

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1. Bagian-Bagian Dari Karakteristik Pengemudi

Pengemudi mempunyai beberapa karakteristik dalam mengendarai sepeda motor. Terdapat beberapa hal yang mempengaruhi karakteristik pengemudi.

3.1.1. Modal dasar yang harus dimiliki oleh pengendara

Menurut Khisty dan Lall (2005) pengemudi yang baik tidak harus memiliki keahlian khusus. Uji fisik dan psikologis dapat dengan mudah memperlihatkan keterbatasan dan kebutuhan akan mekanis atau kesehatan dan vitalitas yang lebih baik.

Tabel 3.1 Modal Dasar Yang Harus Dimiliki Oleh Pengemudi

Indera	Pikiran dan system syaraf	Tulang dan otot
Sesuatu yang membuat pengemudi waspada dalam mengemudi	Dengan apa pengemudi belajar, memutuskan, dan menghubungkan indera dengan otot.	Dengan apa pengemudi menggerakkan dan mengendalikan kendaraannya dan menggerakkan
Perasaan atau <i>filing</i>	Kecerdasan : tingkat tinggi	badannya.
Pengelihatan	tidak terlalu dibutuhkan.	Ukuran badan agar
Pendengaran : relative tidak penting	Kepatuhan tentang ruang dan gerakan.	sesuai dengan kendaraan dan mengendalikannya.
	Kondisi gerakan tubuh.	Kekuatan untuk pengendalian.

Lanjutan Tabel 3.1

Indera	Pikiran dan system syaraf	Tulang dan otot
Penciuman : biasanya tidak berguna dalam mengemudi		Lengan untuk menghubungkan dan mengoperasikan pengendalian biasa atau khusus. Gerakkan tubuh tidak banyak dibutuhkan

3.1.2. Kemampuan yang dapat dipelajari

Khisty dan Lall (2005) uji sederhana dapat memperlihatkan banyak kelemahan. Peningkatan mudah dilakukan dengan belajar dan latihan. Pengalaman saja bukan indikator yang baik.

Tabel 3.2. Kemampuan Yang Dapat Dipelajari

Pengetahuan dan informasi	Keahlian dan kebiasaan
<p>Diperoleh dengan membaca perintah dan mengamati. Diuji dengan latihan</p> <p>Jalan raya : permukaan, pengarah, rambu pengarah, penunjuk jalan.</p> <p>Kendaraan : kehati-hatian dan perilaku.</p>	<p>Diperoleh dengan praktek, sekali terbentuk, kebiasaan tidak mudah diubah, ujian menunjukkan kebutuhan akan latihan.</p> <p>Dalam membuat gerakkan kendaraan.</p> <p>Dalam mengenali kondisi jalan.</p>

Lanjutan Tabel 3.2.

Pengetahuan dan informasi	Keahlian dan kebiasaan
Berbagai penggunaan jalan : peraturan jalan, peralatan pengendali, jarak pengelihatn, perilaku pengguna jalan lainnya.	Dalam berbagai jalan memungkinkan untuk mengemudi dengan buruk oleh pengemudi lainnya. Dalam menjaga dan mengalihkan perhatian.

3.1.3. Motif dan sikap

Khisty dan Lall (2005) bagaimana pengemudi berpikir dan merasakan banyak hal, sering membuat pengemudi berkendara dengan ceroboh, meskipun dia mampu mengetahui bagaimana mengemudi yang baik.

Tabel 3.3 Motif dan Sikap

Sikap	motif
Sering menentukan bagaimana pengemudi bereaksi terhadap situasi berkendara, bagaimana dia berfikir dan merasakan situasi. Sikap yang dilibatkan dalam perilaku ini, antara lain: Berbuat sesuatu yang tidak perlu Mengendara ketika lelah Balapan Kecerobohan Pamer Mabuk	Keharusan yang melekat pada pengemudi yang aman adalah apa yang membuat pengemudi mencoba mengemudi sebaik yang ia mampu dan ia ketahui. Motif dapat berhubungan dengan berbagai perasaan yang berbeda. Takut terluka dan rusak Rasa bangga dalam kesempurnaan penampilan Tanggung jawab social Kehendak untuk member contoh Takut ditahan dan dihukum

3.2. Kondisi-Kondisi Yang Mempengaruhi Karakteristik Pengemudi

Khisty dan Lall (2005) karakteristik pengemudi dapat diperbaiki dengan cepat dan serius, tapi sering hanya bersifat sementara akibat kondisi tidak terduga, beberapa diantaranya dibawah oleh pengemudi sendiri. Hal ini dapat berpengaruh pada tiga bagian perilaku dan juga reaksi pengemudi atas situasi lalu lintas. Kondisi ini mempunyai pengaruh yang berbeda-beda pada pengemudi.

