

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan penelitian terdahulu

2.1.1 Tinjauan Pustaka

1. Keselamatan Berkendara

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam kondisi aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional pekerjaan, psikologi ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut dan untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomis atau kesehatan. Sedangkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa yang dimaksud Keselamatan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

Berkendara dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah :

- a. Menggerakkan alat transportasi baik yang bermotor atau pun yang tidak bermotor (sepeda dan becak)
- b. Menaiki (menumpang) suatu alat tunggangan (tumpangan), aturan-perlu dipatuhi untuk keselamatan penumpang
- c. Menjalankan kendaraan, mobil, motor.

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 Chrussiawati, (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.

Untuk itu, berangkat dari dasar pemikiran keselamatan berkendara tersebut, para pengendara haruslah menyadari arti dan pentingnya keselamatan berkendara, hal ini bisa dicontohkan dengan semakin meningkatnya kecelakaan di jalan raya dan berbagai kejadian kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh berbagai kasus. 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.

2. Perilaku berkendara

Perilaku berkendara adalah perilaku mengemudi secara selamat yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berkaitan mengenai tatacara berkendara yang aman, perlengkapan yang harus ada saat berkendara dan kondisi kendaraan yang memungkinkan untuk digunakan. Perilaku berkendara dilakukan untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. Inti dari perilaku berkendara itu sendiri adalah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengguna jalan lain. (Septi Wulandari 2017).

Lalu lintas di dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Dalam Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia yang diterbitkan oleh Departemen Perhubungan RI (2008), “Menggunakan pakaian yang tepat sangatlah penting untuk keselamatan pengendara karena akan melindungi dan membantu pengendara dari berbagai macam resiko kecelakaan yang akan terjadi.” Adapun persiapan yang perlu dilakukan sebelum berkendara adalah :

- a. Helm

Berdasarkan hukum yang berlaku, setiap pengendara dan penumpang wajib menggunakan helm sesuai standar yang berlaku dan harus terpasang erat di kepala.

b. Pelindung mata dan wajah Mata dan wajah memerlukan perlindungan dari angin, debu, hujan, binatang kecil, dan bebatuan.

c. Pakaian pelindung

Pakaian yang tepat membantu mengurangi resiko cedera jika terjadi kecelakaan, membantu pengendara agar mudah dilihat oleh pengguna jalan lain dan membuat pengendara nyaman selama berkendara. Adapun pakaian yang dimaksud adalah :

1. Pakaian tangan panjang dan celana panjang yang tidak mudah sobek (dianjurkan berbahan kulit).
2. Sarung tangan dapat memberikan perlindungan dari luka gores atau luka lainnya yang mungkin terjadi saat berkendara.
3. Pakailah sepatu yang memiliki alas sepatu yang mampu menapak dengan baik dan memiliki bagian yang diperkuat sebagai pelindung tambahan.

d. Pengecekan sepeda motor

Sebelum berkendara dianjurkan melakukan pemeriksaan kepada sepeda motor yang akan digunakan, meliputi :

1. Alat kendali

Rem, periksa rem depan dan belakang pada saat bersamaan. Setiap rem harus dapat menghentikan kendaraan dengan baik saat melaju.

2. Kopling dan gas, pastikan kedua kendali ini berfungsi dengan baik dan halus. Gas harus segera berbalik ketika dilepaskan.

3. Periksa tekanan angin pada ban (khususnya ketika musim dingin) karena berpengaruh terhadap pengendalian.

4. Pastikan semua lampu berfungsi dengan baik yaitu lampu utama, lampu sein, dan lampu rem.

5. Periksa klakson dan pastikan dapat berbunyi dengan baik.
6. Sesuaikan posisi kaca spion dengan benar untuk mendapatkan pandangan yang lebih luas.
7. Periksa jumlah oli dan bahan bakar sebelum berkendara.
8. Periksa rantai motor apakah telah dilumasi dan setelahnya telah tepat.

e. Kepatuhan Akan Rambu Lalu Lintas

Patuh adalah menurut (perintah), taat (pada aturan), berdisiplin, gadis itu sangat - pada agamanya, rakyat selalu - kepada pemerintah. Kepatuhan adalah suatu kondisi yang tercipta dan berbentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan dan ketertiban. Sikap atau perbuatan yang dilakukan bukan lagi atau sama sekali tidak dirasakan sebagai beban, bahkan sebaliknya akan mebebani dirinya bila mana ia tidak dapat berbuat sebagaimana lazimnya.

Kepatuhan berarti mengikuti suatu spesifikasi, standar atau hukum yang telah diatur dengan jelas dan biasanya diterbitkan oleh lembaga atau organisasi yang berwenang dalam suatu bidang tertentu. Lingkup suatu aturan dapat bersifat internasional maupun nasional, misalnya standar internasional yang diterbitkan oleh ISO (International Organization for Standardization) dan aturan – aturan nasional seperti UU No. 22 Tahun 2009. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 terdapat aturan – aturan yang mengatur mengenai lalu lintas dan angkutan jalan. Apabila para pengendara tersebut mengikuti hukum yang diatur dengan jelas di UU No. 22 Tahun 2009 maka pengendara tersebut bisa dikatakan patuh.

