

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Landasan Teori dan Penelitian Terdahulu**

##### **2.1.1 Aspek Kepatuhan Pengemudi Mobil Angkutan Barang**

Kepatuhan berasal dari kata patuh. Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), patuh berarti suka menurut perintah, taat kepada perintah atau aturan dan berdisiplin. Kepatuhan berarti bersifat patuh, ketaatan, tunduk, patuh pada ajaran dan aturan. Teori kepatuhan telah diteliti pada ilmu - ilmu sosial khususnya dibidang psikologis dan sosiologi yang lebih menekankan pada pentingnya proses sosialisasi dalam mempengaruhi perilaku kepatuhan seorang individu.

Pendapat tersebut dipertegas oleh Hasibuan (2018), menjelaskan bahwa kepatuhan merupakan kesadaran dan kesediaan seseorang mentaati semua peraturan dan norma-norma sosial yang berlaku. Sedangkan pengertian pengemudi, diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2016 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, diatur segala ketentuan mengenai pengemudi. Pasal 1 angka 23 Undang-Undang ini menentukan bahwa pengemudi adalah “Orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat izin mengemudi”.

Saat ini memang sudah ada peraturan-peraturan hukum dibidang lalu lintas yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2019 beserta peraturan pelaksanaannya, namun kurang dipatuhi oleh para pemakai jalan.

Menurut Soerjono Soekanto (2019) bahwa setiap manusia yang normal mempunyai kesadaran hukum. Masalahnya adalah taraf kesadaran hukum tersebut, yakni ada yang tinggi, sedang dan rendah. Tolak ukur taraf-taraf kesadaran hukum itu adalah sebagai berikut :

1. Pengetahuan mengenai hukum.
2. Pemahaman terhadap hukum.
3. Sikap terhadap hukum.

#### 4. Perilaku hukum

Hukum yang efektif antara lain dapat diukur dari derajat kepatuhan warga masyarakat yang kepentingannya diatur oleh hukum. Misalnya efektifitas perundang-undangan lalu lintas akan dapat diukur derajat kepatuhan hukum para pemakai jalan, kalau hukum efektif, maka hal itu berarti bahwa penegakan hukum dilakukan secara adil.

Sedangkan menurut Valsiener dan Achir (dalam penelitian Irene Klavert, 2018) yaitu:

1. Tanggung Jawab mengungkap tanggung jawab individu dalam mematuhi peraturan lalu lintas.
2. Penyesuaian diri di dalam terkandung kemampuan individu dalam mengendalikan diri untuk berperilaku sesuai peraturan. Menurut Barnadip (dalam penelitian Irene Klavert, 2018) disiplin memiliki beberapa aspek yaitu:
  - a. Sikap mental (mental attitude), merupakan sikap taat dan tertib sebagai hasil dari pengendalian dan watak.
  - b. Pemahaman yang baik mengenai sistem peraturan perilaku, norma, kriteria dan standart yang demikian sehingga pemahaman tersebut menumbuhkan pengertian yang mendalam atau kesadaran bahwa ketaatan peraturan perilaku, norma, kriteria dan standart untuk mencapai keberhasilan sehingga dalam penelitian ini, peneliti menggunakan tolok ukur sikap mental, pemahaman dan tanggung jawab untuk mengukur tingkat kepatuhan pengemudi.

#### 2.1.2 PraSarana

PraSarana Transportasi adalah perangkat untuk berkumpulnya orang dan barang dan perangkat untuk memudahkan pergerakan orang dan barang dari satu tempat yang satu ketempat yang lain yang sifatnya tidak bergerak. (Ir. Abdul Rochim, 2018 dalam penelitian oleh Andri Widiyanto)

Faktor praSarana merupakan faktor yang dapat secara langsung dipengaruhi oleh pemerintah dalam upaya peningkatan keselamatan jalan,

dengan bentuk perbaikan kualitas. Ini berbeda dengan upaya lain yang terkait dengan faktor manusia, di mana peran serta pemerintah lebih mengarah pada aturan, kebijakan dan edukasi, yang pada akhirnya akan kembali pada karakter pelaku. Menurut UU No.22 Tahun 2016 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, praSarana lalu lintas dan angkutan jalan adalah ruang lalu lintas, terminal dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan serta fasilitas pendukung. Pada dasarnya praSarana transportasi darat adalah jalan, terminal dan jembatan. Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel Pada dasarnya pembangunan jalan raya adalah proses pembukaan ruangan lalu lintas yang mengatasi berbagai rintangan geografi.

