# **BAB II**

**TINJAUAN PUSTAKA**

## **Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu**

### **Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas**

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengungkapkan kecelakaan lalu lintas adalah “suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”.

Lalu lintas di dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 didefinisikan gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

### **Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas**

Kecelakaan adalah suatu kejadian yang sangat kompleks, Karena bisa memiliki banyak sekali faktor penyebab suatu kecelakaan lalu lintas bisa berasal dari manusia, mesin/kendaraan, jalanan, dan lingkungan. Faktor manusia dipengaruhi oleh pengemudi, penumpang, pemakaian jalan, faktor kendaraan dipengaruhi oleh kendaraan tidak bermotor dan kendaraan bermotor. Faktor jalanan dipengaruhi oleh kebaikan jalan, sarana jalan dan faktor lingkungan dipengaruhi oleh cuaca dan geografis, (Bustan, 2000 dalam wesli, 2015).

Berdasarkan undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 229, karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat dibagi kedalam 3 (tiga) golongan, yaitu:

1. Kecelakaan Lalu Lintas Ringan

Yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.

1. Kecelakaan Lalu Lintas Sedang

Yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.

1. Kecelakaan Lalu Lintas Berat

Yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

### **Perilaku Pengendara**

Menurut undang undang lalu lintas UU No. 22 Tahun 2009, pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat izin mengemudi. Setiap orang yang mengggunakan jalan wajib berperilaku tertib dan mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan. Mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu istirahat, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum / minimum, tata cara pengangkut orang, tata acara pengggandengan dan penempelan kendaraan lain.

Perilaku berkendara didefinisikan sebagai tingkah laku pemilik atau pengguna kendaraan dalam mengemudi dan merawat kendaraannya (Lulie, 2005). Perilaku pengendara memegang peran penting dalam kecelakaan lalu lintas, perilaku pengendara yang tidak baik meliputi:

1. Lengah

Pengemudi yang lengah disebabkan beberapa hal antara lain sedang melamun memikirkan masalah keluarga saat mengemudi, menggunakan handphone, dan bercanda dengan teman yang diboncengannya. Faktor manusia ini sangat dominan menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas, dari sekian yang ada faktor Kelengahan pengemudi menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan sepeda motor di Wilayah Polres Sampang. Dalam pasal 106 ayat 1 UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berbunyi: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”.

1. Mengantuk

Pengendara yang mengantuk akan berkurang staminanya jika mengendarai sepeda motor dengan kecepatan 80 km/jam selama 2 jam tanpa berhenti. Banyaknya kecelakaan yang disebabkan pengendara mengantuk dikarenakan pengendara sepeda motor pada umumnya tidak merasa bahwa dirinya mengantuk, seringkali mereka memaksakan dirinya untuk tetap mengendarai motor (Kartika, 2009). Pengendara yang mengantuk pada umumnya disebabkan karena mereka kurang istirahat, misalnya kerja lembur dan belum sempat tidur namun memaksakan untuk pulang dengan mengendarai motornya. Faktor mengantuk dapat juga disebabkan karena pengendara sepeda motor terus-menerus menghirup gas karbon dari hasil pembakaran kendaraan lain. Hasil pembakaran kendaraan bermotor mengandung karbon yang dapat mempengaruhi daya kerja otak sehingga menimbulkan efek mengantuk (Raymond 2008, dalam Marsaid 2013).

1. Mabuk

Seseorang yang berada dalam keadaan mabuk akan kehilangan pengendalian diri, gerakan tubuh tidak terkoordinasi, padangan kabur, berbicara tidak jelas dan kehilangan kesadaran. Oleh Karena itu, sangat berbahaya jika mengemudikan kendaraan dalam keadaan terpengaruh alkohol, karena akan mengganggu konsentrasi, penilain, penglihatan dan koordinasi (Dirjen Perhubungan Darat,2006). Mabuk dapat di sebabkan pengemudi kehilangan kesadaran antara lain karenaobat obatan, alcohol, dan narkotika (Andar 2017).

1. Lelah

Lelah yaitu keadaan di mana pengemudi membawa kendaraan dalam keadaan lelah atau mengantuk akibat kurang istirahat sedemikian rupa sehingga mengakibatkan kurang waspada serta kurang tangkas bereaksi terhadap perubahan-perubahan yang terjadi (Umi Enggarsasi dan Nur Khalimatus Sa’diyah 2017).