Dalam Keputusan Menteri No. 61 Tahun 1993 tentang Rambu Lalu Lintas Di Jalan pasal 1 ayat (1) Rambu Lalu Lintas adalah salah satu dari perlengkapan jalan, berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan / atau perpaduan diantaryasebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pemakai jalan. Pemasangan rambu pada jalan memiliki fungsi sebagai alat yang utama dalam mengatur, memberi peringatan dan mengarahkan lalu lintas. Agar dapat berfungsi dengan baik, perencanaan dan pemasangan rambu harus

mempertimbangkan keseragaman bentuk dan ukuran rambu, desain rambu, lokasi rambu, operasi rambu, serta pemeliharaan rambu.

Menurut Undang – undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 (pasal 1:17) Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.

Agar rambu yang digunakan dapat berfungsi dengan efektif, maka rambu tersebut harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- a. Memenuhi kebutuhan.
- b. Menarik perhatian dan mendapat respek pengguna jalan.
- c. Memberikan pesan yang sederhana dan mudah dimengerti.
- d. Menyediakan waktu yang cukup kepada pengguna jalan dalam memberikan respon.

Rambu sesuai dengan fungsinya dikelompokkan menjadi 4 jenis yaitu :

1. Rambu Peringatan

Rambu peringatan digunakan untuk memberikan peringatan kemungkinan ada bahaya atau tempat berbahaya di bagian jalan didepannya, berwarna dasar kuning dengan lambang atau tulisan berwarna hitam dan dapat dilengkapi dengan papan tambahan.

Rambu peringatan ditempatkan dengan jarak tertentu pada sisi jalan sebelum tempat berbahaya dan dapat diulangi dengan ketentuan jarak antara rambu dengan awal bagian jalan yang berbahaya dinyatakan dengan papan tambahan. Rambu peringatan ditempatkan sekurang-kurangnya pada jarak 50 meter atau pada jarak tertentu sebelum tempat bahaya dengan memperhatikan kondisi lalu lintas, cuaca dan keadaan jalan yang disebabkan oleh faktor geografis, geometris, permukaan jalan, dan kecepatan rencana jalan. Rambu peringatan memiliki dua buah bentuk berupa bujur sangkar dan empat persegi panjang.

Berikut adalah jenis-jenis rambu peringatan sesuai dengan Tabel I Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 61 Tahun 1993 :



Gambar : 2.3

Rambu-rambu peringatan

Sumber : satlantas-polrestabes semarang

2. Rambu Larangan

Rambu larangan digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang untuk dilakukan oleh pemakai jalan, ditempatkan sedekat mungkin dengan titik larangan dimulai serta dapat dilengkapi dengan papan tambahan, berwarna dasar putih dengan warna lambang hitam atau merah. Untuk memberikan petunjuk pendahuluan pada pemakai jalan dapat ditempatkan rambu petunjuk lain pada jarak yang layak sebelum titik larangan dimulai.

Berikut adalah jenis-jenis rambu larangan sesuai dengan Tabel IIA Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 61 Tahun 1993 :



Gambar 2.4

Rambu-rambu larangan

Sumber : satlantas-polrestabes semarang

1. Rambu Perintah

Rambu Perintah Rambu perintah digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pemakai jalan, ditempatkan sedekat mungkin dengan titik wajib dimulai, dapat dilengkapi dengan papan tambahan, serta dengan warna dasar biru dan lambang/tulisan berwarna putih serta merah untuk garis serong sebagai batas akhir perintah. Untuk memberikan petunjuk pendahuluan pada pemakai jalan dapat ditempatkan rambu petunjuk pada jarak yang layak sebelum titik kewajiban dimulai.

Berikut adalah jenis-jenis rambu perintah sesuai dengan Tabel IIB Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 61 Tahun 1993 :



