

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Perilaku Pejalan kaki

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), berjalan kaki yaitu aktivitas berpindah dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kaki, tanpa kendaraan. Perilaku pejalan kaki adalah tindakan pejalan kaki saat melakukan aktivitas berjalan. Aktivitas berjalan kaki biasanya dilakukan dengan jarak tempuh yang tidak terlalu jauh, dan banyak dijumpai di kawasan wisata atau pertokoan (Irma Garwan dan Anwar Hidayat 2018)

Rubestein (1987) dalam Iswanto (2006) mengategorikan pejalan kaki menurut sarana dan kepentingan perjalanannya, yaitu :

1. Pejalan kaki berdasarkan sarana perjalanannya
 - a. Pejalan kaki penuh, merupakan orang yang berjalan kaki dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menjadikan jalan kaki sebagai moda transportasi utama.
 - b. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, merupakan orang yang berjalan kaki pada perpindahan dari atau menuju kendaraan umum dengan menjadikan jalan kaki sebagai moda transportasi antara.
 - c. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan pribadi, merupakan orang yang berjalan kaki dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat kendaraan umum atau dari tempat parkir kendaraan umum ke tujuan akhir perjalanan dengan menjadikan jalan kaki sebagai moda transportasi antara.
 - d. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi, merupakan orang yang berjalan kaki dari tempat parkir kendaraan pribadi ke tujuan akhir atau sebaliknya yang hanya ditempuh dengan berjalan kaki dengan menjadikan jalan kaki sebagai moda antara.

2. Pejalan kaki berdasarkan kepentingan perjalanannya
 - a. Perjalanan terminal, merupakan perjalanan yang dilakukan dari asal menuju area transportasi dan sebaliknya, misalnya perjalanan dari atau ke halte bus.
 - b. Perjalanan fungsional, merupakan perjalanan yang memiliki tujuan tertentu, misalnya perjalanan dari atau ke sekolah.
 - c. Perjalanan rekreasi, merupakan perjalanan yang dilakukan untuk mengisi waktu luang, misalnya perjalanan untuk jalan-jalan sore.

Pejalan kaki wajib memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas dikarenakan kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh perilaku menyimpang para pejalan kaki. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 132 ayat 1, pejalan kaki memiliki kewajiban yang harus ditaati sebagai berikut :

1. Pejalan kaki harus menggunakan bagian jalan yang peruntukkan bagi pejalan kaki atau jalan yang paling tepi.
2. Pejalan kaki wajib menyeberang di tempat yang telah disediakan.
3. Apabila tidak tersedia tempat penyeberangan atau fasilitas pejalan kaki lainnya, pejalan kaki wajib memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas.
4. Pejalan kaki penyandang cacat wajib menggunakan tanda khusus yang jelas dan mudah dikenali pengguna jalan lain.

Menurut Garwan dan Hidayat (2018), perilaku pejalan kaki yang mengakibatkan dirinya terlibat dalam kecelakaan lalu lintas adalah sebagai berikut :

1. Pengalih perhatian
Kondisi di mana pejalan kaki tidak memperhatikan keadaan sekelilingnya saat berjalan maupun menyeberang, contohnya menggunakan *handphone*.
2. Tidak mematuhi peraturan lalu lintas
Perilaku pejalan kaki tidak mematuhi peraturan lalu lintas yaitu tidak menyeberang tidak pada tempatnya, tidak menggunakan trotoar sebagai

sarana berjalan

3. Buruknya *visibility* pejalan kaki

Pejalan kaki tidak memakai aksesoris yang memantulkan cahaya atau pakaian berwarna terang, khususnya saat malam dan fajar.

2.1.2 Kecepatan Kendaraan

kecepatan kendaraan adalah kondisi pengemudi mengendarai kendaraan melaju dengan kecepatan tinggi dengan melampaui batas kecepatan yang telah ditentukan. Kecepatan kendaraan sangat berpengaruh terhadap tingkat kecelakaan bagi pejalan kaki maupun pengguna kendaraan (Rahmani, dkk 2020).