Tabel 3.4 Kondisi-Kondisi Yang Mempengaruhi Karakteristik Pengemudi

Racun	Penyakit	Mengantuk	Kenyamanan
Alcohol	Lemah	Kejenuhan	Suhu
Narkotika	jantung	Tekanan	Kebisingan
karbonmonoksida	Epilepsy	Menonton	Kelaparan
	diabetes	Kelelahan	

3.3. UUNO. 22/2009 Tata Cara Berlalu Lintas

3.3.1. Pasal 105

- 1) Berperilaku tertib
- 2) Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

3.3.2. Pasal 106

- 1) Setiap yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
- 2) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda.

- 3) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
- 4) Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan :
 - a. Rambu perintah atau rambu larangan .
 - b. Marka jalan .
 - c. Alat pemberi isyarat lalu lintas.
 - d. Gerakan lalu lintas.
 - e. Berhenti dan parkir.
 - f. Peringatan dengan bunyi dan sinar.
 - g. Kecepatan maksimal dan atau minimal.
 - h. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.
- 5) Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia.

3.4. Identifikasi Kendaraan Bermotor

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 68 ayat 1 disebutkan setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor. Ayat 2 disebutkan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat 1 memuat data kendaraan bermotor, identitas pemilik, nomor registrasi kendaraan bermotor dan masa berlaku.

3.5. Surat Izin Mengemudi

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 77 ayat 1 disebutkan setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Ayat 2 disebutkan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat 1 terdiri atas 2 jenis : (a) Surat Izin Mengemudi kendaraan Bermotor perseorangan, dan (b) Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum. Pada pasal 80 huruf (d) disebutkan bahwa Surat Izin Mengemudi C berlaku untuk mengemudikan Sepeda Motor

3.6. Ketertiban dan Keselamatan

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 105 disebutkan setiap orang yang menggunakan jalan wajib (a) berperilaku tertib, dan atau (b) mencegah hal-hal yang dapat merintangangi , membahayakan keamanan dan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan. Pasal 106 disebutkan bahwa ayat (1) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar ayat (2) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda ayat (3) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan ayat (4) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan (a) rambu perintah atau rambu larangan (b) marka jalan (c) alat pemberi isyarat lalu lintas (d) gerakan lalu lintas (e) berhenti dan parkir (f) peringatan dengan bunyi dan sinar (g) kecepatan maksimal atau minimal (h) tata cara pengandengan dan penempelan dengan kendaraan lain. Ayat (5) pada saat diadakan

pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib menunjukkan : (a) Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor (b) Surat Izin Mengemudi (c) bukti lulus uji berkala (d) tanda bukti lain yang sah. Ayat (6) setiap orang yang mengemudi sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia. Ayat (7) setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

3.7. Penggunaan Lampu Utama

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 107 ayat (1) disebutkan bahwa pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu. Ayat (2) pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

3.8. Jalur atau Lajur Lalu Lintas

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 108 ayat (1) disebutkan dalam berlalu lintas pengguna jalan harus menggunakan jalur jalan sebelah kiri. Ayat (3) sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor berada pada lajur kiri jalan.

3.9. Kecepatan

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 21 disebutkan ayat (1) setiap jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional. Ayat (2) batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud ayat 1 ditentukan berdasarkan pemukiman, kawasan perkotaan, jalan antar kota dan jalan bebas hambatan. Ayat (3) atas pertimbangan keselamatan atau pertimbangan khusus lainnya, pemerintah daerah dapat menetapkan batas kecepatan paling tinggi setempat yang harus dinyatakan dengan rambu lalu lintas. Ayat (4) batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 km perjam dalam kondisi arus bebas. Ayat (5) ketentuan lebih lanjut mengenai batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dan 2 diatur dengan peraturan pemerintah. Pasal 115 disebutkan bahwa pengemudi kendaraan bermotor di jalan dilarang (a) mengemudikan kendaraan melebihi batas kecepatan paling tinggi yang diperbolehkan sebagaimana dimaksud dalam pasal 21 (b) berbalapan dengan kendaraan bermotor lain.

