

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan Pustaka Dan Penelitian Terdahulu**

##### **2.1.1 Keselamatan Penumpang**

Keselamatan penumpang merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. masalah lalu lintas dapat disebabkan oleh berbagai faktor yaitu faktor manusia sebagai pemakai jalan, baik sebagai pengemudi maupun sebagai pemakai jalan pada umumnya. Sedangkan disiplin dan kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan masih belum dapat dikatakan belum baik, belum memiliki kepatuhan, ketaatan untuk mengikuti perundang-undang/hukum yang berlaku. Tingkat kesadaran masyarakat pemakai jalan dapat diukur dari kemampuan dan daya serap tiap individu dan bagaimana penerapannya di jalan raya. (Naning, 1982: 12) dalam (Anggraini Dini, 2013). Mengingat penting dan strategisnya peran lalu lintas dan angkutan jalan yang menyangkut standar keselamatan berkendara yang penting bagi seluruh masyarakat, maka pemerintah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat yaitu dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri No 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, jika dilihat dari pasal yang telah disebutkan diatas, keterpaduan kebijakan sangat penting artinya dalam penyelenggaraan transportasi, diharapkan bahwa setiap kendaraan dalam melakukan perjalanan dapat terlaksana dengan baik jika terdapat pengendaraan yang tidak patuh terhadap peraturan yang diberikan maka akan diberi sanksi yang tegas kepada penyelenggara. artinya bahwa seluruh kendaraan transportasi dapat mematuhi peraturan dari kebijakan tersebut dalam melakukan standar keselamatan berlalu lintas dengan demikian baik itu penumpang dari angkutan umum atau pengguna jalan yang lain dapat merasakan kenyamanan dalam berlalu lintas. Sebagaimana disebutkan dalam Peraturan Menteri No 26 tahun

2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lukman arif,2019:2).

1. Penyelenggara sarana dan prasarana serta sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi standar keselamatan.
2. Keselamatan merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.
3. Standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi :
  - a. Kendaraan bermotor umum
  - b. Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan
  - c. Sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan
  - d. Operasional
  - e. Lingkungan

pengawasan merupakan salah satu tahapan penting dari adanya suatu aturan.adanya suatu pengawasan dapat mengukur sejauh mana aturan tersebut sudah dilaksanakan atau dijalankan oleh suatu dinas.adanya peraturan yang mengatur ,maka dinas perhubungan selaku dinas yang berwenang serta yang bertanggung jawab terhadap jalannya angkutan umum, maka dinas perhubungan juga wajib mengawasi setiap ketentuan atau aturan yang berlaku untuk setiap angkutan umum yang berada di kota Kupang apakah sudah berjalan sesuai dengan ketentuan atau belum.

Menurut kepala bidang pengawasan angkutan darat Dinas Perhubungan, setiap pengemudi bus harus memenuhi dalam standar keselamatan penumpang. Hal tersebut dapat dilihat dari berbagai aspek yaitu(Rizka dan Yusuf, 2016:9).

1. Harus memenuhi peraturan lalu lintas dan kelengkapan dokumen/surat operasional transportasi darat.
2. Usia pengemudi harus diatas 17 tahun dan mempunyai SIM.
3. Dilihat dari fisik kendaraan yaitu speedometer harus aktif, rem berfungsi dengan baik, ban tidak boleh gundul atau ban vulkanisir, tidak boleh menggunakan kaca film hitam dan kaca spion tidak boleh pecah.
4. Kecepatan tidak boleh melebihi 60 km/jam.

Sebagaimana yang telah dikemukakan diatas, meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri dengan cara menghindarkan dari akses negatif pemakaian barang. standar tersebut seharusnya dapat dijadikan solusi dalam memberikan perlindungan keamanan dan keselamatan kepada pihak penumpang. Upaya perlindungan konsumen didasarkan pada asas dan tujuan berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK), yaitu:.

