

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu**

##### **2.1.1 Perilaku Pengendara**

Perilaku pengendara adalah tindakan atau kegiatan yang di tampilkan seseorang dalam hubungan dengan orang lain dan lingkungan sekitarnya atau lingkungan dalam khususnya dalam mengemudikan kendaraan. Masalah lalu lintas dapat disebabkan oleh berbagai faktor dan yang terpenting adalah 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 baik, belum memiliki kepatuhan, ketaatan untuk mengikuti perundang undangan/hukum yang berlaku. Tingkat kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan dapat diukur dari kemampuan dan daya serap tiap individu dan bagaimana penerapannya di jalan raya (Samekto dan Jumaizi, 2017).

*Safety riding* atau keselamatan berkendara merupakan hal utama yang harus diperhatikan bagi pengemudi sepeda motor. Hal utama ini seringkali diabaikan oleh para pengemudi karena mungkin banyak dari elemen *safety riding* tersebut adalah hal-hal kecil dan merepotkan. *Safety riding* sangat penting diperhatikan dalam berkendara karena banyak kecelakaan lalu lintas di jalan yang disebabkan oleh pengendara itu sendiri keterampilan pengemudi harus diperhatikan demi keselamatan. Kepolisian sudah memberikan syarat dasar kepada pengemudi harus mempunyai SIM atau surat ijin mengemudi sesuai dengan golongan kendaraan, sepeda motor harus mempunyai SIM C, mobil harus mempunyai SIM A, dan lain sebagainya. kecelakaan juga bisa disebabkan dari kondisi pengendara yang mengendarai kendaraan dalam kondisi lelah sehingga tidak mampu mengantisipasi terutama jarak minimal kendaraan yang ada didepan dan kurangnya jarak aman pada kendaraan yang berlawanan ketika akan menyalip. Lengah atau kecerobohan pengemudi yang melakukan kegiatan lain

saat mengemudi yang mengakibatkan terganggunya konsentrasi pengemudi, misalnya mengendarai kendaraan dengan menyalakan rokok, menggunakan handphone dan berbincang dengan penumpang.

### **2.1.2 Kondisi Jalan**

Dalam kamus besarbahasa 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.22 Tahun 2009).

Karakteristik jalan adalah kondisi jalan, lebar jalan, naik turun dan kemiringan jalan, kualitas jalan, berlubang atau bergelombang jalan. Banyak hal yang mempengaruhi kecelakaan di jalan raya di sebabkan oleh jalan., indikator yang menyebabkan terjadinya kecelakaan di jalan raya yang di pengaruhi faktor jalan adalah :

- a. Jalan berlubang
- b. Jalan rusak
- c. Jalan Licin basah
- d. Jalan Gelap
- e. Jalan Licin basah
- f. Jalan Gelap
- g. Tanpa Rambu/Marka
- h. Tikungan tajam
- i. Hujan

### **2.1.3 Pelanggaran Peraturan Lalu Lintas**

Pemahaman tentang peraturan lalu lintas harus diperhatikan, pengemudi wajib mempunyai pemahaman dan pengetahuan yang cukup tentang peraturan dan bagaimana menggunakan kendaraannya. Pengemudi yang belum paham akan bagaimana cara berkendara yang baik dan bagaimana maksud atau tujuan sebuah rambu yang terpasang di sepanjang jalan dapat membahayakan diri sendiri maupun pengendara lain.

Tidak keseluruhan pengemudi pemahaman akan isyarat dari sebuah rambu lalu lintas masih banyak yang belum mengerti akan arti dari sebuah rambu lalu lintas, perlu inisiatif pengemudi untuk belajar mengerti akan arti rambu lalu lintas agar mengetahui risiko bahaya apabila melanggar aturan lalu lintas, serta sanksi akibat pelanggaran lalu lintas memicu timbulnya perilaku pengendara untuk melanggar aturan lalu lintas. Pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara dapat menjadi awal penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

### **2.1.4 Kecelakaan Lalu Lintas**

Menurut UU Nomor 22 tahun 2009 pasal 1 ayat 24 Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa Pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Di banyak negara berkembang, sepeda motor merupakan salah satu moda yang potensial dan bersahabat dengan masyarakat, terutama masyarakat kalangan menengah ke bawah. Kendaraan sepeda motor adalah kendaraan yang paling banyak mengalami kecelakaan disbanding dengan kendaraan lainnya, pada saat kecelakaan pengguna sepeda motor adalah yang paling rawan menimbulkan korban jiwa karena pengemudi sepeda motor bersentuhan secara langsung dengan badan jalan atau aspal sehingga lebih mudah mengalami cedera. Semua pengguna jalan tak terkecuali pengguna sepeda motor harus mematuhi peraturan yang berlaku, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan seperti:

1. setiap pengendara sepeda motor di jalan harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) untuk sepeda motor dan mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar
2. pengendara sepeda motor wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki
3. pengendara sepeda motor mengetahui tata cara berlalu lintas di jalan
4. sepeda motor hanya dimaksudkan untuk digunakan oleh dua orang
5. sepeda motor memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan apabila digunakan di jalan
6. pengemudi dan penumpang wajib menggunakan helm yang telah direkomendasikan keselamatannya dan terpasang dengan benar.

Kecelakaan sepeda motor tidak saja menimbulkan kerugian material, tetapi mengakibatkan kehilangan sumber daya manusia yang sangat tinggi. Karena itu, kecelakaan lalu lintas memerlukan perhatian serius, agar jumlah korban kecelakaan dan kerugian material yang ditimbulkan dapat dikurangi. Berdasarkan Pasal 229 UU Nomor 22 tahun 2009 kecelakaan lalu lintas digolongkan atas 3 bagian yaitu:

1. Kecelakaan Lalu Lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
2. Kecelakaan Lalu Lintas sedang, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
3. Kecelakaan Lalu Lintas berat, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Dalam kecelakaan lalu lintas bisanya menumbulkan korban yang dibagi menjadi 3 yaitu:

1. Korban mati adalah korban kecelakaan lalu lintas yang meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah suatu kecelakaan terjadi.

2. Korban luka berat adalah korban kecelakaan lalu lintas yang karena lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadinya kecelakaan, sedangkan yang dimaksud dengan cacat tetap adalah jika suatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selamanya.
3. Korban luka ringan adalah korban kecelakaan lalu lintas yang mengalami luka-luka, tetapi tidak memerlukan rawat inap atau tidak harus dirawat inap di rumah sakit lebih dari 30 hari.

Waktu terjadinya kecelakaan lalu lintas tidak dapat di ketahui kapan terjadinya dan bagaimana kecelakaan itu bisa terjadi, berdasarkan waktu terjadinya, kecelakaan lalu lintas dapat digolongkan menjadi dua macam, yaitu kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada hari tertentu dan kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada jam tertentu (Anisarida dan Santosa, 2019). Jenis hari terjadinya kecelakaan lalu lintas dibedakan menjadi dua macam juga, yaitu hari kerja dan hari libur. Sedangkan jam terjadinya kecelakaan dapat dibedakan menjadi:

1. Dini hari, mulai jam 00.00 sampai jam 06.00
2. Pagi hari, mulai jam 06.00 sampai jam 12.00
3. Siang hari, mulai jam 12.00 sampai jam 18.00
4. Malam hari, mulai jam 18.00 sampai jam 24.00

## **2.2 Penelitian Terdahulu**

Setiap penelitian selalu menggunakan penelitian terdahulu sebagai bahan pertimbangan dan perbandingan dengan penelitian yang akan dilakukan, dengan adanya penelitian terdahulu tersebut membuat penulis berharap akan mendapatkan hasil yang maksimal dalam penelitiannya. Berikut penelitian terdahulu yang diambil sebagai bahan acuan:

1. Rujukan penelitian terdahulu untuk variabel perilaku pengendara

Penjelasan secara singkat tentang jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan sebagai berikut:

**Table 2.1****Rujukan Variabel Untuk Perilaku Pengendara**

Judul	Pengaruh Keterampilan, Konsentrasi dan Kondisi Jalan Terhadap Keselamatan Berkendara Di Jalan Majapahit Semarang
Penulis	Agus Aji Samekto dan Jumaizi
Sumber	Jurnal Sainstek Maritim, Volume XVII Nomor 1, September 2017
Variabel Penelitian dan Indikator	X1 : Keterampilan pengendara X2 : Kondisi pengendara X3 : Kondisi jalan Y : Keselamatan berkendara
Metode analisis	Metode analisis yang digunakan teknik sampling kuota
Hasil penelitian	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Hipotesis pertama menguji ada tidaknya pengaruh variabel keterampilan pengendara (X1) terhadap variable keselamatan berkendara (Y) dan diperoleh koefisien regresi sebesar 0,236 dan hasil t hitung <math>2,805 &gt; t \text{ table } 1,9853</math> sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis pertama (H1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang.</li><li>2. Hipotesis kedua menguji ada tidaknya pengaruh variabel konsentrasi pengendara (X2) terhadap variabel keselamatan berkendara (Y) diperoleh koefisien regresi sebesar 0,250 dan hasil t hitung <math>3,372 &gt; t \text{ tabel } 1,9853</math> sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis kedua (H2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang.</li><li>3. Hipotesis ketiga menguji ada tidaknya pengaruh</li></ol>