1. Tidak terampil

Faktor pengendara tidak terampil merupakan pengendara yang tidak mampu mengendalikan kendaraannya sehingga menimbulkan kecelakaan, seperti tidak berjalan sesuai jalurnya atau terlalu ke kanan, tidak menjaga jarak aman. Oleh Karena itu, dalam berkendara diperlukan latihan dan pengalaman dalam berkendara sehingga memiliki keterampilan alamiah menghadapi bermacam-macam situasi lalu lintas (Dahlia, 2012 dalam Agus Aji 2017).

1. Perilaku Berbahaya yang Tidak Lazim

Melintasi trotoar dan membonceng penumpang lebih dari satu merupakan pelanggaran yang berbahaya dan berpotensi kecelakaan lalu lintas. Kontribusi pengaruh langsung dan tidak langsung variabel pelanggaran perilaku berbahaya yang tidak lazim terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor adalah e-Jurnal MATRIKS TEKNIK SIPIL/September 2017/843 sebesar 14.10%. Hal ini sejalan dengan penelitian Beirness (2002) dalam Kartika (2009), perilaku berkendara yang tidak lazim merupakan faktor penyebab kecelakaan sebesar 45% pada penduduk di Kanada (Budi, 2017).

1. Kecepatan tinggi

Pengaruh kecepatan tinggi terhadap potensi kecelakaan lalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor adalah 13.69%. Penelitian Ali dkk (2014) menunjukkan bahwa melewati batas kecepatan merupakan pelanggaran yang paling sering dilakukan pengendara remaja sebesar 22.5%. Kecepatan sebuah kendaraan akan mempengaruhi waktu yang tersedia bagi pengendara untuk mengadakan reaksi terhadap perubahan dalam lingkungannya di samping dampak lainnya baik merupakan akibat langsung (direct impact) maupun akibat tidak langsung (indirect impact) (Komba 2006, Marsaid 2013 dalam Dewi 2017).

### **Kondisi Kendaraan**

Menurut Undang-undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan adalah suatu sarana angkut yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaran tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh manusia dan / atau hewan. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan / atau orang dengan dipungut bayaran. yang tercantum pada Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang diatur dalam undang-undang tersebut Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan dijalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Persyaratan teknis terdisi atas, susunan, perlengkapan, ukuran, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, pemuatan, penggunaan, penggandengan kendaraan bermotor, dan atau penempelan kendaraan bermotor
2. Persyaratan laik antara lain, emisi gas buang, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utama, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

Faktor penyebab kecelakaan yang berasal dari Kondisi Kendaraan antara lain :

kondisi rem yang kurang baik, ban pecah, selip, serta tidak ada atau tidak menyalanya lampu kendaraan terutama ketika mengemudi pada malam hari.

1. Rem tidak berfungsi

Rem merupakan komponen penting dari sepeda motor yang berfungsi untuk memperlambat laju atau memberhentikan sepeda motor. Sepeda motor memiliki dua rem, yaitu rem depan dan rem belakang. Rem depan lebih efektif dibandingkan rem belakang bahkan pada jalan dengan permukaan yang licin (Dephub RI, 2008). Kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kerusakan rem (rem blong) sering terjadi karena kurangnya pengawasan dan perawatan pada rem sepeda motor. Kecelakaan kendaraan yang disebabkan kurang berfungsinya rem sering kali terjadi ketika rem digunakan secara mendadak. Rem yang tidak berfungsi tersebut membuat pengendara tidak dapat mengendalikan kendaraannya sehingga dapat menabrak apa saja di depannya yang pada akhirnya menimbulkan kecelakaan (Kezia, dalam Marsaid 2018).

1. Ban pecah

Ban pecah adalah kerusakan ban secara tiba-tiba yang dapat disebabkan oleh ban yang tertusuk oleh paku, batu tajam, atau benda lainnya yang dapat melubangi ban. Tekanan ban harus diperhatikan karena tekanan ban yang kurang dapat menyebabkan ketidakseimbangan ban dan menimbulkan ancaman ketika berkendara terutama dalam kecepatan tinggi (Kezia, dalam Marsaid 2018).