Gambar : 2.5

Rambu-rambu perintah

Sumber : satlantas-polrestabes semarang

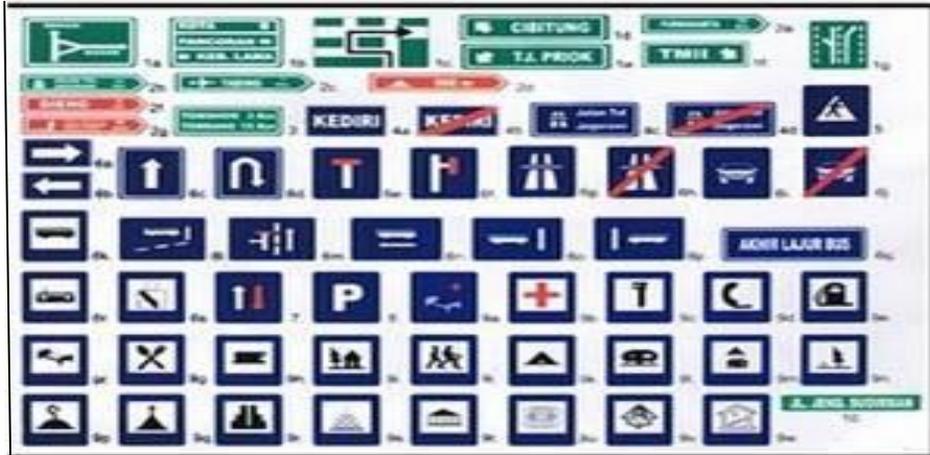
2. Rambu Petunjuk

Rambu petunjuk digunakan untuk menyatakan petunjuk mengenai jurusan, jalan, situasi, kota, tempat, pengaturan, fasilitas dan lain-lain bagi pemakai jalan. Rambu petunjuk ditempatkan sedemikian rupa sehingga mempunyai daya guna sebesar-besarnya dengan memperhatikan keadaan jalan dan kondisi lalu lintas.

Rambu petunjuk yang menyatakan tempat fasilitas umum, batas wilayah suatu daerah, situasi jalan, dan rambu berupa kata-kata serta tempat khusus dinyatakan dengan warna dasar biru, sedangkan Rambu petunjuk pendahulu jurusan rambu petunjuk jurusan dan rambu penegas jurusan yang menyatakan petunjuk arah untuk mencapai tujuan antara lain kota, daerah/ wilayah serta rambu yang menyatakan nama jalan dinyatakan dengan warna dasar hijau dengan lambang dan/atau tulisan warna putih. Serta rambu petunjuk jurusan kawasan dan objek wisata dinyatakan dengan warna dasar coklat dengan lambang dan/atau tulisan warna putih serta dapat dinyatakan dengan papan tambahan.

Selain rambu-rambu yang disebutkan diatas, adapun yang disebut rambu sementara. Rambu sementara adalah rambu lalu lintas yang tidak dipasang secara tetap dan digunakan dalam keadaan dan kegiatan tertentu. Bentuk, lambang, warna dan arti rambu juga berlaku ketentuan untuk rambu sementara. Dan untuk kemudahan penggunaan rambu sementara dapat dibuat portable atau variabel.

Berikut adalah jenis-jenis rambu petunjuk sesuai dengan Tabel III Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 61 Tahun 1993:



Gambar : 2.6

Rambu-rambu petunjuk

Sumber :satlantas-polrestabes semarang

3. Keterampilan berkendara

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) keterampilan berasal dari kata “terampil” yang berarti cakap dalam menyelesaikan tugas, mampu dan cekatan. Sedangkan keterampilan adalah kecakapan untuk menyelesaikan tugas. Soemardjan dkk (2015) berpendapat bahwa keterampilan merupakan kepandaian melakukan suatu pekerjaan dengan cepat dan benar, dalam hal ini ruang lingkup keterampilan sangat luas yang melingkupi berbagai kegiatan antara lain, perbuatan, berpikir, berbicara, melihat, mendengar, dan lain sebagainya.

Seorang pengendara yang kurang terampil dalam mengendarai sepeda motor dapat saja mengalami suatu kecelakaan meskipun sedang berkendara di jalan yang tidak terdapat pengguna jalan lainnya. Pengendara pada tingkat ini tidak benar-benar menguasai sepeda motor yang sedang dikendarainya sehingga hal-hal kecil saja dapat membuatnya terlibat dalam sebuah kecelakaan. Pengendara yang kurang terampil akan berkendara dalam perasaan yang tidak yakin atau tidak percaya diri sehingga gerakan tubuh pengendara dan kendaraannya akan sulit dipahami oleh pengguna jalan lainnya.

Kurang terampilnya seseorang dalam mengendarai sepeda motor bisa disebabkan beberapa hal, seperti seseorang yang baru belajar mengendarai sepeda motor atau

seseorang mengendarai sepeda motor dengan jenis yang berbeda dari yang biasa dikendarai, contoh seseorang yang biasa mengendarai sepeda motor standard dan tidak pernah menggunakan jenis lainnya tiba-tiba mengendarai sepeda motor jenis skutik (skuter otomatis) atau sebaliknya. Keterampilan adalah kecakapan yang dihubungkan dengan tugas yang dimiliki dan digunakan oleh seseorang pada waktu tertentu. Kemampuan dan keterampilan memainkan peranan utama dalam berperilaku dan prestasi individu (Mujiyanto, 2013).

Menurut Sullivan & Utari (2010) kemampuan seseorang dalam mengemudi dengan aman ditentukan oleh faktor yang saling berkaitan, salah satu diantaranya adalah keterampilan mengemudi untuk mengendalikan arah kendaraan yang dikemudikan.