1. Asas manfaat
2. Asas keadilan
3. Asas keseimbangan
4. Asas keselamatan dan keamanan konsumen
5. Asas kepastian hukum

Dalam Pasal 3 UUPK, disebutkan bahwa tujuan dari perlindungan konsumen adalah meningkatkan kesadaran, kemampuan, dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri, menciptakan system perlindungan konsumen, menciptakan unsur perlindungan hukum yang mengandung kepastian hukum,meningkatkan kualitas barang dan jasa, menimbulkan atau menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya

perlindungan konsumen penumpang. Strategi Peningkatan Keselamatan Transportasi Umum yaitu(Rahmoona,2015:7) :

1. Peningkatan program penyuluhan, sosialisasi dan workshop dengan mengikutsertakan komunitas pengguna kendaraan umum yang ada.
2. Mengoptimalkan program penyuluhan, sosialisasi dan workshop kepada pemilik transportasi umum perorangan tentang bahaya menjadi pemilik transportasi perorangan.
3. Melakukan penambahan volume sarana dan prasarana untuk menyadarkan masyarakat akan pentingnya kesadaran untuk tertib berlalu lintas.
4. Menggunakan anggaran yang tersedia dengan optimal untuk memberi pelatihan kepada pengemudi angkutan umum agar dapat berkendara dengan berkeselamatan.
5. Mengoptimalkan tukopsi yang ada pada dinas perhubungan untuk meningkatkan kegiatan yang salah satunya adalah memberi pelatihan kepada pengemudi angkutan umum untuk dapat berkendara dengan selamat.

Faktor Pendukung dan Penghambat Strategi Keselamatan yaitu:

1. Faktor-faktor Pendukung (kekuatan dan peluang), identifikasinya adalah tersedianya program penyuluhan, sosialisasi dan workshop terkait keselamatan transportasi umum, terdapat penambahan volume sarana dan prasarana terkait keselamatan transportasi umum, terdapat anggaran yang berasal dari APBD, Dinas Perhubungan, banyaknya komunitas pengguna transportasi umum, banyaknya masyarakat yang menggunakan transportasi umum, dan terdapat Kelompok Masyarakat Sadar Keselamatan (KMSK).
2. Faktor Penghambat (kelemahan dan ancaman), identifikasinya adalah kurangnya kuantitas SDM di Dinas Perhubungan, kurangnya kualitas SDM di Dinas Perhubungan, tupoksi yang ada terkait dengan keselamatan tumpang tindih dengan pihak Kepolisian, masih adanya transportasi umum yang dimiliki oleh

perorangan, kurangnya kesadaran masyarakat dalam tertib berlalu lintas, dan adanya pengemudi transportasi umum yang berkendara dengan tidak berkeselamatan.

### **2.1.2 Kondisi Kendaraan**

Kondisi kendaraan adalah persyaratan atau keadaan. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor (Pusat Bahasa:2008). Menurut Sumantri dan Misbahudin dalam Hengstz (2006), kendaraan bermotor di pelihara dengan baik sehingga semua bagian kendaraan dapat berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca sepijon, dan sabuk pengaman (untuk mobil). Menurut UU RI No. 22 tahun 2009 pasal 1 (satu), kondisi kendaraan adalah persyaratan yang harus di penuhi kendaraan bermotor yang di operasikan di jalan, dalam hal ini mobil yang baik berupa persyaratan teknis dan laik jalan. Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 234 berbunyi :”pengemudi dan terutama pemilik kendaraan bertanggung jawab atas keselamatan atas kendaraanya. Apabila ada kelalaian pada kendaraanya hendaknya segera diperbaiki memperbaiki di jalan umum dilarang kecuali mengganti roda. Lampu rem dan lampu petunjuk arah harus kelihatan dengan jelas, dengan demikian pula warnanya harus sesuai dengan semestinya yaitu lampu rem warna merah dan lampu petunjuk arah/sein warna kuning kemerahan”(Andar & Irfan, 2017:6).

Sarana transportasi sebagai alat utama untuk memindahkan barang dan manusia dalam hal ini adalah kendaraan. Kendaraan adalah alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Menurut pasal 1 (satu) dari Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi, sebagai peraturan pelaksana dari Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Kendaraan bermotor dapat dikelompokkan dalam beberapa jenis, yaitu: sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan

kendaraan khusus. Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi pabrik telah dirancang dengan nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya, namun kendaraan akan rentan terhadap pemicu kejadian kecelakaan manakala prosedur penyiapan/pemeliharaan sebagaimana ketentuan tidak diikuti. Penyimpangan prosedur itu meliputi hal-hal sebagai berikut(Saputra,2017:6).

1. Kurangnya perawatan teknis kendaraan oleh pengemudi dan pemilik kendaraan.
2. Kondisi teknik kendaraan yang tidak laik jalan.
3. Kurangnya fasilitas keselamatan dalam kendaraan.
4. Kurangnya pengawasan mengenai kelaikan kendaraan dan ijin beroperasi di lapangan.
5. Belum adanya standarisasi untuk sparepart kendaraan oleh regulator.
6. Penggunaan kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan (kendaraan dimuati secara berlebihan).