1. Selip

Kendaraan selip merupakan dimana kondisi jalan yang basah dan licin juga berpengaruh terhadap kejadian selip, ban akan kekurangan kemampuan menapak pada jalan basah atau permukaan yang licin, kondisi jalan menikung juga beresiko menyebabkan selip, hal ini dikarenakan pada saat menikung pengendara sepeda motor sering kali berbelok disertai mengerem, sedangkan menurut panduan cara berebelok yang dikeluarkan Departemen Perhubungan Darat (2006).

1. Lampu kendaraan tidak menyala

Kecelakaan yang disebabkan oleh lampu kendaraan tidak menyala seringkali terjadi pada malam hari. Hal ini dikarenakan kondisi cahaya pada malam hari sangat minim, hanya mengandalkan lampu jalan dan lampu kendaraan. Akan tetapi saat ini lampu utama sepeda motor harus tetap dinyalakan pada siang hari, karena hal ini akan mempermudah pengendara lain mendeteksi kehadiran sepeda motor melalui spionnya (Sari, 2011). Kecelakaan yang disebabkan lampu kendaraan ada juga yang disebabkan lampu indikator penunjuk arah tidak menyala ketika akan belok, hal ini dapat menyebabkan kendaraan dibelakangnya tidak mengetahui bahwa kendaraan di depannya akan membelok dan kemudian terjadilah kecelakaan (Torrez, 2008).

### **Kondisi Jalan**

Kondisi Jalan dalam kamus besar bahasa Indonesia yang di maksud kondisi adalah persyaratan atau keadaan. Sedangkan jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkapan dan perlengkapan yang di peruntukan bagi lalu lintas umum yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel (UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), indikator yang menyebabkan kecelakaan di jalan raya yang di pengaruhi faktor jalan adalah :

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 system pelapisan yang kurang sempurna.

1. Jalan licin/basah

Permukaan jalan yang licin dapat di sebabkan oleh cuaca 116 Jurnal Saintek Maritim, Volume XVII Nomor 1, September 2017 ISSN : 1412-6826 (hujan) maupun material lainya yang menutupi permukaan jalan seperti tumpahan minyak, lumpur, ataupun tanah yang basah karena tersiram air hujan.

1. Jalan gelap

Jalan gelap dapat di sebabkan karena lampu penerangan di jalan yang tidak ada atau tidak cukup peneranganya. Jalan yang gelap beresiko menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara motor karena pengendara tidak dapat melihat dengan jelas arah dan kondisi jalan serta lingkungan sekitarnya.

1. Tanpa marka/rambu

Jalan yang tidak memiliki marka jalan dan rambu lalu lintas sangat berpotensi menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara mobil. Marka dan rambu jalan ini berguna untuk membantu pengaturan arus lalu lintas dan memberitahu pengendara mengenai kondisi jalan dan peraturan disuatu jalan.

1. Tikungan tajam

Jalan yang memiliki tikungan tajam adalah jalan yang memiliki kemiringan suatu belokan kurang dari atau lebih dari 180 derajat, untuk melewati kondisi jalan tersebut di butuhkan keterampilan dan teknis khusus dalam berkendara agar hilangnya kendali pada kendaraan yang berakibat jatuh dan menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

### **Sistem Jaringan Jalan**

Sistem jaringan jalan merupakan satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarki. Sistem jaringan jalan disusun dengan mengacu pada rencana tata ruang wilayah dan dengan memperhatikan keterhubungan antar kawasan dan atau dalam kawasan perkotaan, dan kawasan pedesaan (Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan).

1. Sistem jaringan jalan primer

Sistem jaringan jalan primer adalah sistem jaringan jalan yang 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 sebagai berikut:

1. Menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan dan,
2. Menghubungkan antar pusat kegiatan nasional.
   1. Jalan Arteri Primer

Jalan arteri primer adalah jalan yang secara efisien menghubungkan antara pusat kegiatan nasional atau dengan pusat kegiatan wilayah. (Peraturan Pemerintah RI No.34 Tahun 2006 Tentang Jalan).

