

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu**

##### **2.1.1 Keselamatan Berkendara (Safety Riding)**

*Safety Riding* adalah perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Safety Riding* merupakan dasar pelatihan berkendara lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety Riding* didesain untuk meningkatkan *awareness* (kesadaran) pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara (Aribowo 2013).

Menurut Samekto dan Jumaizi (2017) keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologi, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor faktor tersebut. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomis atau kesehatan. Samekto dan Jumaizi (2017) mengungkapkan berdasarkan Undang-undang RI nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, atau lingkungan. Chrussiawanti, 2015 dalam Sumantri (2018) keselamatan berkendara adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat budaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara demi menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya

Menurut Sumiyanto, dkk (2014) keselamatan berkendara adalah adalah perilaku mengemudi secara selamat yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* merupakan dasar pelatihan

berkendara lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety riding* dirancang untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. Sumantri (2018) mengungkapkan keselamatan berkendara mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain, agar dapat terhindar dari kecelakaan lalu lintas. WHO kesehatan adalah keadaan sejahtera sempurna secara fisik, mental dan sosial dan tidak hanya bebas dari penyakit atau ketidak mampuan. Secara tradisional kesehatan adalah bebas dari penyakit atau rasa sakit. Keselamatan adalah bagian dari tujuan teknik lalu lintas yang meliputi keamanan, kenyamanan, dan keekonomisan dalam transportasi orang dan barang (UU RI No.22, 2009). Diperlukan sebuah sistem yang lebih menyeluruh sehingga pengendara kendaraan bermotor benar-benar sadar dan paham akan pentingnya menjaga dan membudayakan keselamatan di jalan raya. Mahawati, 2015 dalam Sumantri (2018) konsep *safety riding* kemudian dikembangkan menjadi defensive driving, merupakan pengembangan lebih lanjut dari *safety riding* yang sudah ada dimana terdapat empat kunci utama prinsip defensive driving tersebut yaitu:

- a) Kewaspadaan (*Alertness*), merupakan faktor utama yang menjamin pengendara untuk selalu siaga dan waspada. Ini adalah sistem perlindungan pertama jika menghadapi pengendara lain yang berlaku tidak aman di jalan raya. Pengendara tidak akan mudah terpengaruh untuk mengikuti tindak tidak aman di jalan raya karena ia sadar sepenuhnya akan bahaya.
- b) Kesadaran (*Awareness*), adalah penguasaan diri dalam berkendara. Pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dan memiliki prosedur berkendara dengan baik, benar, dan aman akan selalu terdorong untuk tertib pada peraturan yang ada. Selain itu, pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dalam berkendara tidak akan bersikap membahayakan.

- c) Sikap dan Mental (*Attitude*), merupakan faktor dominan yang sangat menentukan keselamatan di jalan raya. Seseorang yang dapat mengendalikan sikap di jalan raya berarti dapat mengendalikan emosinya. Dengan pengendalian emosi di jalan raya, maka akan muncul sikap untuk memperhatikan kepentingan orang lain selain kepentingan dirinya. Sikap emosional yang memicu *arrogant driving* dapat dihindarkan.
- d) Antisipasi atau menjaga segala kemungkinan (*Anticipation*), sikap ini penting karena sebagai pengendara, antisipasi yang tepat terhadap sesuatu yang terjadi saat berkendara akan mempengaruhi keselamatan berkendara.

Penerapan *safety riding* yang harus dipakai sebagai pendukung keselamatan berkendara kendaraan roda dua sebagai berikut (Sambodo, 2010 dalam Novita Chrussiawanti, 2015).

1. Pelindung kepala

Menggunakan helm *full face* kaca bening yang mana setiap menggunakannya harus mengunci kaitannya. Melarang keras penggunaan helm “cetok” *half face*.

2. Selalu mengecek dan membawa surat-surat kendaraan. Contoh: SIM, STNK, KTP dan kopiannya.
3. Selalu mengecek kondisi motor (pengecekan standar) sebelum melakukan perjalanan.
4. Selalu membawa jas hujan yang bukan model ponco setiap berkendara.
5. Menggunakan kelengkapan standar motor. Contoh : kelayakan dan kelengkapan spion, lampu rem, lampu sein, lampu malam dan klakson. Melarang keras lampu rem yang menyilaukan (putih).
6. Tidak membawa barang kendaraan yang melebihi ketentuan, tidak melebihi lebar stang dan tinggi kepala.
7. Mentaati semua peraturan lalu lintas yang berlaku di jalan. Contoh : berpindah jalur dan berbelok menggunakan spion dan lampu sein.