Untuk menunjang kelaikan jalan maka jalanpun juga diberi perlengkapan jalan. Menurut UU 22/2016 Pasal 25 tentang perlengkapan jalan adalah untuk setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa:

1. Rambu Lalu Lintas;
2. Marka Jalan;
3. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
4. Alat penerangan Jalan;
5. Alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan;
6. Alat pengawasan dan pengamanan Jalan;
7. Fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan
8. Fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan. Menurut Julianto (2017) dalam penelitian Kharisma Adji Prasetyo rambu lalu lintas adalah salah satu alat perlengkapan jalan dalam bentuk tertentu yang memuat lambang,

huruf, angka, kalimat, dan atau perpaduan diantaranya, digunakan untuk memberi peringatan, larangan, perintah, dan petunjuk bagi pemakai jalan. Rambu lalu lintas dibuat untuk menciptakan kelancaran, keteraturan, dan keselamatan dalam berkendara. Marka jalan rambu objek untuk menyampaikan informasi baik itu perintah, larangan dan petunjuk.

Dalam diktat Rekayasa Lalu Lintas (2019) rambu-rambu lalu lintas mengandung konsekuensi hukum sebagai berikut :

1. Rambu Perintah Rambu perintah yaitu pengaturan yang jelas dan tegas tanpa ada interpretasi lain yang wajib dilaksanakan oleh pengguna jalan.
2. Rambu Larangan Rambu larangan yaitu larangan yang dengan tegas melarang para pengguna jalan untuk melakukan hal hal tertentu.
3. Rambu Peringatan Menuju kemungkinan adanya bahaya di jalan yang akan dilalui untuk mengidentifikasi gangguan nyata dan potensial yang bersifat permanen atau temporer.
4. Rambu Anjuran Rambu anjuran yaitu pengaturan yang bersifat mengimbau, boleh dilakukan boleh pula tidak dilakukan.
5. Rambu Petunjuk Rambu petunjuk yaitu memberikan petunjuk mengenai jurusan, keadaan jalan, situasi, kota berikutnya, keberadaannya fasilitas dan lain - lain.
6. Rambu Informasi Rambu informasi adalah rambu yang memberikan petunjuk pada pemakai jalan mengenai arah, tempat dan informasi yang meliputi rambu pendahuluan, rambu jurusan (arah), rambu penegasan, rambu petunjuk batas wilayah dan rambu lain yang memberikan keterangan serta fasilitas yang bermanfaat bagi pemakai jalan.
7. Rambu Sementara Rambu sementara adalah rambu lalu lintas jalan yang digunakan untuk pengaturan lalu lintas dalam keadaan darurat atau kegiatan tertentu antara lain Keselamatan Mobil Angkutan

Barang, kebakaran, banjir, penelitian lalu lintas ujicoba pengaturan lalu lintas pekerjaan jalan.

Selain rambu-rambu lalu lintas, marka jalan pun juga harus diperhatikan. Dalam wikipedia bahasa Indonesia markah jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Markah dikelompokkan menjadi 4 yaitu:

1. Markah Membujur Marka membujur adalah tanda yang sejajar dengan sumbu jalan.
2. Markah Melintang Marka melintang adalah tanda yang tegak lurus terhadap sumbu jalan, seperti pada garis henti di Zebra cross atau dipersimpangan
3. Marka Serong Marka serong adalah tanda yang membentuk garis utuh yang tidak termasuk dalam pengertian marka membujur atau marka melintang, untuk menyatakan suatu daerah permukaan jalan yang bukan merupakan jalur lalu lintas kendaraan.
4. Markah Lambang Marka lambang adalah tanda yang mengandung arti tertentu untuk menyatakan peringatan, perintah dan larangan untuk melengkapi atau menegaskan maksud yang telah disampaikan oleh rambu lalu lintas atau tanda lalu lintas lainnya.