Persyaratan minimum untuk desain :

1. Kecepatan rencana paling rendah 60 km/jam.
2. Lebar badan jalan paling sedikit 11 meter.
3. Kapasitas lebih besar dari pada volume lalu lintas rata-rata.
4. Lalu lintas jarak jauh tidak terganggu oleh lalu lintas ulang alik, lalu lintas lokal dan kegiatan lokal.
5. Persimpangan dengan jalan lain dilakukan pengaturan tertentu, sehingga tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan.
6. Tidak terputus walaupun memasuki kawasan perkotaan dan atau kawasan pengembangan perkotaan.
   1. Jalan Kolektor Primer

Jalan kolektor primer adalah jalan yang secara efisien menghubungkan antara pusat kegiatan wilayah atau menghubungkan antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal. (Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan). Persyaratan minimum untuk desain :

1. Kecepatan rencana paling rendah 40 km/jam.
2. Lebar badan jalan paling sedikit 9 meter.
3. Kapasitas lebih besar dari pada volume lalu lintas rata - rata.
4. Persimpangan dengan jalan lain dilakukan pengaturan tertentu, sehingga tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan.
5. Tidak terputus walaupun memasuki kawasan perkotaan dan/atau kawasan pengembangan perkotaan.
   1. Jalan Lokal Primer

Jalan lokal primer adalah jalan menghubungkan pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antarpusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antarpusat kegiatan lingkungan. (Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan). Persyaratan minimum untuk desain :

1. Kecepatan rencana paling rendah 20 km/jam.
2. Lebar badan jalan paling sedikit 7,5 meter.
3. Tidak terputus walaupun memasuki desa.
   1. Jalan Lingkungan Primer

Jalan lingkungan primer adalah jalan yang menghubungkan antar pusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan. (Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan). Persyaratan minimum untuk desain :

1. Kecepatan rencana paling rendah 15 km/jam.
2. Lebar badan jalan paling sedikit 6,5 meter.
3. Tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih, bila lebar badan jalan paling rendah 3,5 meter.
4. Sistem jaringan jalan sekunder

Sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil. (Peraturan Pemerintah RI No.34 Tahun 2006 Tentang Jalan). Sistem jaringan jalan sekunder terdiri atas jalan arteri sekunder, jalan kolektor sekunder, dan jalan lokal sekunder.

1. Jalan Arteri Sekunder

Jalan arteri sekunder adalah jalan yang menghubungkan antara kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua. (Peraturan Pemerintah RI No.34 Tahun 2006 Tentang Jalan).

Persyaratan minimum untuk desain :

1. Kecepatan rencana paling rendah 30 km/jam dengan lebar badan jalan minimal 11 meter.
2. Kapasitas lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
3. Lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.
4. Jalan Kolektor Sekunder

Jalan kolektor sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga. (Peraturan Pemerintah RI Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan). Persyaratan minimum untuk desain :

1. Kecepatan rencana paling rendah 20 km/jam dengan lebar badan jalan minimal 9 meter.
2. Kapasitas lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
3. Lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.
4. Jalan Lokal Sekunder

Jalan lokal sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan. Persyaratan minimum untuk desain yaitu kecepatan rencana paling rendah 10 km/jam dengan lebar badan jalan minimal 7,5 meter. (Peraturan Pemerintah RI Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan).

1. Jalan Lingkungan Sekunder

Jalan lingkungan sekunder adalah jalan menghubungkan antar persil dalam kawasan perkotaan. Persyaratan minimum untuk desain yaitu kecepatan rencana paling rendah 10 km/jam dengan lebar badan jalan minimal 6,5 meter. (Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan).

### **Klasifikasi Kelas Jalan**

Klasifikasi kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil. (Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan).

* + - 1. Jalan Bebas Hambatan (Freeway)

Spesifikasi untuk jalan bebas hambatan (*freeway*) sebagaimana dimakasud dalam PP RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan adalah sebagai berikut:

Merupakan jalan untuk lalu lintas umum,

1. Pengendalian jalan masuk secara penuh,
2. Tidak ada persimpangan sebidang,
3. Dilengkapi pagar ruang milik jalan dilengkapi dengan median,
4. Paling sedikit mempunyai 2 (dua) lajur setiap arah,
5. Lebar paling sedikit 3,5 meter
   * + 1. Jalan Raya (*Highway*)

Spesifikasi untuk jalan raya (*highway*) sebagaimana dimakasud dalam PP RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan adalah sebagai berikut:

1. Merupakan jalan untuk lalu lintas umum secara terus menerus
2. Pengendalian jalan masuk secara terbatas
3. Dilengkapi dengan median
4. Paling sedikit 2 (dua) lajur setiap arah
5. Lebar lajur paling sedikit 3,5 meter.
   * + 1. Jalan Sedang (*Road*)

