

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan penelitian terdahulu

2.1.1 Keselamatan Berkendara

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam kondisi aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional pekerjaan, psikologi ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut dan untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomis atau kesehatan. Sedangkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa yang dimaksud Keselamatan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Berkendara dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah :

- a. Menggerakkan alat transportasi baik yang bermobil maupun bermotor ataupun yang tidak bermotor (sepeda dan becak)
- b. Menaiki (menumpang) suatu alat tunggangan (tumpangan), aturan-perlu dipatuhi untuk keselamatan penumpang
- c. Menjalankan kendaraan, mobil, motor.

Berdasarkan Undang – undang RI nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, atau lingkungan.

Dalam penelitian Chrussiawati, (2015) Keselamatan Berkendara (Safety Riding) adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi, dimana kita berada pada titik yang tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya. Implementasi dari pengertian diatas yaitu bahwa disaat kita mengendarai kendaraan, haruslah

tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik diri sendiri maupun bagi orang lain.

Untuk itu, berangkat dari dasar pemikiran keselamatan berkendara tersebut, para pengendara haruslah menyadari arti dan pentingnya keselamatan berkendara, hal ini bisa dicontohkan dengan semakin meningkatnya kecelakaan di jalan raya dan berbagai kejadian kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh berbagai kasus. Walau terasa sangat sulit untuk menumbuhkannya, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah merupakan kesadaran dari diri sendiri yang terbentuk dan dibangun dari dalam hati untuk melaksanakan segala aktifitas yang mendasar pada safety riding. Bila dasar pemikiran safety riding telah dimiliki maka akan dengan mudah setiap hal yang berkaitan dengan safety riding diterapkan, baik dimulai dari diri sendiri maupun diterapkan kepada orang lain.

2.1.2 Sikap Berkendara

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi memiliki sikap positif sebanyak 79 orang (79,0 %), dan sikap negatif 21 orang (21,0). Dari data diatas dapat dilihat bahwa sikap yang positif lebih dominan pada pengemudi ojek online, akan tetapi pada praktiknya diketahui masih ada beberapa responden yang kadang-kadang tidak melakukan pemeriksaan kondisi kendaraan sebelum berkendara. Sehingga perlu untuk merubah sikap responden agar setuju bahwa melakukan pemeriksaan kondisi kendaraan merupakan hal yang penting sebagai upaya keselamatan berkendara. Beberapa pengemudi masih setuju dengan pernyataan “Ketika jalanan sepi, anda boleh mengendarai sambil memegang handphone” fakta dilapangan pengemudi masih banyak menggunakan handphone disaat membawa penumpang ataupun membawa makanan.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dari 75 pengemudi yang memiliki sikap positif sebanyak 75 pengemudi (94,9%) berperilaku baik dan 4 pengemudi (5,1%) berperilaku kurang, sedangkan 21 pengemudi yang memiliki sikap negatif sebanyak 1 pengemudi (4,8%) yang berperilaku baik dan 20

pengemudi (95,2%) yang berperilaku kurang. Hasil uji statistik dengan Chi-square di dapatkan nilai $p\text{-value} = 0,000 < \alpha 0,05$ maka H_0 di tolak artinya secara statistik ada hubungan Sikap dengan Perilaku pengemudi ojek online Tahun 2020. Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ariwibowo (2013) yang menyatakan terdapat hubungan antara sikap terhadap praktek safety riding ($p = 0,001$). Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan tentang Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara pada kurir pos sepeda motor di Pos Indonesia. Adanya hubungan antara sikap dengan perilaku safety riding. Kenyataan dilapangan, sebagian besar pengemudi tidak bersikap disiplin dalam berlalu lintas. Misalnya, memegang handphone ketika berkendara, memegang handphone menjadi hal yang lumrah bagi pengemudi ojek online dikarenakan pengemudi yang tidak hapal dengan jalan kebanyakan menggunakan GPS dihandphone, servis sepeda motor hanya dilakukan pada saat terjadi kerusakan, tidak menyalakan lampu sign kanan dan kiri sebelum belok depan saat berkendara karena lupa, tidak menggunakan masker maupun sarung tangan akan tetapi dikarenakan masa pandemi jadi kebanyakan pengemudi sudah patuh dalam penggunaan masker, sepatu/pelindung kaki yang menutup mata kaki ketika setiap kali berkendara. Sebaiknya, sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 pasal 203 ayat 2 bahwa program nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan diantaranya yaitu tentang cara berkendara dengan selamat (safety riding), seperti larangan mendengarkan musik saat mengendarai sepeda motor, larangan menerima telepon saat mengendarai sepeda motor, larangan merubah warna sepeda motor dan harus sesuai dengan warna di STNK, wajib menyalakan lampu pada siang dan malam hari, dilarang merokok saat mengendarai sepeda motor, wajib menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI), serta membawa surat kelengkapan seperti SIM dan STNK

2.1.3 Perilaku berkendara

Perilaku berkendara adalah perilaku mengemudi secara selamat yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Berkaitan mengenai tatacara berkendara yang aman, perlengkapan yang harus ada saat berkendara dan kondisi kendaraan yang memungkinkan untuk digunakan. Perilaku berkendara dilakukan untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. Inti dari perilaku berkendara itu sendiri adalah mengutamakan keselamatan, yaitu keselamatan diri dan juga pengguna jalan lain. (Septi Wulandari 2017).

