui kondisi jalan ataupun sesuatu yang ada dijalan. Untuk itu dibutuhkan bantuan lampu penerangan jalan. Penerangan jalan adalah lampu yang disediakan bagi pengguna jalan.

5) Jalan menikung

Jalan yang memiliki tikungan tajam adalah jalan yang memiliki kemiringan sudut belokan kurang dari atau lebih dari 180 derajat. Untuk melewati kondisi jalan tersebut dibutuhkan keterampilan dan teknis khusus dalam berkendara agar tidak hilangnya kendali pada kendaraan yang berakibat jatuh dan menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tikungan yang tajam juga dapat menghalangi pandangan pengendara atau menutupi rambu lalu lintas.

2.1.4 Keselamatan Berkendara

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 kecelakaan. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomis atau kesehatan (Samekto dan Jumaizi, 2017). Keselamatan berkendara merupakan hal terpenting dalam berkendara di jalan raya agar terhindar dari kecelakaan. Kejadian kecelakaan 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. 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. (Handoko, dkk, 2012) dalam (Samekto dan Jumaizi, 2017).

Keselamatan berkendara/*safety riding* merupakan upaya yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas. Keselamatan berkendara/*safety riding* sangat diperlukan dalam berlalu lintas untuk menjaga kelancaran transportasi di jalan, selain itu keselamatan berkendara bertujuan untuk mencegah dan meminimalisir kecelakaan (Prमितasari, dkk, 2013) dalam (Sumantri dan Misbahudin, 2017). Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 tahun 2019 Pasal 4 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk Kepentingan Masyarakat adalah sebagai berikut :

- 1) Pengemudi dalam keadaan sehat.
- 2) Pengemudi menggunakan kendaraan bermotor dengan Surat Tanda Kendaraan Bermotor yang masih berlaku.
- 3) Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi C.
- 4) Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi D untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang disabilitas.
- 5) Pengemudi mematuhi tata cara berlalu lintas di jalan.
- 6) Pengemudi tidak membawa penumpang melebihi dari 1 (satu) orang.
- 7) Pengemudi menguasai wilayah operasi.
- 8) Pengemudi menggunakan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- 9) Pengemudi melakukan pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan.
- 10) Pengemudi melakukan perawatan kendaraan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dalam buku perawatan yang dikeluarkan oleh Agen Pemegang Merek.
- 11) Pengemudi mengendarai Sepeda Motor dengan wajar dan penuh konsentrasi.
- 12) Pengemudi :
 - a. Memakai jaket dengan bahan yang dapat memantulkan cahaya disertai dengan identitas pengemudi.
 - b. Menggunakan celana panjang.
 - c. Menggunakan sepatu.
 - d. Menggunakan sarung tangan.
 - e. Membawa jas hujan.
- 13) Pengemudi dan Penumpang menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI).

Seseorang dalam berkendara aman idealnya harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi dirinya sendiri maupun bagi orang lain agar dapat terhindar dari kecelakaan lalu lintas.

Menurut Rabiman dan Handoyono (2019), Pengendara yang memiliki kesadaran berkendara aman maka akan selalu memperhatikan :

1) Pengukur Kecepatan (*speedometer*).

Speedometer merupakan alat ukur yang sangat penting untuk memantau kondisi sebuah kendaraan termasuk pada sepeda motor.

2) Kaca Spion

Kaca spion berfungsi untuk memastikan kondisi aman ketika pengendara hendak berbelok atau menyusul kendaraan lain. Dengan adanya kaca spion, pengendara dapat memastikan bahwa tidak ada objek bergerak dari arah belakang yang dapat menimbulkan benturan. Sepeda motor harus memiliki 2 spion yang terpasang pada sebelah kanan dan kiri.

3) Klakson

Klakson diibaratkan sebagai alat komunikasi antar pengendara yang satu dengan yang lainnya. Klakson digunakan saat pengendara hendak memberi isyarat kepada pengendara yang lain untuk keselamatan dan keamanan kedua belah pihak, misalnya ketika hendak mendahului, meminta ruang jalan, dan sebagainya.

