

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan Pustaka**

##### **2.1.1 Keselamatan Berkendara Sepeda Motor**

Berdasarkan UU No. 22 tahun 2009 bahwa keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko 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 maksudnya, tidak gagal. Namun arti selamat dapat juga suatu keadaan yang aman serta terhindar dan terlindung secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politik, emosional, pekerjaan, psikologi, pendidikan atau konsekuensi lain dari kegagalan, kerusakan, kesalahan, kecelakaan, kerugian atau kejadian lain yang tidak diinginkan. Dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadi kerugian ekonomis atau kesehatan, diantaranya :

1. Keselamatan normatif untuk menerangkan produk atau desain produk yang memenuhi standart desain.
2. Keselamatan substantif menerangkan pentingnya keadaan aman, meskipun mungkin tidak memenuhi standart.
3. Keselamatan yang dirasakan digunakan untuk menerangkan keadaan aman timbul dari persepsi orang

Keselamatan berkendara merupakan cara berkendara yang aman dan nyaman baik bagi pengendara itu sendiri maupun pengendara lain. Manusia seringkali melakukan tindakan tidak aman saat mengendarai motor seperti mengendarai dengan kecepatan tinggi, mendahului secara tiba-tiba,

mengendarai melawan arah dan melanggar rambu lalu lintas. Sepeda motor merupakan penyebab tertinggi terjadinya kecelakaan lalu lintas, yakni terdapat sekitar 1,35 juta kematian di dunia setiap tahunnya,( Sri Kubillawati<sup>1</sup>, Yulita Nengsih<sup>2</sup> , Sues Marwandi<sup>3</sup>,2021).

Dalam penelitian Bahri (2015). Menyatakan keselamatan transportasi di jalan adalah suatu bentuk usaha atau cara mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan menggunakan alat angkut tertentu dengan media atau lintasan tertentu dari lokasi atau tempat tujuan perjalanan. Pada bab XIV Undang—Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 tentang perekonomian nasional dan kesejahteraan sosial dalam pasal 34 ayat (3) disebutkan “Negara bertanggung jawab atas pelayanan kesehatan dan fasilitas umum yang layak”. Keselamatan di jalan sudah merupakan masalah global yang bukan semata-mata masalah transportasi saja tetapi menjadi permasalahan sosial kemasyarakatan, Hal ini terlihat dari kepedulian badan kesehatan *World Health Organization (WHO)* terhadap keselamatan transportasi jalan, dengan dicanangkannya hari keselamatan dunia tahun 2004 dengan tema *Road Safety is No Accident*.

Transportasi berasal dari kata latin ‘*transportare*’, *trans* berarti seberang atau sebelah lain dari *portare*berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau suatu tempat ke tempat lainnya (Gunawan,2014). Transportasi dapat didefinisikan sebagai suatu usaha dan kegiatan mengangkut dan membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Dalam sistem transportasi ada lima unsur pokok, yaitu :

- a. Orang atau barang yang membutuhkan.
- b. Kendaraan sebagai alat angkut.
- c. Jalan sebagai prasarana angkutan.
- d. Terminal.
- e. Organisasi sebagai pengelola angkutan.

Menurut Adisasmita (2011). Menjelaskan bahwa Transportasi atau transpor diartikan sebagai tindakan atau kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan (barang dan orang) dari suatu tempat ke tempat lain, atau dari tempat asal ke tempat tujuan. Transportasi merupakan sarana penghubung atau yang menghubungkan antara daerah produksi dan pasar, atau dapat di katakan mendekatkan daerah produksi dan pasar, atau seringkali dikatakan menjembatani produsen dengan konsumen.

Transportasi adalah suatu proses perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, kendaraan laut maupun kendaraan udara, baik umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin atau tidak menggunakan mesin. Jasa transportasi menciptakan guna tempat dan guna waktu, guna yang diciptakan jasa transportasi merupakan manfaat dalam bidang ekonomi, sosial dan politik atau strategis. Manfaat jasa transportasi dijelaskan berikut ini :

1. Manfaat ekonomi jasa transportasi.

Tersedianya jasa transportasi yang cukup (berkapasitas) memberikan manfaat ekonomi, misalnya (a) akan memperluas pasar, dengan tersedianya jaringan transportasi yang luas maka pengiriman barang ke berbagai daerah yang jauh jaraknya akan lancar, (b) dapat menstabilkan harga barang, dengan tersedianya fasilitas transportasi yang lancar maka kekurangan barang di suatu tempat dapat di datangkan barang yang di butuhkan dari daerah lain yang kelebihan barang tersebut, sehingga tingkat harga di kedua daerah menjadi seimbang dan harga stabil, (c) tersedianya pelayanan transportasi yang lancar, mendorong daerah-daerah untuk melakukan spesialisasi produksi sesuai dengan potensi sumber daya yang di miliki.

2. Manfaat sosial jasa transportasi.

Tersedianya pelayanan transportasi yang cukup dan lancar memberikan manfaat sosial, di antaranya : (a) memberikan pelayanan pendidikan dan pelayanan kesehatan ke berbagai daerah yang tersebar karena sudah tersedianya jalan di daerah pedesaan, (b) dapat memperlancar

persaudaraan dan hubungan sosial kemasyarakatan antar daerah melalui pekan olahraga, kesenian dan budaya dan pertemuan ilmiah lainnya, (c) dapat membantu daerah-daerah yang mengalami bencana alam dan menderita wabah penyakit.

### 3. Manfaat politik atau strategi jasa transportasi.

Terwujudnya sistem transportasi nasional yang efektif dan efisien merupakan fasilitas yang handal, sebagai : (a) membasmi segala bentuk gejala dan gangguan keamanan yang timbul di dalam negeri, (b) menangkal segala bentuk infiltrasi dan gangguan keamanan yang berasal dari luar negeri

Sepeda motor adalah ragam transportasi favorit di Indonesia karena paling populer disamping itu harganya yang lebih murah dibandingkan dengan mobil. Sepeda motor lebih digemari karena mudah perbaikan dan perawatannya dan serbaguna di jalan Indonesia (Djarmiko, dkk 2007). Sesuai UU No.22 tahun 2009 pasal 1 ayat 20 bahwa Sepeda Motor adalah kendaraan bermotor beroda dua yang dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda dua tanpa rumah-rumahan.

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknis untuk pergerakannya, dan digunakan untuk transportasi darat. Menurut Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 dalam penelitian Dini Anggraini, 2013 menyatakan yang dimaksud peralatan teknik dapat berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan.

Pentingnya akan keselamatan berlalu lintas dan angkutan jalan untuk pengendara maka langkah lebih baiknya sebelum beraktivitas menggunakan transportasi khususnya sepeda motor adalah :

1. Sehat jasmani dan rohani saat berkendara merupakan hal yang harus dilakukan oleh setiap pengendara sepeda motor guna menjaga keselamatan saat berkendara.