Lalu lintas di dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Dalam Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia yang diterbitkan oleh Departemen Perhubungan RI (2008), “Menggunakan pakaian yang tepat sangatlah penting untuk keselamatan pengendara karena akan melindungi dan membantu pengendara dari berbagai macam resiko kecelakaan yang akan terjadi.” Adapun persiapan yang perlu dilakukan sebelum berkendara adalah :

a. Helm

Berdasarkan hukum yang berlaku, setiap pengendara dan penumpang wajib menggunakan helm sesuai standar yang berlaku dan harus terpasang erat di kepala.

b. Pelindung mata dan wajah Mata dan wajah memerlukan perlindungan dari angin, debu, hujan, binatang kecil, dan bebatuan.

c. Pakaian pelindung

Pakaian yang tepat membantu mengurangi resiko cedera jika terjadi kecelakaan, membantu pengendara agar mudah dilihat oleh pengguna jalan lain dan membuat pengendara nyaman selama berkendara. Adapun pakaian yang dimaksud adalah :

1. Pakaian tangan panjang dan celana panjang yang tidak mudah sobek (dianjurkan berbahan kulit).
2. Sarung tangan dapat memberikan perlindungan dari luka gores atau luka lainnya yang mungkin terjadi saat berkendara.
3. Pakailah sepatu yang memiliki alas sepatu yang mampu menapak dengan baik dan memiliki bagian yang diperkuat sebagai pelindung tambahan.

d. Pengecekan kendaraan Sebelum berkendara dianjurkan melakukan pemeriksaan kepada roda empat yang akan digunakan, meliputi :

1. Alat kendali Rem, periksa rem depan dan belakang pada saat bersamaan. Setiap rem harus dapat menghentikan kendaraan dengan baik saat melaju.
2. Kopling dan gas, pastikan kedua kendali ini berfungsi dengan baik dan halus. Gas harus segera berbalik ketika dilepaskan.
3. Periksa tekanan angin pada ban (khususnya ketika musim dingin) karena berpengaruh terhadap pengendalian.
4. Pastikan semua lampu berfungsi dengan baik yaitu lampu utama, lampu sein, dan lampu rem.
5. Periksa klakson dan pastikan dapat berbunyi dengan baik.
6. Sesuaikan posisi kaca spion dengan benar untuk mendapatkan pandangan yang lebih luas.
7. Periksa jumlah oli dan bahan bakar sebelum berkendara.

e. Kepatuhan Akan Rambu Lalu Lintas

Patuh adalah menurut (perintah), taat (pada aturan), berdisiplin, Kepatuhan adalah suatu kondisi yang tercipta dan berbentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan dan ketertiban. Sikap atau perbuatan yang dilakukan bukan lagi atau sama sekali tidak dirasakan sebagai beban, bahkan sebaliknya akan mebebani dirinya bila mana ia tidak dapat berbuat sebagaimana lazimnya.

Kepatuhan berarti mengikuti suatu spesifikasi, standar atau hukum yang telah diatur dengan jelas dan biasanya diterbitkan oleh lembaga atau organisasi yang berwenang dalam suatu bidang tertentu. Lingkup suatu aturan dapat bersifat internasional maupun nasional, misalnya standar internasional yang diterbitkan oleh ISO (International Organization for Standardization) dan aturan – aturan nasional seperti UU No. 22 Tahun 2009. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 terdapat aturan – aturan yang mengatur mengenai lalu lintas dan angkutan jalan. Apabila para pengendara tersebut mengikuti hukum yang diatur dengan jelas di UU No. 22 Tahun 2009 maka pengendara tersebut bisa dikatakan patuh.

Dalam Keputusan Menteri No. 61 Tahun 1993 tentang Rambu Lalu Lintas Di Jalan pasal 1 ayat (1) Rambu Lalu Lintas adalah salah satu dari perlengkapan jalan, berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan / atau perpaduan diantaranya sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pemakai jalan. Pemasangan rambu pada jalan memiliki fungsi sebagai alat yang utama dalam mengatur, memberi peringatan dan mengarahkan lalu lintas. Agar dapat berfungsi dengan baik, perencanaan dan pemasangan rambu harus

mempertimbangkan keseragaman bentuk dan ukuran rambu, desain rambu, lokasi rambu, operasi rambu, serta pemeliharaan rambu.