### **2.1.3 Sarana**

Dalam berlalu lintas terdapat banyak jenis kendaraan yang masing-masingnya mempunyai ciri tersendiri, dengan perbedaan seperti dimensi, berat, kapasitas angkut, tenaga penggerak, karakteristik pengendalian yang sangat berpengaruh dalam operasi lalu lintas sehari-hari serta dalam perencanaan dan pengendalian lalu lintas. Dalam hal ini penulis berfokus terhadap mobil angkutan barang. Mobil angkutan barang adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus. Dalam UU No.22 Tahun 2019

Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mobil barang diklasifikasikan menurut jenis dan MST nya, dan menurut berat dan dimensinya.

Untuk pembagian kendaraan bermotor berdasarkan berat/Muatan Sumbu Terberat (MST) dikelompokkan menjadi 3 kelas, yaitu :

- a. Kendaraan bermotor dengan muatan sumbu = 10 Ton.
- b. Kendaraan bermotor dengan muatan sumbu = 8 Ton.
- c. Kendaraan bermotor dengan muatan sumbu = < 8 ton, yang masih di bagi menjadi kelas 5 Ton.

Adapun klasifikasi mobil angkutan barang berdasarkan Jenis dan Muatan Sumbu Terberat (MST) ada 4 yaitu:

- a. Mobil barang ringan dengan sumbu tunggal mempunyai MST (Muatan Sumbu Terberat) kendaraan kurang dari 3,5 Ton.
- b. Mobil barang sedang dengan sumbu tunggal mempunyai MST (Muatan Sumbu Terberat) kendaraan 5-8 Ton.
- c. Mobil barang berat dengan sumbu tunggal mempunyai MST (Muatan sumbu Terberat) kendaraan sama dengan 10 Ton.
- d. Mobil barang berat dengan sumbu tandem mempunyai MST (Muatan Sumbu Terberat) kendaraan lebih besar dari 10 Ton.

Kecenderungan pabrik pembuat kendaraan di Indonesia untuk angkut truk berat berdampak pada keinginan pengusaha atau operator yang mengangkut lebih muatan yang tidak sesuai dengan PraSarana. Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik, telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan untuk menjalin keselamatan bagi pengendaranya. Kendaraan harus siap pakai sehingga harus dipelihara dengan baik agar semua bagian mobil berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca spion, dan sabuk pengaman.

Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan apabila tidak dapat dikendalikan sebagaimana mestinya sebagai akibat kondisi teknis yang tidak laik jalan atau penggunaanya tidak sesuai ketentuan. Ada beberapa hal yang dapat menyebabkan kecelakaan karena faktor kendaraan:

1. Rem tidak berfungsi, kerusakan mesin, ban pecah, kemudi tidak baik, as atau kopel lepas, lampu mati khususnya pada malam hari, selip merupakan Aspek Kepatuhan Pengemudi yang tidak laik jalan.
2. Over load atau kelebihan muatan.
3. Desain kendaraan dapat merupakan faktor penyebab barat/ringanya kecelakaan, tombol-tombol di dashboard kendaraan dapat mencedarai orang terdorong kedepan akibat benturan, kolom kemudi dapat menembs dada pengemudi pada saat tabrakan.
4. Sistem lampu kendaraan mempunyai dua tujuan yaitu agar pengemudi dapat melihat PraSarana di depannya sehingga konsisten dengan kecepatannya dan dapat membedakan atau menunjukkan kendaraan kepada pengamat dari segala penjuru tanpa menyilaukan.
5. Dalam penelitian ini penulis menggunakan indikator untuk mengukur Sarana adalah kondisi rem, kondisi lampu kendaraan dan muatan yang sesuai kapasitas (dalam penelitian Jefri Rio H. Manurung, 2018).