2. Kondisi atau keadaan aman selama berkendara merupakan keadaan utama dimana para pengendara menjaga keselamatan serta waspada saat berkendara di jalan raya khususnya di jalan Raya Pandanaran di Kabupaten Boyolali, berkendara secara berhati-hati dapat mengurangi akibat resiko kecelakaan di jalan raya.
3. Terhindar dari resiko kecelakaan selama berkendara merupakan tindakan yang sangat berpengaruh terhadap keselamatan saat berkendara di jalan raya karena disaat berkendara pengendara harus menghindari hal-hal yang mengakibatkan kecelakaan seperti tidak fokus serta kurang berkonsentrasi saat berkendara sehingga dapat mengakibatkan resiko kecelakaan.

Dari itu harus disadari oleh berbagai kalangan di masyarakat luas, sedemikian rupa pihak-pihak yang berkontribusi tentang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan seperti dinas perhubungan darat dan kepolisian dari satuan pengamanan lalu lintas berperan aktif memberikan sosialisasi kepada masyarakat maupun para pengguna jalan agar memahami akan keselamatan, ketertiban serta keamanan berkendara, dengan kesadaran kita tentang *safety riding* meminimalkan kondisi-kondisi yang berbahaya di jalan sehingga perjalanan akan lancar tidak terkendala akan hal-hal kecerobohan pengemudi sendiri. Pembelajaran akan keselamatan berkendara diajarkan sejak kecil agar budaya kebiasaan yang baik dan beretika di jalan tertanam sejak dini.

### **2.1.2 Karakter Pengendara**

Karakter yang disebut perilaku atau tingkah laku adalah pernyataan kegiatan yang dapat diamati oleh orang lain dan merupakan hasil perpaduan dari pemahaman pengaruh-pengaruh luar dan pengaruh dalam. Selain itu, perkataan tingkah laku atau perbuatan mempunyai pengertian yang luas sekali yaitu tidak hanya mencangkup moralitas saja seperti berbicara, berjalan, berlari, berolahraga, bergerak dan lain-lain akan tetapi juga membahas macam-macam fungsi seperti melihat, mendengar, mengingat, berpikir, fantasi atau senyum dan seterusnya (Anggraini, 2013).

Newnam, Et Al dalam penelitian Widaningrum (2014). Berpendapat bahwa berkendara dengan aman menuju tempat kerja merupakan suatu bentuk motivasi berperilaku yang dipengaruhi oleh tempat bekerja dan faktor individu. Penelitian terhadap perilaku berkendara ini terbukti valid dan reliabel dengan *structural equation modeling* menunjukkan bahwa *speeding, inattention, rule violation* dan *driving tired* berpengaruh langsung pada *motorcycling behavior*.

Sesuai dengan pasal 106 ayat 1 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), melakukan kegiatan saat berkendara yang dapat mengganggu konsentrasi baik penggunaan ponsel, mabuk, menggunakan narkoba dan mengantuk tetap dikenakan sanksi pidana“. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan tidak wajar lainnya atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang dapat mengakibatkan gangguan konsentrasi di jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama tiga (3) bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000.00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)”. UU No.22 tahun 2009 pasal 283.

Fokus berkendara merupakan faktor vital bahkan krusial, tidak konsentrasi bahkan hilangnya pusat konsentrasi saat berkendara dalam hitungan detik saja bisa mengakibatkan kecelakaan yang fatal. Pengalihan konsentrasi berkendara mencakup tiga faktor, yaitu faktor *visual* (pengalihan pandangan mata keluar dari jalan), faktor *manual* (terlepasnya tangan dari sistem kemudi, dan faktor *kognitif* (ketika pikiran melayang ke berbagai hal).

Dalam penelitian Kartika (2012). Hal-hal yang dapat mengganggu konsentrasi berkendara di jalan adalah :

a. Lengah

Kondisi lengah adalah salah satu faktor yang berasal dari manusia dikarenakan pengemudi melakukan hal atau kegiatan lain saat mengemudi, seperti penggunaan ponsel. Sehingga pikiran tidak

fokus saat berkendara. Lengah dapat berasal dari lingkungan maupun perilaku pengendara saat mengemudi, seperti pandangan tidak fokus dan berbicara saat di jalan sehingga tidak dapat mengantisipasi situasi lalu lintas dan tidak memperhatikan lingkungan sekitar yang mendadak berubah.

b. Mengantuk

Mengantuk saat berkendara dapat kehilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat atau sudah mengendarai kendaraan lebih dari 5 jam perjalanan tanpa istirahat pendapat Warpani dalam penelitian Kartika (2012). Ciri pengemudi yang mengantuk saat berkendara adalah (a) sering menguap, (b) perih pada mata, (c) lambat dalam bereaksi, (d) berhalusinasi dan (e) pandangan kosong.

c. Faktor Kelelahan

Merupakan salah satu penyebab kecelakaan, kelelahan dapat mengurangi kemampuan mengemudi dan mengantisipasi keadaan lalu lintas dan konsentrasi saat berkendara. Kata lelah (*fatigue*) menunjukkan keadaan fisik tubuh dan keadaan mental yang berbeda tetapi semuanya berakibat kepada penurunan daya kerja dan berkurangnya daya tubuh. Tanda-tanda yang ada hubungan dengan kelelahan adalah (a) perasaan berat di kepala, (b) seluruh badan menjadi lelah, (c) menguap, (d) merasa kacau dipikiran, (e) mengantuk, (f) merasa berat pandangan mata, (g) merasa susah berpikir, (h) tidak dapat berkonsentrasi, (i) tidak dapat memfokuskan perhatian terhadap sesuatu, dan (j) merasa kurang sehat.

#### d. Mabuk

Mabuk dapat menyebabkan pengemudi mengalami kesadaran antara lain karena pengaruh obat-obatan, alkohol dan narkotika. Menurut Warpani dalam penelitian Kartika (2012). Mengatakan bahwa di Amerika Serikat dilaporkan 50% penyebab kecelakaan fatal (meninggal dunia) adalah pengaruh alkohol. Mabuk yang disebabkan pengaruh alkohol memiliki peranan penting terhadap kecelakaan lalu lintas, oleh karena itu pengendara dilarang mengkonsumsi alkohol sebelum berkendara atau tubuhnya sudah mengandung alkohol ketika berkendara, alkohol dan pengendara merupakan kombinasi yang fatal.

Oleh karena itu pentingnya konsentrasi saat berkendara, pengemudi tidak boleh melakukan hal atau kegiatan lain yang dapat mengakibatkan hilangnya konsentrasi saat berkendara, selain konsentrasi berkendara juga kondisi fisik harus fit dalam artian tidak banyak pikiran, tidak kelelahan maupun tidak sedang marah atau dalam keadaan emosi. Dengan demikian secara fisik pengemudi dalam keadaan baik dan sehat untuk mengendarai kendaraan bermotor.