Berikut adalah beberapa cara ideal keterampilan yang harus dilakukan oleh pengendara motor :

1. Saat berkendara pandangan mata harus lurus kedepan dan berkonsentrasi. Banyak orang kadang melihat ke speedometer karena ingin melihat kecepatannya.
2. Posisi berkendara yang perlu diperhatikan adalah posisi pinggul yang tidak tepat. Saat berkendara, ada yang pinggulnya bergerak ke kanan, ke kiri, ke belakang atau menunduk. Itu sebenarnya salah, yang benar pinggul harus tetap lurus tegak. Punggung dan bahu juga harus lurus, tangan membentuk sudut kurang lebih 60 derajat dan jangan kaku.
3. Jika perjalanan yang ditempuh relatif jauh, posisi kedua lutut diupayakan menghimpit badan motor dan kedua kaki juga harus berpijak pada pijakkan kaki.

Hal ini sesuai dengan pernyataan J. Ohkubo dalam Utari (2010), yaitu keterampilan mengemudi seseorang mempengaruhi kemampuan mengemudi yang aman disamping juga faktor-faktor lain yang saling berkaitan.

4. Peran e-tilang berbasis cctv

Elektronik Tilang (E-Tilang) adalah sebuah layanan berbasis elektronik melalui aplikasi mobile yang berfungsi untuk melakukan transaksi pembayaran titipan denda tilang BRI secara online, dimana masyarakat (pelanggar lalu lintas) tidak harus datang ke Kejaksaan Negeri untuk melakukan pembayaran titipan denda tilang secara manual sehingga

memudahkan dan mempercepat masyarakat dalam penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas tanpa harus mengikuti sidang tilang di Pengadilan Negeri Kota Semarang, dengan menggunakan Kamera perekam yang dipasang di traffic light ini akan merekam kejadian di sekitar lokasi tersebut. (Fairuz Salsabila dan indah prabawati 2017).

Dasar hukum tilang elektronik dapat dilihat dalam UU LLAJ dan Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 (PP Nomor 80 Tahun 2012) tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, SEMA Nomor 12/2016 tentang E-Tilang, ST Kapolri Nomor : ST/3133/XII/2016 tanggal 30 Desember 2016 tentang Tilang dan Implementasi E-Tilang di Polda Jajaran, yang pada pokoknya terkait Implementasi E-Tilang dan Dakgar wajib menggunakan blangko biru.

Jika terjadi pelanggaran oleh pengguna jalan, selanjutnya data nomor polisi atau plat nomor kendaraan tersebut akan dicocokkan di Pusat Data Khusus Penanganan Sistem Tilang Elektronik. Kamera perekam ini dilengkapi dengan resolusi gambar yang tinggi agar nomor plat dan pengemudi terlihat dengan jelas. Saat pengemudi melakukan pelanggaran, kamera perekam akan melakukan perekaman dan operator bagian monitoring akan segera memproses data perekaman sehingga dapat mencetak nama plat, atau identitas lainnya yang telah terhubung dengan sistem data dan pihak berwenang segera memproses pengiriman foto rekaman data pada alamat yang telah ada pada pihak berwenang serta memberikan tilang elektronik kepada si pelanggar tersebut dan nantinya di surat tilang itu, pelanggar akan diarahkan apakah langsung membayar denda melalui bank atau mengikuti sidang di waktu dan tempat sidang yang telah ditentukan dan juga surat tilang yang akan dikirim yakni berupa selembar kertas berisi foto kendaraan yang melanggar, nama pemilik serta jenis pelanggaran. Di sana tertera pula dimana lokasi kita melanggar, termasuk apa pasal yang dikenakan oleh petugas, apabila si pemilik tidak menghiraukan atau tidak melakukan pembayaran atas peringatan tilang elektronik ini maka pihak berwenang akan menindaklanjuti dengan memblokir STNK.

Elektronik Tilang (E-Tilang) ini diciptakan sebagai upaya mempersingkat cara menindak atau melakukan penindakan dengan menggunakan alat baca barcode atau kode-kode pengaman pada SIM atau STNK dan terhubung secara online dengan back office

maupun bank, Pengadilan dan Kejaksaan yang akan mengeksekusi penjatuhan putusan denda. Keuntungan dari penggunaan Elektronik Tilang (E-Tilang) adalah masyarakat mendapatkan kemudahan untuk membayar titipan denda tilang melalui seluruh saluran pembayaran perbankan dan besaran denda tilang yang divonis hakim tersebut dapat diketahui oleh pelanggar melalui notifikasi sms. Dan membantu masyarakat yang tidak memiliki waktu untuk mengikuti sidang tilang di Pengadilan Negeri. Karena pada sistem Elektronik Tilang (E-Tilang) ini jika jumlah denda maksimal sudah dibayar melalui Bank maka pelanggar lalu lintas dapat mengambil barang bukti yang disita dengan menunjukkan bukti pembayaran kepada petugas.