#### **2.1.4 Keselamatan Mobil Angkutan Barang**

Pengertian Keselamatan itu sendiri menurut Undang-Undang No.22 Tahun 2016 bahwa keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Keselamatan berasal dari kata dasar selamat. Menurut kamus besar Bahasa Indonesia selamat adalah terhindar dari bencana, aman, sentosa, sejahtera, tidak kurang suatu apapun, sehat, tidak mendapat gangguan, kerusakan, beruntung, tercapai maksud, tidak gagal.

Arti selamat dapat juga berarti suatu keadaan yang aman serta terhindar dan terlindungi secara fisik, social, spiritual financial, politik, pekerjaan, psikologi, pendidikan atau berbagai konsekuensi lain dari kegagalan, kerusakan, kesalahan, kecelakaan, kerugian atau berbagai kejadian lain yang diinginkan Dalam hal ini keselamatan lebih dipertekan terhadap mobil angkutan barang. Di uraian di atas telah dijelas kan mengenai pengertian mobil barang yaitu adalah setiap kendaraan

bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus.

Angkutan darat selain mobil, bus ataupun sepeda motor yang lazim digunakan oleh masyarakat, umumnya digunakan untuk skala kecil, rekreasi, ataupun Sarana-Sarana di perkampungan baik di kota maupun di desa. Keselamatan mobil angkutan barang memang belum mendapat fokus yang besar akan tetapi keselamatan mobil angkutan barang ini sangat penting dalam proses pendistribusian hasil produksi atau pun bahan baku untuk proses produksi. Keselamatan mobil angkutan barang mutlak diperlukan karena berpengaruh terhadap ekonomi perusahaan angkutan barang maupun masyarakat. Keselamatan mobil angkutan barang berarti program untuk menurunkan angka kecelakaan yang melibatkan mobil angkutan barang beserta seluruh akibatnya, karena kecelakaan mengakibatkan kerugian baik dari segi ekonomi maupun fisik.

Kaitanya dengan keselamatan adalah mengenai kecelakaan. Keselamatan Mobil Angkutan Barang sendiri merupakan masalah yang umum terjadi dalam penyelenggaraan sistem transportasi di banyak negara. Pada negara-negara berkembang, termasuk di Indonesia, Keselamatan Mobil Angkutan Barang ini cenderung mengalami peningkatan. Untuk Keselamatan Mobil Angkutan Barang, faktor pengemudi sering ditengarai menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan tersebut. Menurut data dari kepolisian faktor pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi yang kurang tertib berlalu lintas ini mencapai lebih dari 80% dari penyebab Keselamatan Mobil Angkutan Barang. Keselamatan Mobil Angkutan Barang adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna. Kecelakaan memang kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, dan tidak hanya mengakibatkan traumatik, cedera, atau kecacatan tetapi juga yang paling fatal dapat mengakibatkan kematian.



Departemen Transport AS mempunyai komitmen untuk mengurangi jumlah kecelakaan yang melibatkan truk bermuatan besar melalui program dan kerjasama dengan instansi pemerintah lainnya, industry dan masyarakat disamping penegakan Peraturan Keselamatan Kendaraan Angkutan Bermotor yang merupakan strategi utama untuk meningkatkan tingkat keselamatan truk. Di AS sekitar 12% dari total kecelakaan kendaraan bermotor yang mengakibatkan kematian melibatkan kendaraan truk berukuran besar. Departemen Transportasi AS melakukan kegiatan pengecekan di lapangan terhadap kendaraan pengangkut beresiko tinggi yaitu pengecekan pemenuhan peraturan, audit keselamatan dan inspeksi jalan. Menurut hasil studi dan analisis bahwa factor terbesar yang sangat strategis untuk mencegah kecelakaan yang melibatkan kendaraan truk berukuran besar yaitu meningkatkan konsentrasi tugas pengemudi. Departemen Transportasi AS bersama dengan negara bagian dan badan alinnya membuat program pendidikan untuk meningkatkan kepedulian masyarakat terhadap keselamatan di jalan raya khususnya untuk kendaraan komersial dan kendaraan penumpang.

Sehingga dalam penelitian ini menggunakan indikator tingkat keterlibatan mobil angkutan barang dalam kecelakaan yang mengakibatkan kematian dan tingkat konsentrasi pengemudi mobil angkutan barang.