4) SIM dan STNK

Surat Ijin Mengemudi (SIM) berfungsi untuk mengetahui kelayakan seseorang dalam mengendarai suatu kendaraan. Seseorang dikatakan layak mengendarai sepeda motor jika memiliki SIM C. Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) berfungsi untuk mengetahui spesifikasi kendaraan yang digunakan. Pada saat mengendarai sepeda motor pengendara wajib membawa SIM C dan STNK.

5) Perlengkapan *Safety Riding*

Pemilihan perlengkapan *safety riding* yang tepat sangat penting karena dapat melindungi dan membantu untuk terlihat oleh pengguna jalan lain. Perlengkapan *safety riding* meliputi penggunaan helm, pelindung mata/kaca mata dan pelindung wajah/masker, pakaian pelindung seperti jaket, sepatu, dan sarung tangan.

Penggunaan alat pelindung diri (APD) atau perlengkapan saat mengendarai sepeda motor sebagai antisipasi dan juga mengurangi keparahan dari bahaya yang ditimbulkan karena kecelakaan saat mengendarai sepeda motor maka diperlukan alat pelindung diri sebagai berikut :

1) Sarung Tangan

Sarung tangan memiliki lapisan yang dapat menutupi kedua belah tangan dan bahan yang dapat menyerap keringat serta tidak licin saat memegang kendali sepeda motor. Sarung tangan berfungsi untuk melindungi telapak tangan yang biasanya langsung menyentuh aspal atau permukaan jalan dan menahan tubuh pada saat terjadi kecelakaan. Sarung tangan juga harus nyaman ketika digunakan dan memberi kemampuan menggenggam setang dengan baik .

2) Pakaian

Angin menyebabkan temperatur tubuh pengendara sepeda motor menurun, hal tersebut dapat menurunkan konsentrasi dan refleks pengendara. Oleh sebab itu dibutuhkan pakaian yang mampu melindungi seluruh bagian tubuh dari terpaan angin maupun efek negatif saat terjadi benturan kecil maupun besar. Pakaian yang tepat akan membantu melindungi diri dari cedera, membantu agar mudah dilihat oleh pengguna jalan lain, dan memberikan kenyamanan selama berkendara. Menggunakan jaket tebal berfungsi menahan benturan di lima titik pundak, dua titik siku, dan satu titik punggung belakang. Jaket memiliki fungsi *protector* yang besar maka tidak dianjurkan menggunakan jaket tipis biasa atau hanya rompi.

3) Helm

Helm merupakan alat pelindung diri yang paling utama dan wajib dipakai oleh pengendara maupun penumpang sepeda motor yang dapat mengurangi luka serius yang mungkin timbul apabila terjadi kecelakaan lalu lintas. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan menyebutkan pengendara dan penumpang sepeda motor wajib menggunakan helm Standart Nasional Indonesia (SNI).

2.1.5 Penelitian Terdahulu

1) Rujukan Jurnal Penelitian Kondisi Kendaraan

Pada tabel 2.1 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa, serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

Tabel 2.1 Rujukan Penelitian Variabel Kondisi Kendaraan

Judul Artikel	Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku <i>Safety Riding</i> Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara.
Penulis	Jasmen Manurung, Mido Ester Sitorus, Rinaldi.
Sumber	Jurnal stikes, Volume 1, Nomor 2 – 2019. Universitas Sari Mutiara Indonesia.
Variabel Penelitian	Variabel yang digunakan : X1 : Usia, dengan indikatornya usia muda, usia tua. X2 : Kondisi Kendaraan, dengan indikatornya ban, lampu sein, spion. X3 : Kelengkapan Kendaraan, dengan indikatornya penggunaan helm, sarung tangan, jaket, sepatu. Y : Praktik <i>Safety Riding</i> .
Metode Analisis	Penelitian analitik dengan desain <i>cross sectional</i> .
Hasil Penelitian	Menunjukkan bahwa pengendara dengan kondisi kendaraan yang kurang lengkap cenderung memiliki perilaku berkendara yang <i>unsafe</i> . Hasil uji statistik <i>Chi Square</i> di dapatkan p-value 0,000 ($p < 0,05$) maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara kondisi kendaraan dengan perilaku <i>safety riding</i> pada pengendara Go-Jek.
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel kondisi kendaraan.