### **2.1.3 Tata Tertib Lalu Lintas**

Tata tertib lalu lintas adalah peraturan yang harus ditaati dan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku pada saat berkedara atau mengemudikan kendaran,karena peraturan terdapat sanksi bagi seseorang yang melanggarnya. Tata tertib lalu lintas (traffic) adalah kegiatan lalu lalang atau gerak kendaraan, orang, atau hewan di jalan. Masalah yang dihadapi dalam per lalu lintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya kendaraan dan orang-orang yang berlalu lalang menggunakan jalan tersebut (Lukman arif,2019:4).

Tata tertib lalu lintas ditujukan untuk mewujudkan, mendukung, dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Berbagai tindak penertiban terus diupayakan para polisi lalu lintas demi mewujudkan ketertiban lalu lintas dan kenyamanan berkendara, serta keselamatan para pengguna jalan raya, baik melalui razia kelengkapan berkendara, kelayakan mengemudi, serta kegiatan-kegiatan diskusi umum

dengan tujuan meningkatkan ketertiban dalam berlalu lintas, Pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu keadaan dimana terjadi ketidaksesuaian antara aturan dan pelaksanaan. Aturan dalam hal ini adalah peranturan hukum yang telah ditetapkan dan disepakati oleh negara sebagai Undang-Undang yang berlaku secara sah, sedangkan pelaksanaannya adalah manusia atau masyarakat suatu negara yang terikat oleh peranti hukum tersebut. Hal ini tertuang dalam UU RI Nomor 22 tahun 2009, yang di dalamnya berisi tentang lalu lintas dan angkutan jalan, berkembangnya teknologi di bidang transportasi menambah jumlah kendaraan sehingga berpengaruh terhadap masyarakat di perkotaan dalam hal meningkatnya mobilitas masyarakat dalam berlalu lintas. Perilaku dan budaya berubah karena masyarakat cenderung lebih agresif, perilaku pengguna kendaraan bermotor seenaknya dalam berlalu lintas dapat menyebabkan stres dan perilaku agresif yang berujung menyebabkan pelanggaran berlalu lintas, klasifikasikan pelanggaran lalu lintas berdasarkan peraturan tersebut.

1. Mengemudikan kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah diterminal sebagaimana dimaksud dalam (Pasal 276 Jo. Pasal 36 ayat(1) UULAJ).
2. Memasukkan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan didalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe. (Pasal 277 Jo. Pasal 50 ayat (1) UULAJ).
3. Mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih dijalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan. (Pasal 278 Jo. Pasal 57 ayat (3) UULAJ).

4. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang dipasangi perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas. (Pasal 279 Jo. Pasal 58 UULAJ).
5. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dipasangi Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. (Pasal 280 Jo. Pasal 68 ayat (1) UULAJ).
6. Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi. (Pasal 281 Jo. Pasal 77 ayat (1) UULAJ).
7. Pengguna jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. (Pasal 282 Jo. Pasal 104 ayat (3) UULAJ).
8. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan. (Pasal 283 Jo. Pasal 106 ayat (1) UULAJ).
9. Mengemudikan sepeda motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban. (Pasal 285 ayat. ayat (1) Jo. Pasal 106 ayat (3), Pasal 48 ayat (2) dan (3) UULAJ).
10. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas. (Pasal 287 ayat (1) Jo. Pasal 106 ayat (4a) dan (4b) UULAJ).
11. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas. (Pasal 287 ayat (2) Jo. Pasal 106 ayat (4c) UULAJ).



12. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan gerakan lalu lintas atau tata cara berhenti dan parkir. (Pasal 287 ayat (3) Jo. Pasal 106 ayat (4d) dan (4e) UULAJ).
13. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanggar aturan batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah. (Pasal 287 ayat (5) Jo. Pasal 106 ayat (4g) atau Pasal 115 a UULAJ).
14. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia. (Pasal 288 ayat (1) Jo. Pasal 106 ayat (5a) UULAJ).
15. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah. (Pasal 288 ayat (2) Jo. Pasal 106 ayat (5b) UULAJ).
16. Mengemudikan dan menumpang kendaraan bermotor selain sepeda motor yang tidak dilengkapi dengan rumah rumah dan tidak mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm. (Pasal 290 Jo. Pasal 106 ayat (7) UULAJ).
17. Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu. (Pasal 293 ayat (1) Jo. Pasal 107 ayat (1) UULAJ). (Raja dersi,dkk,2018:2).