Kecepatan adalah besaran yang menunjukkan jarak yang ditempuh kendaraan dibagi dengan waktu tempuh. Biasanya dinyatakan dalam kilometer per jam (km/jam). Hobbs, F.D. (1995:86) dalam Terryanto, dkk (2015) menyatakan bahwa kecepatan pada umumnya dibagi tiga jenis yaitu :

1. Kecepatan setempat (*Spot Speed*)

yaitu kecepatan kendaraan pada suatu saat diukur dari suatu tempat yang ditentukan.

2. Kecepatan bergerak (*Running Speed*)

yaitu kecepatan kendaraan rata-rata pada suatu jalur pada saat kendaraan bergerak dan didapat dengan membagi panjang jalur dibagi lama waktu kendaraan bergerak menempuh jalur tersebut.

3. Kecepatan perjalanan (*Journey Speed*)

yaitu kecepatan efektif kendaraan yang sedang dalam perjalanan antara dua tempat, dan merupakan jarak antara dua tempat dibagi dengan lama waktu bagi kendaraan untuk menyelesaikan perjalanan antara dua tempat tersebut, dengan lama waktu ini mencakup setiap waktu berhenti yang ditimbulkan oleh hambatan (penundaan) lalu lintas.

Mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi menaikkan risiko terlibat kecelakaan lalu lintas, tingginya kecepatan membuat perbedaan kemampuan untuk berhenti, Semakin tinggi kecepatan kendaraan, semakin

pendek waktu yang dimiliki pengendara untuk berhenti dan menghindari kecelakaan, termasuk tabrakan dengan pejalan kaki. Dengan mempertimbangkan waktu yang dibutuhkan oleh pengendara untuk bereaksi terhadap situasi darurat dan menginjak rem, menurut Garwan dan Hidayat (2018) sebuah mobil yang berjalan 50 km/j biasanya membutuhkan jarak 36 meter untuk sepenuhnya berhenti, sementara sebuah mobil yang berjalan 40 km/j membutuhkan 27 meter. Rata-rata pengendara membutuhkan 1,5 detik untuk menyadari adanya risiko tabrakan dengan pejalan kaki dan menginjak rem. Tidak terkontrolnya kecepatan berkendara menjadi salah satu penyebab utama kecelakaan lalu lintas. Untuk mengurangi kecelakaan di jalan raya, Kementerian Perhubungan (kemenhub) membuat aturan tentang batas kecepatan, Aturan ini tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 111 Tahun 2015.

Berdasarkan peraturan Kementerian perhubungan No. 111 tahun 2015 tentang batas kecepatan terdiri atas:

1. kecepatan di jalan tol luar kota tidak boleh lebih dari 100 Km/jam.
2. kecepatan di jalan tol dalam kota berkisar antara 60 Km sampai 80 Km/jam.
3. kecepatan kendaraan di jalan arteri dalam kota berkisar 40 Km/jam, sedangkan kecepatan di jalan pemukiman maksimal 30 Km/jam.

2.1.3 Fasilitas Pejalan Kaki

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, yang dimaksud Fasilitas adalah Sarana untuk melancarkan pelaksanaan fungsi dan kemudahan. Fasilitas pejalan kaki adalah seluruh bangunan yang disediakan guna memberikan pelayanan untuk berjalan kaki dengan selamat lancar dan aman (Departemen Pekerja Umum, 1999 dalam Fiki Juliyanto, 2020)

Berdasarkan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Pasal 131, pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas sebagai berikut :

1. Adanya ketersediaan fasilitas pendukung (trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain).

2. Diberi prioritas ketika menyeberang jalan di tempat penyeberangan.
3. Apabila tidak tersedia fasilitas penyeberangan, pejalan kaki berhak menyeberang di tempat yang dipilihnya dengan memperhatikan keselamatan dirinya.

Fasilitas pejalan kaki sangat penting, namun mungkin tidak dapat disediakan diseluruh jaringan jalan dikarenakan melihat kondisi lokasi. Menurut (Kementrian Pekerjaan Umum, 2014 dalam Ambarwati, dkk, 2018). Pada pembangunan fasilitas pejalan kaki harus direncanakan dengan mengutamakan kemanan, keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki. Perencanaan fasilitas ini sebaiknya mengacu pada ketentuan-ketentuan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 3 tahun 2014.