## 2.1.2 Perilaku Penggunaan Helm

### 1) Pengertian dan Fungsi Helm

Menurut Danang, 2011 dalam Mulyadi dan Masi (2017) helm adalah perlengkapan terpenting bagi pengendara sepeda motor, karena penyebab kematian terbanyak pengendara sepeda motor saat terjadi kecelakaan adalah karena benturan keras di kepala dan wajah. Helm dimaksudkan untuk mengurangi risiko berat cedera kepala dan otak dengan cara mengurangi pengaruh gaya tumbukan yang mengenai kepala. Tinjauan tentang pemakaian helm sepeda motor yang meliputi 53 studi dilakukan oleh WHO (2014) dan ringkasan dari tinjauan sistematis tentang efektifitas helm sepeda motor yaitu menggunakan helm dapat mengurangi resiko dan keparahan dari cedera sekitar 72%, mengurangi kemungkinan kematian sampai 39%, tergantung dari kecepatan sepeda motor yang terlibat dalam kecelakaan, mengurangi biaya perawatan yang terkait dengan kecelakaan. Sementara tidak memakai helm meningkatkan resiko mengalami cedera kepala, meningkatkan keparahan dari cedera kepala, meningkatkan lamanya perawatan di rumah sakit dan meningkatkan kemungkinan meninggal.

### 2) Perilaku

Menurut Fadilah, dkk (2018) perilaku merupakan respons/interaksi seorang individu terhadap stimulus yang berasal dari luar maupun dari dalam dirinya. Respons ini dapat bersifat pasif (tanpa tindakan: berfikir, berpendapat, bersikap) maupun aktif (melakukan tindakan). Menurut teori Lawrence Green dalam Muryatma (2017) menyatakan bahwa perilaku manusia dipengaruhi oleh dua faktor pokok yaitu faktor perilaku dan juga faktor dari faktor luar perilaku. Perilaku sendiri ditentukan dari 3 faktor yaitu:

- a) Faktor predisposisi (*Predisposing Factors*), yakni faktor-faktor yang mempermudah atau mendahului terjadinya sebuah perilaku pada diri seseorang, antara lain: pengetahuan, persepsi, pengalaman, kepercayaan, dan nilai-nilai.

- b) Faktor pemungkin (*enabling Factors*), yakni faktor-faktor yang memungkinkan atau memfasilitasi perilaku. Faktor pemungkin yang dimaksud adalah sarana dan prasarana atau fasilitas untuk terjadinya perilaku selamat dalam berkendara seperti halnya karakteristik dari pengendara yang mengemudikan kendaraan bermotor harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM C), adanya dukungan fasilitas kendaraan bermotor, dan peraturan lalu lintas.
- c) Faktor penguat (*Reinforcing Factors*), yakni faktor-faktor yang memperkuat atau mendorong seseorang untuk berperilaku selamat saat berkendara seperti adanya dukungan dari orang lain untuk melakukan perilaku keselamatan berkendara.

Guritnaningsih, dkk (2018) mengungkapkan salah satu penyebab fatalitas kecelakaan yang dialami oleh pengendara sepeda motor adalah cedera pada kepala. Pada umumnya cedera pada kepala terjadi akibat pengendara sepeda motor tidak menggunakan helm. Sebagaimana dikemukakan oleh Nayazi, pada tahun 2017 terdapat sekitar 5.000 orang korban meninggal akibat tidak menggunakan helm.

Guritnaningsih, dkk (2018) mengungkapkan sesungguhnya penggunaan helm merupakan suatu kewajiban yang diatur dalam Undang-Undang untuk ditaati oleh pengendara maupun penumpang sepeda motor. Pada Pasal 57 ayat (1) jo ayat (2), UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikemukakan bahwa:

- a) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan Kendaraan Bermotor.
- b) Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi Sepeda Motor berupa helm Standar Nasional Indonesia (SNI).

Pasal 106 ayat (8) UU No. 22/2009 juga mengatur bahwa setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia. Mengacu pada peraturan dalam Undang-Undang tersebut, setiap pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan helm dapat

digolongkan sebagai melakukan pelanggaran. Dalam kajian psikologi lalu lintas, perilaku tidak menggunakan helm ketika mengendarai sepeda motor di jalan termasuk sebagai perilaku berisiko yang tergolong sebagai violation. Guritnaningsih, dkk (2018) mengungkapkan adapun yang dimaksud dengan *violation* adalah perilaku berisiko yang dilakukan pengendara sepeda motor dengan sengaja atau dengan sadar bahwa perilakunya merupakan hal yang berbahaya atau ilegal namun tetap dilakukan.