Dapat disimpulkan bahwa disiplin berlalu lintas adalah Kajian Moral dan Kewarganegaraan. tindakan seseorang untuk mematuhi apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan saat berkendara di jalan raya sesuai dengan peraturan lalu lintas. Disiplin berlalu lintas ini dilakukan dengan mematuhi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas dan batas kecepatan saat berkendara(astuti,2015:2).

#### **2.1.4 Kapasitas Muatan**

Kapasitas muatan merupakan Pelanggaran-pelanggaran yang ditimbulkan oleh penyalahgunaan angkutan barang membawa para penegak hukum untuk turut serta dalam penegakan Peraturan Daerah dan

Perundang-undangan. Keikutsertaan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dapat membawa para pelanggar peraturan untuk dapat mentaati peraturan yang berlaku pada suatu daerah. Pemberian sanksi atas pelanggaran menjadi tanggung jawab badan usaha atau orang pribadi yang diberikan izin kepemilikan atas pengguna jalan dan kendaraan angkutan barang yang bermuatan lebih. Kebijakan yang dilakukan pemerintah dalam mengawasi pelanggaran mengenai angkutan barang dan muatan lebih yaitu dengan mengadakan kerjasama dengan dinas dan instansi terkait. dapat disimpulkan ada 2 (dua) faktor yang ditengarai menjadi penyebab utama kerusakan jalan tersebut. Pertama adalah faktor rendahnya kualitas jalan. Kedua berlebihnya beban muatan kendaraan yang harus ditanggung jalan(Bakaruddin,2016:2).

*Load Faktor* (LF) adalah perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk pada satuan waktu tertentu. *Load Faktor* sebesar satu ( $=1$ ) menyatakan bahwa angkot tersebut memiliki muatan sesuai dengan kapasitasnya. *Load Faktor* lebih besar dari satu ( $\geq 1$ ) menyatakan bahwa angkot tersebut kelebihan muatan, sedangkan *Load Faktor* kecil dari satu ( $\leq 1$ ) menyatakan bahwa angkot tersebut masih bisa menampung muatan yang lebih besar(Alfian ishak,2019:11).

Untuk mengetahui kemampuan operasional kendaraan suatu rute dikaitkan dengan keseimbangan supply dan domain dinyatakan sesuai faktor muat (*Load Faktor*), faktor muat (*Load Faktor*) merupakan pembagian antara permintaan (*demand*) yang ada dengan pemasukan (*Supply*) yang tersedia. Faktor muatan dapat menjadi petunjuk untuk mengetahui apakah jumlah armada yang ada masih kurang, mencukupi atau melebihi kebutuhan suatu lintasan angkutan umum serta dapat dijadikan indikator dalam mewakili efisiensi suatu rute. *Load factor* angkutan umum di setiap rutenya berkisar mulai 30% - 100%. Pasal 28 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993: Peraturan tentang penambahan kendaraan yang sudah terbuka dengan menggunakan muatan di atas 70%, kecuali untuk trayek perintis. Untuk trayek regular dalam

kota, faktor muatan yang dimasukan adalah dengan menggunakan pendekatan dinamis yaitu dengan memperhitungkan *load factor* pada seluruh ruas jalan agar tidak terjadi kelebihan penawaran.

Kapasitas kendaraan menyatakan jumlah penumpang yang dapat diangkut dalam satu kali muatan secara maksimal dan masih dalam batas yang disyaratkan. Tanpa mengabaikan segi kenyamanan para penumpangnya. Kapasitas kendaraan erat terkait dengan ukuran kendaraan yang bersangkutan, dan berpengaruh terhadap penggunaan ruang dan mobilitas ketika bergerak pada jaringan jalan(Ramli, dkk, 2017:2).

## 2.2 Penelitian Terdahulu

Untuk mengadakan penelitian, tidak terlepas dari penelitian yang dilakukan oleh peneliti terdahulu dengan tujuan untuk memperkuat hasil dari penelitian yang sedang dilakukan. Berikut ringkasan hasil penelitian terdahulu yang dilakukan oleh peneliti selama melakukan penelitian :

**Tabel 2.1**

### **Rujukan Penelitian untuk variabel Tata Tertib Lalu Lintas**

Judul Jurnal	Disiplin Berlalu Lintas Di Jalan Raya Pada Remaja D Desa Petak, Pacet, Mojokerto
Penulis Jurnal	Ruly Fuji Astuti dan I Made Suwanda, Kajian Moral dan Kewarganegaraan, Vol 2 No. 3, tahun 2015
Variabel Penelitian dan Indikator	Variabel Independen : X1= Rambu perintah atau rambu larangan X2= Marka jalan X3= Berhenti dan parkir Variabel dependen : Y= Keselamatan penumpang(rambu perintah atau rambu larangan, marka jalan dan berhenti dan parkir)
Metode Analisis Data	Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif deskriptif.

Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aspek tanggung jawab atas keselamatan.</li> <li>2. Menyalakan lapu petunjuk arah saat berbelok ke kiri.</li> <li>3. Menyalakan lampu petunjuk arah saat berbalik arah.</li> <li>4. Memberi isyarat berpindah jalur.</li> </ol>
Hubungan Dengan Penelitian	Variabel tata tertib lalu lintas pada jurnal terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel tata tertib lalu lintas pada penelitian saat ini.

Sumber: *Jurnal yang dipublikasikan di google cendikia.*

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.1 di atas ini. Penelitian ini berfokus pada variabel tata tertib lalu lintas.

**Tabel 2.2**

**Rujukan Penelitian Untuk Variabel Kondisi Kendaraan**

Judul Jurnal	Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Berkendara Mobil Diruas Jalan Tol Semarang-Bawen Jawa Tengah
Penulis Jurnal	Andar Sri Sumantri dan Irfan Misbahudin, jurnal saintek maritime, Vol 16 No 2, maret 2017
Variabel Penelitian dan Indikator	<p>Variabel Independen :</p> <p>X1=Kondisi kendaraan</p> <p>X2=Kondisi jalan</p> <p>X3=Keselamatan berkendara</p> <p>Variabel dependen :</p> <p>Y=Keselamatan Penumpang(kondisi kendaraan, kondisi jalan, keselamatan pengendara).</p>
Metode Analisis Data	Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan kuantitatif.
Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kondisi jalan ternyata berpengaruh terhadap keselamatan berkendara pengguna mobil di ruas jalan tol Semarang-Bawen.</li> <li>2. Kondisi kendaraan di harapkan para pengguna</li> </ol>

	<p>kendaraan lebih pahamkan kondisi kendaraan yang di pakai.</p> <p>3. Diharapkan untuk PT.Trans Marga Jawa Tengah memberikan rambu-rambu tambahan untuk pengendara jalan tol Seramang-Bawen.</p>
Hubungan Dengan Penelitian	Variabel kondisi kendaraan pada jurnal terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel kondisi kendaraan pada penelitian saat ini.

Sumber: *Jurnal yang dipublikasikan di google cendikia.*

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.2 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada variabel kondisi kendaraan.

**Tabel 2.3**

**Rujukan Penelitian untuk variabel keselamatan penumpang**

Judul Jurnal	Perlindungan hak konsumen terkait kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penumpang transportasi bus kopaja.
Penulis Jurnal	Rizka amelia aziz dan yusuf aninidita, jurnalica Vol 13 No 1, tahun 2016.
Variabel Penelitian dan Indikator	<p>Variabel independent</p> <p>X1.Pemahaman pengemudi terhadap aspek keselamatan pada kendaraan</p> <p>X2.Pengetahuan pengemudi terhadap kelengkapan administrasi</p> <p>X3.Menyiapkan alat keselamatan</p> <p>Variabel dependen</p> <p>Y=Keselamatan penumpang (pemahaman pengemudi terhadap aspek keselamatan pada kendaraan, pemahaman pengemudi terhadap kelengkapan administrasi, menyiapkan alat keselamatan).</p>

Metode Analisis Data	Penelitian ini menggunakan metode kualitatif
Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mampu mengemudikan kendaraannya dengan baik.</li> <li>2. Salah satu solusi dalam memberikan perlindungan kepada penumpang bus kopaja baik dari sisi kenyamanan, keamanan dan keselamatan adalah uji KIR dan uji trayek.</li> <li>3. Menyiapkan alat bantu pegangan yang layak diatas kepala sehingga saat bus kopaja berhenti mendadak penumpang bisa dapat berpegangan agar tidak jatuh.</li> </ol>
Hubungan Dengan Penelitian	Variabel keselamatan penumpang pada jurnal terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel keselamatan penumpang pada penelitian saat ini.

Sumber: *Jurnal yang dipublikasikan di google cendikia.*

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.3 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada variabel keselamatan penumpang.