2) Rujukan Jurnal Penelitian Konsentrasi Pengendara

Pada tabel 2.2 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa, serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

Tabel 2.2 Rujukan Penelitian Variabel Konsentrasi Pengendara

Judul	Pengaruh Ketrampilan, Konsentrasi Dan Kondisi Jalan Terhadap Keselamatan Berkendara Di Jalan Majapahit Semarang.
Penulis	Agus Aji Samekto dan Jumaizi.
Sumber	Jurnal Sainstek Maritim, Vol XVII No 1, September 2017. STIMART "AMNI" Semarang.
Variabel Penelitian	<p>X1 : Keterampilan Pengendara, dengan indikator yaitu pengetahuan fungsi bagian kendaraan, penggunaan peralatan keamanan berkendara, ikit serta tes keterampilan.</p> <p>X2 : Konsentrasi Pengendara, dengan indikator yaitu pengendara tidak mengantuk, pengentara tidak menggunakan alat komunikasi, pengentada tidak berinteraksi dengan pengendara lain.</p> <p>X3 : Kondisi Jalan, dengan indikator yaitu kurang penerangan jalan, jalan rusak, tanpa rambu dan marka jalan.</p> <p>Y : Keselamatan Berkendara, dengan indikator yaitu terhindar kecelakaan, tidak lalai, jaga jarak kendaraan.</p>
Metode Analisis	Menggunakan metode Analisis Regresi Linier Berganda.
Hasil Penelitian	Hipotesis 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.
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel konsentrasi pengemudi.

3) Rujukan Jurnal Penelitian Kondisi Jalan

Pada tabel 2.3 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa, serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

Tabel 2.3 Rujukan Penelitian Variabel Kondisi Jalan

Judul	Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu lintas Sebagai Acuan Perencanaan Jalan Untuk Meningkatkan Keselamatan.
Penulis	Gita Puspa Artiani
Sumber	Jurnal Forum Mekanika. Vol.5 No.2 November 2016. Sekolah Tinggi Teknik – PLN (STT-PLN).
Variabel Penelitian	X1 : Faktor Manusia, dengan indikatornya lelah, tidak terampil, kecepatan tinggi, tidak menjaga jarak. X2 : Faktor Kendaraan, dengan indikatornya ban pecah, kerusakan rem, kerusakan sistem kemudi, lampu tidak berfungsi. X3 : Faktor Jalan, dengan indikatornya permukaan jalan, akses yang tidak dikontrol (median jalan), tidak ada rambu. X4 : Faktor Lingkungan, dengan indikatornya lalu lintas campuran, penegak hukum belum efektif, cuaca. Y : Keselamatan, dengan indikator jenis kendaraan dan jenis penampang jalan.

Metode Analisis	Metode yang digunakan adalah menggunakan metode deskriptif.
Hasil Penelitian	Dapat diambil suatu kesimpulan bahwa faktor-faktor penyebab kecelakaan memiliki pengaruh dalam suatu perencanaan jalan yang baik, karena persyaratan yang harus dipenuhi dalam perencanaan adalah keselamatan, kenyamanan, keamanan dan efisiensi. Dimana syarat keselamatan ini berarti bahwa suatu jalan direncanakan dengan meminimalkan potensi kecelakaan lalu lintas dengan perbaikan jalan, pembuatan median jalan, dan meminimalkan titik konflik saat persimpangan dengan bundaraan atau lampu lalu lintas.
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel kondisi jalan.