## **2.2 Peneliti Terdahulu**

### **1. Rujukan Skripsi Dwi, Suhartini (2018)**

Pada nomor 2.2 di jelaskan pada penelitian terdahulu secara ringkas yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Dibawah ini ada table yang berisi tentang penelitian terdahulu yang dijadikan sebagai rujukan atau pendukung pada penelitian ini mengenai variable, penelitian, Teknik/metode analis data, serta hasil penelitiannya. Penelitian ini berfokus pada variabel aspek legalitas, praSarana dan Sarana.

**TABEL 2.1****1. Rujukan Skripsi Dwi, Suhartini (2018)**

Pada nomor 2.2 di jelaskan pada penelitian terdahulu secara ringkas yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Dibawah ini ada table yang berisi tentang penelitian terdahulu yang dijadikan sebagai rujukan atau pendukung pada penelitian ini mengenai variable, penelitian, Teknik/metode analis data, serta hasil penelitiannya. Penelitian ini berfokus pada variabel Aspek legalitas, Sarana dan PraSarana.

**TABEL 2.1**

**Rujukan Penelitian Terdahulu Untuk Variabel Aspek legalitas, Sarana dan Prasana**

NAMA PENULIS JUDUL SKRIPSI	Penelitian yang dilakukan oleh Dwi Suhartini (2018) dengan judul “Pengaruh Aspek Legalitas, PraSarana dan Sarana terhadap Penanggulangan Muatan Lebih Mobil Angkutan barang Dishubkominfo Prov.Jawa Tengah”
PENULIS SKRIPSI	Dwi, Suhartini (2018)
VARIABEL YANG DITELITI	Variabel Independen (Aspek Legalitas Prasrana dan Sarana) Variabel Dependen (Penanggulang an Muatan Berlebihan )
TEKNIK ANALISA	Teknik Analisis Deskriptif
HASIL PENELITIAN	Hasil dari penelitian ini membuktikan bahwa secara parsial variabel independen (legalitas, praSarana dan Sarana) berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel dependen (penanggulangan muatan berlebih). Dan secara simultan variabel independen

	(legalitas, praSarana dan Sarana) berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel dependen (penaggulangan muatan berlebih). Untuk itu dalam meningkatkan keselamatan di jalan khususnya mobil angkutan barang perlu diperhatikan oleh semua pihak terhadap kendaraan yang dioperasikan dan kesadarn dari kita semua khususnya pengemudi mobil angkutan barang untuk mematuhi peraturan perundang-undangan.
--	---

## 2. Rujukan Jurnal Reza Sugiardi, Leksmono S.Putranto dan Robby Ariwibowo (2018)

Pada nomor 2.2 di jelaskan pada penelitian terdahulu secara ringkas yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Dibawah ini ada table yang berisi tentang penelitian terdahulu yang dijadikan sebagai rujukan atau pendukung pada penelitian ini mengenai variable, penelitian, Teknik/metode analis data, serta hasil penelitiannya. Penelitian ini berfokus pada variabel Tingkat Kepatuhan Pengendara.

**TABEL 2.2**

### Rujukan Penelitian Untuk Variabel Tingkat Kepatuhan Pengendara

NAMA PENULIS JUDUL	Reza Sugiardi, Leksmono S.Putranto dan Robby Ariwibowo, Studi Karakteristik Tingkat Ketaatan pengemudi Sepeda Motor dalam Penggunaan Lajur Jalan pada Berbagai Kondisi Arus Lalulintas.
NAMA PENERBIT DAN VOLUME	Jurnal Transportasi Volume.VII No.2 Desember 2018, ISSN 1411-2442