Menurut Undang – undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 (pasal 1:17) Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.

Agar rambu yang digunakan dapat berfungsi dengan efektif, maka rambu tersebut harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- a. Memenuhi kebutuhan.
- b. Menarik perhatian dan mendapat respek pengguna jalan.
- c. Memberikan pesan yang sederhana dan mudah dimengerti.
- d. Menyediakan waktu yang cukup kepada pengguna jalan dalam memberikan respon.

Rambu sesuai dengan fungsinya dikelompokkan menjadi 4 jenis yaitu :

1. Rambu Peringatan

Rambu peringatan digunakan untuk memberikan peringatan kemungkinan ada bahaya atau tempat berbahaya di bagian jalan didepannya, berwarna dasar kuning dengan lambang atau tulisan berwarna hitam dan dapat dilengkapi dengan papan tambahan.

Rambu peringatan ditempatkan dengan jarak tertentu pada sisi jalan sebelum tempat berbahaya dan dapat diulangi dengan ketentuan jarak antara rambu dengan awal bagian jalan yang berbahaya dinyatakan dengan papan tambahan. Rambu peringatan ditempatkan sekurang-kurangnya pada jarak 50 meter atau pada jarak tertentu sebelum tempat bahaya dengan memperhatikan kondisi lalu lintas, cuaca dan keadaan jalan yang disebabkan oleh faktor geografis, geometris, permukaan jalan, dan kecepatan rencana jalan. Rambu peringatan memiliki dua buah bentuk berupa bujur sangkar dan empat persegi panjang.

Berikut adalah jenis-jenis rambu peringatan sesuai dengan Tabel I Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 61 Tahun 1993:



Gambar : 2.3

Rambu-rambu peringatan

Sumber : Satlantas-Polrestabes Semarang

2. Rambu Larangan

Rambu larangan digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang untuk dilakukan oleh pemakai jalan, ditempatkan sedekat mungkin dengan titik larangan dimulai serta dapat dilengkapi dengan papan tambahan, berwarna dasar putih dengan warna lambang hitam atau merah. Untuk memberikan petunjuk pendahuluan pada pemakai jalan dapat ditempatkan rambu petunjuk lain pada jarak yang layak sebelum titik larangan dimulai.

Berikut adalah jenis-jenis rambu larangan sesuai dengan Tabel IIA Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 61 Tahun 1993 :



Gambar 2.4

Rambu-rambu larangan

Sumber : Satlantas-Polrestabes Semarang

1. Rambu Perintah

Rambu Perintah Rambu perintah digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pemakai jalan, ditempatkan sedekat mungkin dengan titik wajib dimulai, dapat dilengkapi dengan papan tambahan, serta dengan warna dasar biru dan lambang/tulisan berwarna putih serta merah untuk garis serong sebagai batas akhir perintah. Untuk memberikan petunjuk pendahuluan pada pemakai jalan dapat ditempatkan rambu petunjuk pada jarak yang layak sebelum titik kewajiban dimulai.

Berikut adalah jenis-jenis rambu perintah sesuai dengan Tabel IIB

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 61 Tahun 1993 :