Menurut Peraturan Kementrian Pekerjaan Umum No. 3 tahun 2014 ketentuan–ketentuan dalam pembangunan fasilitas pejalan kaki sebagai berikut:

1. Perkotaan dengan jumlah penduduk tinggi;
2. Jalan dengan rute angkutan umum tetap;
3. Daerah yang mempunyai aktivitas menerus cukup tinggi;
4. Lokasi yang mempunyai aktivitas sangat tinggi dalam periode yang pendek dan periode tertentu secara bersamaan seperti stasiun, terminal bis, sekolah, rumah sakit;
5. Lokasi dengan pergerakan manusia yang tinggi untuk hari-hari tertentu seperti lapangan/gelanggang olah raga (GOR), tempat peribadahan, universitas , dan sebagainya.

Menurut Fiki Juliyanto (2020) Jenis-jenis fasilitas pejalan kaki, yaitu sebagai berikut :

1. Trotoar

Jalur pejalan kaki yang umumnya sejajar dengan jalan dan lebih tinggi dari permukaan jalan untuk menjamin keamanan pejalan kaki yang bersangkutan

2. Penyeberangan

Jalur yang digunakan oleh pejalan kaki untuk menyebrangi suatu ruas jalan

a. *Zebra Cross*

merupakan sebuah area yang ditandai dengan garis-garis hitam putih sebagai jalur penyeberangan.

b. *Pelican Crossing*

penyeberangan pejalan kaki, yang menampilkan sepasang tiang masing-masing dengan seperangkat lampu lalu lintas standar yang menghadap lalu lintas yang akan datang, sebuah tombol dan dua piktogram berwarna menyala yang menghadap pejalan kaki dari seberang jalan.

c. Jembatan Penyeberangan

fasilitas pejalan kaki untuk menyeberang jalan yang ramai dan lebar atau menyeberang jalan tol dengan menggunakan jembatan, sehingga orang dan lalu lintas kendaraan dipisah secara fisik

3. pelengkap pejalan kaki

fasilitas pendukung adalah fasilitas tambahan yang diperuntungkan buat para pejalan kaki agar terhindar konflik dengan pengemudi kendaraan, seperti lapak tunggu, rambu, marka, lampu lalu lintas dan lain lain.

2.1.4 Kecelakaan Lalu Lintas Yang Melibatkan Pejalan Kaki

Pengertian kecelakaan, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2002), adalah kejadian (peristiwa) yang menyebabkan orang celaka. Kecelakaan bagi pejalan kaki adalah kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pejalan kaki dan pengemudi kendaraan seperti halnya kecelakaan pejalan kaki seperti kecelakaan lalu lintas jalan lainnya, tidak bisa di prediksi ataupun dicegah (Garwan dan Hidayat 2018). Selain mengakibatkan korban jiwa kecelakaan juga dapat mengakibatkan cedera. Cedera yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan pengendara dengan dan/atau tanpa

pengguna jalan lainnya yang menimbulkan korban jiwa atau kerugian harta benda disebut kecelakaan lalu lintas (UU RI nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

Menurut UU RI nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan kecelakaan lalu lintas dibagi beberapa kriteria, yaitu :

1. Korban meninggal dunia adalah korban yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30(tiga puluh) hari setelah kecelakaan tersebut.
2. Korban luka berat adalah korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat dalam jangka waktu lebih dari 30(tiga puluh) hari sejak terjadi kecelakaan.
3. Korban luka ringan adalah korban yang tidak termasuk dalam pengertian korban mati dan korban luka berat.

Sesuai dengan pemahaman bahwa unsur terpenting dalam kejadian kecelakaan lalu lintas jalan adalah manusia, maka klasifikasi kecelakaan pada dasarnya dibuat berdasarkan tingkat keparahan korban. Kecelakaan lalu lintas dibagi ke dalam 4 macam kelas menurut Khisty dan Lall (2003) dalam Dwi Ratnaningsih (2015) sebagai berikut :

Klasifikasi kecelakaan menurut jenis kecelakaan:

1. Berdasarkan Tingkat Keparahan Korban Kecelakaan

1. Klasifikasi Berat (*Fatal Accident*)

Apabila terdapat korban mati yaitu yang dipastikan mati sebagai akibat kecelakaan lalu lintas.

2. Klasifikasi Sedang

Apabila terdapat korban luka-luka berat yaitu korban yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat.

3. Klasifikasi Ringan

Apabila tidak terdapat korban yang mati dan luka-luka berat, namun hanya dijumpai korban dengan luka-luka ringan.