JURNAL	
VARIABEL YANG DITELITI	Variabel (Tingkat Kepatuhan Pengendara sepeda motor) Variabel dependen (Kebijakan penggunaan lajur pada berbagai kondisi lalu lintas selama satu hari)
TEKNIK ANALISA	Metode statistika deskriptif
HASIL PENELITIAN	<p>Dari jurnal tersebut disimpulkan bahwa rata-rata pengendara sepeda motor terdapat dilajur kiri dan lajur tengah secara merata sebesar kira-kira 45%, sisanya sebesar 10% berada dilajur sebelah kanan. Pada malam hari dan dini hari persentase pengendara sepeda motor dilajur kiri sangat fluktuatif dengan nilai minimum sebesar 25% dan maksimum sebesar 65%. Tingkat kepatuhan pemakai sepeda motor terhadap pemakaian lajur pada periode pengawasan maupun tanpa pengawasan, pada jam sibuk dan tidak sibuk, terhadap kemacetan dan ketika pada lajur terdapat kendaraan berat tidak memiliki perbedaan yang signifikan. Perbedaan yang signifikan terjadi pada kepatuhan pengendara sepeda motor pada jam tidak sibuk di siang hari dan malam hari. Sehingga pada malam hari pengendara sepeda motor lebih bebas dalam penggunaan lajur selain lajur kiri. Dalam penelitian ini aspek ketidak patuhan pengemudi terjadi ketika siang hari dan ketika malam hari</p>

	tingkat kepatuhan sepeda motor sangat rendah. Dalam hal ini tingkat kepatuhan pengemudi sepeda motor yang dijadikan penelitian, sedangkan dalam penelitian saya kepatuhan pengemudi angkutan barang yang dijadikan penelitian.
--	--

### 3. Rujukan Skripsi Irene Klavert (2019)

Pada nomor 2.2 di jelaskan pada penelitian terdahulu secara ringkas yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Dibawah ini ada table yang berisi tentang penelitian terdahulu yang dijadikan sebagai rujukan atau pendukung pada penelitian ini mengenai variable, penelitian, Teknik/metode analis data, serta hasil penelitiannya. Penelitian ini berfokus pada variabel Kedisiplinan Berlalu Lintas, Persepsi Terhadap Penegakan Hukum Lalu Lintas.

**TABEL 2.3**

#### **Rujukan Penelitian Untuk Kedisiplinan Berlalu Lintas, Persepsi Terhadap Penegakan Hukum Lalu Lintas**

NAMA PENULIS JUDUL SKRIPSI	Penelitian oleh Irene Klavert dengan judul “Kedisiplinan Berlalu Lintas Pengemudi Angkutan Kota di Kota Semarang Ditinjau Dari Persepsi Terhadap Penegakan Hukum Lalu Lintas” Fakultas Psikologi Universitas Katolik Soegijopranata Tahun 2019
PENULIS SKRIPSI	Irene Klavert, (2019)
VARIABEL YANG DITELITI	Variabel yang diteliti adalah Kedisiplinan Berlalu Lintas, Persepsi Terhadap Penegakan Hukum Lalu Lintas.
TEKNIK	Analisa Deskriptif

ANALISA	
HASIL PENELITIAN	Hasil Penelitiannya adalah nilai koefisien korelasi antara disiplin berlalu lintas dengan penegakan hukum lalu lintas diperoleh nilai ( $p < 0,05$ ). Hal ini menunjukkan adanya hubungan yang positif dan signifikan antara Disiplin Berlalu Lintas dengan persepsi Penegakan Hukum Lalu Lintas. Persepsi pengemudi juga termasuk kepatuhan pengemudi dapat berpengaruh terhadap keselamatan angkutan barang untuk itu saya buktikan dalam penelitian ini.

#### 4. Rujukan Tesis Bima Anggarasena (2018)

Pada nomor 2.2 di jelaskan pada penelitian terdahulu secara ringkas yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Dibawah ini ada table yang berisi tentang penelitian terdahulu yang dijadikan sebagai rujukan atau pendukung pada penelitian ini mengenai variable, penelitian, Teknik/metode analis data, serta hasil penelitiannya. Penelitian ini berfokus pada variabel Strategi Penegakan Hukum Dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas dan Mewujudkan Masyarakat Yang Patuh Hukum.