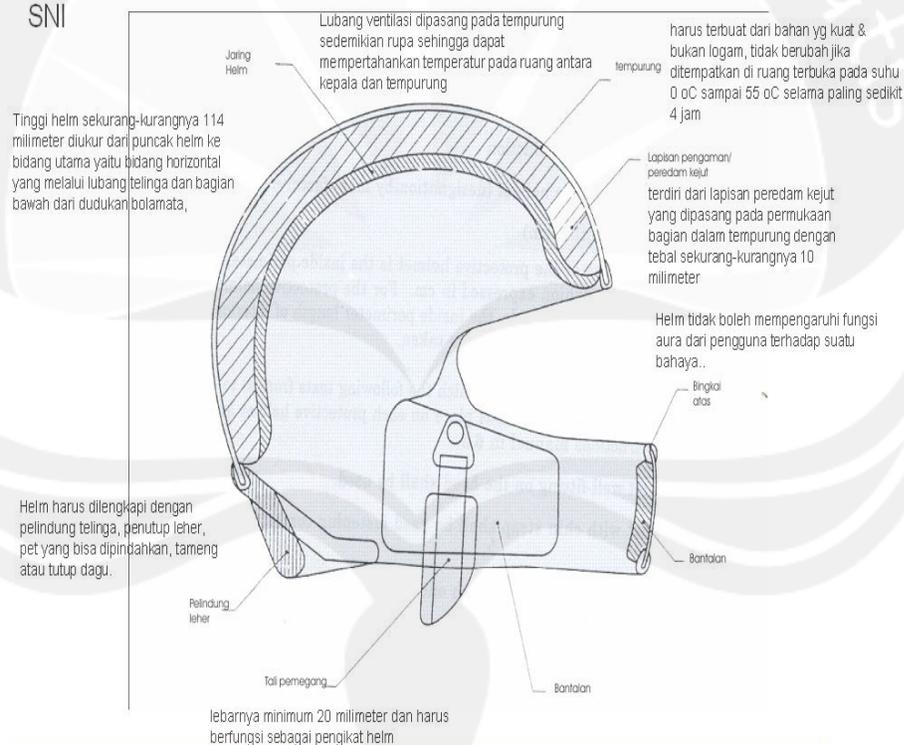
Pasal 116 pada ayat (1) pengemudi harus memperlambat kendaraannya sesuai dengan rambu lalu lintas. (2) selain sesuai dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pengemudi harus memperlambat kendaraannya jika : (a) akan melewati kendaraan Bermotor Umum yang sedang menurunkan dan menaikkan penumpang (b) akan melewati kendaraan tidak bermotor yang ditarik oleh hewan , hewan yang ditunggangi, atau hewan yang digiring (c) cuaca hujan dan/atau genangan air (d) memasuki pusat kegiatan masyarakat yang belum dinyatakan dengan rambu lalu lintas (e) mendekati persimpangan atau perlintasan sebidang kereta api dan/atau (f) melihat dan mengetahui ada pejalan kaki yang akan menyeberang.

3.10. Kewajiban Menggunakan Helm Berstandar SNI Bagi Pengemudi Sepeda

Motor

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 106 ayat 8 disebutkan setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib menggunakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia. Bentuk dan rupa spesifikasi helm harus memenuhi standar yang telah ditentukan oleh Badan Standarisasi Nasional (BSN).

Konstruksi Helm Tertutup (Full Face) berdasarkan SNI



Gambar 3.1 Konstruksi Helm Tertutup (Full Face) Berdasarkan SNI 1811-2007

311. Statistika

Statistika menjadi analisis yang digunakan dalam pengolahan data. Penulis menggunakan beberapa metode analisis statistik dalam tulisan ini.