4. Klasifikasi Lain-lain

Apabila kecelakaan dengan kerugian material saja yaitu apabila tidak ada manusia yang menjadi korban, sedangkan yang ada hanya berupa kerugian material saja baik berupa kerusakan kendaraan, jalan, jembatan, atau fasilitas lainnya.

2. Berdasarkan Tipe Tabrakan
 - a. Tabrakan Depan–Depan
 - b. Tabrakan Depan–Belakang
 - c. Tabrakan Depan–Samping
 - d. Serempetan
 - e. Kehilangan Kendali (*Out Of Control*)
 - f. Tabrak lari
 - g. Tabrak pejalan kaki
3. Berdasarkan Jumlah Kendaraan Yang Terlibat :
 - a. Kecelakaan Tunggal
 - b. Kecelakaan Ganda
 - c. Kecelakaan Beruntun
4. Berdasarkan Lokasi Kecelakaan
 - a. Jalan lurus
 - b. Tikungan jalan
 - c. Persimpangan jalan
 - d. Tanjakan dan turunan

2.2 Penelitian Terdahulu

1. Rujukan Jurnal Penelitian Perilaku Pejalan Kaki

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

Tabel 2.1 Rujukan Penelitian Variabel Perilaku Pejalan Kaki

Judul Artikel	Analisis Perlindungan Hukum Bagi Pejalan Kaki Berdasarkan Pada No 6 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Ketertiban, Kebersihan
---------------	---

	Di Karawang
Penulis	Irma Garwan Dan Anwar Hidayat.
Sumber	Jurnal Justisi Hukum, Volume 3, Nomor 1, Tahun 2018.
Variabel Penelitian	Variabel yang digunakan : X1 : Kecepatan kendaraan X2 : Alkohol X3 : Kurangnya fasilitas pejalan kaki X4 : Buruknya <i>visibility</i> pejalan kaki Y : risiko kecelakaan bagi pejalan kaki
Metode Analisis	Metode yang digunakan adalah menggunakan metode deskriptif.
Hasil Penelitian	Dapat diambil suatu kesimpulan bahwa faktor-faktor penyebab kecelakaan bagi pejalan kaki memiliki pengaruh yang signifikan dan selain faktor utama terdapat faktor lainnya yang mempengaruhi kecelakaan pejalan kaki dan dibutuhkan perlindungan hukum sesuai Perda No. 6 tahun 2011 tentang penyelenggara ketertiban, kebersihan dan keindahan
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel perilaku pejalan kaki.

2. Rujukan Jurnal Penelitian Kecepatan Kendaraan

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

Tabel 2.2 Rujukan Penelitian Variabel Kecepatan Kendaraan

Judul	Pengembangan Model Keselamatan Untuk Penyebrangan Jalan kota Bandung (studi kasus simpang bersinyal).
-------	--

Penulis	Istiqomah Nurhidayati, Aine Kusumawat, Sri Hendarto.
Sumber	Jurnal Ilmiah Teknologi Informasi Terapan. Vol 5 No 2, April 2019. Institut Teknologi Bandung.
Variabel Penelitian	X1 : Lebar Median X2 : Kecepatan Kendaraan X3 : Jumlah Lajur Y : Keselamatan penyebrang jalan
Metode Analisis	Menggunakan metode Analisis Regresi Linier Berganda.
Hasil Penelitian	Hipotesis menguji ada tidaknya pengaruh variabel kecepatan kendaraan (X2) terhadap variabel keselamatan penyebrang jalan (Y) diperoleh koefisien regresi sebesar 0,525 sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis kedua (H2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan para penyebrang jalan Kota Bandung.
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel kecepatan kendaraan.

3. Rujukan Jurnal Penelitian Fasilitas Pejalan Kaki

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

Tabel 2.3 Rujukan Penelitian Variabel Fasilitas Pejalan Kaki

Judul	Evaluasi Lokasi “ <i>Blackspot</i> ” dan Tingkat Risiko Terjadinya Kecelakaan pada Jalan Arteri Jl. Daan Mogot, Jakarta Barat
Penulis	Wheryn Tandil, Hendry, Mulatua Dan Setya Budi
Sumber	Jurnal Teknik Dan Ilmu Komputer.

