

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian kecelakaan yang tidak terduga, tidak direncanakan, dan diharapkan yang terjadi di jalan raya atau sebagai akibat dari kesalahan suatu aktifitas manusia di jalan raya, yang mana mengakibatkan luka, sakit, kerugian baik pada manusia, barang maupun lingkungan. Penyebab kecelakaan lalu lintas jalan raya dapat dikelompokkan menjadi tiga macam, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan dan lingkungan. Pada dasarnya penyebab kecelakaan dapat dirinci lagi lebih dalam yang terkait dengan karakteristik dan perilaku pengendara. Indikator yang termasuk dalam faktor manusia meliputi kedisiplinan, keterampilan, konsentrasi, kedewasaan, kecepatan, emosi, kelelahan, pengaruh obat-obatan atau narkoba serta aspek-aspek lain yang terkait dengan perilaku pengendara.

Kecelakaan adalah suatu kejadian yang sangat kompleks, karena bisa memiliki banyak sekali faktor penyebab suatu kecelakaan lalu lintas bisa berasal dari manusia, mesin atau kendaraan, jalanan, dan lingkungan. Faktor manusia dipengaruhi oleh pengemudi, penumpang, pemakaian jalan, faktor kendaraan dipengaruhi oleh kendaraan tidak bermotor, kendaraan bermotor. Faktor jalanan dipengaruhi oleh kebaikan jalan, sarana jalan dan faktor lingkungan dipengaruhi oleh cuaca dan geografi.

Sedangkan menurut Undang-undang No.22 tahun 2009 dalam Abdi Dwi Saputra (2018), kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lainnya,

mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Sementara dalam Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993, kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan raya yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Korban kecelakaan lalu lintas dapat berupa korban mati, luka berat dan luka ringan dan diperhitungkan paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan terjadi.

Dari beberapa definisi kecelakaan lalu lintas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa pada lalu lintas di jalan yang tidak diduga dan tidak diharapkan yang sulit diprediksi kapan dan dimana terjadinya, yang melibatkan paling sedikit satu kendaraan bermotor yang dapat menyebabkan korban luka ringan atau berat, korban meninggal dunia, dan kerusakan material.

1. Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan, karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat dibagi kedalam tiga golongan, yaitu:

- a. Kecelakaan lalu lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- b. Kecelakaan lalu lintas sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan atau barang.
- c. Kecelakaan lalu lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Menurut proses kejadiannya kecelakaan lalu-lintas dapat dikelompokan sebagai berikut :

- a. Kecelakaan tunggal yaitu peristiwa kecelakaan yang hanya melibatkan satu kendaraan.
- b. Kecelakaan ganda yaitu peristiwa kecelakaan yang melibatkan dua kendaraan.
- c. Kecelakaan beruntun atau karambol yaitu peristiwa kecelakaan yang melibatkan tiga kendaraan atau lebih

Karakteristik kecelakaan menurut Dephub RI (2006) dalam Anjas susanto (2020) jenis tabrakan dapat di klasifikasikan menjadi:

1. *Angle*(Ra), yaitu tabrakan depan dengan samping.
2. *Rear-End*(Re), yaitu tabrakan muka dengan belakang.
3. *Sideswipe*(Ss), yaitu tabrakan pada saat menyalip.
4. *Head-On* (Ho), yaitu tabrakan muka dengan muka.
5. *Backing*, yaitu tabrakan secara mundur.
6. *Pedestrian*, yaitu tabrakan dengan pejalan kaki.
7. *Hit and run*, yaitu tabrak lari.
8. *Out of control*, tabrakan diluar kendali

Dampak Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas yang dikutip oleh Anjas (2020), dampak peristiwa lalu lintas dapatdiklasifikasi berdasarkan kondisi korban menjadi tiga, yaitu:

- a. Meninggal dunia ialah korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan itu.
- b. Luka berat ialah korban kecelakaan yang luka – lukanya menderita cacat permanen atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 hari setelah

terjadinya kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat permanen jika salah satu unsur anggota badan hilang atau tidak dapat berfungsi sama sekali dan tidak dapat di sembuhkan untuk selamanya.

- c. Luka ringan ialah korban kecelakaan yang menderita luka – luka yang tidak perlu di rawat inap di rumah sakit selama kurun waktu 30 hari.

2. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

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

Menurut Azizirrahman, (2015) mengemukakan bahwa ada 3 faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu:

- a. Manusia

Manusia (pengendara bermotor) dapat membawa kendaraan dengan kecepatan tinggi atau ugal-ugalan, kemudian membawa dengan muatan yang berlebihan serta manusia dapat tidak tertib (tidak memakai helm dan melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan).

- b. Kendaraan

Faktor kedua adalah adanya kelengkapan kendaraan seperti kaca spion kemudian lampu kendaraan (lampu utama, lampu indicator atau sein dan lampu rem).

c. Faktor lingkungan fisik jalan

Faktor yang ketiga adalah karena adanya faktor jalan atau lingkungan seperti jalan rusak, jalan berlubang, jalan tergenang, jalan gelap, tanpa marka atau rambu jalan dan tikungan.

2.1.2 Perilaku Pengendara

Definisi perilaku adalah serangkaian tindakan yang dibuat oleh individu, organisme, sistem, atau entitas buatan dalam hubungannya dengan dirinya sendiri atau lingkungannya, yang mencakup sistem atau organisme lain di sekitarnya serta lingkungan fisik (mati). Perilaku adalah respons yang dikomputasi dari sebuah sistem atau organisme terhadap berbagai rangsangan atau input, baik internal atau eksternal, sadar atau bawah sadar, terbuka atau rahasia, dan sukarela atau tidak sukarela. Menurut undang-undang lalu lintas UU No. 22 Tahun 2009, Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat izin mengemudi. Setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib dan mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan. Mematuhi ketentuan tentang rambu perintah dan rambu larangan, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum/minimum, tata cara pengangkutan orang, tata cara pengangkutan dan penumpang kendaraan lain.

Perilaku berkendara didefinisikan sebagai tingkah laku pemilik atau pengguna kendaraan dalam mengemudi dan merawat kendaraannya (Lulie, 2005 dalam wesli, 2015). Faktor perilaku pengemudi memegang peranan penting dalam kecelakaan lalu lintas. Faktor perilaku yang tidak baik meliputi:

1. Kecepatan tinggi

Kecepatan tinggi akan meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan dan tingkat keparahan dari konsekuensi kecelakaan tersebut. Kecepatan yang berlebihan adalah kecepatan yang lebih tinggi dari kecepatan yang dimungkinkan atau diizinkan oleh kondisi lalu lintas dan jalan. Hal ini memberikan pengertian yang sangat relatif bagi pengemudi, dan sesungguhnya batas kecepatan tidak akan diperlukan seandainya pengemudi dapat menyesuaikan kondisi di lapangan tanpa adanya peraturan kecepatan.

2. Lelah

Pengendara lelah biasanya tidak menyadari bahwa dirinya lelah. Perasaan tersebut mencerminkan adanya perasaan percaya diri berlebih bahwa dirinya mengetahui kapan ia lelah, padahal rasa lelah tidak dapat diukur oleh diri sendiri, biasanya seseorang akan mengetahui bahwa dirinya lelah saat semuanya telah terlambat. Pengemudi yang lelah akan sulit berkonsentrasi dan kurang waspada.

3. Menggunakan handphone

Mengendarai sepeda motor sambil menggunakan handphone, misalnya untuk menelpon atau mengirim pesan dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pada saat menggunakan handphone, konsentrasi pengemudi yang seharusnya ditujukan untuk berlalu lintas menjadi teralihkan kepada ponselnya. Kecelakaan lalu lintas terjadi bila sesuatu yang tidak diinginkan terjadi secara tiba-tiba.

4. Mabuk

Seseorang yang berada dalam keadaan mabuk akan kehilangan pengendalian diri, gerakan tubuh tidak terkoordinasi, pandangan kabur, berbicara tidak jelas dan kehilangan kesadaran. Oleh karena itu, sangat berbahaya jika mengemudikan kendaraan dalam keadaan terpengaruh alkohol, karena akan mengganggu konsentrasi, penilaian, penglihatan dan koordinasi (Ditjen Perhubungan Darat, 2006 dalam Marsaid, dkk, 2013).

5. Tidak terampil

Faktor pengemudi tidak terampil merupakan pengemudi yang tidak mampu mengendalikan kendaraannya sehingga menimbulkan kecelakaan, seperti tidak berjalan sesuai jalurnya atau terlalu ke kanan, tidak menjaga jarak aman. Oleh karena itu, dalam berkendara diperlukan latihan dan pengalaman dalam berkendara sehingga memiliki keterampilan alamiah menghadapi bermacam-macam situasi lalu lintas.