	<p>variabel kondisi jalan (X3) terhadap variabel keselamatan berkendara (Y) diperoleh koefisien regresi sebesar 0,112 dan hasil t hitung 2,602 &gt; t tabel 1,9853 sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis ketiga (H3) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang.</p> <p>4. Hasil pengujian kelayakan model menghasilkan nilai F hitung sebesar 26,313 dan nilai signifikansi 0,000. Apabila nilai hasil penghitungan tersebut dibandingkan dengan nilai ketentuannya maka dapat diperoleh hasil bahwa nilai F hitung sebesar 26,313 &gt; nilai F tabel 2,46 dan nilai signifikansi sebesar 0,000 &lt; 0,05. Mengacu dari hasil analisis tersebut maka dapat disimpulkan bahwa secara simultan variabel keterampilan pengendara, konsentrasi pengendara dan kondisi jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang.</p>
Hubungan dengan penelitian	Variabel penelitian terdahulu ini dapat menjadi acuan dan rujukan penulis ini dan sangat berhubungan dengan variabel Faktor Manusia yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

## 2. Rujukan penelitian terdahulu untuk variabel kondisi jalan

Penjelasan secara singkat tentang jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan sebagai berikut:

**Table 2.2**

**Rujukan Variabel Untuk Kondisi Jalan**

Judul	Faktor yang Mempengaruhi Keselamatan Berkendara
-------	---

	Mobil Diruas Jalan TOL Semarang-Bawen Propinsi Jawa Tengah
Penulis	Andar Sri Sumantri dan Irfan Misbahudin
Sumber	Jurnal Saintek Maritim, Volume XVI Nomor 2, Maret 2017
Variabel Penelitian dan Indikator	X1: Kondisi jalan X2: Kondisi Kendaraan X3: Perilaku berkendara X4: Pengetahuan Berkendara Y : Keselamatan berkendara
Metode analisis	Metode analisis yang digunakan Analisis data kualitatif, Analisis data kuantitatif dan
Hasil penelitian	Berdasarkan analisis yang ada bahwa kondisi jalan ternyata lebih berpengaruh terhadap keselamatan berkendara pengguna mobil di ruas jalan Tol Semarang – Bawen Provinsi Jawa Tengah dari pada kondisi kendaraan, perilaku berkendara dan pengetahuan berkendara
Hubungan dengan penelitian	Dari hasil penelitian ini bahwa jalan ternyata sangat berpengaruh dalam keselamatan berkendara di jalan karena hal tersebut variabel kondisi jalan ini dapat menjadi acuan dan rujukan penulis.

### 3. Rujukan penelitian terdahulu untuk pelanggaran peraturan lalu lintas

Penjelasan secara singkat tentang jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan sebagai berikut:

**Table 2.3**

**Rujukan Variabel Untuk Pelanggaran Peraturan Lalu Lintas**

Judul	Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, dan Kecepatan
-------	--



	Berkendara
Penulis	Annisa Hidayati dan Lucia Yovita Hendrati
Sumber	Jurnal Berkala Epidemiologi, Volume 4 Nomor 2, Mei 2016
Variabel Penelitian dan Indikator	X1 : Pengetahuan X2 : Penggunaan Jalur X3 : Kecepatan Berkendara Y : Kecelakaan Lalu Lintas
Metode analisis	Penelitian obsevarsional dan penelitian analitik
Hasil penelitian	Terdapat siswa SMP di Kecamatan Wonokromo Surabaya sedang duduk di bangku kelas tujuh dan delapan yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas ketika mengendarai sepeda motor. Siswa SMP yang menjadi responden penelitian menjadi pengendara sepeda motor aktif dengan proporsi sebesar 25%. Hal ini menunjukkan adanya siswa SMP yang menjadi pengendara sepeda motor aktif tanpa memperhatikan adanya larangan mengendarai kendaraan bermotor pada anak bawah usia yang tertera pada peraturan UU No. 22 Tahun 2009.
Hubungan dengan penelitian	Dari hasil penelitian ini ada variabel yang cocok dan sama dengan variabel penulis dan dapat digunakan sebagai rujukan dan acuan