### **2.1.3 Kondisi Jalan**

Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangun pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas umum yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan air serta diatas permukaan air, kecuali jalan rel dan kabel (UU No.22 tahun 2009). Tentang kondisi infrastruktur jalan, dalam penelitian Dewi dan Nurhayati (2016). Menyatakan di Indonesia khususnya lingkungan jalan merupakan defisiensi infrastruktur keselamatan jalan raya yang dilakukan oleh 2 (dua) lembaga pemerintah, yaitu Ditjen Bina Marga dan Ditjen Perhubungan Darat. Sebagai pihak



dan pengelola jalan, Ditjen Bina Marga memiliki wewenang dan tugas pokok dalam merencanakan desain jalan sesuai standar dan memperbaiki lokasi rawan kecelakaan. Ditjen Perhubungan Darat memiliki tanggung jawab untuk merencanakan dan melaksanakan harmonisasi rambu atau petunjuk keselamatan jalan terhadap fungsi jalan.

Karakteristik jalan adalah kondisi jalan, lebar jalan, naik turun dan kemiringan jalan, kualitas jalan, berlubang atau bergelombangnya jalan. Banyak hal yang mempengaruhi kecelakaan di jalan raya yang disebabkan oleh jalan. indikator yang menyebabkan kecelakaan di jalan raya yang dipengaruhi faktor jalan adalah :

a. Jalan berlubang

Jalan berlubang adalah kondisi dimana permukaan jalan tidak rata akibat adanya cekungan ke dalam yang memiliki kedalaman dan diameter yang tidak berpola, ini disebabkan sistem pelapisan yang kurang sempurna. Kecelakaan lalu lintas pada sepeda motor yang disebabkan jalan berlubang kebanyakan dikarenakan pengendara berusaha menghindari lubang secara tiba - tiba dalam kecepatan tinggi. Contoh lain adalah ketika roda ban sepeda motor melewati lubang yang berdiameter dan kedalaman yang cukup besar sehingga mengganggu pengendara menjaga keseimbangan dan kemampuan mengontrol sepeda motornya.

b. Jalan rusak

Jalan rusak adalah 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 yang rusak dapat mengurangi kontrol dalam berkendara dan mengganggu keseimbangan pengendara sepedamotor, untuk itu pengendara sebaiknya mengurangi kecepatannya ketika melewati jalan dengan kondisi rusak.

c. Jalan licin / basah

Permukaan jalan yang licin dapat disebabkan oleh cuaca (hujan) maupun material lain yang menutupi permukaan jalan seperti tumpahan minyak, lumpur, ataupun tanah yang basah karena tersiram air hujan. Kondisi yang seperti ini dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor karena keseimbangan ketika berkendara akan berkurang saat melintasi jalan yang licin, dan tergelincir yang kemudian dapat menabrak kendaraan yang berada disekitarnya.

d. Jalan gelap

Jalan gelap dapat disebabkan karena lampu penerangan di jalan yang tidak ada atau tidak cukup penerangannya. Jalan yang gelap beresiko menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor karena pengendara tidak dapat melihat dengan jelas arah dan kondisi jalan serta lingkungan sekitarnya. Jalan tanpa lampu penerang jalan akan sangat membahayakan dan menimbulkan potensi tinggi untuk menyebabkan kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor, karena lampu penerangan yang hanya berasal dari sepeda motor terkadang tidak cukup untuk menerangi jalan di depannya.

e. Tanpa marka / rambu

Jalan yang tidak memiliki marka jalan dan rambu lalu lintas sangat berpotensi menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor. Marka dan rambu jalan ini berguna untuk membantu pengaturan arus lalu lintas dan memberitahu pengendara mengenai kondisi jalan dan peraturan disuatu jalan. Selain itu, marka dan rambu lalu lintas juga harus berfungsi dan dalam kondisi baik agar pengendara dapat melihat dan mematuhi rambu dan marka disekitar jalan tersebut.

f. Tikungan tajam

Jalan yang memiliki tikungan tajam adalah jalan yang memiliki kemiringan sudut belokan kurang dari atau lebih dari 180 derajat. Untuk melewati kondisi jalan tersebut dibutuhkan keterampilan dan teknis khusus dalam berkendara agar tidak hilangnya kendali pada kendaraan yang berakibat jatuh dan menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Tikungan yang tajam juga dapat menghalangi pandangan pengendara atau menutupi rambu lalu lintas.

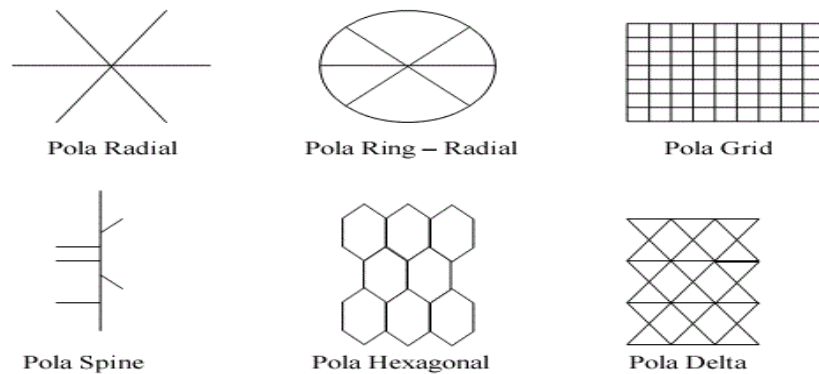
g. Hujan

Hujan dapat membawa pengaruh kepada hal - hal lain seperti jalan yang menjadi licin, jarak pandang menjadi lebih pendek karena kabut, dan jarak pengereman menjadi lebih jauh. Menurut Warpani dalam penelitian Kartika (2012). Menyatakan cuaca buruk sangat mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas, bahkan dalam berbagai peristiwa, kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh cuaca buruk. Dalam cuaca buruk, misalnya hujan lebat atau berkabut, pandangan pengemudi sangat terbatas sehingga mudah sekali terjadi kesalahan antisipasi.

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

1. Jenis jaringan jalan

Pada prinsipnya membangun jaringan jalan tentunya cenderung untuk mengambil rute terpendek yang menghubungkan suatu tempat ke tempat lainnya. Kenyataannya tidaklah mudah untuk menghubungkan suatu tempat ke tempat lain bila terdapat hambatan-hambatan fisik diatas permukaan bumi seperti pegunungan, bangunan-bangunan bersejarah, laut dll. Berikut gambar jenis jaringan jalan :



Sumber : Teknik sipil UNIKOM (2012)

*Gambar 1.1 jenis jaringan jalan*

## 2. Klasifikasi Jalan

Jalan mempunyai suatu Faktor Manusiayang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam suatu hubungan hirarki (Setijowarno dan Frazila 2007). Menurut peranan pelayanan jasa distribusinya, Faktor Manusiaterdiri dari :

- a. Faktor Manusiaprimier, yaitu Faktor Manusiadengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan semua simpul jasa distribusi yang kemudian berwujud kota.
- b. Faktor Manusiasekunder, yaitu Faktor Manusiadengan peranan pelayanan distribusi untuk masyarakat di dalam kota.

Pengelompokkan jalan berdasarkan peranan atau fungsinya dapat digolongkan menjadi :

### 1. Jalan arteri

Jalan arteri adalah Jalan yang melayani angkutan jarak jauh dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien. Arteri primer sendiri terbagi menjadi dua yaitu :

a. Jalan arteri primer

Ruas jalan yang menghubungkan antar kota jenjang kesatu yang berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua.