6. Tidak tertib

Pelanggaran yang sering terjadi di lapangan adalah pengemudi mengebut karena terburu-buru ingin sampai tempat tujuan dengan mengambil jalur pada arah yang berlawanan sehingga beresiko membahayakan pihak lawan. Pelanggaran terhadap rambu dan lampu lalu lintas juga turut berperan dalam menyebabkan kecelakaan lalu lintas.(Dephub RI, 2008 dalam Marsaid, dkk, 2013)

2.1.3 Kondisi Jalan

Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan 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 (UU No. 22 Tahun 2009).

Sifat-sifat jalan juga berpengaruh dan dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dalam penelitian (Marsaid, dkk, 2013), indikator yang menyebabkan kecelakaan di jalan raya yang dipengaruhi faktor jalan adalah :

1. Jalan rusak

Jalan rusak berbeda dengan jalan berlubang, jalan rusak yaitu kondisi dimana permukaan jalan tidak mulus yang disebabkan karena jalan belum diaspal, jalan yang terdapat bebatuan, kerikil atau material lain yang berada di permukaan jalan yang mengganggu ketika berkendara, dan jalan aspal yang sudah mengalami kerusakan. Jalan rusak menyebabkan pengendara sulit mengendarai, mengendalikan dan menyeimbangkan kendaraan.

2. Jalan berlubang

Definisi jalan berlubang berbeda dengan jalan rusak, yaitu kondisi dimana permukaan jalan tidak rata akibat adanya cekungan ke dalam yang memiliki kedalaman dan diameter yang tidak berpola, ini disebabkan sistem lapisan yang kurang sempurna. Banyak jalan berlubang yang memiliki diameter serta kedalaman yang cukup besar, hal ini sangat beresiko menyebabkan sepeda motor kehilangan keseimbangan ketika melewatinya, jika pengendara kurang terampil menguasai keadaan, sepeda motor dapat oleng dan terjatuh.

3. Jalan licin

Pada umumnya jalan yang basah atau licin disebabkan karena air hujan, namun ada juga yang disebabkan karena faktor lain seperti tumpahan oli kendaraan. Jalan yang basah atau licin

sangat erat kaitannya dengan hujan. Jika ditelaah lebih mendalam kecelakaan yang disebabkan oleh jalan yang basah atau licin sebenarnya tidak berdiri sendiri, hal ini berhubungan dengan beberapa faktor penyebab lainnya contohnya faktor pengendara dan kondisi kendaraan terutama performa ban. Ban yang permukaannya sudah halus atau tipis ketika bertemu dengan jalan yang licin tidak akan menimbulkan daya gesek antara ban dan jalan, sehingga beresiko tinggi terpeleset.

4. Jalan gelap

Kondisi penerangan yang kurang dapat beresiko menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Pada malam hari pengendara sepeda motor mengalami kesulitan melihat pengendara lain dengan jelas. Bahkan dengan bantuan lampu depan sekalipun, seringkali pengendara mengalami kesulitan untuk mengetahui kondisi jalan ataupun sesuatu yang ada di jalan. Untuk itu dibutuhkan bantuan lampu penerangan jalan.

5. Tikungan tajam

Jalan menikung merupakan faktor lingkungan fisik yang paling banyak menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Hal ini dikarenakan kondisi jalan yang menikung mempengaruhi jarak pandang seseorang saat mengemudikan kendaraan, jarak pandang pengendara pada saat berada di jalan menikung lebih terbatas dibandingkan saat di jalan lurus.

6. Hujan

Cuaca yang buruk seperti hujan mempengaruhi kelancaran berlalu lintas dan memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dalam kondisi hujan pandangan pengendara sangat terbatas, sehingga mudah sekali terjadi kesalahan antisipasi.

Selain itu hujan mengakibatkan jalan menjadi basah dan licin yang juga merupakan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas. Hal-hal lain yang dapat memicu terjadinya kecelakaan saat cuaca hujan adalah jika pengemudi tidak hati-hati. Hujan juga mempengaruhi kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, dan jarak pandang menjadi lebih pendek karena lebatnya hujan.

Ditinjau dari sisi penyediaan, keberadaan jaringan jalan yang terdapat dalam suatu kota sangat menentukan pola jaringan pelayanan angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi klasifikasi, kapasitas, jenis jaringan, serta kualitas jalan.