Gambar : 2.5

Rambu-rambu perintah

Sumber : Satlantas-Polrestabes Semarang

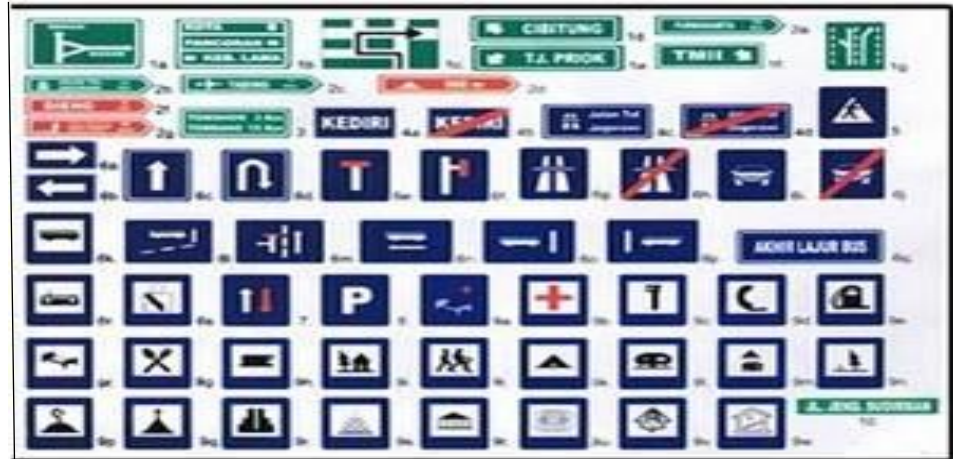
2. Rambu Petunjuk

Rambu petunjuk digunakan untuk menyatakan petunjuk mengenai jurusan, jalan, situasi, kota, tempat, pengaturan, fasilitas dan lain-lain bagi pemakai jalan. Rambu petunjuk ditempatkan sedemikian rupa sehingga mempunyai daya guna sebesar-besarnya dengan memperhatikan keadaan jalan dan kondisi lalu lintas.

Rambu petunjuk yang menyatakan tempat fasilitas umum, batas wilayah suatu daerah, situasi jalan, dan rambu berupa kata-kata serta tempat khusus dinyatakan dengan warna dasar biru, sedangkan Rambu petunjuk pendahulu jurusan rambu petunjuk jurusan dan rambu penegas jurusan yang menyatakan petunjuk arah untuk mencapai tujuan antara lain kota, daerah/ wilayah serta rambu yang menyatakan nama jalan di nyatakan dengan warna dasar hijau dengan lambang dan/atau tulisan warna putih. Serta rambu petunjuk jurusan kawasan dan objek wisata dinyatakan dengan warna dasar coklat dengan lambang dan/atau tulisan warna putih serta dapat dinyatakan dengan papan tambahan.

Selain rambu-rambu yang disebutkan diatas, adapun yang disebut rambu sementara. Rambu sementara adalah rambu lalu lintas yang tidak dipasang secara tetap dan digunakan dalam keadaan dan kegiatan tertentu. Bentuk, lambang, warna dan arti rambu juga berlaku ketentuan untuk rambu sementara. Dan untuk kemudahan penggunaan rambu sementara dapat dibuat portable atau variabel.

Berikut adalah jenis-jenis rambu petunjuk sesuai dengan Tabel III Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 61 Tahun 1993:



Gambar : 2.6

Rambu-rambu petunjuk

Sumber :Satlantas-Polrestabes Semarang

2.1.4 Keterampilan berkendara

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) keterampilan berasal dari kata “terampil” yang berarti cakap dalam menyelesaikan tugas, mampu dan cekatan. Sedangkan keterampilan adalah kecakapan untuk menyelesaikan tugas. Soemardjan dkk (2015) berpendapat bahwa keterampilan merupakan kepandaian melakukan suatu pekerjaan dengan cepat dan benar, dalam hal ini ruang lingkup keterampilan sangat luas yang melingkupi berbagai kegiatan antara lain, perbuatan, berpikir, berbicara, melihat, mendengar, dan lain sebagainya.

Seorang pengendara yang kurang terampil dalam mengendarai Roda empat dapat saja mengalami suatu kecelakaan meskipun sedang berkendara di jalan yang tidak terdapat pengguna jalan lainnya. Pengendara pada tingkat ini tidak benar-benar menguasai Roda empat yang sedang dikendarainya sehingga hal-hal kecil saja dapat membuatnya terlibat dalam sebuah kecelakaan. Pengendara yang kurang terampil akan berkendara dalam perasaan yang tidak yakin atau tidak percaya diri sehingga gerakan

tubuh pengendara dan kendaraannya akan sulit dipahami oleh pengguna jalan lainnya.

Kurang terampilnya seseorang dalam mengendarai Roda empat bisa disebabkan beberapa hal, seperti seseorang yang baru belajar mengendarai sepeda motor atau seseorang mengendarai Roda empat dengan jenis yang berbeda dari yang biasa dikendarai, contoh seseorang yang biasa mengendarai Roda empat standard dan tidak pernah menggunakan jenis lainnya tiba-tiba mengendarai Roda empat jenis otometik (otomatik) atau sebaliknya. Keterampilan adalah kecakapan yang dihubungkan dengan tugas yang dimiliki dan digunakan oleh seseorang pada waktu tertentu. Kemampuan dan keterampilan memainkan peranan utama dalam berperilaku dan prestasi individu (Mujiyanto, 2015).

Menurut Sullivan & Utari (2010) kemampuan seseorang dalam mengemudi dengan aman ditentukan oleh faktor yang saling berkaitan, salah satu diantaranya adalah keterampilan mengemudi untuk mengendalikan arah kendaraan yang dikemudikan.