3.11.1. Pengambilan sampel secara acak (*random sampling*)

Menurut Ridwan (2009) sampel merupakan bagian dari populasi yang ingin diteliti, dipandang sebagai suatu pendugaan terhadap populasi. Sampel dianggap sebagai perwakilan dari populasi yang hasilnya mewakili keseluruhan gejala yang ingin diamat. Terdapat dua cara pengambilan sampel, yaitu sampel secara acak (*random sampling*) dan sampel tidak acak (*non random sampling*).

Pengambilan sampel secara acak merupakan proses pengambilan sampel secara bebas dari suatu populasi. Tidak ada batasan ataupun intervensi dari pengambil sampel (peneliti) dalam proses pemilihan sampel. Kelebihan proses ini adalah mengatasi bias yang muncul dalam pemilihan anggota sampel, sedangkan kekurangannya adalah tidak ada jaminan bahwa setiap sampel yang diambil secara acak akan merepresentasikan populasi secara tepat.

3.11.2. Uji validitas dan uji reliabilitas

1) Uji validitas

Menurut Saifudin (1997) validitas berasal dari kata *validity* yang mempunyai arti sejauh mana ketepatan dan kecermatan suatu alat ukur dalam melakukan fungsi ukurnya. Suatu tes atau instrumen pengukur dapat dikatakan mempunyai validitas yang tinggi apabila alat tersebut menjalankan fungsi ukurnya, atau memberikan hasil ukur, yang sesuai dengan maksud dilakukannya pengukuran tersebut. Tes yang menghasilkan data yang tidak relevan dengan tujuan pengukuran dikatakan sebagai tes yang memiliki validitas rendah.

Terkandung disini pengertian bahwa valid-tidaknya suatu alat ukur tergantung pada mampu tidaknya alat ukur tersebut mencapai tujuan pengukuran yang dikehendaki dengan tepat.

Rumus :

$$r = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{\{n\sum x^2 - (\sum x)^2\}\{n\sum y^2 - (\sum y)^2\}}} \quad (3-1)$$

Keterangan :

r = koefisien validitas item yang diteliti

n = jumlah responden

x = skor yang diperoleh dalam setiap item

y = skor yang diperoleh dalam setiap item

$\sum x$ = jumlah skor dalam variabel x

$\sum y$ = jumlah skor dalam variabel y

$\sum x^2$ = jumlah kuadrat masing - masing skor x

$\sum y^2$ = jumlah kuadrat masing - masing skor y

2) Uji reliabilitas

Menurut Saifudin (1997) reliabilitas merupakan penerjemahan dari kata reliability yang mempunyai asal kata rely dan ability. Pengukuran yang memiliki reliabilitas tinggi disebut sebagai pengukuran yang reliabel (reliable). Walaupun reliabilitas mempunyai berbagai nama lain seperti keterpercayaan, keterandalan, keajegan, kestabilan, konsistensi, dan sebagainya, namun ide pokok yang terkandung dalam konsep reliabilitas adalah sejauhmana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya.

Hasil pengukuran dapat dipercaya hanya apabila dalam beberapa kali pelaksanaan pengukuran terhadap kelompok subjek yang sama diperoleh

hasil yang relatif sama, selama aspek yang diukur dalam diri subjek memang belum berubah.

3.11.3. Analisis korelasi

Pada bagian ini penulis akan melakukan analisis korelasi. Analisis yang digunakan penulis ialah dengan menggunakan analisis korelasi sederhana beserta konsep korelasinya seperti pada bagian berikut :

1) Konsep korelasi

Analisis korelasi (hubungan) merupakan suatu bentuk analisis inferensial yang digunakan untuk mengetahui derajat atau kekuatan hubungan, bentuk atau hubungan kausal dan hubungan timbal balik diantara variabel-variabel penelitian. Selain itu, analisis ini dapat juga digunakan untuk mengetahui besarnya pengaruh suatu variabel bebas atau beberapa variabel bebas secara bersama terhadap variabel terikat melalui analisis koefisien determinasi (Supardi, 2013)

2) Korelasi sederhana (korelasi bivariat)

Menurut Supardi (2013) korelasi yang terjadi antara dua variabel (bivariat) dapat berupa korelasi positif, korelasi negatif, tidak ada korelasi, ataupun korelasi sempurna. Korelasi bivariat ini merupakan korelasi paling sederhana karena korelasi tersebut hanya mencari hubungan antar dua variabel dengan berbagai variasi yang ada. Sesuai dengan jenis data yang dikorelasikan, maka ada beberapa teknik analisis korelasi bivariat salah satunya yaitu korelasi *product moment*.