1. Klasifikasi Jalan

Menurut Undang-Undang No. 38 tahun 2004 dalam Aztria Dharma, dkk (2014) Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Penyebutan terhadap ada berbagai macam tergantung dari kapasitas, fungsi, maupun pengelolaannya. Menurut peruntukkannya dibedakan atas Jalan Umum, dan Jalan Khusus. Menurut fungsinya jalan dibedakan atas Jalan Arteri, Jalan Kolektor, dan Jalan Lokal. Sistem Jaringan Jalan Primer.

Sistem jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah ditingkat nasional,

dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan sebagai berikut :

- a. Menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan.
- b. Menghubungkan antar pusat kegiatan nasional (Peraturan Pemerintah No. 34 tahun 2006).

Menurut Peraturan Pemerintah No.34 tahun 2006 fungsi jalan dalam sistem jaringan primer dibedakan sebagai berikut :

- a. Jalan arteri primer

Jalan arteri primer menghubungkan secara berdaya guna antar pusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah.

- b. Jalan kolektor primer

Jalan kolektor primer menghubungkan secara berdaya guna antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal.

- c. Jalan lokal primer

Jalan lokal primer menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antarpusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antarpusat kegiatan lingkungan

d. Jalan lingkungan primer

Jalan lingkungan primer menghubungkan antarpusat kegiatan di dalam kawasan pedesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan pedesaan.

2. Sistem Jaringan Jalan Sekunder

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

Fungsi jalan dalam sistem jaringan jalan sekunder (Peraturan Pemerintah No. 34 tahun 2006) dibedakan sebagai berikut:

a. Jalan arteri sekunder

Jalan arteri sekunder menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.

b. Jalan kolektor sekunder

Jalan kolektor sekunder menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder

kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.

c. Jalan lokal sekunder

Jalan lokal sekunder menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan.

d. Jalan lingkungan sekunder

Jalan lingkungan sekunder menghubungkan antar persil dalam kawasan perkotaan.

2.1.4 Kondisi Kendaraan

Faktor yang mempengaruhi pengaruh perilaku arus lalu lintas adalah kendaraan— kendaraan yang mempunyai berbagai bentuk, ukuran kemampuan dimana hal ini disebabkan masing – masing kendaraan direncanakan untuk suatu maksud kegunaan tertentu. Hal yang menentukan dalam faktor kendaraan yang secara langsung dapat menyebabkan kecelakaan adalah cacat kendaraan, karena kurangnya perawatan.

1. Rem tidak berfungsi

Rem merupakan komponen penting dari sepeda motor yang berfungsi untuk memperlambat laju atau memberhentikan sepeda motor. Sepeda motor memiliki dua rem, yaitu rem depan dan rem belakang. Rem depan lebih efektif dibandingkan rem belakang bahkan pada jalan dengan permukaan yang licin. Kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kerusakan rem (rem blong) sering terjadi karena kurangnya pengawasan dan perawatan pada rem sepeda motor. Kecelakaan kendaraan yang disebabkan kurang berfungsinya rem seringkali terjadi ketika rem

digunakan secara mendadak. Rem yang tidak berfungsi tersebut membuat pengendara tidak dapat mengendalikan kendaraannya sehingga dapat menabrak apa saja di depannya yang pada akhirnya menimbulkan kecelakaan.

2. Ban pecah

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

3. Selip

Kecelakaan karena selip seringkali berhubungan dengan pengereman dan kondisi jalan. Mengerem dengan keras dan mendadak akan menyebabkan selip karena perpindahan berat kendaraan secara mendadak dapat menyebabkan roda depan mengunci.

4. Lampu kendaraan tidak menyala

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

tidak mengetahui bahwa kendaraan di depannya akan membelok dan kemudian terjadilah kecelakaan.