2.2.1 Penelitian Terdahulu

Pada tabel 2.1 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variable penelitian, analisis data, serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

Tabel 2.1

Penelitian Terdahulu Variabel Perilaku Berkendara

Judul	Studi Tingkat Disiplin Pengendara Sepeda Motor
Penulis / Jurnal	Wilton Wahab, Jurnal Teknik Sipil Vol. 1 No. 2 Juli 2016.
Variabel Penelitian	Variabel Independen X_1 : Perlengkapan Pribadi Saat Berkendara X_2 : Perlengkapan Sepeda Motor X_3 : Pengetahuan Tentang Peraturan Lalu Lintas Variabel Dependen Y : Prilaku Pengendara Sepeda Motor
Analisis Data	Menggunakan metode analisis Deskriptif Alat metodenya menggunakan <i>accidental sampling</i>
Hasil Penelitian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada pengaruh antara variabel independen dengan variabel dependen yang mempunyai pengaruh kurang baik terhadap perilaku berkendara.

Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel dalam Keselamatan berkendara.
----------------------------	---

Sumber : <http://ejournal.itp.ac.id/index.php/tsipil/article/view/171>

Pada tabel 2.2 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variable penelitian, analisis data, hasil penelitian adalah sebagai berikut :

Tabel 2.2
Penelitian Terdahulu Keterampilan Berkendara

Judul	Studi Ketrampilan Berkendara Terhadap Perilaku Aman Berkendara Pada Taruna Stimart “Amni” Semarang
Penulis / Jurnal	Andar Sri Sumantri, Jurnal Saintek Maritim, Volume XVII Nomor 2, Maret 2018
Variabel Penelitian	Variabel Independen X_1 : Menguasai Kendaraan Saat berkendara X_2 : Mampu Mengendalikan arah Kendaraan Yang Dikemudikan X_3 : Tata Cara Saat Berkendara Variabel Dependen Y : Perilaku Aman Berkendara
Analisis Data	Menggunakan metode analisis Pada penelitian ini objek yang diambil adalah semua taruna-taruni STIMART “AMNI” Semarang yang aktif terdaftar.
Hasil Penelitian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada pengaruh antara variabel independen dengan variabel dependen yang mempunyai pengaruh kurang baik terhadap keselamatan berkendara.
Hubungan dengan	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu

Penelitian	terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel dalam Keselamatan berkendara.
------------	---

Sumber : <http://43.229.21.51/index.php/JSTM/article/view/180>

Pada tabel 2.3 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variable penelitian, analisis data, serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

Tabel 2.3
Penelitian Terdahulu Variabel Peran E-tilang Berbasis Cctv

Judul	Penerapan E-tilang Berbasis Cctv (Closed Circuit Television) Di Kabupaten Banyumas
Penulis / Jurnal	Dessi Perdani Yuris Puspitasari dan Rini Hendriana, Jurnal Ilmu Fakultas Hukum, November 2018
Variabel Penelitian	Variabel Independen X ₁ : Penerapan E-tilang Berbasis Cctv X ₂ : Kendala Sistem E-tilang Variabel Dependen Y : Pelanggar Lalu Lintas
Analisis Data	Menggunakan metode analisis Kualitatif Alat metodenya menggunakan pendekatan yudiris sosiologis
Hasil Penelitian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada pengaruh antara variabel independen dengan variabel dependen yang mempunyai pengaruh baik terhadap pelanggar lalu lintas.
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel dalam Keselamatan berkendara.

Sumber: <http://jurnal.lppm.unsoed.ac.id/ojs/index.php/prosiding/article/view/632>

Pada tabel 2.4 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variable penelitian, analisis data, hasil penelitian adalah sebagai berikut

Tabel 2.4
Penelitian Terdahulu Keselamatan Berkendara

Judul	Hubungan Antar Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara
Penulis / Jurnal	Nova Mega Muryatama, Jurnal Promkes, Vol. 5 No. 2 Desember 2018
Variabel Penelitian	Variabel Independen X ₁ : Faktor Manusia X ₂ : Rendahnya Kesadaran X ₃ : Minimnya Pengetahuan Berlalu Lintas Variabel Dependen Y : Hubungan Antar Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara
Analisis Data	Menggunakan metode analisis <i>cross sectional</i> Alat metodenya menggunakan <i>sampel simple random sampling</i>
Hasil Penelitian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada pengaruh antara variabel independen dengan variabel dependen yang mempunyai pengaruh kurang baik terhadap keselamatan berkendara.
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel dalam Keselamatan berkendara.

Sumber : <http://e-journal.unair.ac.id/PROMKES/article/view/773>

Pada tabel 2.5 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variable penelitian, analisis data, hasil penelitian adalah sebagai berikut

Tabel 2.5
Penelitian Terdahulu Keselamatan Berkendara

Judul	Keselamatan Berlalu Lintas Di Kota Bogor
Penulis / Jurnal	Ni Luh Wayan Rita Kurniati Dkk, Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik - Vol. 04 No. 01, Maret 2017
Variabel Penelitian	Variabel Independen X ₁ : disiplin pengendara X ₂ :kondisi Motor X ₃ : Kondisi Jalan Variabel Dependen Y : Keselamatan Berlalu Lintas
Analisis Data	Menggunakan metode analisis kuantitatif Alat metodenya menggunakan <i>path analysis</i>
Hasil Penelitian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada pengaruh antara variabel independen dengan variabel dependen yang mempunyai pengaruh kurang baik terhadap keselamatan berkendara.
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel dalam Keselamatan berkendara.