**Tabel 2.4**

**Rujukan Penelitian untuk variable Kapasitas Muatan**

Judul Jurnal	Evaluasi Kinerja Sistem Angkutan Umum Terintegrasi Daerah Masamba
Penulis Jurnal	Ahmad Lili, Lambang Basri Said, St. Maryam, Vol 6(1):24-23 2019
Variabel Penelitian dan Indikator	<p>Variabel independent :</p> <p>X1=Faktor muat</p> <p>X2= Kecepatan Perjalanan</p> <p>X3=Waktu antara</p> <p>Variabel dependen</p> <p>Y=keselamatan penumpang(faktor muat, kecepatan perjalanan,</p>

	waktu antara).
Metode analisis Data	Analisis Kualitatif
Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tingkat pergerakan lalu lintas atau kendaraan tertentu yang sering dinyatakan dalam kilometer per jam.</li> <li>2. Waktu yang dibutuhkan oleh kendaraan untuk melewati ruas jalan yang diamati, termasuk saat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.</li> </ol>
Hubungan dengan Penelitian	Variabel kapasitas muatan pada jurnal terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel kapasitas muatan pada peneliti saat ini

Sumber: *Jurnal yang dipublikasikan di google cendikia.*

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.4 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada variabel kapasitas muatan.

**Tabel 2.5**

**Rujukan penelitian untuk variabel Tata tertib lalu lintas .**

Judul	Pengaruh Pengguna Transportasi Berkelanjutan dan Disiplin Berlau Lintas Terhadap Dampak Tingkat Keselamatan Berkendara ( <i>Safety Riding</i> ) dalam Studi Ksusu Penumpang Angkutan Umum M.19 Kranji ( Bekasi ) -PGC ( Cililitan)
Penulis jurnal	Ana Ramadhayanti , Vol.18, No 1 Tahun 2018
Variabel Penelitian dan Indikator	<p>Variabel Independen :</p> <p>X1=Etika berlalu lintas X2=Budaya berlalu lintas X3=Perilaku berkendara</p> <p>Variabel dependen :</p> <p>Y=Keselamatan penumpang(etika berlalu lintas, budaya berlalu lintas, perilaku berkedara).</p>

Metode Analisis Data	Analisis Kualitatif
Hasil Penelitian	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Disiplin berkendara seseorang dalam mentaati peraturan lalu lintas.</li> <li>2. Internalisasi/ sikap seseorang dalam berlalu lintas</li> <li>3. Tingkah laku berkendara</li> </ol>
Hubungan dengan Penelitian	Variabel tata tertib lalu lintas pada jurnal terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel tata tertib lalu lintas pada penelitian saat ini.

*Sumber: Jurnal yang dipublikasikan di google cendikia.*

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.5 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada variabel Tata tertib lalu lintas.

## 2.2 Hipotesis

Hipotesis adalah pernyataan dugaan tentang hubungan antara dua variable atau lebih. Hipotesis selalu mengambil bentuk kaimat pernyataan dan menghubungkan secara umum maupun khusus variable yang satu dengan yang lainnya. Sedangkan pengertian hipotesis menurut Sugiyono (2017:63) mengemukakan bahwa hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data.

Untuk memberikan angka pada penelitian yang dilakukan dan untuk memberikan jawaban sementara atas masalah yang dikemukakan diatas, maka penelitian mengajukan hipotesis sebagai berikut :

### a. Hipotesis 1

Menurut (Andar Sri Sumantri 2017) koefisien regresi kondisi kendaraan (X1) sebesar 0,268, sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis



yang menyatakan diduga ada pengaruh positif antara faktor kondisi jalan terhadap keselamatan penumpang mobil di jalan Tol Semarang -Bawen Provinsi Jawa Tengah.

Menurut ( Ni uh wayan Rita Kurniati 2017 ) uji signifikan korelasi  $X_1$  atas  $X_2$  dihasilkan persamaan regresi  $X_2 = a_1 + b_1X_1 = 34,986 + 0.52X_1$  (beta). Artinya dengan bertambahnya disiplin pengendara sebesar satu poin dapat mempengaruhi kondisi sepeda motor dan jalan sebesar 0.52 nilai  $t_h$  disiplin pengendara terhadap kondisi motor dan jalan sebesar 13,888 atau  $p$ -value =0.00 < 0.05 maka ditolak  $H_0$ , terima  $H_1$ , artinya terdapat pengaruh signifikan disiplin pengendara terhadap kondisi sepeda motor dan jalan,

Berdasarkan penelitian terdahulu menjelaskan adanya pengaruh antara kondisi kendaraan terhadap keselamatan penumpang,yang menjadi dasar penulis membuat dugaan bahwa:

H1: Diduga faktor kondisi kendaraan ( $X_1$ ) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penumpang ( $Y$ ) Di Kota Kupang.