Karakteristik jalan arteri primer adalah :

1. Didesain berdasarkan kecepatan 60 km / jam.
2. Lebar daerah manfaat jalan minimal 11 meter.
3. Jumlah jalan masuk / akses langsung minimal 500 meter, jarak antara akses lahan langsung berupa kapling luas lahan harus diatas 1000 m<sup>2</sup> dengan pemanfaatan untuk perumahan.
4. Persimpangan jalan diatur dengan pengaturan tertentu yang sesuai dengan volume lalu lintas, marka jalan, lampu lalu lintas, lampu penerangan jalan.
5. Mempunyai 4 lajur lalu lintas atau lebih dan seharusnya dilengkapi dengan median
6. Apabila persyaratan jarak akses jalan dan atau akses lahan tidak dapat dipenuhi, maka pada jalan arteri primer harus disediakan jalur lambat (frontage road) dan juga jalur khusus untuk kendaraan tidak bermotor (sepeda, becak, dan lainnya).

b. Jalan arteri sekunder

Ruas jalan yang menghubungkan antar kota kedua dengan kota jenjang kedua, atau kota jenjang kesatu dengan kota jenjang ketiga.

Karakteristik jalan arteri sekunder adalah :

1. Lebar badan jalan tidak kurang dari 11 meter.
2. Dirancang berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 km / jam.
3. Akses langsung dibatasi tidak boleh lebih pendek dari 250 meter.
4. Kendaraan angkutan barang ringan, bus untuk pelayanan kota dapat diijinkan.
5. Persimpangan pada jalan arteri sekunder diatur dengan pengaturan tertentu yang sesuai dengan volume lalu lintasnya.

6. Lokasi berhenti dan parkir pada badan jalan sangat dibatasi dan seharusnya tidak diijinkan pada jam sibuk.
7. Harus mempunyai perlengkapan jalan yang cukup seperti rambu, lampu pengatur lalu lintas, lampu jalan, dan lain – lain.
8. Dianjurkan tersedianya jalur khusus yang dapat digunakan untuk sepeda dan kendaraan lambat lainnya.
9. Jarak selang dengan kelas jalan yang sejenis lebih besar dari jarak selang dengan kelas jalan yang lebih rendah.

## 2. Jalan kolektor

Jalan kolektor yaitu Jalan yang melayani angkutan pengumpulan dan pembagian dengan ciri-ciri merupakan perjalanan jarak dekat dengan kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk dibatasi.

## 3. Jalan lokal

Jalan lokal yaitu Jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dengan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Tabel 2.1  
Klasifikasi jalan berdasarkan peranannya di jalan lokal

Fungsi	LHRT	Kelas				
	(satuan smp/2 arah/hari)					
Primer	Arteri	1				
	Kolektor	<table border="1"> <tr> <td>&gt;10000</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>&lt;10000</td> <td>2</td> </tr> </table>	>10000	1	<10000	2
>10000	1					
<10000	2					
Sekunder	Arteri	<table border="1"> <tr> <td>&gt;20000</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>&lt;20000</td> <td>2</td> </tr> </table>	>20000	1	<20000	2
	>20000	1				
	<20000	2				
	Kolektor	<table border="1"> <tr> <td>&gt;6000</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>&lt;6000</td> <td>3</td> </tr> </table>	>6000	2	<6000	3
	>6000	2				
<6000	3					
Jalan Lokal	<table border="1"> <tr> <td>&gt;500</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>&lt;500</td> <td>4</td> </tr> </table>	>500	3	<500	4	
>500	3					
<500	4					

Sumber : Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan, 2004

Berdasarkan wewenang pembinaan atau status jalan, menurut Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

Klasifikasi jalan berdasarkan pembinaan jalan terbagi atas :

1. Jalan Nasional

Yang termasuk jalan nasional, jalan arteri primer yang menghubungkan antar ibu kota provinsi dan jalan lainnya yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan nasional.

2. Jalan Provinsi

Yang termasuk jalan provinsi adalah :

a. Jalan kolektor primer

Jalan yang menghubungkan ibu kota provinsi dengan dengan ibu kota kabupaten / kota.

b. Jalan kolektor sekunder

Jalan yang menghubungkan antar ibu kota kabupaten / kota.

- c. Jalan lain yaitu yang mempunyai kepentingan strategis terhadap kepentingan provinsi.
- d. Jalan dalam daerah khusus ibu kota yang tidak termasuk jalan nasional. Penetapan status suatu jalan sebagai jalan provinsi dilakukan berdasarkan keputusan menteri dalam negeri atas usul pemerintahan yang bersangkutan dengan memperhatikan keputusan menteri.

### 3. Jalan Kabupaten.

Yang termasuk jalan kabupaten adalah :

- a. Jalan kolektor primer yang tidak termasuk jalan nasional.
- b. Jalan lokal primer.
- c. Jalan sekunder dan jalan lainnya yang tidak termasuk kelompok jalan nasional.

Penetapan status suatu jalan sebagai jalan kabupaten dilakukan dengan keputusan Gubernur , atas usul pemerintah kota yang bersangkutan.

### 4. Jalan Kota.

Yang termasuk dalam jalan kota adalah jaringan jalan sekunder di dalam kota. Penetapan status suatu ruas jalan arteri sekunder atau ruas – ruas jalan kolektor sekunder sebagai jalan kolektor sekunder, sebagai jalan kota, dilakukan dengan keputusan Wali Kota yang bersangkutan.

Klasifikasi jalan menurut kelas, fungsi dan jaringan dapat dilihat dalam tabel berikut :



Tabel 2.2  
Klasifikasi jalan berdasarkan peranannya di jalan kota

Klasifikasi			Jaringan
Fungsi	Kelas	Status	
Arteri	I	Nasional	Primer
Arteri	II	Provinsi	Primer dan Sekunder
Arteri/Kolektor	IIIA	Kabupaten	Primer dan Sekunder
Kolektor	IIIB		Primer dan Sekunder
Lokal	IIIC	Desa	Primer dan Sekunder

*Sumber : Standar Perencanaan Geometrik untuk Jalan Perkotaan, 2004*

Dalam kondisi lingkungan jalan raya maka tidak terlepas dari seorang pengguna jalan adalah orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas (UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

Ketentuan – ketentuan pengguna jalan pada dasarnya menyangkut pengaturan kecepatan maksimal bagi kendaraan dan larangan terhadap kegiatan yang dianggap mengganggu kelancaran lalu lintas. Demi berlangsungnya keselamatan di jalan bagi pengendara motor, bukan hanya faktor saran saja tapi 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 berkaitan dengan faktor manusia, dimana peran serta pemerintah lebih mengarah pada aturan, kebijakan dan edukasi yang pada akhirnya akan kembali pada karakter perilaku. Dalam upaya peningkatan keselamatan jalan, pemerintah dapat menyediakan fasilitas jalan yang berkualitas. Untuk itu perlu, dilakukan audit terhadap elemen-elemen geometrik jalan serta beberapa fasilitas perlengkapan jalan dan Kepatuhan Berlalulintas yang berpotensi terhadap kecelakaan (Sutari, dkk 2014).