Korelasi *product moment (pearson)* digunakan untuk data interval/rasio dengan data interval/rasio. Rumus korelasi product moment adalah sebagai berikut :

$$r_{xy} = \frac{n \cdot \sum xy - \sum x \sum y}{\sqrt{[n \sum x^2 - (\sum x)^2][n \sum y^2 - (\sum y)^2]}} \quad (3 - 2)$$

Keterangan :

n = Banyaknya pasang data (unit sampel)

x = variabel bebas

y = variabel terikat

Ada tiga kemungkinan hipotesis yang di uji yaitu :

1) Hipotesis uji dua pihak

$$H_0 : \rho = 0$$

$$H_1 : \rho \neq 0$$

2) Hipotesis satu pihak, uji pihak kanan

$$H_0 : \rho \leq 0$$

$$H_1 : \rho > 0$$

3) Hipotesis satu pihak, uji pihak kiri

$$H_0 : \rho \geq 0$$

$$H_1 : \rho < 0$$

Pengujian hipotesis dapat dilakukan dengan :

1) Menggunakan tabel r product moment (untuk n besar)

dengan $db = n$

2) Menggunakan tabel distribusi (untuk n kecil dengan $db = n - 2$)

Kriteria pengujian dengan tabel r

1) Terima H_0 jika $r_{hitung} \leq r_{tabel}$ atau

2) Tolak H_0 jika $r_{hitung} > r_{tabel}$

Kriteria pengujian dengan tabel t

1) Terima H_0 jika $t_{hitung} \leq t_{tabel}$ atau

2) Tolak H_0 jika $t_{hitung} > t_{tabel}$

Konversi nilai r menjadi t hitung menggunakan :

$$t = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}} \quad (3-3)$$

Keterangan :

t = Nilai hitung uji

3.11.4. Instrumen penelitian

Instrumen penelitian merupakan alat bantu bagi penelitian yang digunakan untuk mengumpulkan data penelitian, dengan demikian terdapat kaitan antara metode dengan instrumen penelitian. Instrumen yang dipakai untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan skala psikologi. Skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala likert. Skala ini digunakan dengan alasan : a) subyek adalah orang yang paling tahu dan mengerti tentang dirinya. b) jawaban yang diberikan oleh peneliti adalah benar, c) interpretasi subyek tentang pernyataan-pernyataan yang diajukan kepadanya adalah sama dengan maksud peneliti (Suryabrata, 2004).

Selain itu, pernyataan-pernyataan yang diberikan pada skala model likert diyakini memiliki keunggulan antara lain : a) dalam penyusunan skala, item-item tidak jelas menunjukkan perilaku yang diteliti. b) merupakan metode pernyataan sikap yang menggunakan subyek sebagai dasar penentu nilai skalanya. c) Skala relatif mudah dibuat Reliabilitasnya tinggi. d) Jangka respon yang besar membuat skala model likert dapat memberikan keterangan yang lebih nyata dan jelas tentang pendapat sikap yang dimiliki subyek (Nazir, 1999).

Model skala likert yang digunakan dalam pengembangan alat ukur psikologi ini memiliki empat pilihan jawaban, yaitu Sangat Setuju (SS), Setuju (S), Tidak Setuju (TS), dan Sangat Tidak Setuju (STS). Penggunaan skala likert dengan

menggunakan empat alternatif jawaban dengan menghilangkan jawaban ragu-ragu berdasarkan tiga alasan yaitu : a) Kategori ragu-ragu memiliki arti ganda, dapat diartikan belum bisa memutuskan. b) tersedianya jawaban ditengah menimbulkan kecenderungan menjawab ke tengah, terutama bagi mereka yang ragu-ragu atas arah kecenderungan jawaban. c) Terjadinya jawaban ditengah tidak dapat menunjukkan kecenderungan pendapat subyek ke arah setuju atau tidak setuju, sehingga banyak data penelitian dan informasi yang tidak dapat ditangkap oleh peneliti. (Saifudin, 1997).