#### 4. Rujukan penelitian terdahulu untuk variabel kecelakaan lalu lintas

Penjelasan secara singkat tentang jurnal penelitiain terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan sebagai berikut:

**Table 2.4**

**Rujukan Variabel Untuk Kecelakaan Lalu Lintas**

Judul	Korban Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor Di Kota
-------	--

	Bandung
Penulis	An An Anisarida, Wimpy Santosa
Sumber	Jurnal HPJI Volume 5 Nomor 2, Juli 2019
Variabel Penelitian dan Indikator	X1 : Meninggal Dunia X2 : Luka Berat X3 : Luka Ringan Y : Korban kecelakaan
Metode analisis	Metode analisis ini menggunakan analisis satu dimensi
Hasil penelitian	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Bandung pada tahun 2013 hingga tahun 2017 cenderung mengalami penurunan. Hal serupa juga terjadi pada jumlah kecelakaan lalu lintas sepeda motor. Dari tahun 2013 sampai 2017 sebesar 684 kejadian/tahun, sedangkan jumlah rata-rata kecelakaan sepeda motor dari tahun 2013 sampai tahun 2017 sebesar 614 kejadian/hari.</li> <li>2. Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor mempunyai proporsi yang terbesar dibandingkan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas yang lain. Proporsi kejadian kecelaa-kaan lalu lintas sepeda motor mencapai maksimum pada tahun 2015, yaitu 93% terhadap jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Bandung.</li> <li>3. Untuk kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor, peluang terjadinya korban meninggal dunia adalah antara 9% hingga 21%. Tingginya peluang terjadinya korban meninggal dunia ini membutuhkan penelitian yang lebih mendalam untuk meningkatkan keselamatan berlalu lintas, khususnya dalam penggunaan sepeda motor.</li> </ol>

Hubungan dengan penelitian	Dari hasil penelitian terdahulu ini memiliki kesamaan pembahasan tentang kecelakaan lalu lintas, sehingga penelitian terdahulu ini dapat menjadi acuan serta rujukan bagi penulis
----------------------------	---

#### 5. Rujukan penelitian terdahulu untuk variabel kecelakaan lalu lintas

Penjelasan secara singkat tentang jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan sebagai berikut:

**Table 2.5**

**Rujukan Variabel Untuk Kecelakaan Lalu Lintas**

Judul	Analisa Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan Ahmad Yani Surabaya Melalui Pendekatan <i>Knowledge Discovery in Database</i>
Penulis	Arvian Zauardi dan Hitapriya Suprayitno
Sumber	Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur dan Fasilitas, Volume 2 Nomor 1, Maret 2018
Variabel Penelitian dan Indikator	X1 : Waktu kecelakaan X2 : Pihak Terlibat dan Fatalitas kecelakaan X3 : Biaya Kecelakaan Y : Kecelakaan
Metode analisis	Metode analisis ini menggunakan analisis kualitatif
Hasil penelitian	1. Data kecelakaan dalam parameter waktu tidak menunjukkan pola trendline tertentu, namun nilainya cenderung naik pada akhir tahun. Sebagian besar (85,9%) kecelakaan melibatkan banyak pihak (bukan laka tunggal). Kecelakaan tidak banyak terjadi pada jam-jam sibuk (peak hour) dan waktu paling banyak mencatat kejadian kecelakaan pada hari Senin pukul 20:00-21:00. Pada jam-jam lalu lintas lenggang,

	<p>kondisi arus bebas tercapai sehingga pengendara sering melaju dengan kecepatan tinggi, khususnya pada frontage road.</p> <p>2. Pihak yang terlibat kecelakaan masih didominasi oleh sepeda motor (69,61%) pada laka tunggal maupun jamak. Fatalitas kecelakaan sebagian besar masih berada pada skala rendah (75,9%) dengan korban luka ringan (79,38%). Korelasi antara fatalitas laka dengan jumlah korban menunjukkan nilai positif dan hasil signifikan.</p> <p>3. Biaya kecelakaan meliputi biaya korban dan kerugian materiil. Kedua aspek biaya selalu menunjukkan peningkatan, meski frekuensi kejadian kecelakaan menurun. Peningkatan terbesar pada kerugian materiil yang mencapai 466,49% dari tahun 2015 ke 2016. Perhitungan kerugian kecelakaan di Jl. Ahmad Yani selama periode pengamatan mencapai nilai Rp. 10,78 Triliun. Oleh karena itu audit keselamatan jalan dan tindakan pencegahan secara komprehensif (aspek teknis dan non teknis) mutlak untuk segera dilakukan</p>
<p>Hubungan dengan penelitian</p>	<p>Dari hasil penelitian terdahulu ini memiliki kesamaan pembahasan tentang kecelakaan lalu lintas, sehingga penelitian terdahulu ini dapat menjadi acuan serta rujukan bagi penulis.</p>