Sumber : <http://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jmtranslog/article/view/78>

Dari beberapa peneliti terdahulu ada empat faktor yang bisa mempengaruhi keselamatan dalam berkendara sepeda motor, yaitu manusia (pengendara sepeda motor)

tingkat disiplinnya pengendara sepeda motor. Faktor yang kedua yang dapat berpengaruh terhadap keselamatan berkendara sepeda motor adalah kondisi jalan, antara lain jalan rusak, jalan berlubang, jalan licin, jalan menikung, tidak adanya lampu jalan. Faktor ketiga yang dapat berpengaruh terhadap keselamatan berkendara sepeda motor adalah kendaraan bermotor, antara lain rem blong, ban pecah, mesin rusak. Faktor yang keempat adalah kepatuhan akan tata tertib berlalu lintas, antara lain melingkapi kendaraan sesuai peraturan, berkendara dalam kepatuhan hukum, melingkapi diri dengan dokumen mengemudi, memakai atribut kendaraan yang lengkap, tidak melanggar rambu-rambu lalu lintas.

Dari jurnal pertama yang diteliti adalah pengendara sebagai faktor tingkat disiplin pengendara sepeda motor. Dalam jurnal ini yang menjadi variabel diantaranya adalah perlengkapan pribadi saat berkendara, perlengkapan kendaraan dan pengetahuan berlalu lintas. Jadi dari jurnal ini terdapat hubungan dengan penelitian ini karena variabel dalam jurnal tersebut mempunyai kesamaan dengan indikator pada variabel X1 diantaranya adalah pengaruh perlengkapan pribadi saat berkendara, perlengkapan kendaraan, serta pengetahuan akan berlalu lintas. Kesamaan dari faktor itu adalah sama-sama menyangkut faktor pengendara yang mempengaruhi keselamatan.

Dari jurnal ke dua, hasil penelitian menunjukkan hubungan yang bermakna antara ketrampilan pengendara dengan keselamatan pada pengendara sepeda motor. Selain itu hasil penelitian ini juga menunjukkan hubungan yang bermakna antara tata cara mengendarai dan mampu menguasai kendaraan saat berkendara dengan keselamatan pada pengendara sepeda motor.

Jurnal ke tiga, Jurnal ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengaruh adanya penerapan e-tilang terhadap pelanggaran lalu lintas. Jenis penelitian dalam jurnal ini adalah penelitian kualitatif dengan menggunakan uji variabel - variabel yang akan diteliti. Salah satu indikatornya adalah tidak melanggar rambu-rambu lalu lintas, dimana pelanggaran lalu lintas tersebut akan dikenakan tilang melalui e-tilang berbasis CCTV yang menggunakan sistem kontrol kamera pengintai di setiap persimpangan jalan.

Jurnal keempat, dari jurnal ini hasil identifikasi data diketahui bahwa faktor hubungan keselamatan berkendara dapat dipengaruhi oleh kondisi pengendara, kondisi jalan, dan kondisi kendaraan. Yang memicu potensi keselamatan dalam berkendara.

Penelitian terdahulu dan penelitian ini mempunyai kesamaan dan perbedaan. Dimana persamaan penelitian terdahulu dengan penelitian ini terdapat variabel independen yaitu faktor manusia dan kendaraan. Sedangkan perbedaannya dengan peneliti terdahulu, peneliti terdahulu menggunakan variabel dengan jumlah indikator lebih dari tiga sedangkan penelitian sekarang menggunakan tiga indikator disetiap variabel. Pada penelitian yang sekarang sama - sama menggunakan variabel dependen yaitu keselamatan berkendara. Selain itu kesimpulan yang didapat dari penelitian terdahulu dengan penelitian ini juga berbeda.