Spesifikasi untuk jalan sedang (*road*) sebagaimana dimaksud dalam PP RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan adalah sebagai berikut:

1. Merupakan jalan untuk lalu lintas umum
2. Untuk lalu lintas jarak sedang dengan pengendalian jalan masuk tidak dibatasi, paling sedikit 2 (dua) lajur untuk 2 arah,
3. Lebar jalur paling sedikit 7 meter.
   * + 1. Jalan Kecil (*Street*)

Spesifikasi untuk jalan kecil (*street*) sebagaimana dimakasud dalam PP RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan adalah sebagai berikut:

1. Merupakan jalan untuk lalu lintas umum untuk lalu lintas setempat.
2. Paling sedikit 2 (dua) lajur untuk 2 (dua) arah, lebar jalur paling sedikit 5,5 meter.

### **Penelitian terdahulu**

## Penelitian terdahulu digunakan sebagai pedoman dasar pertimbangan maupun perbandingan bagi peneliti dalam upaya memperoleh arah dan kerangka berfikir. Berikut adalah penelitian terdahulu yang dapat dijadikan bahan acuan bagi penelitian ini :

# **Tabel 2.1**

**Rujukan Variabel Perilaku Pengendara**

|  |  |
| --- | --- |
| Nama Penelitian / judul | Andar Sri Sumantri, Irfan Misbahudin(2017). “Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Berkendara Mobil Diruas Jalan Tol Semarang-Bawen Propinsi Jawa Tengah” |
| Tujuan Penelitian | Untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi keselamatan berkendara mobil di ruas jalan tol Semarang-Bawen Propinsi Jawa Tengah |
| Variabel Penelitian | Variabel dependen : Keselamatan Berkendara  Variabel independen : Kondisi Jalan, Kondisi Kendaraan, Perilaku Pengendara, Pengetahuan Berkendara |
| Metode Penelitian | Metode analisis Regresi Linear Berganda |
| Hasil Penelitian | Y = 2,568 + 0,268 X1+ 0,226 X2+ 0,216 X3 + 0,148 X4 +µ |
| Hubungan Dengan Skripsi | Variabel yang dikemukakan oleh Andar Sri Sumantri, Irfan Misbahudin(2017) di gunakan sebagai rujukan penelitian ini |

# **Tabel 2.2**

**Rujukan Variabel Kondisi Kendaraan**

|  |  |
| --- | --- |
| Nama Penelitian / judul | Winayati dan Fadrizal Lubis(2015). “Karakteristik Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Yos Sudarso Rumbai Kota Pekanbaru” |
| Tujuan Penelitian | Untuk mengetahui karakter apa saja yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas pada ruas Jalan Yos Sudarso Rumbai Kota Pekanbaru |
| Variabel Penelitian | Variabel dependen : Kecelakaan Lalu Lintas  Variabe lindependen: Faktor Manusia, Faktor Kendaraan dan Faktor Jalan dan Lingkungan. |
| Metode Penelitian | Metode analisis Regresi Linear Berganda |
| Hasil Penelitian | Y = -75,0727124 + 8,6027x10-10X1 + 0,001461665X2 + - 0,00153957X3 |
| Hubungan Dengan Skripsi | Variabel Faktor Kendaraan yang dikemukakan oleh Winayati dan Fadrizal Lubis(2015) di gunakan sebagai rujukan penelitian ini |

# **Tabel 2.3**

**Rujukan Variabel Faktor Kondisi Jalan**

|  |  |
| --- | --- |
| Nama Penelitian / judul | Agus Aji Samekto, Jumaizi(2017) “Pengaruh Ketrampilan, Konsentrasi Dan Kondisi Jalan Terhadap Keselamatan Berkendara Di Jalan Majapahit Semarang” |
| Tujuan Penelitian | Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang. |
| Variabel Penelitian | Variabel dependen : Keselamatan Berkendara.  Variabel independen : Ketrampilan, Konsentrasi, Kondisi Jalan, Keselamatan Berkendara. |
| Metode Penelitian | Metode Analisis : Metode analisis Regresi Linear Berganda |
| Hasil Penelitian | Y = 2,511 + 0,236 X1 + 0,250 X2 + 0,112 X3+µ |
| Hubungan Dengan Skripsi | Variabel Faktor Kondisi Jalan yang dikemukakan oleh Agus Aji Samekto, Jumaizi(2017) di gunakan sebagai rujukan penelitian ini. |