## 2.3 Hipotesis

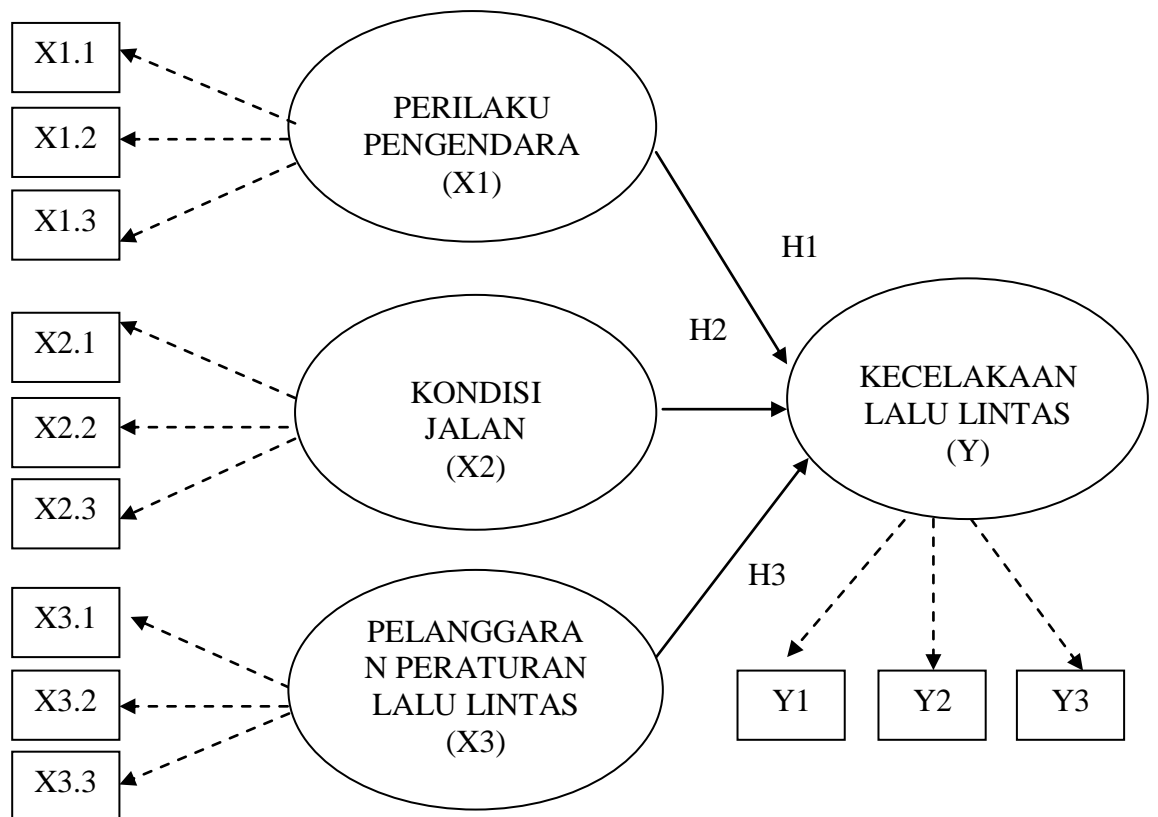
Hipotesis adalah sebuah taksiran atau referensi yang dirumuskan serta diterima untuk sementara yang dapat menerangkan fakta – fakta yang diamati ataupun kondisi – kondisi yang diamati, dan digunakan sebagai petunjuk langkah penelitian selanjutnya. Maka untuk memberikan jawaban diatas maka peneliti mengajukan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

- H1 : Diduga Perilaku Pengendara mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas di Jalan Pecangaan-Damaran Jepara.
- H2 : Diduga Kondisi Jalan mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas di Jalan Pecangaan-Damaran Jepara.
- H3 : Diduga Pelanggaran Peraturan Lalu Lintas mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas di Jalan Pecangaan-Damaran Jepara.

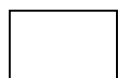
## 2.4 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran adalah suatu tinjauan mengenai apa yang di teliti yang kemudian dituangkan dalam sebuah bagan yang menjadi alur pemikiran penelitian.

**Gambar 2.1**  
**Kerangka Pemikiran**



KETERANGAN :



: Indikator

-----▶ : Pengukur