4) Rujukan Jurnal Penelitian Keselamatan Berkendara

Pada tabel 2.4 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa, serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

Tabel 2.4 Rujukan Penelitian Variabel Keselamatan Berkendara

Judul	Kesadaran Berlalu Lintas Mahasiswa Pendidikan Teknik Mesin Universitas Sarjanawiyata Tamansiswa Yogyakarta.
Penulis	Rabiman dan Nurcholish Arifin Handoyono
Sumber	Jurnal Pendidikan Vokasi Otomotif. Vol 1, Nomor 2, Mei 2019.
Variabel Penelitian	X1 : Kesadaran keselamatan berkendara aman, dengan indikator terhindar resiko kecelakaan, tertib berlalu lintas, keselamatan diri/aman.

	<p>X2 : Kesadaran berkendara ekonomis, dengan indikatornya tidak modifikasi motor, penggunaan knalpot standar</p> <p>Y : Ketertiban lalu lintas, dengan indikatornya membawa surat kendaraan, tidak menerobos lampu merah, tidak melawan arus.</p>
Metode Analisis	Teknik analisis data menggunakan statistik deskriptif.
Hasil Penelitian	Berdasarkan hasil penelitian, maka dapat ditarik simpulan bahwa tingkat <i>safety riding</i> pada mahasiswa Program Studi Pendidikan Teknik Mesin Universitas Sarjanawiyata Tamansiswa dikategorikan sangat tinggi dengan nilai rata-rata 24,78.
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel keselamatan berkendara.

5) Rujukan Jurnal Penelitian Keselamatan Berkendara

Pada tabel 2.5 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa, serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

Tabel 2.5 Rujukan Penelitian Variabel Keselamatan Berkendara

Judul	Keselamatan Berlalu Lintas Di Kota Bogor.
Penulis	Ni Luh Wayan Rita Kurniati, Indra Setiawan, dan Sarinah Sihombing.
Sumber	Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik Vol. 04 No. 01, Maret 2017.
Variabel Penelitian	Variabel yang digunakan : X1 : Disiplin Pengendara, dengan indikator pemahaman peraturan, tanggung jawab atas keselamatan diri dan orang lain, kehati-hatian.

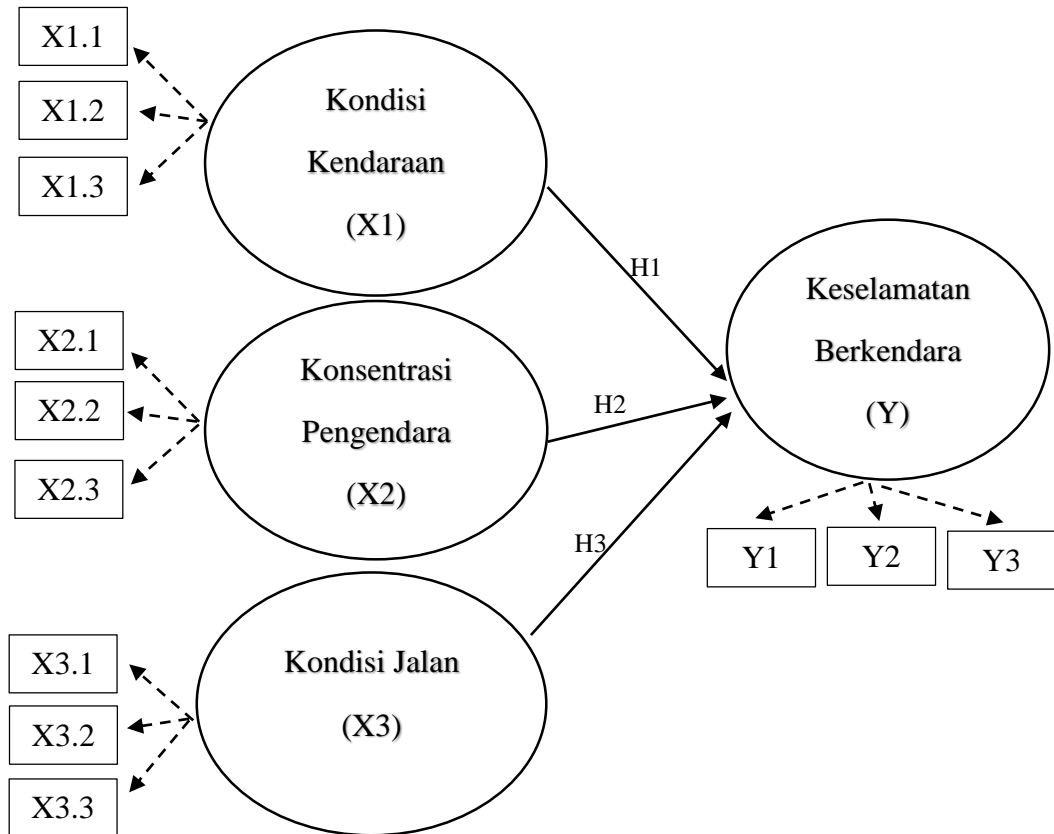
	<p>X2 : Kondisi Motor dan Jalan, dengan indikator penggunaan spion, lampu penerangan, pembatas jalan permanen, marka jalan jelas.</p> <p>Y : Keselamatan Berlalu Lintas, dengan indikator penggunaan kelengkapan kendaraan, penggunaan alat keselamatan antisipasi kecelakaan, menaati peraturan lalu lintas.</p>
Metode Analisis	Penelitian kuantitatif menggunakan uji regresi melalui program IBM SPSS.
Hasil Penelitian	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 dengan tingkat pengaruhnya $r^2 = 0.221$ atau sebesar 22,1% bahwa keselamatan berlalu lintas dipengaruhi kondisi motor dan jalan.
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel keselamatan berkendara.