### 3) Perilaku Penggunaan Helm

Menurut *Theory of Planned Behavior* (TPB) dalam Guritnaningsih, dkk (2018) perilaku individu dapat dijelaskan melalui 4 komponen, yaitu sikap (*attitude*), norma subjektif (*subjective norma*), persepsi mengenai kontrol diri terhadap perilaku (*Perceived behavior control*), dan intensi untuk melakukan perilaku. Jika teori TPB diaplikasikan ke dalam perilaku menggunakan helm, dapat dikatakan bahwa perilaku pengendara sepeda motor untuk menggunakan helm diwarnai oleh sikapnya terhadap penggunaan helm, persepsi individu tentang norma yang berlaku bagi orang-orang yang berperan dalam hidupnya tentang penggunaan helm, persepsi individu tentang kemampuan mengendalikan dirinya untuk menggunakan helm, dan niat untuk menggunakan helm.

Dalam Guritnaningsih, dkk (2018) hasil-hasil penelitian pada masyarakat dengan budaya timur, seperti Indonesia, Malaysia, dan Thailand menunjukkan bahwa perilaku individu banyak dipengaruhi oleh lingkungan sosial. Orang-orang yang signifikan dalam kehidupan individu, seperti orangtua, teman, dan anggota kelompoknya sangat berpengaruh terhadap perilaku individu. Individu cenderung mengikuti (*confirm*) pada pandangan dan apa yang ditampilkan oleh orang-orang dalam kehidupannya. John & Najafi 2011 dalam Guritnaningsih, dkk (2018) penelitiannya pada pengguna sepeda, menemukan bahwa penggunaan helm ditentukan oleh faktor norma subjektif, yaitu sejauh mana individu mempersepsikan adanya tekanan dari keluarga dan teman untuk tidak

menggunakan atau menggunakan helm. Peran pengaruh lingkungan sosial (*social norms*) dalam mendorong individu untuk menggunakan helm juga ditemukan pada penelitian Yazdanpana, dkk, 2015 dalam Guritnaningsih, dkk (2018). Hasil penelitian Brijs et al., 2014 dalam Guritnaningsih, dkk (2018) menunjukkan bahwa penggunaan helm lebih ditentukan oleh faktor *perceived behavior control* terkait faktor situasional tertentu, misalnya mengendara dalam jarak dekat, mengendara pada malam hari, atau pada saat menggunakan pakaian tertentu.

### **2.1.3 kondisi Kendaraan**

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, yang dimaksud kondisi adalah persyaratan atau keadaan. Sedangkan kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan motor dan kendaraan tidak bermotor. Menurut Ni Luh Wayan Rita Kurniati dalam Muhamad Guntur (2015), kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk penggerakannya, dan digunakan untuk transportasi darat.

Wulandari, dkk (2017) mengungkapkan kondisi kendaraan yang laik jalan sesuai dengan yang tercantum pada pasal 285 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban. *Safety riding* menjelaskan bahwa pentingnya kondisi kendaraan yang dipersiapkan sebelum berkendara. Penerapan *safety riding* pada kondisi kendaraan antara lain pengecekan rem, ban, instrumen lampu, dan kaca spion. Berdasarkan hasil penelitian Wulandari, dkk (2017) diketahui sebesar 54,7% responden memiliki kondisi kendaraan yang sesuai standar dan sebesar 42,6% memiliki kondisi kendaraan yang tidak sesuai standar. Hasil tabulasi silang diketahui responden dengan perilaku *safety riding* yang tidak aman lebih banyak pada yang memiliki kondisi kendaraan yang tidak sesuai standar sebesar 56,5%.

Dibanding dengan responden yang memiliki kendaraan sesuai standar sebesar 32,3%.

Wulandari, dkk (2017) mengungkapkan berdasarkan uji chi square pada kondisi kendaraan dan perilaku *safety riding*, diketahui bahwa tidak terdapat hubungan antara kondisi kendaraan dan perilaku *safety riding*. Hasil penelitian tersebut tidak sesuai dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Melisa (2013) tentang faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku berkendara aman (*safety riding*) pada pengendara ojek di Universitas Indonesia bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara kondisi kendaraan pengendara ojek sepeda motor dengan perilaku berkendara aman. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Wulandari, dkk (2017) tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara aman (*safety riding*) pada kurir pos sepeda motor di PT. Pos Indonesia cabang Semarang kondisi kendaraan tidak berhubungan dengan perilaku *safety riding* dapat dilihat dari kecenderungan masih ada sebesar 32,3% kurir yang kondisi sepeda motornya tidak sesuai standar namun tetap berperilaku aman dalam berkendara.