# **Tabel 2.4**

**Rujukan Variabel Faktor Kecelakaan Lalu Lintas**

|  |  |
| --- | --- |
| Nama Penelitian / judul | Virlia Dian Fridayanti dan Dwi Prasetyanto(2019). “Model Hubungan antara Angka Korban Kecelakaan Lalu Lintas dan Faktor Penyebab Kecelakaan pada Jalan Purbaleunyi” |
| Tujuan Penelitian | Untuk mengetahui faktor-faktor penyebab kecelakaan pada Jalan Purbaleunyi |
| Variabel Penelitian | Variabel dependen : Kecelakaan Lalu Lintas  Variabel independen : Faktor Manusia dan Faktor Kendaraan |
| Metode Penelitian | Metode Analisis : Metode analisis Regresi Linear Berganda |
| Hasil Penelitian | Y = −6,813 + 3,892𝑋3 + 5,726𝑋9 |
| Hubungan Dengan Skripsi | Variabel Faktor Kondisi Jalan yang dikemukakan oleh Agus Aji Samekto, Jumaizi(2017) di gunakan sebagai rujukan penelitian ini. |

# 

# **Tabel 2.5**

**Rujukan Variabel Faktor Kecelakaan Lalu Lintas**

|  |  |
| --- | --- |
| Nama Penelitian / judul | Hariani Fitriani, Nurhayati (2017) “Model Faktor-Faktor Banyaknya Kecelakaan Lalu Lintas Pada Kendaraan Sepeda Motor Dengan Pendekatan *Generalized Linear Model*” |
| Tujuan Penelitian | Untuk mengetahui faktor-faktor kecelakaan lalu lintas pada kendaraan sepeda motor. |
| Variabel Penelitian | Variabel dependen : kecelakaan Lalu Lintas  Variabel independen : Kendaraan Bermotor, *Generalized linear model* |
| Metode Penelitian | Metode Analisis : *Generalized linear Model* (GLM). |
| Hasil Penelitian | Dari hasil penelitian:  Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan dapat disimpulkan yaitu:  1. Terdapat pengaruh signifikan kesadaran dan kepedulian pengendara motor terhadap banyaknya kecelakaan lalu lintas.  2. Tidak ada pengaruh signifikan kondisi kendaraan terhadap banyaknya kecelakaan lalu lintas pada kendaraan bermotor.  3. Tidak ada pengaruh signifikan kondisi lingkungan terhadap banyaknya kecelakaan lalu lintas pada kendaraan bermotor. |
| Hubungan Dengan Skripsi | Variabel Faktor Kecelakaan Lalu Lintas yang dikemukakan oleh Hariani Fitriani, Nurhayati (2017) di gunakan sebagai rujukan penelitian ini. |

Hasil pembahasan berdasarkan penelitian terdahulu dan penelitian sekarang terdapat perbedaan diantaranya objek penelitian, lokasi penelitian, judul penelitian, variabel penelitian perilaku pengendara dari indikator yang menonjol yaitu penggunaan handphone oleh pengendara tepatnya pada Ruas Jalan Pantura Juwana Kabupaten Pati. Dengan kesimpulan ini tentunya terjadi perbedaan yang sangat mendasar walaupun pada intinya tema judul hampir sama. Penelitian terdahulu berfungsi sebagai acuan peneliti dalam penelitian yang sekarang dan juga bisa dijadikan sebagai pedoman bagi penelitian sekarang dalam bidang yang sama.

## **Hipotesis**

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap tujuan penelitian yang diturunkan dari kerangka pemikiran yang telah dibuat. Hipotesis merupakan tentatife tentang hubungan antara beberapa variabel atau lebih. Hipotesis merupakan dugaan sementara dari jawaban rumusan masalah penelitian (V. Wiratna Sujarweni, 2015)

Dalam penelitian ini, hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan dilakukan.