Berikut adalah beberapa cara ideal keterampilan yang harus dilakukan oleh pengendara motor :

1. Saat berkendara pandangan mata harus lurus kedepan dan berkonsentrasi. Banyak orang kadang melihat ke speedometer karena ingin melihat kecepatannya.
2. Posisi berkendara yang perlu diperhatikan adalah posisi pinggul yang tidak tepat. Saat berkendara, ada yang pinggulnya bergerak ke kanan, ke kiri, ke belakang atau menunduk. Itu sebenarnya salah, yang benar pinggul harus tetap lurus tegak. Punggung dan bahu juga harus lurus, tangan membentuk sudut kurang lebih 60 derajat dan jangan kaku.
3. Jika perjalanan yang ditempuh relatif jauh, posisi kedua lutut diupayakan siap menginjak pedal, rem, gas, atau kopling dan kedua kaki juga harus berpijak pada pijakkan kaki.

Hal ini sesuai dengan keterampilan mengemudi seseorang mempengaruhi kemampuan mengemudi yang aman disamping juga faktor-faktor lain yang saling berkaitan.

2.1.5. Kendaraan

Kendaraan adalah alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Menurut pasal 1 dari Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi [8], 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 mana kala prosedur penyiapan/ pemeliharaan sebagaimana ketentuan tidak diikuti. Penyimpangan prosedur itu meliputi hal-hal sebagai berikut:

- a. Kurangnya perawatan teknis kendaraan oleh pengemudi dan pemilik kendaraan;
- b. Kondisi teknik kendaraan yang tidak laik jalan;
- c. Kurangnya fasilitas keselamatan dalam kendaraan;
- d. Kurangnya pengawasan mengenai kelaikan kendaraan dan ijin beroperasi di lapangan;
- e. Belum adanya standardisasi untuk spare part kendaraan oleh Regulator;
- f. Penggunaan kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan (kendaraan dimuati secara berlebihan)

2.2. Penelitian Terdahulu

Pada tabel 2.1 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variable penelitian, analisis data, serta hasil penelitian adalah sebagai berikut :

Tabel 2.1

Penelitian Terdahulu Variabel Keselamatan Berkendara

Judul	Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan kerkendara Mobil Di Ruas Jalan Tol Semarang – Bawen Provinsi Jawa Tengah
Penulis / Jurnal	Andar Sri Sumantri Dan Irfan Misbahudin Jurnal Saintek Maritim Vol. XVI. No 2, Maret 2017
Variabel Penelitian	Variabel Independen X ₁ : .Perilaku Berkendara Variabel Dependen Y : Keselamaan Berkendara
Analisis Data	Penelitian ini Menggunakan Metode Analisis Regresi Linier Berganda
Hasil Penelitian	$Y=2,568+0,268 X_1 + 0,226 X_2 + 0,216 X_3 + 0,148 X_4 + \mu$
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel dalam Keselamatan berkendara.

Sumber: Jurnal Saintek Maritim Vol XVI No. 2 Maret 2017

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.1 diatas ini penelitian ini berfokus pada keselamatan berkendara

Pada tabel 2.2 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variable penelitian, analisis data, hasil penelitian adalah sebagai berikut

Tabel 2.2
Penelitian Terdahulu Variabel Sikap Berkendara

Judul	Analisis Pengaruh sikap disiplin berlalu lintas, Pengetahuan, dan Sikap Berkendara
Penulis / Jurnal	Mujiyati ' Dan Zakaria Wahab Jurnal Kedokteran Dan Kesehatan, Volume 3, No. 1, Januari 2016: 373-376
Variabel Penelitian	Variable Independen: Sikap Berkendara Variable Depeden Y :Keselamatan Berkendara
Analisis Data	Penelitian ini Menggunakan Metode Analisis Regresi Linier Berganda
Hasil Penelitian	$Y = 16.174 + 0.192X_1 + 0.327X_2 + 0.225X_3$
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel dalam Keselamatan berkendara

Sumber : Jurnal Kedokteran Dan Kesehatan, Volume 3, No. 1, Januari 2016: 373-376

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 Sikap berkendara

Pada tabel 2.3 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variable penelitian, analisis data, hasil penelitian adalah sebagai berikut

Tabel 2.3
Penelitian Terdahulu Perilaku Berkendara

Judul	Studi Perilaku Tingkat Disiplin Pengendara Sepeda Motor Dan Roda Empat
Penulis / Jurnal	Lukim Nomleni, Ketut M. Kuswara dan Daniel Lay Moy Jurnal Batang karang, Vol 1, No 1 Edisi Desember 2020
Variabel Penelitian	Variabel Independen X ₁ : Perlengkapan Pribadi Saat Berkendara X ₂ : Perlengkapan sepeda motor Dan Roda Empat X ₃ : Pengetahuan Tentang Peraturan Lalu Lintas Variabel Dependen Y : Perilaku Perngendara Sepeda Motor dan Roda Empat
Analisis Data	Menggunakan metode analisis Regresi Linier Berganda
Hasil Penelitian	$Y = 8.246 + 0,094.X_1 + 0,506.X_2 + 0,176.X_3$
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel dalam Keselamatan berkendara.