	Vol 6, No 23, September 2017. Universitas Kristen Krida Wacana
Variabel Penelitian	X1 : Kecepatan Lalu Lintas X2 : Lebar Lajur X3 : Fasilitas Jalan Y : Lokasi <i>Blackspot</i>
Metode Analisis	Metode yang digunakan adalah metode kualitatif dengan perhitungan <i>EAN (Equivalent accident number)</i>
Hasil Penelitian	Uji korelasi dilakukan terhadap Variabel ke sepuluh lokasi <i>Blackspot</i> terhadap nilai <i>EAN</i> dan didapat nilai korelasi 0.81342 yang berarti hubungan antara nilai resiko dan <i>EAN</i> sangat kuat dan tingginya nilai resiko kecelakaan lalu lintas di pengaruhi sebagian besar oleh kurangnya rambu lalu lintas, marka jalan, penerangan jalan dan fasilitas jembatan penyebrangan orang. Pada studi kasus jl. Daan Mogot nilai resiko tertinggi berada di zona 5 yaitu 108.375 untuk arah Jakarta - Tangerang dan 102.125 untuk arah Tangerang - Jakarta.
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel Fasilitas Pejalan Kaki.

4. Rujukan Jurnal Penelitian Kecelakaan Pejalan Kaki

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

Tabel 2.4 Rujukan Penelitian Variabel Kecelakaan Pejalan Kaki

Judul	Pengaruh Perilaku Pengendara Terhadap Kecelakaan Pejalan Kaki-Sepeda Motor.
Penulis	Febriane Paulina Makalew, Bambang Widodo dan

	Muhammad Isran Ramli.
Sumber	Jurnal Of Indonesia Road Safety. Vol 2, Nomor 1, April 2019.
Variabel Penelitian	X1 : Perilaku pengendara, dengan indikator melampaui batas kecepatan, melewati jalur pejalan kaki dan melanggar lalu lintas. Y : Kecelakaan pejalan kaki
Metode Analisis	Teknik analisis data menggunakan statistik deskriptif.
Hasil Penelitian	Berdasarkan hasil penelitian, maka dapat ditarik simpulan bahwa perilaku pengendara memiliki peran besar bila terjadi kecelakaan dengan pejalan kaki dengan nilai rata-rata 57.3 untuk jalan Perkotaan, 63.3 untuk jalan Perdesaan dan 58.3 untuk jalan Provinsi
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel kecelakaan pejalan kaki.

5. Rujukan Jurnal Penelitian Kecelakaan Pejalan Kaki

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

Tabel 2.5 Rujukan Penelitian Variabel Kecelakaan Pejalan Kaki

Judul	Meneliti Faktor Kematian Pejalan Kaki Pada Persimpangan Jalan Di Malaysia
Penulis	Rizati Hamidun, Azzuhana Roslan and Rohayu Sarani
Sumber	Jurnal Of Social Sciences & Humanitiy Vol. 25, No. 4, April 2017. Malaysia Institute Of Road Safety Research
Variabel	Variabel yang digunakan :

Penelitian	X1 : Usia Pejalan Kaki X2 : Jenis Kendaraan Yang Terlibat X3 : Jenis Persimpangan Jalan Y : Korban Kecelakaan Lalu lintas bagi Pejalan kaki
Metode Analisis	Penelitian ini menggunakan Regresi Linear Berganda
Hasil Penelitian	Berdasarkan uji kesesuaian model sesuai dengan data yang diamati. Nilai yang tidak signifikan dari Hosmer-Lemeshow (dalam penelitian ini, $p = 0,193$, dengan derajat kebebasan, $df = 8$) menunjukkan model sesuai dengan data dan nilai Nagelkerke yang lebih tinggi R^2 juga menunjukkan bahwa model sesuai dengan data yang diamati, dalam penelitian ini nilainya adalah 42,3%
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel Kecelakaan Pejalan Kaki