2.2 Penelitian Terdahulu

2.2.1 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Prilaku Pengendara

Pada tabel 2.1 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa, serta hasil penelitian adalah sebagai berikut

Tabel 2.1

Rujukan untuk variabel Perilaku Pengendara

Penulis, tahun, & jurnal	Farah Multi Amalia, Kmmochamad Iqbal Nurmansyah, Jurnal Kesehatan, Vol.3 No.4 (Oktober 2020) : 273-286
Judul	Perilaku Berisiko dalam Berkendara dan Kejadian Kecelakaan Sepeda Motor pada Mahasiswa
Metode analisis	Penelitian ini menggunakan desain studi <i>cross sectional</i> . Rancangan penelitian kuantitatif menggunakan metode deskriptif analitik.
Variabel penelitian	Variabel Independen : X1 : perilaku berkendara Variabel Dependen : Y : Kecelakaan lalu lintas
Hasil penelitian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel : 1. Perilaku berkendara dengan kecepatan lebih dari 50Km/jam (P-value 0.001), rem mendadak (P-value 0.000), menyalip kendaraan tanpa lampu sein (P-

	<p>value 0.006) dan mendengarkan musik saat berkendara (P-value 0.013) memiliki hubungan signifikan dengan kecelakaan sepeda motor.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Mengendarai sepeda motor dengan kecepatan lebih dari 50 Km/jam berpeluang untuk mengalami kecelakaan sebesar 5.216 kali lebih besar dibandingkan dengan tidak mengendarai sepeda motor dengan kecepatan lebih dari 50 Km/jam (95% CI: 1.833 – 14.842). 3. Melakukan rem mendadak pada saat berkendara berpeluang untuk mengalami kecelakaan sebesar 2.823 (95% CI 1.591 – 5.009) kali 4. Terdapat hubungan signifikan antara mendengarkan musik pada saat berkendara dengan kejadian kecelakaan. Mendengarkan musik pada saat berkendara berpeluang untuk mengalami kecelakaan sebesar 1.671 kali
<p>Hubungan dengan penelitian</p>	<p>Variabel Perilaku berkendara dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Perilaku pengendara penelitian ini.</p>

Sumber : Jurnal yang dipublikasikan di *google scholar*

2.2.2 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Kondisi Jalan.

Pada tabel 2.2 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa, serta hasil penelitian adalah sebagai berikut:

Tabel 2.2
Rujukan Untuk Variabel Kondisi Jalan

Penulis, tahun, & jurnal	Muhammad Fakhuriza Pradana, Dwi Esti Intari, Danur Pratidina, Jurnal Kajian Teknik Sipil, Vol. 4 No. 2, 2019 Hal. 165-175
Judul	Analisa kecelakaan lalu lintas dan faktor penyebabnya di Jalan raya cilegon
Metode analisis	Data primer dan Data sekunder
Variabel penelitian	Variabel Independen : X1 : manusia X2 :Kendaraan X3: Jalan dan Lingkungan Variabel Dependens : Y: Kecelakaan lalu lintas
Hasil penelitian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel : 1. Faktor penyebab kecelakaan di Jalan Raya Cilegon yang paling utama adalah faktor manusia (sebanyak 96% dari total kasus kecelakaan). Dengan bentuk kecelakaan yang dominan terjadi

	<p>adalah</p> <p>Tabrak Lari dengan jumlah 67 kali kecelakaan dengan nilai persentase 26%.</p> <p>2. Modus Operandi yang paling dominan terjadi adalah Kurang Konsentrasi dengan jumlah 127 kali kecelakaan dengan nilai persentase 50%.</p> <p>3. Upaya dan solusi untuk mengurangi kecelakaan yaitu bisa dengan menambah rambu rawan kecelakaan, rambu pengurangan kecepatan dan pembenahan jalan.</p>
Hubungan dengan penelitian	Variabel jalan dan lingkungan dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel Kondisi jalan penelitian ini.

Sumber : Jurnal yang dipublikasikan di *google scholar*

2.2.3 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Kondisi Kendaraan.

Pada tabel 2.3 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa, serta hasil penelitian adalah sebagai berikut:

Tabel 2.3
Rujukan Untuk Variabel Kondisi Kendaraan

Penulis, tahun, & jurnal	Erlin Yuniardini, Dewi Sriastuti Nababan, Agustan. <i>Jurnal of Civil Engineering</i> , Vol 1, No.1, Oktober 2018
Judul	Pengaruh Faktor Manusia Dan Kendaraan Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas.
Metode analisis	Deskriptif Kuantitatif
Variabel penelitian	Variabel Independen : X1 :Manusia X2 : Kendaraan Variabel Dependen : Y : kecelakaan lalu lintas
Hasil penelitian	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dari hasil data diperoleh persamaan $Y = 10,105 + 0,4768823X1 + 0,1759497X2$ dengan t(hitung) $X1 = 6,845$ dan $X2 = 1,976 > t(\text{tabel}) = 1.984$ dimana $X1$ (faktor manusia) mempunyai jumlah yang lebih besar dibandingkan dengan faktor $X2$ (faktor kendaraan) yang artinya faktor manusia ($X1$) mempunyai pengaruh yang lebih dominan terhadap kecelakaan lalu lintas jalan raya di Merauke (Y) . 2. Nilai koefisien dari determinasi Faktor manusia ($X1$) dan Faktor kendaraan ($X2$) adalah sebesar 52,12% sedangkan sisanya yaitu 47,88% dipengaruhi oleh