**TABEL 2.4**

**Rujukan Penelitian Untuk Strategi Penegakan Hukum Dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas dan Mewujudkan Masyarakat Yang Patuh Hukum**

NAMA PENULIS JUDUL TESIS	Penelitian oleh Bima Anggrasena dengan judul “Strategi Penegakan Hukum Dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas dan Mewujudkan Masyarakat Yang
-----------------------------------	---

	Patuh Hukum” Universitas Diponegoro Tahun 2018.
PENULIS TESIS	Bima Anggarasena (2018)
VARIABEL YANG DITELITI	Variabel yang diteliti adalah kondisi keselamatan, faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi kondisi keselamatan, konsep strategis penegakan hukum dan kepatuhan hukum lalu lintas masyarakat.
TEKNIK ANALISA	Analisis Deskriptif
HASIL PENELITIAN	Hasil dari penelitiannya adalah Keselamatan Mobil Angkutan Barang di Indonesia dapat digambarkan dari data dalam kurun waktu 10 tahun terakhir menunjukkan bahwa Keselamatan Mobil Angkutan Barang yang terjadi di Indonesia telah merenggut korban jiwa rata-rata 10.000 per tahun. Penyebab kecelakaan yang terjadi khususnya didominasi oleh faktor manusia, sedangkan kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan. Sementara itu upaya yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait dalam rangka mewujudkan kepatuhan hukum masyarakat terhadap undang-undang lalu lintas belum menunjukkan kesungguhan yang berarti hal ini terlihat dari lemahnya langkah-langkah sosialisasi undang-undang lalu lintas tidak dilaksanakan dengan sebaik-baiknya.

	<p>FaktorFaktor Yang Mempengaruhi Kondisi Keselamatan Dan Tingkat Kepatuhan Hukum Lalu Lintas Masyarakat.</p> <p>a.Faktor internal Kualitas sumber daya Polantas yang belum sepenuhnya dapat memberikan keteladanan kepada pengguna jalan,</p> <p>b.Faktor eksternal Sarana dan praSarana jalan belum mencerminkan dan belum memperhatikan aspek keselamatan, Konsep Strategis Hasil dari penelitiannya adalah adapun konsep strategis yang dimasukkan ke dalam program-program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Program-program tersebut mengandung strategi tentang pendidikan masyarakat tentang lalu lintas jalan dan peraturan lalu lintas, pemahaman terhadap visi dan misi penegak hukum di bidang lalu lintas, peningkatan kualitas aparat hukum di bidang lalu lintas, peningkatan Sarana dan praSarana, mendayagunakan teknologi, manajemen dan rekayasa lalu lintas. Hubungannya dengan penelitian penulis adalah penulis lebih mengacu untuk penelitian kepatuhan pengemudi yang berfokus untuk keselamatan angkutan barang.</p>
--	---



## 5. Rujukan Skripsi Jasmen Manurung, Mido Ester Sitorus, Rinaldi (2019)

Pada nomor 2.2 di jelaskan pada penelitian terdahulu secara ringkas yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. Dibawah ini ada table yang berisi tentang penelitian terdahulu yang dijadikan sebagai rujukan atau pendukung pada penelitian ini mengenai variable, penelitian, Teknik/metode analis data, serta hasil penelitiannya. Penelitian ini berfokus pada variabel Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara.

**TABEL 2.5**

### **Rujukan Penelitian Untuk Kepatuhan Pengemudi**

NAMA PENULIS JUDUL	Penelitian yang dilakukan oleh Jasmen Manurung, Mido Ester Sitorus, Rinaldi yang berjudul “Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding Pengemudi Ojek Online (GoJek) di Kota Medan Sumatera Utara” Journal of Health Science and Physiotherapy
NAMA PENULIS JURNAL	Jasmen Manurung, Mido Ester Sitorus, Rinaldi. Volume 1, Nomor 2 (2019)
VARIABEL YANG DITELITI	faktor lingkungan fisik, akibat Keselamatan Mobil Angkutan Barang, jenis kecelakaan dan kondisi lalu lintas.
TEKNIK ANALISA	Metode deskripti fanalitik
HASIL PENELITIAN	Hasil dari penelitan tersebut adalah a.Berdasarkan karakteristik pengendara sepeda motor didapatkan bahwa pengendara kelamin laki-laki, dengan jenis pekerjaan