Di dalam pelaksanaannya pengguna jalan dilarang untuk memakainya dengan cara – cara yang dapat merintang, membahayakan kebebasan atau keamanan lalu lintas, atau hal – hal yang menimbulkan kerusakan pada jalan tersebut. Ketentuan – ketentuan itu juga memuat larangan – larangan dan keharusan yang mengatur pengguna jalan. Pada pasal 106 UU No.22 tahun 2009 larangan dan keharusan pengguna jalan adalah :

#### 1. Larangan

Larangan yang harus dipatuhi oleh semua pengguna jalan adalah sebagai berikut :

- a. Berjalan di sebelah kanan jalur lalu lintas yang bukan diperuntukan untuk jalan orang.
- b. Berhenti di jalan lalu lintas yang bukan diperuntukan untuk orang.
- c. Berhenti di jalur lalu lintas yang berupa tikungan persimpangan atau jembatan.
- d. Jalan terus apabila dilarang oleh suatu alat pengatur lalu lintas. Misalnya di perempatan traffic light (lampu lalu lintas).
- e. Jalan terus apabila melewati tanda pada atas jalan apabila ada tanda perintah berhenti.
- f. Memarkirkan kendaraan di tempat lain selain dari di sebelah kiri dan atau tempat khusus parkir kendaraan.

#### 2. Keharusan

Yang wajib dilakukan oleh pengguna jalan adalah sebagai berikut :

- a. Kendaraan yang bukan kendaraan bermotor diharuskan tetap berjalan pada sebelah kiri di jalur lalu lintas.
- b. Pengendara yang sepeda motor tanpa kereta samping dilarang penumpang lebih dari 1 (satu) orang.
- c. Pengemudi sepeda motor wajib mengenakan helm standar SNI (Standar Nasional Indonesia)
- d. Pengemudi yang mengemudikan kendaraan harus memiliki SIM (Surat Ijin Mengemudi).

Jalan Raya Pandanaran di Kabupaten Boyolali merupakan jalan utama bagi para pengguna jalan baik pengendara maupun pengemudi yang melintas area tersebut. Setiap harinya banyak pengguna sepeda motor yang melewati jalan tersebut dengan jam sibuk diantara pukul 06.30 – 09.00 (pagi) dan 16.00 – 18.00 (sore). Karena jalan Raya Pandanaran di Kabupaten Boyolali ini termasuk wilayah strategis yang memungkinkan banyak pengendara melewati jalan tersebut dengan bertambahnya volume pengguna jalan Raya Pandanaran mengakibatkan kondisi jalan menjadi mudah rusak (berlubang maupun bergelombang, dan jalan menjadi tidak rata antara bahu jalan dengan badan jalan). Semakin bertambah pengguna jalannya maka Keselamatan yang akan terjadi dan mudah sekali menimbulkan kecelakaan jika para pengendara tidak sabar serta kurang berhati-hati dalam berkendara. Faktor cuaca juga sangat berpengaruh oleh pengendara karena jika cuaca sedang hujan dipastikan jalan akan menjadi licin dan jarak pandang pengendara terbatas.

#### **2.1.4 Kepatuhan Berlalu Lintas**

Lalu lintas dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan ruang lalu lintas di jalan. Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur nyaman dan efisien. Agar transportasi tersebut dapat digunakan sebagaimana mestinya di buatlah rambu lalu lintas untuk memberikan petunjuk mengenai yang boleh dan tidak boleh dilakukan saat berkendara (Sadono, 2016). Tertib berarti disiplin, taat dan patuh akan peraturan yang berlaku di suatu tempat. Tertib berlalu lintas merupakan cerminan yang sangat baik, baik akan keselamatan diri sendiri maupun orang lain dan menaati peraturan rambu-rambu yang berlaku. Melakukan pelanggaran aturan lalu lintas merupakan dorongan sikap oleh pengemudi itu sendiri, yang memiliki implementasi di tiga level *individual*, *interpersonal* dan *societal* (Soni Sadono, 2016).

Menurut Ali dalam penelitian Sadono (2016). Menyatakan Kepatuhan hukum dan ketaatan hukum adalah kesadaran yang positif. Sementara itu ketidaktaatan hukum padahal yang bersangkutan memiliki kesadaran hukum, berarti kesadaran hukum yang dimiliki adalah kesadaran hukum yang negatif. Kesadaran hukum masyarakat tidak identik dengan kepatuhan dan ketatan hukum masyarakat itu sendiri.

Lingkungan jalan merupakan sarana dari pihak pemerintah (Ditjen Bina Marga dan Ditjen Perhubungan Darat) yang dikhususkan untuk pengguna jalan raya, mengingat kondisi lingkungan jalan yang sudah mendukung tidak lepas juga dengan peraturan-peraturan lalu lintas di jalan raya yang diwajibkan untuk pengguna jalan menaati peraturan yang berlaku di lalu lintas demi keselamatan saat berlalu lintas dan angkutan jalan.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan R.I No. 13 Tahun 2014 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.

Rambu-rambu lalu lintas memiliki ketentuan agar dapat berfungsi secara efektif oleh para pengguna jalan, di antaranya adalah :

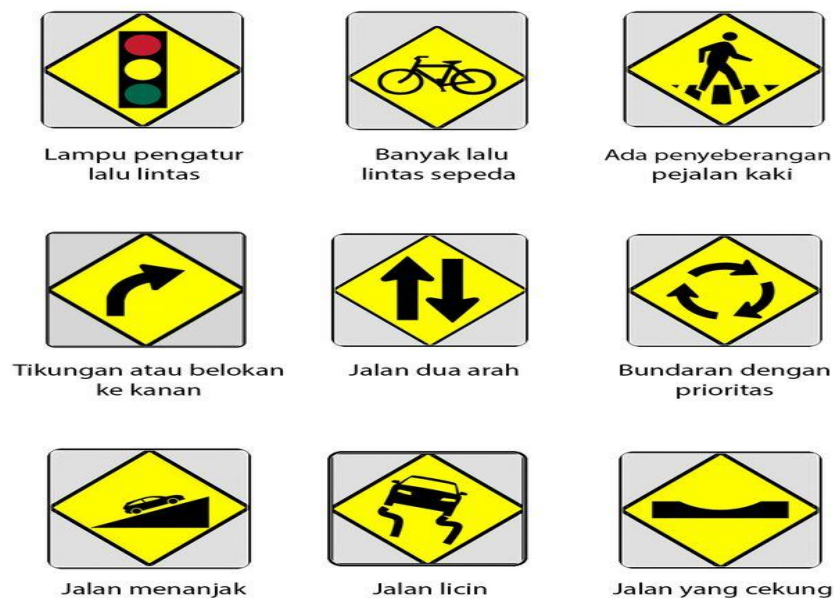
- a. Memenuhi kebutuhan.
- b. Menarik perhatian dan mendapat respek pengguna jalan.
- c. Memberikan pesan yang sederhana dan mudah dimengerti
- d. Menyediakan waktu yang cukup kepada pengguna jalan dalam memberikan respon.

Menurut Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2014). Rambu-rambu lalu lintas sesuai fungsinya dikelompokkan menjadi 4 (empat) 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 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas.