2.3 Hipotesis

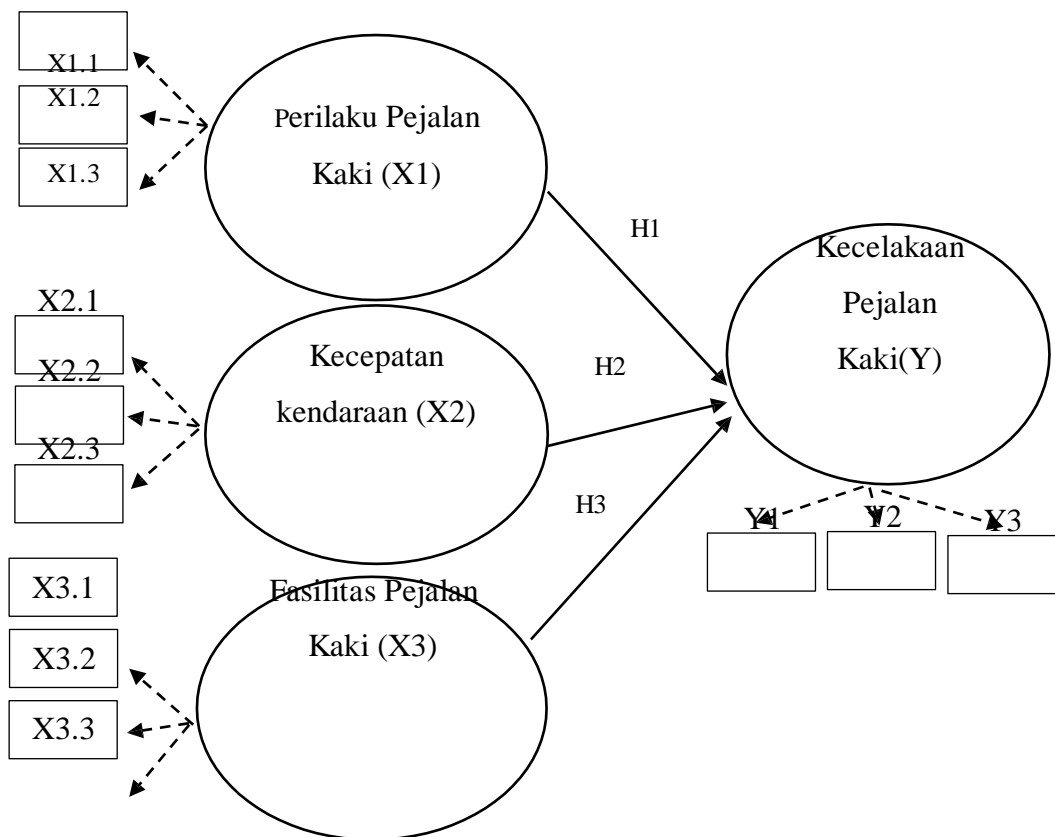
Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, di mana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Jadi, hipotesis juga dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah penelitian, belum jawaban yang empirik (Sugiyono, 2016). Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah :

H1 : Diduga perilaku pejalan kaki berpengaruh positif dan signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pejalan kaki pada ruas jalan Slamet Riyadi solo.

H2 : Diduga kecepatan kendaraan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pejalan kaki pada ruas jalan Slamet Riyadi Solo.

H3 : Diduga fasilitas pejalan kaki berpengaruh positif dan signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pejalan kaki pada ruas jalan Slamet Riyadi Solo.

2.4 Kerangka Pemikiran

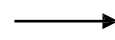


Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

Keterangan :



= Variabel

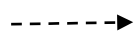


= Pengaruh



= Indikator

H = Hipotesis



= Pengukur

Variabel dalam penelitian ini meliputi:

1. Perilaku Pejalan Kaki (X1)

Indikator-indikator dari variabel perilaku pejalan kaki adalah :

X_{1.1} Menggunakan *Gadget* atau mengobrol saat berjalan.

X_{1.2} Tidak berjalan sesuai tempatnya.

X_{1.3} Tidak konsentrasi saat menyeberang.

2. Kecepatan Kendaraan (X2)

Indikator-indikator dari variabel kecepatan kendaraan adalah :

X_{2.1} Tidak adanya pembatas kecepatan.

X_{2.2} Volume lalu lintas.

X_{2.3} Kurang berfungsinya rem kendaraan.

3. Fasilitas Pejalan Kaki (X3)

Indikator-indikator dari variabel fasilitas pejalan kaki adalah :

X_{3.1} Kurangnya fasilitas penyeberangan jalan.

X_{3.2} Alih fungsi trotoar.

X_{3.3} Tidak adanya fasilitas pelengkap jalan.