	variabel - variabel lainnya yang tidak diteliti dalam penelitian ini
Hubungan dengan penelitian	Variabel perilaku kendaraan dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel kondisi kendaraan dalam penelitian ini.

Sumber : Jurnal yang dipublikasikan di *google scholar*

2.2.4 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Kecelakaan Lalu Lintas

Pada tabel 2.4 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa, serta hasil penelitian adalah sebagai berikut:

Tabel 2.4

Rujukan Untuk Variabel Kecelakaan Lalu Lintas

Penulis, tahun, & jurnal	Oktavianus Lede Ngongo, Noorce C. Berek ² , Anna Heny Talahatu ³ 2019, Timorese Journal of Public Health Volume 1 Nomor 4 Desember 2019; e-ISSN 2685-4457
Judul	Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pengemudi Sepeda Motor di Sumba Barat
Metode analisis	Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan menggunakan pendekatan cross sectional study
Variabel penelitian	Variabel Independen : X1: Umur X2: Perilaku berkendara X3: Kondisi lampu Variabel Dependen : Y: Kecelakaan lalu lintas

Hasil penelitian	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hasil penelitian tentang kecelakaan lalu lintas di wilayah hukum POLRES Sumba Barat tahun 2019 menunjukkan bahwa ada hubungan antara umur, perilaku berkendara, dan kondisi lampu kendaraan bermotor berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas. 2. Hasil penelitian menunjukkan bahwa 76,9% responden yang mengalami luka berat karena kecelakaan lalu lintas berumur di atas 30 tahun, sedangkan 66,7% responden yang mengalami luka ringan berumur kurang dari sama dengan 30 tahun. 3. Perilaku berkendara yang dimaksud antara lain perilaku tidak menggunakan helm, tidak mentaati rambu lalu lintas dan menggunakan alat komunikasi saat berkendara. 90,9% responden yang mengalami luka berat berperilaku buruk saat berkendara. 4. Kondisi lampu kendaraan yang tidak menyala merupakan faktor yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian menunjukan 71,9% responden yang mengalami luka berat berkendara dengan lampu yang tidak menyala saat kecelakaan terjadi.
Hubungan dengan penelitian	<p>Variabel Kecelakaan lalu lintas dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel kevelakaan lalu lintas penelitian ini.</p>

Sumber : Jurnal yang dipublikasikan di *google scholar*

2.2.5 Rujukan Jurnal Penelitian Untuk Variabel Kecelakaan Lalu Lintas

Pada tabel 2.5 dijelaskan tentang penelitian terdahulu, variabel penelitian, teknik analisa, serta hasil penelitian adalah sebagai berikut:

Tabel 2.5
Rujukan Untuk Variabel Kecelakaan Lalu Lintas

Penulis, tahun, & jurnal	Abdul Hamid, Nila Kusumawati, Rizki Rahmawati Lestari, Jurnal Ilmiah Kesehatan Vol. 1 No. 1 Februari 2021
Judul	Faktor-faktor penyebab kejadian kecelakaan lalu lintas Pada remaja pengendara sepeda motor di kecamatan Tapung kabupaten kampar povinsi riau, indonesia
Metode analisis	Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif , dengan desain penelitian <i>crosssectional</i> .
Variabel penelitian	Variabel X: X1: Faktor kelalaian manusia X2 : Faktor kendaraan Variabel Y: Y : kecelakaan lalu lintas
Hasil penelitian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel : 1. Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan

	<p>Lalu Lintas dan Kecelakaan Lalu Lintas Yang Dialami 5,5% kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor kelalaian manusia. Sekitar 43.2% kecelakaan lalu lintas terjadi karena faktor kondisi kendaraan. Walaupun sebagian besar mengalami kecelakaan ringan (44.5%), sekitar 49% orang mengalami kecelakaan sedang.</p> <p>2. Hubungan Faktor-Faktor Penyebab Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas kelalaian manusia merupakan faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas pada remaja, diikuti dengan faktor kondisi kendaraan. Hal ini berartisecara statistik terdapat hubungan yang signifikan antara faktor kelalaian</p>
<p>Hubungan dengan penelitian</p>	<p>Variabel Kecelakaan lalu lintas dalam jurnal penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan untuk variabel kevelakaan lalu lintas penelitian ini.</p>

Sumber : Jurnal yang dipublikasikan di *google scholar*

Berdasarkan pada penelitian diatas yaitu mengenai rujukan variabel yang peneliti gunakan, atas sumber jurnal seperti variabel X1 Perilaku pengendara, Kondisi jalan X2 , Kondisi kendaraan X3, yang mempengaruhi Y Kecelakaan Lalu Lintas. Setiap masing-masing penelitian terdahulu, penelitian mengambil satu variabel, kemudian mengolah data pada penelitian ini dengan tepat, dan sasaran responden yang berbeda.

Berharap dengan pengembangan penelitian ini terdapat perbedaan hasil dimana beberapa variabel yang digunakan dapat saling mempengaruhi, serta menghasilkan kesimpulan yang baik, dan bermanfaat.

2.3 **Hipotesis**

Hipotesis merupakan jawaban sementara dari masalah yang harus diuji. Hipotesis adalah pernyataan mengenai satu atau lebih populasi yang perlu dibuktikan keabsahannya melalui prosedur pengujian hipotesis. Pengujian hipotesis merupakan suatu proses melakukan perbandingan antara nilai sampel (berasal dari data penelitian) dengan nilai hipotesis pada data populasi. (Zainatul Muftarrikoh, 2020:71).

Menurut Febriane paulina (2019) Menyatakan bahwa perilaku pengendara berpengaruh terhadap kecelakaan lalu lintas. Yang mana dalam hubungan dengan perilaku, berkaitan dengan hal penting yaitu mencari sensasi dan tidak sabar.

Sedangkan menurut Petersen Jacson dkk (2020) menyatakan kondisi jalan berpengaruh terhadap kecelakaan lalu lintas. Hasil uji khi kuadrat menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara mengemudi di jalan rusak dengan kecelakaan.

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu diatas, maka hipotesis adalah sebagai berikut:

1. Hipotesis 1

Menurut Farah Multi Amalia, dkk (2020) Menyatakan bahwa Terdapat hubungan yang signifikan antara mendengarkan musik saat berkendara ($p=0.013$), berkendara dengan kecepatan lebih dari 50 Km/jam ($p=0.001$), rem mendadak ($p=0.000$), dan menyalip tanpa memberikan lampu sein ($p=0.006$) dengan kejadian kecelakaan sepeda motor. Pihak universitas diharapkan dapat menyelenggarakan sosialisasi untuk meningkatkan pengetahuan dan keyakinan mengenai pentingnya perilaku keselamatan berkendara serta memperkertat pengawasan dan

pelaksanaan aturan lalu lintas di area kampus. Peneliti selanjutnya dapat meneliti faktor lain yang diduga berhubungan dengan kejadian kecelakaan bermotor roda dua serta berfokus terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi mahasiswa dalam berperilaku berisiko dalam berkendara.

Berdasarkan teori diatas maka dapat diambil hipotesa sebagai berikut:

H1. Diduga perilaku pengendara berpengaruh positif dan signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas di Jalan Ahmad Yani Surabaya.

2. Hipotesis 2

Muhammad Fakhruriza Pradana dkk (2019) menyatakan bahwa Upaya dan solusi untuk mengurangi kecelakaan yaitu bisa dengan menambah rambu rawan kecelakaan, rambu pengurangan kecepatan dan pembenahan jalan.

Berdasarkan teori diatas maka dapat diambil hipotesa sebagai berikut:

H2. Diduga kondisi jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas di Jalan Ahmad Yani Surabaya.