2.2 Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan 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 yang empirik (Sugiyono, 2015). Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah :

- H1 : Diduga kondisi kendaraan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara pada pengguna sepeda motor di Jalan Jenderal Sudirman Kota Magelang.
- H2 : Diduga konsentrasi pengemudi berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara pada pengguna sepeda motor di Jalan Jenderal Sudirman Kota Magelang.
- H3 : Diduga kondisi jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara pada pengguna sepeda motor di Jalan Jenderal Sudirman Kota Magelang.

2.3 Kerangka Pemikiran

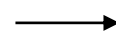


Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

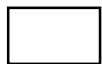
Keterangan :



= Variabel

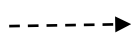


= Pengaruh



= Indikator

H = Hipotesis

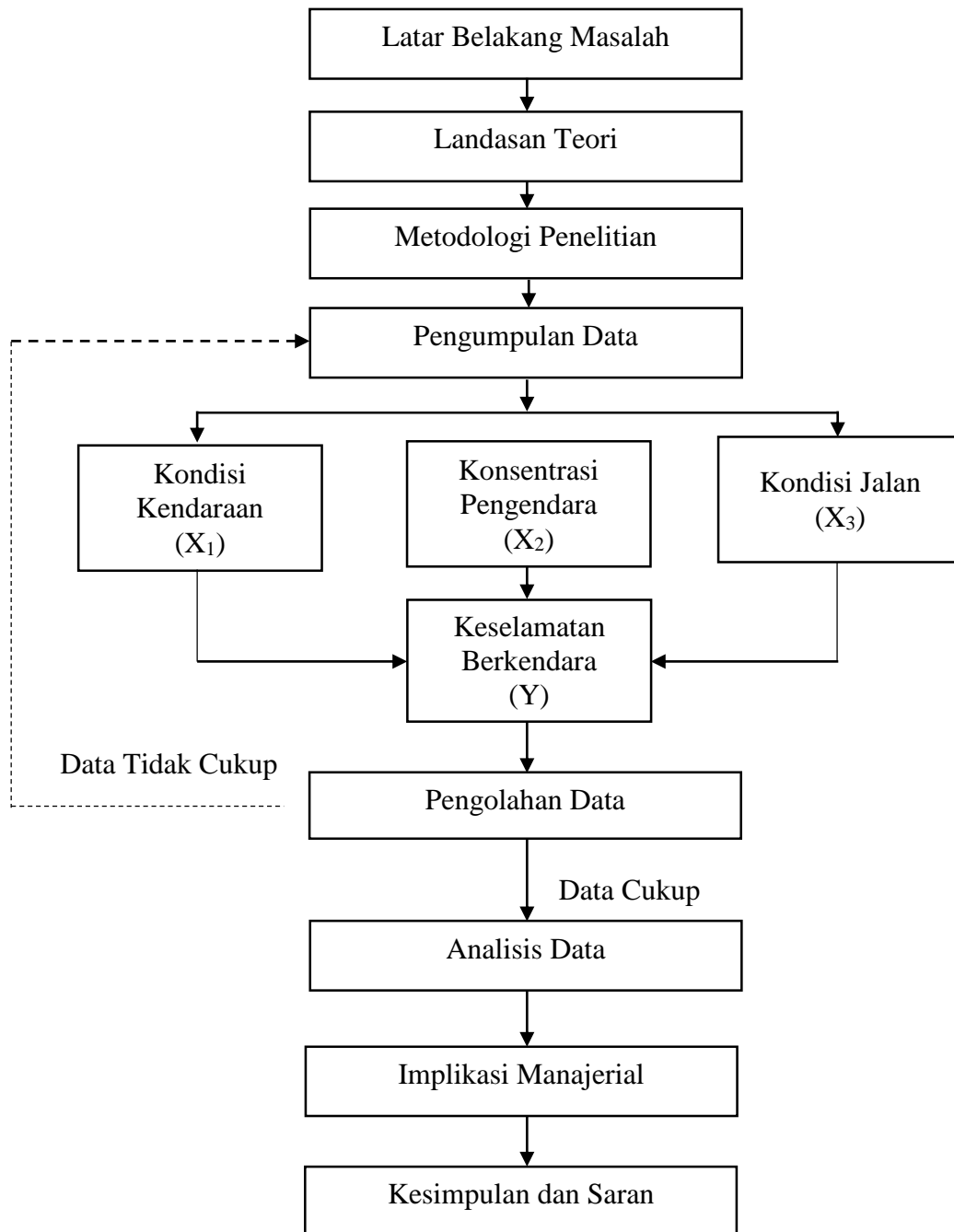


= Pengukur

Variabel dalam penelitian ini meliputi:

- 1) Kondisi Kendaraan (X1) (Jasmen Manurung, dkk, 2019)