	<p>swasta pada rentang usia 18-23 tahun, serta pengendara tanpa kepemilikan SIM mendominasi kejadian Keselamatan Mobil Angkutan Barang. Ratarata usia yang mengalami Keselamatan Mobil Angkutan Barang pada pengendara sepeda motor adalah 28,5 tahun.</p> <p>b. Karakteristik Keselamatan Mobil Angkutan Barang tertinggi menurut jenis kecelakaan adalah kecelakaan ganda. Menurut jenis tabrakan, kecelakaan tertinggi yaitu tabrak samping. Menurut kondisi lalu lintas, tertinggi terjadi pada kondisi lalu lintas sedang. Menurut jam terjadinya, tertinggi antara jam 21.00-00.59, disusul jam 17.00-20.59 dan jam 13.00-16.59. Menurut hari kejadian, kecelakaan tertinggi terjadi pada hari Minggu, disusul hari Senin dan Selasa. Menurut bulan kejadian, tertinggi terjadi pada bulan Nopember, disusul bulan Juli dan Januari. Akibat kecelakaan yang paling sering terjadi adalah luka/cidera.</p> <p>c. Faktor penyebab kecelakaan tertinggi adalah faktor manusia (pengendara), disusul faktor lingkungan fisik dan faktor kendaraan. Faktor manusia yang dominan menyebabkan Keselamatan Mobil Angkutan Barang adalah tidak tertib, lengah, dan kecepatan tinggi. Faktor lingkungan fisik yang dominan menyebabkan Keselamatan Mobil Angkutan Barang adalah tikungan tajam dan dari faktor</p>
--	--

	<p>kendaraan adalah selip. Maka, dapat disimpulkan bahwa Keselamatan Mobil Angkutan Barang disebabkan oleh interaksi antara faktor manusia, lingkungan fisik, dan kendaraan, dimana faktor manusia memegang peranan yang sangat penting dalam terjadinya Keselamatan Mobil Angkutan Barang pada pengendara sepeda motor.</p> <p>d. Dalam penelitian ini faktor penyebab yang memiliki hubungan dengan akibat Keselamatan Mobil Angkutan Barang pada pengendara sepeda motor adalah lengah, mengantuk, tidak tertib, tidak terampil, lampu kendaraan, selip, jalan tanpa lampu, dan jalan rusak. Dimana jalan rusak merupakan faktor yang nilai risikonya paling besar menimbulkan korban meninggal dunia atau luka/cedera di antara faktor lainnya, yakni 11,773 kali, kemudian disusul jalan tanpa lampu, pengendara mengantuk, lampu kendaraan, selip, jalan licin, tidak terampil, dan lain sebagainya. Hal ini menunjukkan bahwa faktor manusia (pengendara) merupakan faktor yang mendominasi terjadinya Keselamatan Mobil Angkutan Barang, akan tetapi faktor lingkungan fisik yang paling berisiko menimbulkan korban meninggal dunia atau luka/cedera akibat Keselamatan Mobil Angkutan Barang. Dalam penelitian ini diuraikan tentang faktor praSarana jalan, seperti. Jalan rusak, jalan</p>
--	--

	berlubang, dan rambu-rambu serta markah jalan.
--	--

### 2.3 Hipotesis

Anggapan dasar merupakan dasar pemikiran yang memungkinkan kita mengadakan penelitian tentang permasalahan kita, maka hipotesis merupakan kebenaran sementara yang ditentukan oleh peneliti tetapi harus dibuktikan atau dites atau diuji kebenarannya. Hipotesis merupakan sesuatu dimana penelitian, kita arah pandangan kesana sehingga ada yang menuntut kegiatan (Arikunto, 2017 : 71). Pada penelitian ini, hipotesis yang akan diajukan adalah :

1. Diduga Kepatuhan Pengemudi dalam menaati peraturan lalu lintas berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan mobil angkutan barang di jalan pantura Kota Tegal.
2. Diduga Faktor PraSarana berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan mobil angkutan barang di jalan pantura Kota Tegal.
3. Diduga Faktor Sarana berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan mobil angkutan barang di jalan pantura Kota Tegal.

## 2.4 Kerangka Pemikiran

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