3. Hipotesis 3

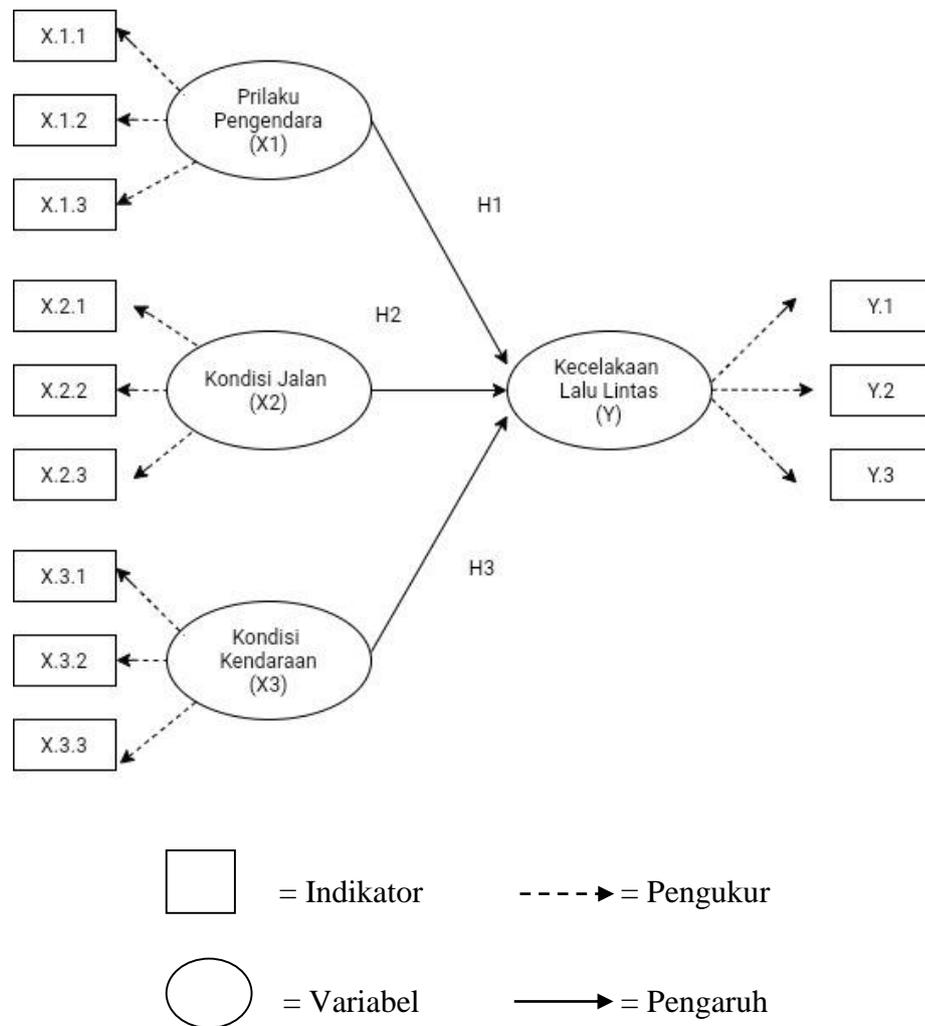
Menurut Erlin Yuniardini, dkk (2018) Menyatakan bahwa nilai koefisien dari determinasi Faktor manusia (X1) dan Faktor kendaraan (X2) adalah sebesar 52,12% sedangkan sisanya yaitu 47,88% dipengaruhi oleh variabel - variabel lainnya yang tidak diteliti dalam penelitian ini

Berdasarkan teori diatas maka dapat diambil hipotesa sebagai berikut:

H3. Diduga kondisi kendaraan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas di Jalan Ahmad Yani Surabaya.

2.4 Kerangka pemikiran

Gambar 2.1
Kerangka Pemikiran



Variabel dalam penelitian ini adalah :

1. Perilaku Pengendara (X1)

Indikator-indikator Perilaku Pengendara antara lain :

X.1 Kecepatan tinggi

X.2 Kelelahan

X.3 Menggunakan handphone

2. Kondisi Jalan (X2)

Indikator-indikator kondisi Jalan antara lain :

X.1 Pencahayaan kurang

X.2 Jalan licin

X.3 Jalan rusak

3. Kondisi Kendaraan(X3)

Indikator-indikator Kondisi Kendaraan antara lain :

X.1 Rem Kendaraan Tidak Berfungsi

X.2Ban pecah

X.3Lampu Kendaraan tidak menyala

4. Kecelakaan Lalu Lintas (Y)

Indikator-indikator Kecelakaan Lalu Lintas antara lain :

Y.1Korban Meninggal

Y.2Korban Cedera(Luka-Luka)

Y.3Kerugian Material

2.5 Diagram Alur Penelitian

Gambar 2.2
Diagram Alur Penelitian