*Sumber : Dishubkominfo Kabupaten Boyoali*

Gambar 2.2 Rambu-rambu peringatan

## 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



Sumber : Dishubkominfo Kabupaten Boyoali

Gambar 2.3 Rambu-rambu larangan

### 3. 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 Peraturan Menteri Perhubungan No.13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas di jalan.



*Sumber : Dishubkominfo Kabupaten Boyoali*

Gambar 2.4 Rambu-rambu perintah

#### 4. 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 Peraturan Menteri Perhubungan No.13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas di Jalan.



Sumber : Dishubkominfo Kabupaten Boyoli

Gambar 2.5 Rambu-rambu petunjuk

## 5. Papan Tambahan

Papan tambahan digunakan untuk memuat keterangan yang diperlukan untuk menyatakan hanya berlaku untuk waktu-waktu tertentu, jarak-jarak dan jenis kendaraan tertentu ataupun perihal lainnya sebagai hasil manajemen dan rekayasa lalu lintas. Papan tambahan berwarna dasar putih dengan tulisan dan bingkai berwarna hitam serta tidak boleh menyatakan suatu keterangan yang tidak berkaitan dengan rambunya sendiri. Berikut ini adalah contoh papan tambahan yang ditempatkan pada rambu lalu lintas di jalan raya :



*Sumber : Dishubkominfo Kabupaten Boyoali*

Gambar 2.6 Papan rambu tambahan

## 2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu ini menjadi salah satu acuan penulis dalam melakukan penelitian, sehingga penulis dapat memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Dari peneliti terdahulu penulis tidak menemukan judul yang sesuai dengan judul penelitian penulis, namun penulis mengangkat beberapa penelitian sebagai referensi dalam memperkaya bahan kajian pada penelitian penulis. Berikut merupakan beberapa peneliti terdahulu berupa jurnal terkait dengan penelitian penulis :

Pada tabel 2.3 di bawah ini dijelaskan jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan.

Tabel 2.3

Rujukan penelitian untuk variabel Karakter pengemudi

Judul	Pemetaan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan TOL Cipularang
Penulis Jurnal	Deni Setiawan (1), Mayani Asima (2) Jurnal Teknik Sipil Volume 15 Nomor 2, Oktober 2019: 87-148
Variabel Penelitian	Variabel Independent : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Faktor Kendaraan</li> <li>2. Faktor Kondisi Fisik</li> <li>3. Faktor Tujuan</li> </ol> Variabel Dependent : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kecelakaan Kendaraan</li> </ol>
Metode Analisis	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Studi Literatur</li> <li>2. Pengumpulan Data</li> <li>3. Mengidentifikasi Risiko</li> <li>4. Menganalisis Risiko</li> </ol>
Hasil Penelitian	Berdasarkan hasil analisis terdapat bahwa kecelakaan disebabkan karena kondisi kendaraan kurang prima dan kondisi fisik pengemudi mengalami kelelahan. Sedangkan untuk faktor tujuan menyebabkan penambahan kecepatan yang tinggi dan dapat mengakibatkan kecelakaan terjadi
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis, yaitu kondisi fisik dan Faktor tujuan. Sementara itu perbedaannya adalah tidak adanya variabel Budaya.

*Sumber : Data sekunder yang diolah, 2019*

Pada tabel 2.4 di bawah ini dijelaskan jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan.

Tabel 2.4

Rujukan penelitian untuk variabel Karakter pengendara

Judul	Analisis Perilaku pengendara sepeda motor pada penerapan tilang elektronik di Kota Makasar
Penulis Jurnal	Sarif <sup>1</sup> , Ahmad Azis <sup>2</sup> , Triafilia Aminuddin <sup>3</sup> and Gabriel LSB Pakan <sup>3</sup> (2019)
Variabel Penelitian	Variabel terikat yang digunakan : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. perilaku pengendara</li> </ol> Variabel bebas yang digunakan : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. pengetahuan pengendara</li> <li>2. kelengkapan jalan</li> <li>3. kelengkapan kendaraan</li> <li>4. kondisi psikologis pengemudi</li> <li>5. cara memperoleh sim</li> <li>6. dan latar belakang pengendara</li> </ol>
Metode Analisis	Analisis Regresi Linier Berganda
Hasil Penelitian	persamaan regresi yang digunakan adalah sebagai berikut [5]: $Y = c + a_1.X_1 + b_2.X_2 + c_3.X_3 + d_4X_4 + e_5.X_5 + f_6.X_6 + \dots.x.X_n \dots\dots\dots(1)$ . Dimana, Y = perilaku pengendara, c = Konstanta, X1 = pengetahuan pengendara, X2 = kelengkapan jalan, X3 = kelengkapan kendaraan, X4 = kondisi psikologis pengemudi, X5 = cara memperoleh sim, dan X6 = latar belakang pengendara

Hubungan dengan Penelitian	. Dari kesimpulan jurnal terdahulu, terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulisan saat ini yaitu : keselamatan berkendara
----------------------------	--

*Sumber : Data sekunder yang diolah, 2019*

Pada tabel 2.5 di bawah ini dijelaskan jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan.

Tabel 2.5

Rujukan penelitian untuk variabel kondisi kendaraan

Judul	Faktor yang mempengaruhi keselamatan berkendara mobil diruas jalan tol Semarang Bawan
Penulis Jurnal	Andar Sri Sumantri , Irfan Misbahudin (2017)
Variabel Penelitian	Variabel terikat yang digunakan : 1. keselamatan berkendara  Variabel bebas yang digunakan : 1. kondisi jalan 2. kondisi kendaraan 3. perilaku berkendara 4. pengetahuan berkendara
Metode Analisis	Analisis Regresi Linear Berganda.
Hasil Penelitian	persamaan garis linier berganda yang dilihat dari koefisien standar (standardized coefficients) didapatkan sebagai berikut: $Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + \mu$ $Y = 2,568 + 0,268 X_1 + 0,226 X_2 + 0,216 X_3 + 0,148 X_4 + \mu$
Hubungan dengan Penelitian	. Dari kesimpulan jurnal terdahulu, terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulisan saat ini yaitu : Keselamatan transportasi kendaraan diruas jalan tol

*Sumber : Data sekunder yang diolah, 2017*

Pada tabel 2.6 di bawah ini dijelaskan jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan.

Tabel 2.6

Rujukan penelitian untuk variabel kondisi jalan

Judul	Pengaruh keterampilan, konsentrasi, dan kondisi jalan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit
Penulis Jurnal	Agus Aji Samekto, Jumaizi (2017)
Variabel Penelitian	Variabel terikat yang digunakan : 1. Keselamatan Berkendara Variabel bebas yang digunakan : 1. Keterampilan pengendara 2. Konsentrasi pengendara 3. Kondisi jalan
Metode Analisis	Analisis regresi linier berganda
Hasil Penelitian	1. Hipotesis pertama menguji ada tidaknya pengaruh variabel keterampilan pengendara (X1) terhadap variabel keselamatan berkendara (Y) dan diperoleh koefisien regresi sebesar 0,236 dan hasil t hitung $2,805 > t$ tabel 1,9853 sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis pertama (H1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang. 2. Hipotesis kedua menguji ada tidaknya pengaruh variabel konsentrasi pengendara (X2) terhadap variabel keselamatan berkendara (Y) diperoleh koefisien regresi sebesar 0,250 dan hasil t hitung $3,372 > t$ tabel 1,9853 sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis kedua (H2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang.