Menurut Wulandari, dkk (2017) melalui servis rutin dapat diketahui komponen apa yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya untuk segera ditangani agar tidak menimbulkan celaka selama berkendara. Pemeliharaan kendaraan yang penting dilakukan seperti rem, ban, dan lampu menjadi faktor utama pencegahan terjadinya kecelakaan. Manurung, dkk (2019) mengungkapkan sepeda motor memiliki standar-standar kelengkapan yang wajib memenuhi persyaratan teknis. Pemeriksaan persyaratan teknis pada kendaraan sepeda motor berfungsi untuk menghindari ancaman yang datang tiba-tiba saat mengendarai sepeda motor di jalan raya. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa responden yang komponen pendukung sepeda motornya lengkap lebih banyak jumlahnya (72%) dibanding responden yang komponen pendukung sepeda motornya tidak lengkap (28%). Kebanyakan dari responden memiliki sepeda motor dengan produksi terbaru sehingga komponen sepeda motornya masih terbilang lengkap, seperti



adanya kaca spion, berfungsinya alat untuk mengukur kecepatan kendaraan, lampu penunjuk arah, lampu utama, lampu rem, mesin dan sepatbor pada sepeda motor.

#### **2.1.4 Disiplin Berlalu Lintas**

Fatmaningsih, dkk (2018) Peraturan lalu lintas diatur dalam Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang berisi mengenai perintah dan larangan yang harus dipatuhi oleh semua masyarakat demi menjaga keselamatan dan keamanan saat berada di jalan. Keselamatan dan keamanan berkendara harus tetap dijaga dengan mewujudkan sikap disiplin berlalu lintas.

Disiplin berasal dari bahasa Inggris "*discipline*", bahasa Latin "*disciplina*" yang artinya belajar. Dalam bahasa Indonesia, disiplin adalah ketaatan pada peraturan, tata tertib, atau ketertiban. Tata tertib dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia memiliki arti peraturan-peraturan yang harus ditaati atau dilaksanakan. Disiplin dibentuk sebagai sikap menghargai, menghormati, patuh pada peraturan yang ada baik tertulis maupun tidak tertulis yang dijalankan tanpa mengeluh menerima sanksi bila melanggar. Menurut Purwadi dan Saebani sebagaimana dikutip oleh Damayanti (2013) dalam Fatmaningsih, dkk (2018) pengertian disiplin berlalu lintas adalah bilamana seseorang mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu maupun tidak, dimana larangan tersebut termuat didalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Disiplin berlalu lintas dapat dilihat dari empat aspek, Fatnanta sebagaimana yang dikutip oleh Wardana (2014) dalam Fatmaningsih, dkk (2018) menyebutkan ke empat aspek tersebut adalah sebagai berikut:

- a) Pemahaman terhadap peraturan lalu lintas yang termuat dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijadikan oleh pengendara sebagai pedoman saat di jalan raya. UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berisikan mengenai apa yang boleh dilakukan (perintah) dan apa yang tidak boleh dilakukan (larangan) bagi pengguna jalan saat berkendara motor.

- b) Tanggung jawab atas keselamatan baik pada diri sendiri maupun orang lain akan terwujud jika didukung dengan rasa saling menghargai sesama pengguna jalan raya.
- c) Kehati-hatian dalam berlalu lintas dapat terwujud dengan adanya rasa ketenangan jiwa yang selalu siap dan tidak lengah dengan kondisi jalan raya saat mengendarai kendaraan bermotor. Kehati-hatian dapat terlihat pada sikap konsentrasi saat berkendara di jalan raya.
- d) Kesiapan diri dan kondisi kendaraan harus tetap terjaga dan diperiksa terlebih dahulu agar tidak membahayakan pengemudi saat berkendara di jalan raya.

Menurut Fatmaningsih, dkk (2018) sikap disiplin berlalu lintas siswa merupakan kecenderungan mental yang diwujudkan dalam bentuk pengetahuan atau pemahaman, keyakinan, perasaan dan tindakan atau tingkah laku ke arah positif maupun negatif terhadap disiplin berlalu lintas, baik dalam tindakan-tindakan nyata maupun yang akan terjadi, untuk mematuhi apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan saat berkendara sepeda motor di jalan raya sesuai dengan peraturan lalu lintas. Disiplin berlalu lintas ini dilakukan dengan mematuhi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas dan batas kecepatan saat berkendara. Peraturan tersebut termuat di dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Menurut Purwadi dan Saebani sebagaimana dikutip oleh Damayanti (2013) dalam Fatmaningsih, dkk (2018) pengertian disiplin berlalu lintas adalah bilamana seseorang mematuhi apa yang boleh dan tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu maupun tidak, dimana larangan tersebut termuat di dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa sikap disiplin berlalu lintas adalah kecenderungan seseorang untuk bertindak, baik dalam tindakan-tindakan nyata maupun yang akan terjadi, untuk mematuhi apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan saat berkendara di jalan raya sesuai dengan peraturan lalu lintas.