Indikator-indikator dari variabel kondisi kendaraan adalah :
 - X_{1.1} Kelengkapan kaca spion.
 - X_{1.2} Kondisi ban baik.
 - X_{1.3} Lampu utama dan sein berfungsi.
- 2) Konsentrasi Pengendara (X2) (Samekto dan Jumaizi, 2017)
Indikator-indikator dari variabel konsentrasi pengendara adalah :
 - X_{2.1} Pengendara tidak mengantuk.
 - X_{2.2} Pengendara tidak menggunakan alat komunikasi.
 - X_{2.3} Pengendara tidak berinteraksi dengan pengendara lain.
- 3) Kondisi Jalan (X3) (Gita Puspa Artiani, 2016)
Indikator-indikator dari variabel kondisi jalan adalah :
 - X_{3.1} Permukaan jalan.
 - X_{3.2} Penerangan jalan.
 - X_{3.3} Median jalan.
- 4) Keselamatan Berkendara (Y) (Rabiman dan Nurcholish Handoyono, 2019)
Indikator-indikator dari variabel keselamatan berkendara adalah :
 - Y1 Terhindar resiko fatal kecelakaan.
 - Y2 Antisipasi kejadian yang tidak diinginkan.
 - Y3 Aman sampai tujuan.

2.4 Diagram Alur Penelitian



Gambar 2.2 Alur Penelitian

Keterangan :

—→ : Langkah-langkah penyusunan skripsi.

- - - - -→ : Dilakukan pengolahan kembali jika data tidak cukup.