Sumber : Jurnal Batangkarang, Vol 1, No 1 Edisi Desember 2020

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 Perilaku berkendara

Pada tabel 2.4 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variable penelitian, analisis data, hasil penelitian adalah sebagai berikut

Tabel 2.4
Penelitian Terdahulu Keterampilan Berkendara

Judul	Studi Keterampilan Berkendara Terhadap Perilaku Aman Berkendara
Penulis / Jurnal	Agus Aji Samekto Dan Jumaizi Jurnal Saintek Maritim, Volume XVII Nomor 1, September 2018.
Variabel Penelitian	Variabel Independen X ₁ : Menguasai Kendaraan Saat berkendara X ₂ : Mampu Mengendalikan arah Kendaraan Yang Dikemudikan X ₃ : Tata Cara Saat Berkendara Variabel Dependen Y : Perilaku Aman Berkendara
Analisis Data	Menggunakan metode analisis Regresi Linier Berganda
Hasil Penelitian	$Y = 2,511 + 0,236 X_1 + 0,250 X_2 + 0,112 X_3 + \mu$
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel dalam Keselamatan berkendara.

Sumber : Jurnal Saintek Maritim, Volume XVII Nomor 1, September 2018

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 Keterampilan berkendara

Pada tabel 2.5 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variable penelitian, analisis data, hasil penelitian adalah sebagai berikut

Tabel 2.5
Penelitian Terdahulu Kendaraan

Judul	Pengaruh Faktor Manusia Dan Kendaraan Terhadap Keselamatan Lalu Lintas Jalan Raya Di Merauke
Penulis / Jurnal	Erlin Yuliardini dkk, Jurnal Transportation of Civil Engineering, Vol. 1, No.1, Oktober 2018
Variabel Penelitian	Variabel Independen X ₁ : Faktor Manusia X ₂ : Faktor Kendaraan Variabel Dependen Y : Keselamatan berkendara.
Analisis Data	Regresi Linier Berganda
Hasil Penelitian	$Y = 10,105 + 0,4768823X_1 + 0,1759497X_2$
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal penelitian terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variabel dalam Keselamatan berkendara.

Sumber : Journal Transportation of Civil Engineering, Vol. 1, No.1, Oktober,2018

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 kendaraan

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, (Good and Scates 1954). Maka untuk memberikan jawaban sementara atas masalah yang dikemukakan diatas maka peneliti mengajukan hipotesis sebagai berikut :

a. Hipotesis 1

sikap berkendara berlalulintas adalah pengguna kendaraan roda empat merupakan kecenderungan mental yang diwujudkan dalam bentuk pengetahuan atau pemahaman, keyakinan, perasaan dan tindakan atau tingkah laku ke arah positif maupun negatif terhadap disiplin berlalu lintas, baik dalam tindakan-tindakan nyata maupun yang akan terjadi untuk mematuhi apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan saat berkendara kendaraan roda empat di jalan raya sesuai dengan peraturan lalu lintas disiplin berlalu lintas

Menurut (Muziat & Zakaria Wahab 2016) ada pengaruh yang signifikan sikap disiplin berkendara terhadap. Berdasarkan hasil uji wilcoxon dengan aplikasi spss dapat di simpulkan ada pengaruh yang signifikan terhadap hasil nilai di ketahui bahwa nilainya adalah -3,062. Sedangkan untuk $n= 12$ dengan taraf kesalahan 5% adalah $14.<atau - 3,062<14$ memiliki arti H_0 di terima

Berdasarkan penelitian terdahulu menjelaskan adanya pengaruh positif antara variable sikap berkendara terhadap keselamatan berkendara

H1: Diduga Sikap berkendara berpengaruh positif terhadap keselamatan berkendara pada ruas Jl.Brigjen Sudiarto Semarang.

b. Hipotesis 2

Perilaku berkendara di definisikan sebagai tingkah laku pemilik atau pengguna kendaraan dalam mengemudi dan merawat kendaraan perilaku berkendara juga terbagi menjadi dua jenis perilaku berkendara secara aman (*safety riding*) dan berkendara secara berbahaya (*dangerous driving*).

Safety riding mengemudi secara selamat yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Perilaku dalam berkendara yang membahayakan atau berpotensi membahayakan pengendara lain, penumpang dan juga penyeberang jalan.

Menurut Lukim Nomleni (2020) Perilaku berkendara berpengaruh signifikan terhadap keselamatan dalam berkendara dengan $\alpha=0,05$ maka dapat disimpulkan perilaku berkendara dari tingkat disiplin berkendara berpengaruh positif terhadap keselamatan berkendara .