## 2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian dahulu digunakan sebagai pedoman dasar pertimbangan maupun perbandingan bagi peneliti dalam upaya memperoleh arah dan kerangka berfikir. Dalam tabel berikut, akan dijelaskan secara ringkas mengenai variabel penelitian, metode analisis serta hasil penelitian terdahulu yang telah dilakukan oleh peneliti sebelumnya:

**Tabel 2.1**  
**Rujukan Penelitian untuk variabel Keselamatan Berkendara**

Judul	Pengaruh Sikap Individu Dan Perilaku Teman Sebaya Terhadap Praktik Safety Riding Pada Remaja (Studi Kasus Siswa Sma Negeri 1 Semarang)
Sumber Jurnal	Andi Sumiyanto, Eni Mahawati, Eko Hartini, Jurnal Visikes - Vol. 13 / No. 2 / September 2014
Metode Analisis	<i>Purposive Sampling</i>
Variabel Penelitian	Variabel (X) X1. Sikap Individu X2. Perilaku Teman Sebaya X3. Kondisi Jalan Variabel (Y) Keselamatan Berkendara
Hasil Penelitian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa praktek safety riding responden secara umum baik. Aspek safety yang sering dilakukan yaitu membawa STNK setiap kali berkendara, kendaraan dilengkapi STNK, menggunakan helm setiap kali berkendara, menyalakan lampu sein kiri/ kanan sebelum belok. Hasil uji statistik menunjukkan adanya pengaruh perilaku teman sebaya terhadap praktik safety riding ( $p \text{ value} = 0,000$ ), $F=20.593$ , $R^2 = 0,205$ yang artinya 20,5% praktik

	safety riding dipengaruhi oleh perilaku teman sebaya, sedangkan sisanya 79,5% dipengaruhi oleh sebab-sebab lain.
Hubungan Dengan Penelitian	Variabel Y ( <i>Safety Riding</i> ) Keselamatan Berkendara pada penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan variabel Keselamatan Berkendara pada penelitian saat ini.

**Sumber Penelitian : Sumiyanto, dkk 2014**

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.1 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada Keselamatan Berkendara.

**Tabel 2.2**

**Rujukan Penelitian untuk variabel Perilaku Penggunaan Helm**

Judul	Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Pemakaian Helm Pengendara Sepeda Motor Pada Pelajar Kelas X (Sepuluh)
Sumber Jurnal	Deden Fadilah, Supriyanto, dan Ruby Ginanjar. Jurnal Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Vol. 1 No. 1 2018
Metode Analisis	Kuantitatif
Variabel Penelitian	Variabel (X) X1. Perilaku X2. Pengendara Sepeda Motor Variabel (Y) Pemakaian Helm
Hasil Penelitian	Berdasarkan analisis data menggunakan chi square diketahui variabel yang berhubungan adalah pengetahuan (p-value 0,023), kondisi lingkungan (p-value 0,012), dan pengaruh sosial (p-value 0,026). Sedangkan variabel yang tidak berhubungan adalah sikap (p-value 0,125), dan persepsi

	(pvalue 0,957). Saran bagi pelajar tingkatkan kesadaran memakai alat keselamatan berkendara salah satunya helm, segera membuat SIM C jika sudah cukup umur, dan selalu menjaga keselamatan di jalan.
Hubungan Dengan Penelitian	Variabel Y Pemakaian Helm pada penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan variabel Perilaku Penggunaan Helm pada penelitian saat ini.

**Sumber Penelitian : Fadilah, dkk 2018**

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.2 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada Perilaku Penggunaan Helm.

**Tabel 2.3**

**Rujukan Penelitian untuk variabel Kondisi Kendaraan**

Judul	Pengaruh Disiplin Pengendara Sepeda Motor, Kondisi Sepeda Motor Dan Jalan Terhadap Keselamatan Berlalu Lintas Di Kota Bogor Tahun 2016 (Survei Jalan Raya Tajur)
Sumber Jurnal	Ni Luh Wayan Rita Kurniati, Jurnal Penelitian Transportasi Darat Volume 19, Nomor 3, September 2017
Metode Analisis	<i>Nonprobability Sampling</i>
Variabel Penelitian	Variabel (X) X1. Disiplin Pengendara. X2. Kondisi Sepeda Motor Variabel (Y) Y. Keselamatan Berlalu Lintas
Hasil Penelitian	Metode analisis yang digunakan adalah menggunakan analisis jalur. Hasil pengujian Hipotesis membuktikan bahwa disiplin pengendara sepeda motor memberikan pengaruh terhadap peningkatan keselamatan lalu sebesar 21,4%. Disiplin pengendara sepeda motor juga berpengaruh

	terhadap kondisi sepeda motor sebesar 22,1%. Sedangkan kondisi sepeda motor dan kondisi jalan memberikan pengaruh langsung terhadap disiplin pengendara sebesar 35,1%.
Hubungan Dengan Penelitian	Variabel X2 Kondisi Sepeda Motor dan Jalan pada penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan variabel Kondisi Kendaraan pada penelitian saat ini.