	<p>3. Hipotesis ketiga menguji ada tidaknya pengaruh variabel kondisi jalan (X3) terhadap variabel keselamatan berkendara (Y) diperoleh koefisien regresi sebesar 0,112 dan hasil t hitung <math>2,602 &gt; t</math> tabel 1,9853 sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis ketiga (H3) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang.</p> <p>4. Hasil pengujian kelayakan model menghasilkan nilai F hitung sebesar 26,313 dan nilai signifikansi 0,000. Apabila nilai hasil penghitungan tersebut dibandingkan dengan nilai ketentuannya maka dapat diperoleh hasil bahwa nilai F hitung sebesar <math>26,313 &gt; \text{nilai F tabel } 2,46</math> dan nilai signifikansi sebesar <math>0,000 &lt; 0,05</math>. Mengacu dari hasil analisis tersebut maka dapat disimpulkan bahwa secara simultan variabel keterampilan pengendara, konsentrasi pengendara dan kondisi jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang.</p>
<p>Hubungan dengan Penelitian</p>	<p>Dari kesimpulan jurnal terdahulu, terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulisan saat ini yaitu : Keselamatan transportasi kendaraan di jalan majapahit</p>

*Sumber : Data sekunder yang diolah, 2017*

Pada tabel 2.7 di bawah ini dijelaskan jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan.

Tabel 2.7

Rujukan penelitian untuk variabel kedisiplinan berkendara sepeda motor

Judul	Pengaruh Pengguna Transportasi Berkelanjutan dan Displin Berlalu Lintas Terhadap Dampak Tingkat Keselamatan Berkendara ( <i>Safety Riding</i> ) dalam Studi kasus Penumpang Angkutan Umum M.19 Kranji (Bekasi)-PGC (Cililitan)
Penulis Jurnal	Ana Ramadhayanti (2018)
Variabel Penelitian	Variabel terikat yang digunakan : 1. Keselamatan Berkendara ( <i>Safety Riding</i> ) Variabel bebas yang digunakan : 1. Transportasi Berkelanjutan 2. Kedisiplinan
Metode Analisis	Analisis regresi linier berganda
Hasil Penelitian	Berdasarkan hasil penelitian pengaruh pengguna transportasi berkelanjutan dan displin berlalu lintas terhadap dampak tingkat keselamatan berkendara ( <i>safety riding</i> ) dalam studi kasus penumpang angkutan umum M.19 Kranji (Bekasi)-PGC (Cililitan) didapatkan hubungan antara Transportasi berkelanjutan dan Disiplin Berlalu Lintas terhadap Keselamatan Berkendara sebesar 40,9%, sementara itu sisanya dipengaruhi variabel lain yang tidak diteliti.
Hubungan dengan Penelitian	. Dari kesimpulan jurnal terdahulu, terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulisan saat ini yaitu : Keselamatan transportasi kendaraan

*Sumber : Data sekunder yang diolah, 2018*



Dengan kajian jurnal peneliti terdahulu sebagai dasar acuan dari penulis dan sebagai rujukan bahwa sebelum-sebelumnya sudah ada penelitian yang berkaitan dengan keselamatan transportasi sepeda motor di jalan, maka dari itu penulis membuat judul penelitian tentang Analisis Karakter Pengendara, Kondisi Jalan Serta Kepatuhan Berlalu Lintas Terhadap Keselamatan Berkendara Sepeda Motor. Penulis mengambil jurnal tersebut karena menyadari bahwa materi dan bahan informasi sangat sesuai dan berfokus terhadap keselamatan berkendara, karena jurnal-jurnal tersebut sangat berkaitan dengan variabel-variabel serta judul ini sehingga sangat berpengaruh dan dikaji sesuai sumber data yang diambil. Semakin banyak pengguna alat transportasi khususnya sepeda motor yang lebih cepat dan efisien saat di jalan dibanding dengan moda transportasi lainnya menjadikan tingkat Keselamatan serta kecelakaan meningkat.

### 2.3 Hipotesis

Hipotesis merupakan suatu jawaban yang bersifat sementara terhadap permasalahan penelitian, sampai terbukti melalui data yang terkumpul. Dikatakan sementara karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada teori yang relevan, belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Jadi hipotesis juga dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah penelitian dan belum ada jawaban empiris. Hipotesis berfungsi sebagai pegangan sementara atau jawaban sementara, yang menghendaki pembuktian baik dalam kenyataan, (*empirical verification*), percobaan (*experimentation*), maupun praktek (*implementation*).

Menurut Sugiyono, (2018: 63) hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah ditanyakan dalam bentuk kalimat pertanyaan.

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian yang di kembangkan dari teori dan hasil penelitian yang relevan

dalam bidang ilmu utama (Augusty Ferdinand, 2014 ) Priyono, (2016) hipotesis merupakan proposisi yang akan diuji keberlakuannya, atau merupakan jawaban sementara atas pertanyaan peneliti. Hipotesis dalam penelitian kuantitatif dapat dapat berupa hipotesis satu variabel dan hipotesis dua atau lebih variabel yang di kenal sebagai hipotesis kausal. Dalam penelitian yang menggunakan pendekatan kuantitatif, hipotesis harus selalu ada. Sedangkan penelitian yang menggunakan pendekatan kualitatif biasanya tidak terdapat hipotesis, suatu hipotesis yang baik memiliki ciri-ciri:

1. Bisa diterima dengan akal sehat
2. Konsisten dengan teori dan fakta yang telah diketahui
3. Rumusannya dinyatakan sedemikian rupa sehingga dapat diuji dan ditemukan salah benarnya.
4. Dinyatakan dalam perumusan yang sederhana dan jelas
5. Harus dinyatakan dalam bentuk kalimat pernyataan.