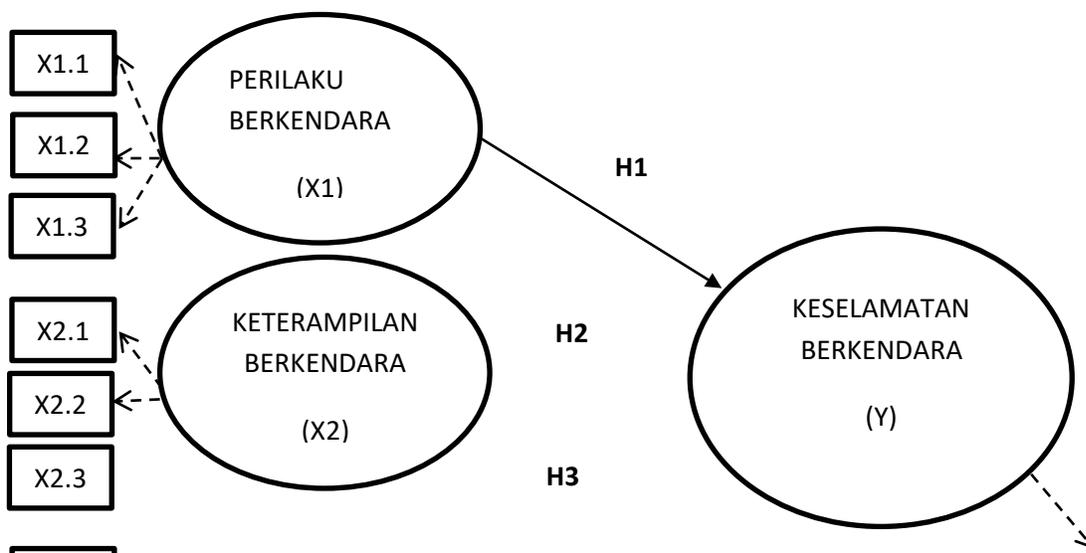
2.2 Hipotesis

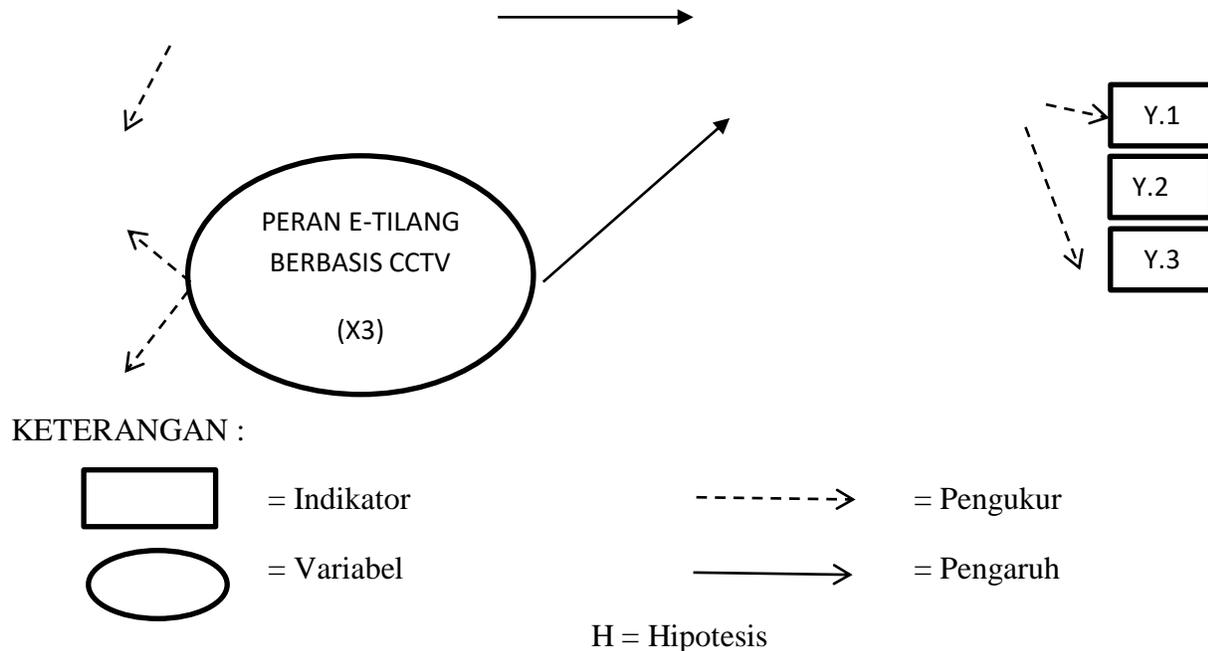
Hipotesis adalah sebuah taksiran atau referensi yang dirumuskan serta diterima untuk sementara yang dapat menerangkan fakta – fakta yang diamati ataupun kondisi – kondisi yang diamati, dan digunakan sebagai petunjuk langkah penelitian selanjutnya, (Good and Scates 1954). Maka untuk memberikan jawaban sementara atas masalah yang dikemukakan diatas maka peneliti mengajukan hipotesis sebagai berikut :

- H1: Diduga perilaku berkendara berpengaruh positif terhadap keselamatan berkendara pada ruas Jl. Arteri – Soekarno Hatta Semarang.
- H2: Diduga ketrampilan berkendara berpengaruh positif terhadap keselamatan berkendara di ruas Jl. Arteri Soekarno – Hatta Semarang.
- H3: Diduga penerapan e-tilang berbasis cctv berpengaruh positif terhadap keselamatan berkendara di ruas Jl. Arteri – Soekarno Hatta Semarang.

2.4 Kerangka Pemikiran

Seorang peneliti harus menguasai teori-teori ilmiah sebagai dasar bagi argumentasi dalam menyusun kerangka pemikiran yang membuahkan hipotesis. Kerangka pemikiran ini merupakan penjelasan sementara terhadap gejala-gejala yang menjadi obyek permasalahan (Sugiyono, 2014:128).