Berdasarkan penelitian terlebih dahulu menjelaskan adanya pengaruh antar variable perilaku berkendara yang menjadikan dasar penulis membuat dugaan bahwa

H2: Diduga perilaku berkendara berpengaruh positif terhadap keselamatan berkendara pada ruas Jl. Brigjen Sudiarto Semarang.

c. Hipotesis 3

Ketrampilan berkendara ialah seorang pengendara yang terampil dalam mengendarai kendaraan di jalan dimana si pengendara mampu menguasai segala proses dalam berkendara seperti menguasai cara tata melewati kendaraan lainya dan juga bagaimana tata cara membelokan kendaraan dengan handal.

Menurut Agus Aji Samekto (2018) menyatakan bahwa ketrampilan berkendara dengan perilaku aman berkendara mempengaruhi perilaku atau pengambilan keputusan berpengaruh signifikan terhadap keselamatan berkendara

Berdasarkan penelitian terlebih dahulu menjelaskan adanya pengaruh antar variable keselamatan berkendara

H3: Diduga ketrampilan berkendara berpengaruh positif terhadap keselamatan berkendara di ruas Jl. Brigjen Sudiarto Semarang

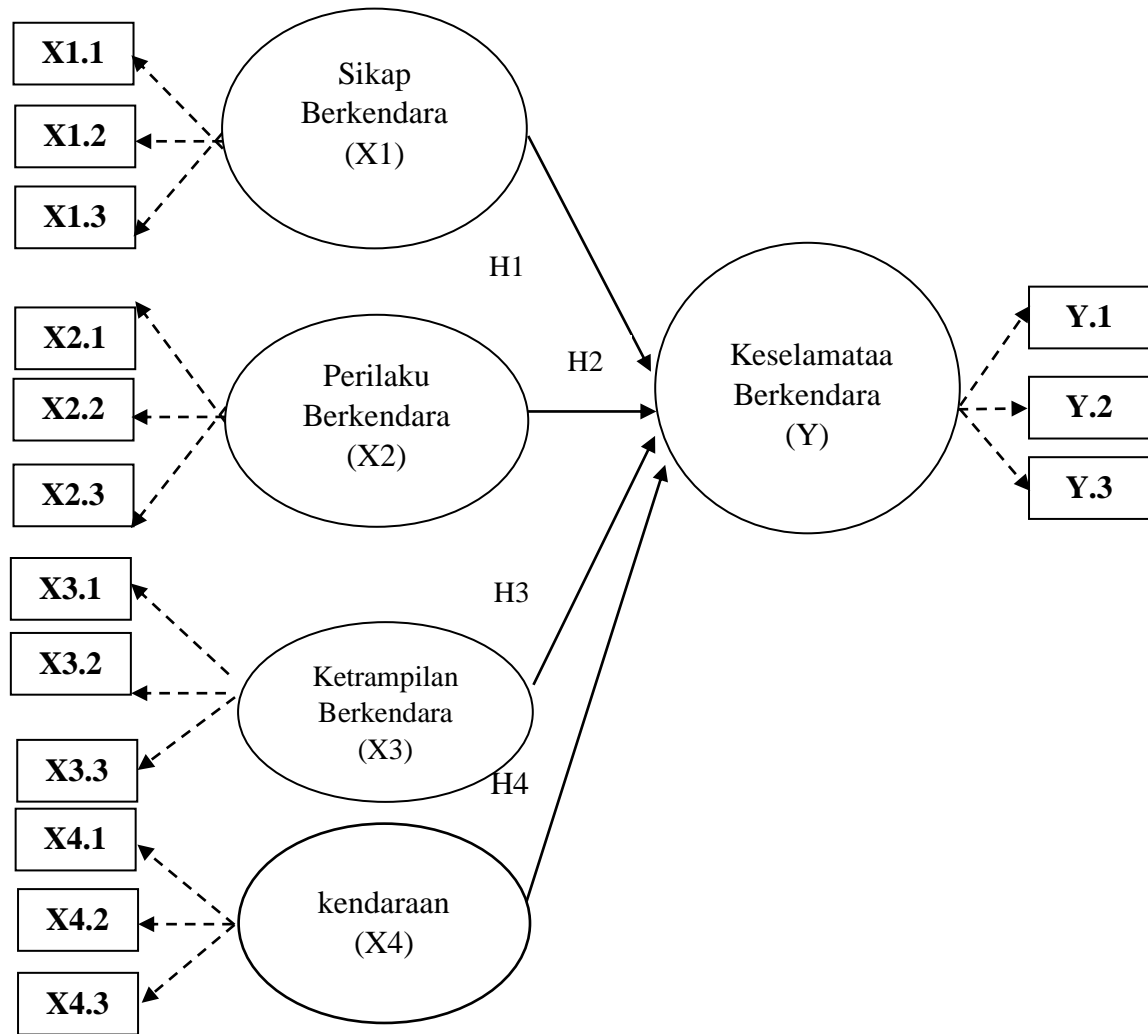
d. Hipotesis4

Kendaraan adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya, dan digunakan untuk transportasi darat. Umumnya kendaraan bermotor dan roda empat, menggunakan mesin pembakaran dalam, namun motor listrik dan mesin jenis lain (misalnya kendaraan listrik hibrida dan hibrida plug-in) juga dapat digunakan. Kendaraan bermotor memiliki roda, dan biasanya berjalan di atas jalanan. Jenis-jenis kendaraan bermotor dapat bermacam-macam, mulai dari mobil, bus, sepeda motor, kendaraan off-road, truk ringan, sampai truk berat. Klasifikasi kendaraan bermotor ini bervariasi tergantung masing-masing negara. ISO 3833:1977 adalah standar untuk tipe dan definisi kendaraan darat. Berdasarkan UU No. 14 tahun 1992 yang dimaksud dengan peralatan teknik dapat berupa motor, mobil atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan yang bersangkutan. Pengertian kata berada dalam ketentuan ini adalah terpasang pada tempat sesuai dengan fungsinya. Termasuk dalam pengertian kendaraan