**Sumber Penelitian : Ni Luh Wayan Rita Kurniati 2017**

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.3 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada Perilaku Kondisi Kendaraan.

**Tabel 2.4 Disiplin Berlalu Lintas  
Rujukan Penelitian untuk variabel Disiplin Berlalu Lintas**

Judul	Meningkatkan Sikap Disiplin Berlalu Lintas Melalui Layanan Bimbingan Kelompok dengan Teknik <i>Role Playing</i>
Sumber Jurnal	Zuni Fatmaningsih, Dwi Yuwono Puji Sugiharto, Maria Theresia Sri Hartati, <i>Indonesian Journal of Guidance and Counseling: Theory and Application IJGC</i> 7 (1) (2018) e-ISSN 2597-6133
Metode Analisis	Deskriptif kuantitatif
Variabel Penelitian	Variabel (X) Bimbingan Kelompok Dengan Teknik <i>Role Playing</i> Variabel (Y) Disiplin Berlalu Lintas
Hasil Penelitian	Sikap disiplin berlalu lintas siswa pengendara sepeda motor setelah diberikan layanan bimbingan kelompok dengan teknik role play- ing memiliki rata-rata skor 245,42 termasuk dalam kategori sangat tinggi. Ber- dasarkan hasil uji Wilcoxon dengan taraf kesalahan 5% diketahui Z_hitung

	< $Z_{\text{tabel}} (-3.062 < 14)$ maka $H_a$ diterima. Dapat disimpulkan bahwa layanan bimbingan kelompok dengan teknik <i>role playing</i> efektif untuk meningkatkan sikap disiplin berlalu lintas siswa.
Hubungan Dengan Penelitian	Variabel Y Disiplin Berlalu Lintas pada penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan variabel Disiplin Berlalu Lintas pada penelitian saat ini.

**Sumber Penelitian : Fatmaningsih, dkk 2018**

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.4 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada Disiplin Berlalu Lintas.

**Tabel 2.5**

**Rujukan Penelitian untuk variabel kondisi kendaraan pada *Safety Riding***

Judul	Faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara aman ( <i>Safety Riding</i> ) pada kurir pos sepeda motor di PT. Pos Indonesia cabang erlangga semarang 2017
Sumber Jurnal	Septi Wulandari, Siswi Jayanti, Baju Widjasena. Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal) Vol 5, No 5, Oktober 2017 (ISSN: 2356-3346).
Metode Analisis	Deskriptif kuantitatif
Variabel Penelitian	Variabel (X) X1. Pengetahuan <i>Safety Riding</i> X2. Sikap <i>Safety Riding</i> X3. Kondisi Kendaraan Varibel (Y) Perilaku Aman Berkendara
Hasil Penelitian	Berdasarkan hasil penelitian diketahui sebesar 54,7% responden memiliki kondisi kendaraan yang sesuai standar dan sebesar 42,6% memiliki kondidi kendaraan yang tidak

	sesuai standar.
Hubungan dengan Penelitian	Variabel X3 (kondisi kendaraan) pada penelitian terdahulu digunakan sebagai rujukan variabel Kondisi Kendaraan pada penelitian saat ini.

**Sumber Penelitian : Wulandari, dkk 2017**

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.5 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada Kondisi Kendaraan terhadap *safety riding*.