Gambar 2.1

Kerangka Prmiliran

Indikator dalam penelitian ini meliputi:

- Indikator variabel independen (X1) Perilaku Berkendara menurut (Andar Sri Sumantri, Irfan Misbahudin dan Wilton Wahabi 2017)
 - X1.1 : Perlengkapan Pribadi Saat Berkendara
 - X1.2 : Konsentrasi saat Berkendara
 - X1.3 : Pengetahuan Akan Berlalu Lintas
- Indikator variabel independen (X2) Keterampilan Berkendara (Andar Sri Sumantri 2018)
 - X2.1 : Tata Cara Melewati Kerndaraan
 - X2.2 : Tata Cara Membelok
 - X2.3 : Kecepatan Maksimum Dan Minimum
- Indikator variabel independen (X3) Penerapan E-tilang Berbasis Cctv (Komang Sastrini dan I Nyoman Surata, 2018)
 - X3.1 : Pelaksanaan Sistem E-tilang

X3.2 : Efektifitas E-tilang Bagi Pelanggar Berkendara

X3.3 : Pengaruh E-tilang Bagi pelanggar Berkendara

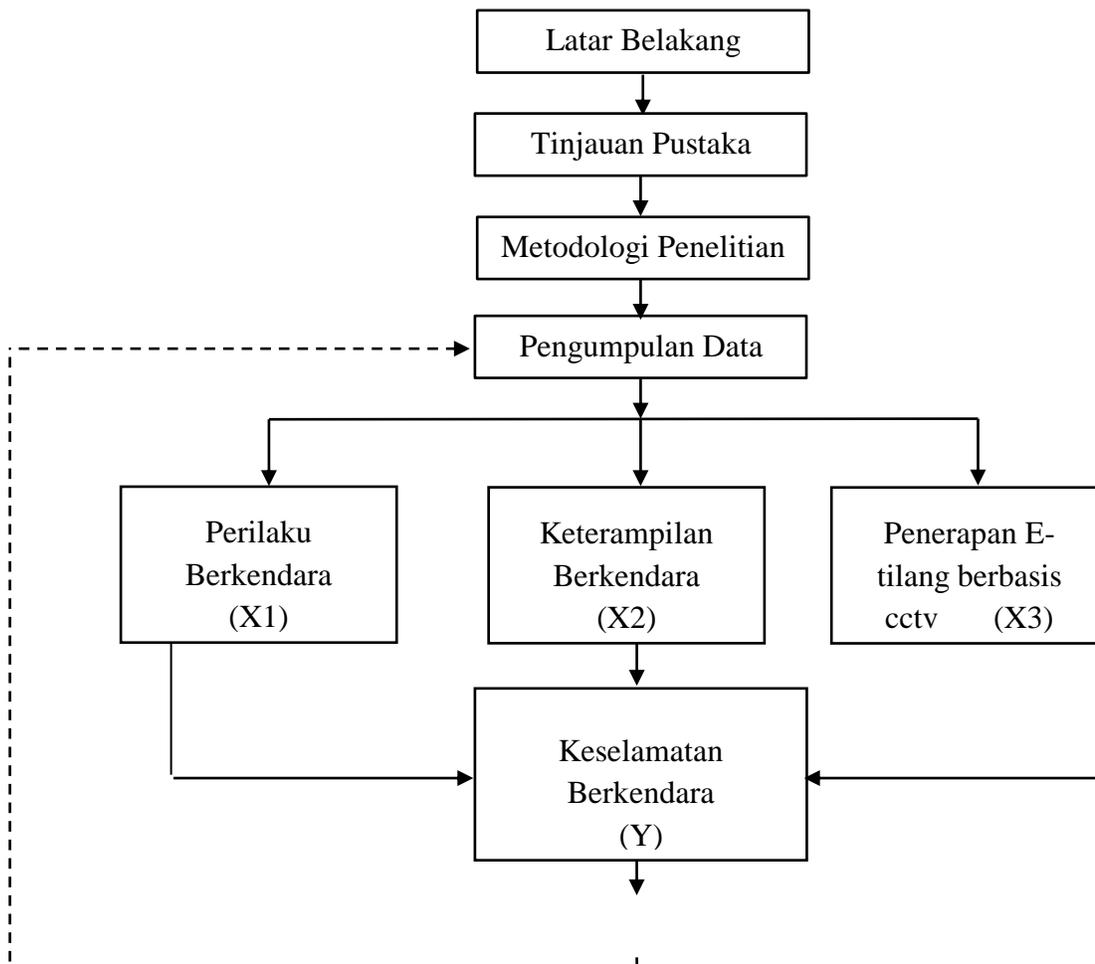
- Indikator variabel independen (Y) Keselamatan Berkendara :

Y1.1 : Tidak Terjadi Kecelakaan

Y1.2 : Selamat Sampai Ditujuan

Y1.3 : Kondisi Pengendara Dalam Keadaan Baik (Sehat)

2.5 Diagram Alur Penelitian



Pengolahan Data

Data tidak cukup

Data cukup

Gambar : 2.2
Diagram Alur Penelitian