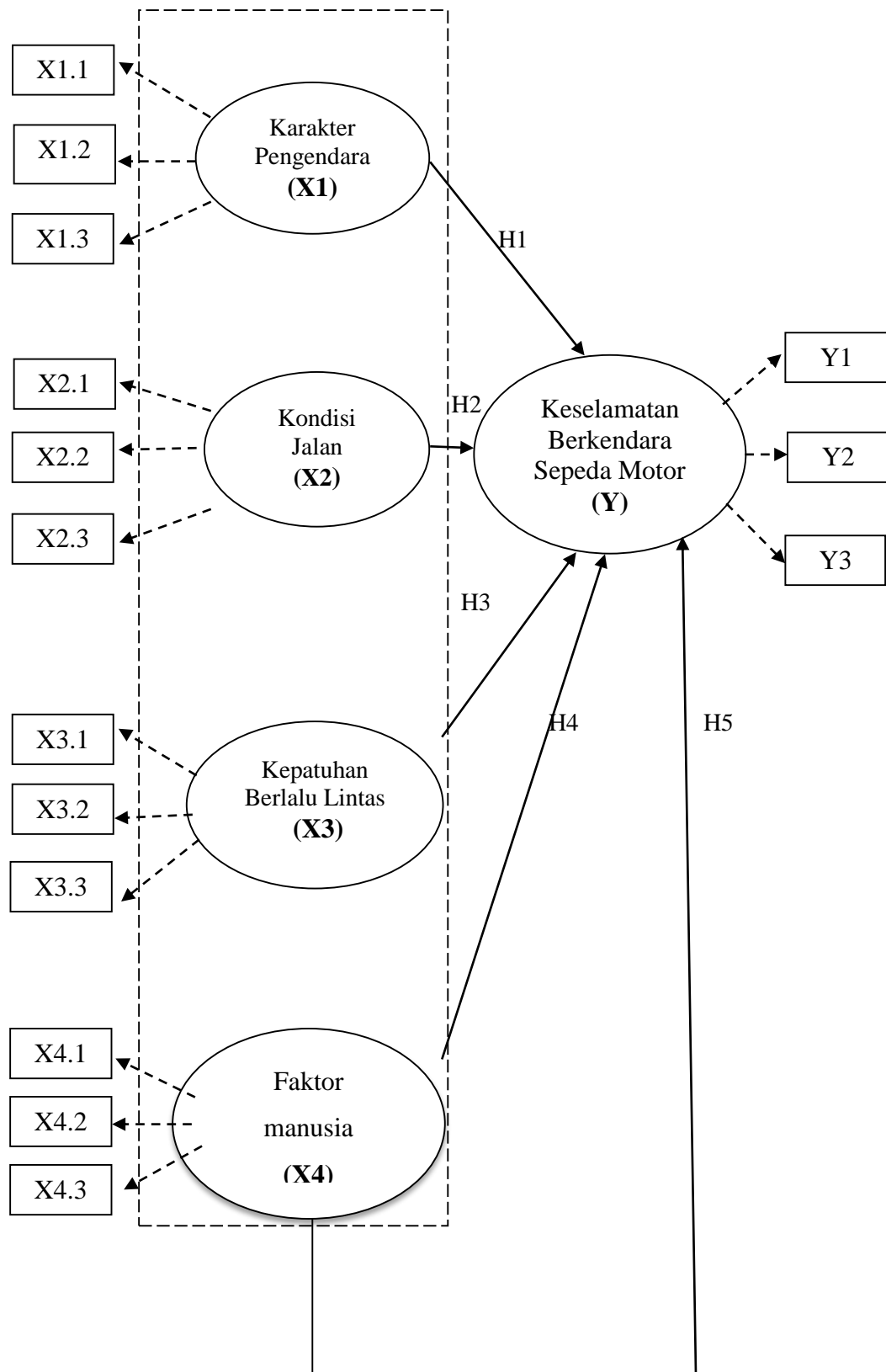
Pengujian hipotesis dimaksudkan untuk memutuskan apakah akan menerima dan menolak. Hipotesis berdasarkan pada data yang diperoleh dari sampel. Dalam penelitian ini, hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan dilakukan. Apabila ternyata hipotesis tidak terbukti dan berarti salah, maka masalah dapat dipecahkan dengan kebenaran yang di tentukan dari keputusan yang berhasil dijalankan selama ini.

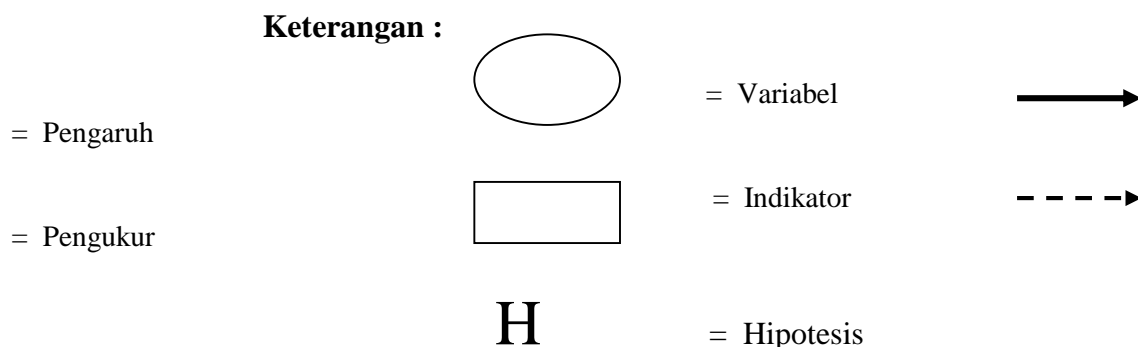
Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- H<sub>1</sub>. Diduga karakter pengendara berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkedara sepeda motor di ruas jalan Raya Pandanaran di Kabupaten Boyolali
- H<sub>2</sub>. Diduga kondisi jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara sepeda motor di ruas jalan Raya Pandanaran di Kabupaten Boyolali

- H<sub>3</sub>. Diduga kepatuhan berlalu lintas berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara sepeda motor di ruas jalan Raya Pandanaran di Kabupaten Boyolali
- H<sub>4</sub> Diduga faktor manusia berpengaruh sangat besar didalam keselamatan berkendara sepeda motor di ruas jalan Raya Pandanaran di Kabupaten Boyolali
- H<sub>5</sub> Diduga karakter pengendara, kondisi jalan serta kepatuhan berlalu lintas secara simultan berpengaruh positif terhadap keselamatan berkedara sepeda motor diruas jalan Raya Pandanaran di Kabupaten Boyolali.

### 1.5 Kerangka Pemikiran





Variabel dan indikator dalam penelitian ini meliputi :

1). Karakter Pengendara(X1)

Indikator-indikator karakter pengendara antara lain :

- a. (X1.1) Terampil.
- b. (X1.2) Tidak merasa kelelahan saat berkendara.
- c. (X1.3) Tidak berkendara secara agresif (*Agresive Driving*).

2). Kondisi Jalan (X2)

Indikator-indikator kondisi jalan antara lain :

- a. (X2.1) Jalan berlubang.
- b. (X2.2) Jalan basah/licin.
- c. (X2.3) Tidak adanya marka/rambu jalan.

3). Kepatuhan Berlalu Lintas (X3)

Indikator-indikator kepatuhan berlalu lintas antara lain :

- a. (X3.1) Menaati peraturan rambu lalu lintas.
- b. (X3.2) Memakai helm saat berkendara .
- c. (X3.3) Tidak melebihi batas muatan

4). Faktor manusia (X4)

- a. (X4.1) Budaya
- b. (X4.2) Faktor tujuan
- c. (X4.3) Faktor fisik

5). Keselamatan Berkendara Sepeda Motor (Y) (Viandany Zulfian Muslim, dkk, 2013)

Indikator-indikator *safety riding* antara lain :

- a. (Y1) Sehat jasmani dan rohani saat berkendara.
- b. (Y2) Keadaan aman selama berkendara.
- c. (Y3) Terhindar dari resiko kecelakaan selama berkendara.