## **b. Hipotesis 2**

Menurut ( Ni luh wayan rita Kurnia 2017) persamaan regresi  $X_3 = a_2 + b_2X_2 = 20,539 + 0.223X_2$  (beta). Artinya dengan bertambahnya satu pernyataan responden tentang kondisi sepeda motor dan jalan dapat mempengaruhi keselamatan berlalu lintas sebesar 0,223 nilai  $t_h$  kondisi sepeda motor dan jalan terhadap keselamatan berlalu lintas sebesar 9,815 atau  $p$ -value= 0.00 < 0.05 maka tolak  $H_0$ , terima  $H_1$  , artinya terhadap pengaruh signifikan kondisi sepeda motor dan jalann terhadap keselamatan berlau lintas.

Menurut ( Septi Nur Damayanti ) berdasarkan hasil uji t diperoleh  $t_{hitung}$  sebesar 16,320. Apabila dibandingkan dengan nilai  $t_{tabel}$  sebesar 1,988 pada taraf signifikan 5% maka nilai  $t_{hitung} > t_{tabel}$ . Hasil dari uji signifikansi menggunakan uji t menunjukan jika hipotesis diterima sehingga

terdapat pengaruh positif dan signifikan antara integrasi stika lalu lintas dalam pembelajaran IPS terhadap perilaku tertib di jalan raya siswa kelas VII SMP Negeri 14 Yogyakarta.

Berdasarkan penelitian terdahulu menjelaskan adanya pengaruh antara variabel Tata tertib lalu lintas terhadap keselamatan penumpang, yang menjadi dasar penulis membuat dugaan bahwa:

H2: Diduga faktor Tata tertib lalu lintas (  $X_2$  ) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan penumpang (  $Y$  ) Di Kota Kupang.

### c. Hipotesis 3

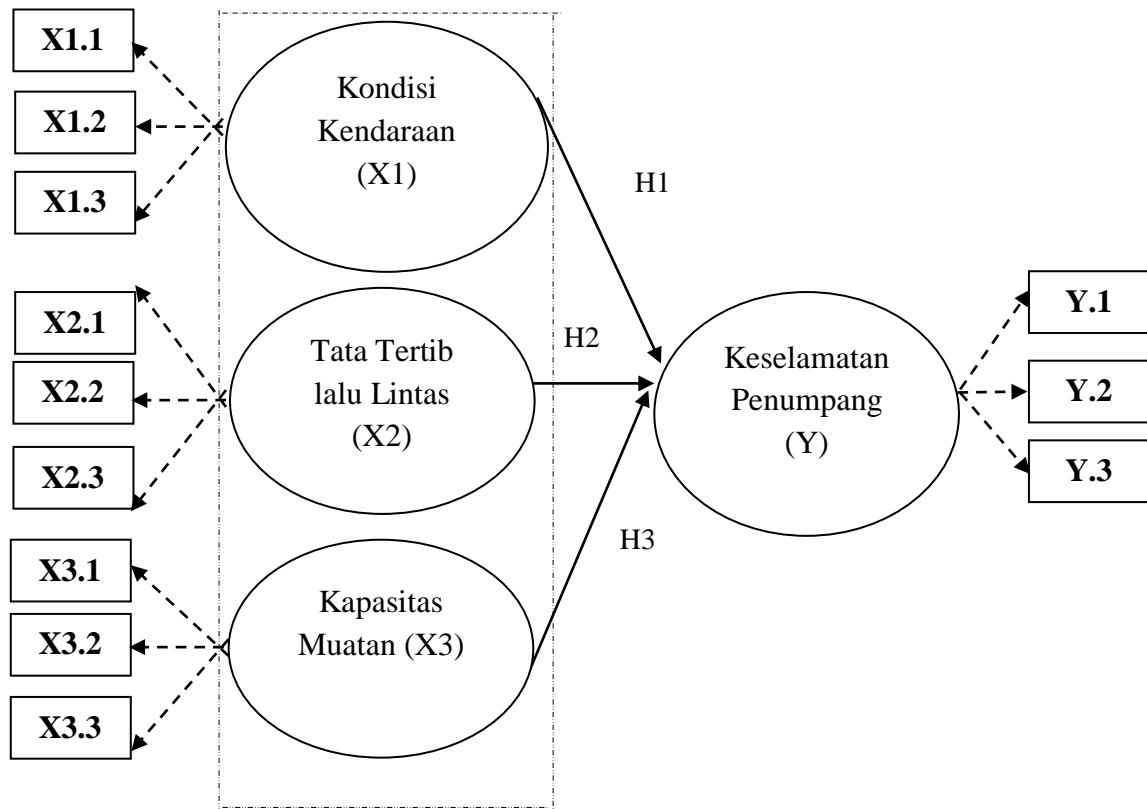
Menurut ( Ahmad Lili 2019) dapat dilihat dari nilai *origina sample estimate* kenyamanan adalah sebesar 0,686 dengan signifikan dibawah 5% yang ditunjukkan dengan nilai *t* statistik 14.905 lebih besar dari nilai *t*-table sebesar 1,962. Nilai *origina sample estimate* positif mengindikasikan bahwa kinerja pelayanan moda angkutan dari segi kenyamanan berpengaruh positif terhadap kinerja system angkutan umum terintegrasi.