4. Kecelakaan Pejalan Kaki

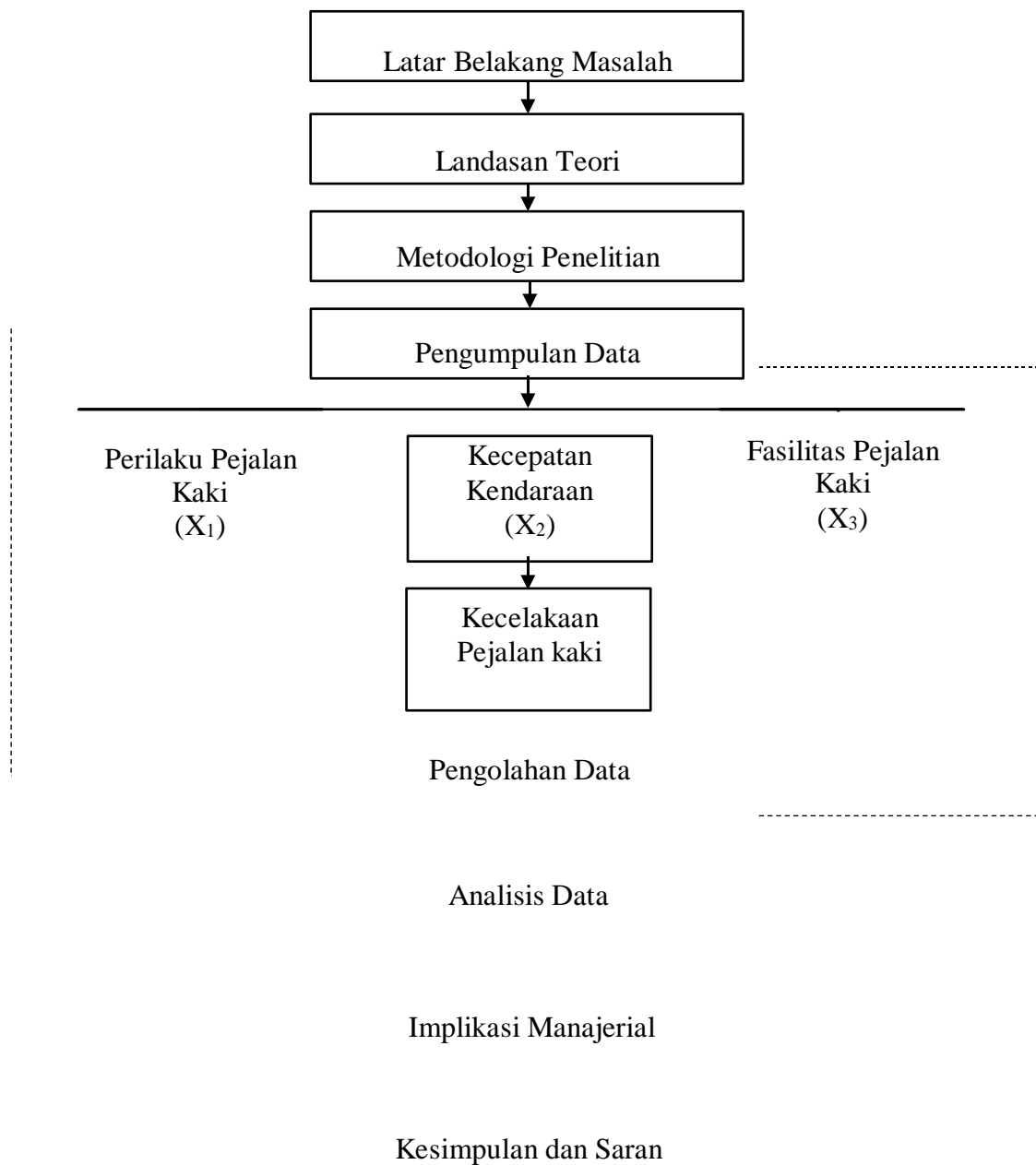
Indikator-indikator dari variabel kecelakaan pejalan kaki adalah :

Y1 Kerugian harta benda korban

Y2 Tingkat fatalitas korban

Y3 Frekuensi kejadian kecelakaan

2.5 Diagram Alur Penelitian



Gambar 2.2 Alur Penelitian

Keterangan :

————▶ : Langkah-langkah penyusunan skripsi.

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