Berdasarkan uraian diatas maka dapat di tarik hipotesis sebagai berikut

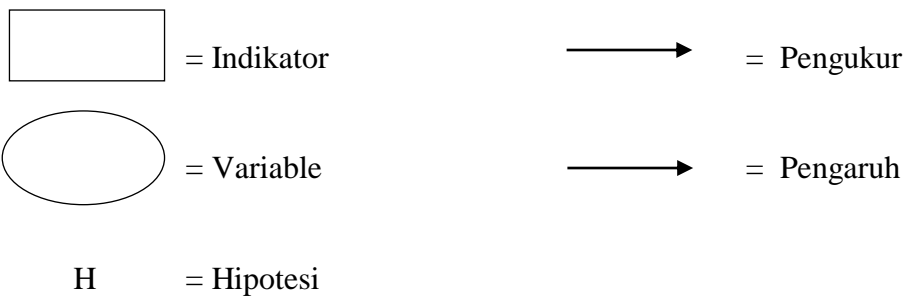
H4: di duga kendaraan mempunyai pengaruh positif yang signifikan terhadap keselamatan berkendara

2.4 Kerangka Pemikiran



Gambar 2.7

Kerangka Pemikiran



Variable Dalam Penelitian ini meliputi :

1. **Sikap Berkendara (X1) Indikator-indikator variable independen (X1)**
 Sikap Berkendara Menurut (Andar Sri Sumantri Dan Irfan Misbahudin 2017) :
 X 1.1 = Pemahaman terhadap peraturan lalu lintas.
 X 1.2 = Tanggung jawab atas keselamatan.
 X 1.3 = kehati-hatian dalam berlalu lintas.
2. **Perilaku Berkendara (X2)**
Indikator- indikator variable independen (X2) Perilaku Berkendara
 Menurut (Mujiyati Dan Zakaria Wahab 2016):
 X 2.1 = Perlengkapan Pribadi Saat Berkendara.
 X 2.2 = Konsentrasi saat Berkendara.
 X 2.3 = Pengetahuan Akan Berlalu Lintas.
3. **Keterampilan Berkendara (X3)**
Indikator- indikator variable independen (X3) Keterampilan Berkendara
 Menurut (Agus Aji Samekto 2018) :
 X 3.1 = Tata cara melewati kendaraan.
 X 3.2 = Tata cara membelok.
 X 3.3 = Kecepatan Maksimum Dan Minimum.
4. **Kendaraan (X4)**
Indikator variabel independen (X4) Kendaraan
 (Chusminah SM Volume 2 No.2 September 2018)
 X3.1 = Sistem Pengereman
 X3.2 = Kondisi Kendaraan Yang Tidak Layak
 X3.3 = Memodifikasi Yang Tidak Sesuai
5. **Keselamatan Berkendara (Y)**
Indikator -Indikator variable dependen (Y) Keselamatan Berkendara Menurut
 (Andar Sri Sumantri, Jurnal Saintek Maritim Vol,2. Maret 2017 :
 Y 1. = Tidak terjadi kecelakaan
 Y 2. = Selamat Sampai Tujuan.
 Y 3. = Kondisi Pengendara Dalam Keadaan Baik (Sehat)