### 2.3 Hipotesis

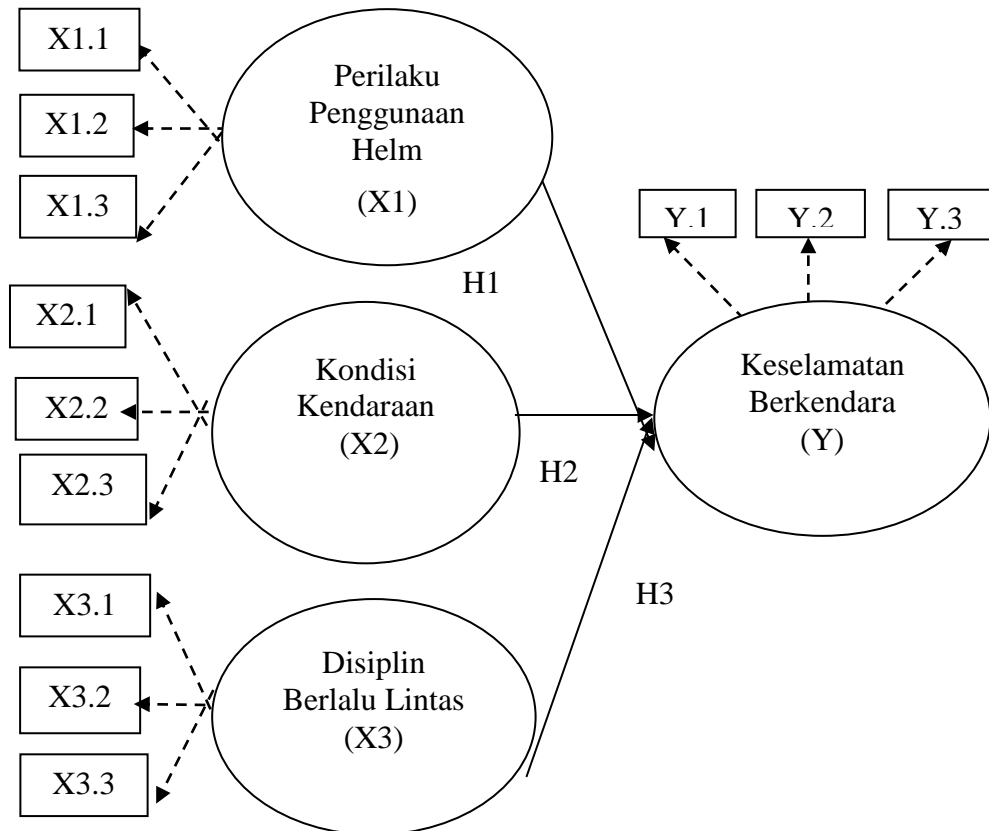
Hipotesis me nurut arti kata hipotesis berasal dari dua panggalan kata, yaitu “hypo” yang artinya di bawah dan “thesa” artinya kebenaran atau pendapat. Hipotesis adalah jawaban sementara terhadap tujuan penelitian yang diturunkan dari kerangka pemikiran yang telah dibuat. Hipotesis merupakan pemikiran tentative tentang hubungan anatara dua variabel atau lebih. Hipotesi menjadi teruji apabila semua gejala yang timbul tidak bertentangan dengan hipotesis tersebut. Dalam upaya membuktikan hipotesis, peneliti bisa saja dengan sengaja menimbulkan atau menciptakan suatu gejala. Kesengajaan ini disebut percobaan atau eksperimen. Hipotesis yang telah teruji kebenarannya disebut teori. Pengujian hipotesis dimaksudkan untuk memutuskan apakah akan diterima atau ditolak. Hipotesis berdasarkan pada data yang diperoleh dari sampel. Dalam penelitian ini, hipotesi dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedomann bagi penelitian yang akan dilakukan.

Dalam penelitian ini hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan dilakukan. Apabila hipotesis tidak terbukti dan berarti salah, maka masalah dapat dipecahkan dengan kebenaran ditentukan dari keputusan yang berhasil dijalankan selama ini. Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap masalah penelitian yang kebenarannya masih harus diuji empiris. Hipotesis dalam penelitian ini antara lain:



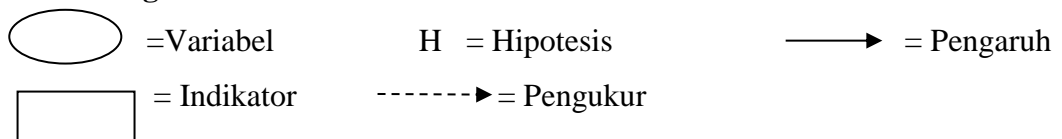
- H1: Diduga Perilaku Penggunaan Helm berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Berkendara pada mahasiswa Universitas Nusa Cendana Kupang angkatan tahun 2016-2020.
- H2: Diduga Kondisi Kendaraan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Berkendara pada mahasiswa Universitas Nusa Cendana Kupang angkatan tahun 2016-2020.
- H3: Diduga Disiplin Berlalu Lintas berpengaruh positif dan signifikan terhadap Keselamatan Berkendara pada mahasiswa Universitas Nusa Cendana Kupang angkatan tahun 2016-2020.

## 2.4 Kerangka Pemikiran



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

**Keterangan :**



**Indikator variabel independen (X1) Perilaku Penggunaan Helm :**  
**(Fadilah, dkk 2018)**

- X1.1 : Pengetahuan Penggunaan Helm
- X1.2 : Sikap Penggunaan Helm
- X1.3 : Pengaruh Sosial Dalam Penggunaan Helm

**Indikator variabel independen (X2) Kondisi Kendaraan: (Ni Luh Wayan Rita Kurniati (2017 dan Septi Wulandari 2017)**

- X2.1 : Sepeda Motor Sesuai Standar
- X2.2 : Pengecekan Rem
- X2.3 : Servis Berkala Kendaraan