Apabila ternyata hipotesis tidak terbukti dan berarti salah, maka masalah dapat dipecahkan dengan kebenaran yang ditentukan dari keputusan yang berhasil dijalankan selama ini. Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah:

A. Hipotesis 1

Menurut (Wesli, 2017) ada pengaruh yang signifikan perilaku pengendara sepeda motor terhadap kecelakaan lalu lintas, hasil uji parameter estimasi menunjukan adanya pengaruh 0,749 dengan nilai *critical ratio* sebesar 8,432 dan nilai *p-value* signifikan. Sedangkan menurut (Heri, 2019) terdapat pengaruh yang positif antara perilaku pengendara terhadap kecelakaan lalu lintas dengan t hitung 6.487 > t tabel 1.985 dan dengan probabilitas siginfikan 0.000.

Berdasarkan teori diatas maka dapat diambil hipotesa sebagai berikut:

H1. Diduga perilaku pengendara berpengaruh positif dan signifikan terhadap faktor kecelakaan sepeda motor di ruas Jl. Pantura Juwana Kabupaten Pati.

B. Hipotesis 2

Menurut (Akhmad, 2015) bahwa terdapat hubungan antara faktor kendaraan dengan kecelakaan lalu lintas. Faktor kendaraan merupakan faktor yang paling kecil berkontribusi dalam menimbulkan kecelakaan lalu lintas, faktor penyebab kecelakaan yang berasal dari faktor kendaraan antara lain: kondisi rem yang kurang baik, ban pecah, selip, serta tidak ada atau tidak menyalanya lampu kendaraan terutama ketika mengemudi pada malam hari. Sedangkan menurut (Supriyanto, 2020) Hasil persamaan regresi linier berganda menunjukkan bahwa terdapat pengaruh positif secara parsial antara kondisi kendaraan terhadap kecelakaan lalu lintas (thitung 4,333> t tabel 1.985).

Berdasarkan teori diatas maka dapat diambil hipotesa sebagai berikut:

H2. Diduga kondisi kendaraan berpengaruh positif dan signifikan terhadap faktor kecelakaan sepeda motor di ruas Jl. Pantura Juwana Kabupaten Pati.

C. Hipotesis 3

Menurut (Dea Putrisna Djawa Gigy dkk, 2019) Hasil uji chi square diperoleh nilai signifikasi (p=0,002 < α=0,05) yang artinya ada hubungan antara faktor lingkungan dengan kecelakaan lalu lintas pada siswa SMA di Kota Kupang tahun 2019. Sedangkan menurut (Heri, 2019) terdapat pengaruh yang positif antara kondisi jalan terhadap kecelakaan lalu lintas dengan thitung 2.993 > ttabel 1.985 dan dengan probabilitas signifikan 0.004.

Berdasarkan teori diatas maka dapat diambil hipotesa sebagai berikut:

H3. Diduga kondisi jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap faktor kecelakaan sepeda motor di ruas Jl. Pantura Juwana Kabupaten Pati.

## **Diagram Alur Penelitian**

# **Gambar 2.1**

**Alur Penelitian**

Latar Belakang Masalah

Tinjauan Pustaka

Metodologi Penelitian

Pengumpulan Data

Pengolahan Data

Data tidak lengkap Data lengkap

Analisis Data

Implikasi Manajerial

Kesimpulan dan Saran

## **Kerangka Pemikiran**

# **Gambar 2.2**

**Kerangka Pemikiran**

X1.1

X1.2

X1.3

H1

Y.1

X2.1

H2

Y.2

X2.2

Y.3

X2.3

H3

X3.1

X3.2

X3.3

Variabel dalam penelitian ini meliputi:

X.1 Perilaku Pengendara

Indikator-indikator perilaku pengendara antara lain :

X1.1 Dalam pengaruh minuman beralkohol

X1.2 Mengendarai dengan kecepatan tinggi

X1.3 Pelanggaran Rambu Lalu Lintas

X.2 Kondisi Kendaraan

Indikator-indikator kondisi kendaraan antara lain :

X2.1 Rem tidak berfungsi

X2.2 Ban halus

X2.3 Lampu kendaraan tidak menyala

X.3 Kondisi Jalan

Indikator-indikator kondisi jalan antara lain :

X3.1 Jalan licin

X3.2 Jalan gelap

X3.3 Jalan berlubang

(Y) Faktor Kecelakaan Lalu Lintas

Indikator–indikator faktor kecelakaan lalu lintas antara lain :

Y.1 Tingkat pengetahuan berkendara

Y.2 Penggunaan jalur

Y.3 *Safety Riding*