Menurut ( Subhan Rizal Amin 2011) tahap terakhir dari pengujian regresi logistic adalah uji koefisien regresi. Dari table 3 diatas dapat dilihat bahwa variabel bebas  $X_1$ ,  $X_2$ , dan  $X_3$  yang nilai signifikannya lebih kecil dari 0,1. Hasil ini menunjukkan bahwa variabel  $X_1$ ,  $X_2$ , dan  $X_3$  berpengaruh signifikan terhadap variabel terkait  $Y$  pada level 10%.

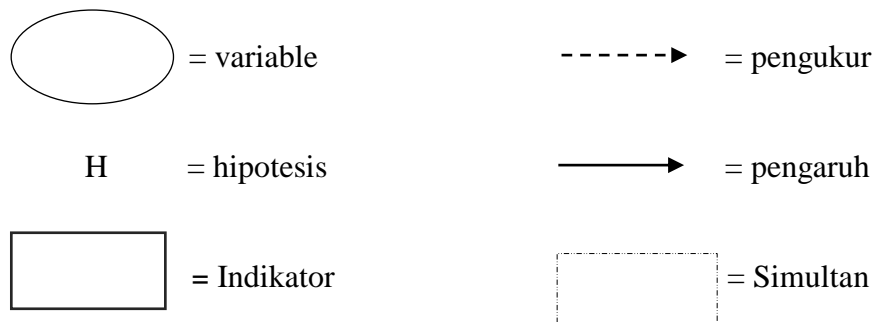
Berdasarkan penelitian terdahulu menjelaskan adanya pengaruh antara variabel kapasitas muatan terhadap keselamatan penumpang, yang menjadi dasar penulis membuat dugaan bahwa:

H3: Diduga faktor kapasitas muatan (  $X_3$  ) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan penumpang (  $Y$  ) Di Kota Kupang .

### 2.3 Kerangka Pemikiran



**Gambar 2.3**  
**Kerangka Pemikiran**



Variabel dalam penelitian ini meliputi :

Variabel Independen

1. Kondisi Kendaraan (X1) (Andar & Irfan, 2017)

Indikator Kondisi Kendaraan

- a. Rem Tidak Berfungsi Dengan Baik (X1.1)
- b. Penipisan Ban (X1.2)
- c. Lampu Tidak Menyala (X1.3)

2. Tata Tertib Lalu Lintas (X2) (Sani Sadono,2015)

Indikator Tata Tertib Lalu Lintas

- a. Etika Berlalu Lintas (X2.1)
- b. Budaya Tertib (X2.2)
- c. Perilaku Pengendara (X2.3)

3. Kapasitas Muatan (X3) (Herman Ramli,2017)

Indikator Kapasitas Muatan

- a. *Overload* (Muatan Berlebih)(X3.1)
- b. Kerusakan Pada Jalan (X3.2)
- c. Sistem Roda (X3.3)

4. Variabel Dependen

Keselamatan Penumpang (Y) (Rizka & yusuf, 2016)

Indikator keselamatan Penumpang

- a. Terhindar dari Kecelakaan (Y1.1)
- b. Melakukan Standar Keselamatan Berlalu Lintas (Y1.2)
- c. Pemahaman Keselamatan Dijalan Raya (Y1.3)