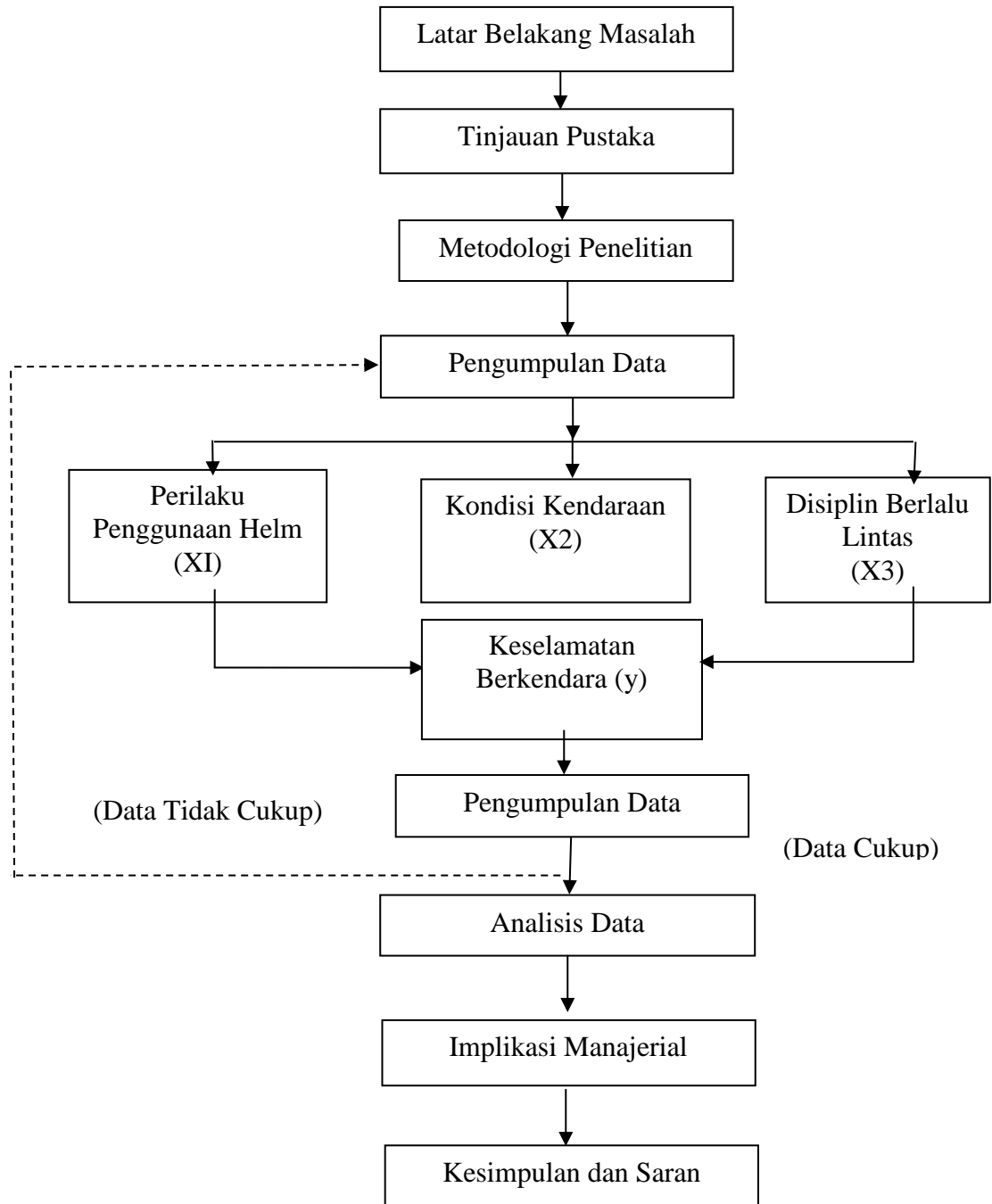
**Indikator variabel independen (X3) Disiplin Berlalu Lintas :**  
**( Fatmaningsih, dkk 2018)**

- X3.1 : Pengetahuan dan Pemahaman Tentang Disiplin Berlalu Lintas
- X3.2 : Kesadaran Tentang Disiplin Berlalu Lintas
- X3.3 : Keamanan Dan Kenyamanan Displin Berlalu Lintas

**Indikator variabel dependen (Y) Keselamatan Berkendara : (Andi Sumiyanto, Eni Mahawati, Eko Hartini, 2014)**

- Y.1 : Terhindar dari Kecelakaan Lalu Lintas
- Y.2 : Berkendara Selamat Sampai Tujuan
- Y.3 : Antisipasi Kejadian yang Tidak Diinginkan

## 2.5 Diagram Alur Penelitian



**Gambar 2.2**  
**Diagram Alur Penelitian**