

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Dikarenakan Sejalan dengan perkembangan teknologi dewasa ini, berdampak pada pertumbuhan kendaraan bermotor khususnya sepeda motor, tercatat pertumbuhan sepeda motor meningkat secara signifikan dari tahun ketahun. Dengan kata lain begitu banyak orang yang memilih sepeda motor sebagai alat untuk bepergian.

Tidak bisa dipungkiri juga khususnya untuk daerah Semarang jumlah sepeda motor selalu mengalami peningkatan dari tahun ketahun.

Berdasarkan data portal info semarang per-september 2013 perkembangan jumlah sepeda motor dikota semarang yang ditunjukkan pada tabel dibawah ini :

**TABEL 1.1**  
**PERKEMBANGAN JUMLAH SEPEDA MOTOR**  
**DIKOTA SEMARANG**

<b>Tahun</b>	<b>Sepeda motor</b>
<b>2011</b>	<b>1,15 juta</b>
<b>2012</b>	<b>1,27 juta</b>
<b>2013</b>	<b>1,43 juta</b>
<b>2014</b>	<b>1,60 juta</b>

Sumber : data portal info semarang.com

Dari data pada tabel diatas terlihat dari tahun 2011-2012 terjadi kenaikan penggunaan sepeda motor. Itu menunjukkan begitu bnyaknya orang yang tertarik menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasi selain kemudahan dalam aksesnya, harganya juga lebih terjangkau.

Dengan begitu banyaknya orang yang menggunakan sepeda motor, tingkat kecelakaan terhadap pengendara sepeda motor juga akan meningkat. Ini dikarenakan pengendara sepeda motor memiliki perilaku yang berbahaya saat mengendarai sepeda motor dijalan raya dibanding pengendara kendaraan lain.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan yohannes lulie, john tri hatmoko (2005:68) mengungkapkan angka kecelakaan yang melibatkan sepeda motor sebanyak 83% pernyataan yang mengatakan kendaraan roda dua merupakan kendaraan yang kurang stabil atau kendaraan yang mudah mengalami kecelakaan dan perlu kita cermati ternyata benar Negara berkembang seperti Indonesia populasi pengemudi sepeda motor yang banyak mengalami jumlahnya dibanding jenis kendaraa lain dan semakin bertambah sesuai dengan perjalanan waktu. Demikian juga korban kecelakaan nantinya akan semakin meningkat.

Berdasarkan data dari departemen perhubungan, angka kecelakaan lalu lintas pada tahun 2009, sepeda motor memberikan kontribusi sebesar 56% dari angka kendaraan yang terlibat kecelakaan, pada tahun 2010 dan 2011 yang dirilis oleh korp lalu lintas mabes polri mengungkapkan pada tahun 2010 angka kecelakaan sebesar 203,334 kecelakaan, 140.277 atau

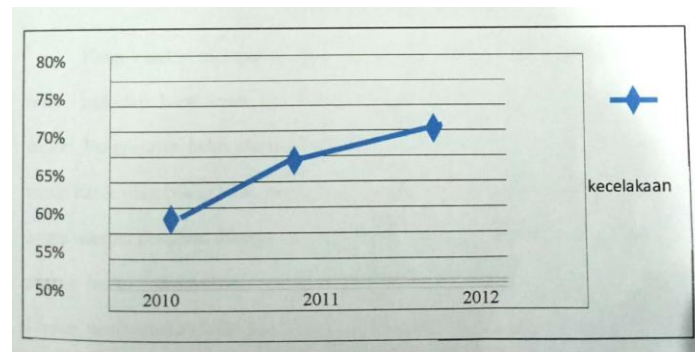
65%nya yang melibatkan sepeda motor dan pada tahun 2011 angka kecelakaan yang melibatkan sepeda motor naik menjadi 147.391 atau 70%.

Khususnya untuk wilayah Semarang berdasarkan data dari satlantas polresta pada 2012 tercatat ada 32 kasus, sedang di 2013 meningkat menjadi 35 kasus. Dari sisi korban meninggal dunia pun bertambah, karena ditahun lalu jumlahnya mencapai 4 orang meninggal dunia, 1 korban luka berat dan 29 orang lainnya luka ringan. Sedangkan di 2012 tidak ada korban meninggal dan hanya mengalami luka berat sebanyak 4 orang dan 28 orang korban luka ringan.

Dari data trend kecelakaan tersebut dapat dilihat pada gambar dibawah ini :

### GAMBAR 1.1

#### DATA TREND KECELAKAAN MELIBATKAN SEPEDA MOTOR



#### Sumber : Pengolahan Data

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Agus Aji Samekto (2009:81) korban kecelakaan lalu lintas terbesar dikota Semarang adalah kelompok usia 15,01 tahun sampai 21 tahun yaitu sebanyak 790 orang atau sebesar 38,18%.

Peringkat ke 2 adalah kelompok usia 21.01 tahun sampai 31 tahun yaitu sebanyak 640 orang atau sebanyak 31,32%, dan berdasarkan pekerjaan profesi korban kecelakaan lalu lintas terbesar adalah pelajar/mahasiswa yaitu sebanyak 684 orang atau sebesar 33,5% Peringkat kedua adalah korban dengan profesi yang termasuk dalam kategori lain-lain, yaitu sebanyak 508 orang atau sebesar 24,56% karena umumnya usia rata-rata pelajar/mahasiswa berada dalam interfal 15,01 tahun sampai 21 tahun, dan jumlah terbesar korban kecelakaan lalu lintas pada rentang tersebut.

Sedangkan untuk wilayah berdasarkan hasil studi pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti di RSUD panti wilasa provinsi semarang, presentasi kejadian cedera kepala akibat kecelakaan sepeda motor pada tahun 2010 sebanyak 38,5% dan meningkat pada tahun 2011 yaitu sebanyak 43,5%.

Helm standart merupakan alat keamanan yang utama untuk mengurangi resiko terhadap kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara sepeda motor Penggunaan helm standart juga dapat mengurangi benturan terhadap benda keras yang cukup fatal. Penggunaan hel standart mutlak dilakukan bukan hanya sekedar penghias dikepala melainkan sebagai alat keamanan, pengendara sepeda motor kebanyakan menggunakan helm yang tidak standart, hanya sekedar helm bukan sebagai alat keselamatan pelindung kepala.

Pengendara sepeda motor yang sadar akan keamanan dan keselamatan dinnya lebih memilih helm yang standart, walaupun harga helm bisa terbilang lebih mahal dibanding helm yang tidak berstandart, akan

tetapi mahalnya helm standart sebanding dengan manfaat yang didapat, terutama lebih melindungi pengendara dan mengurangi resiko yang fatal akibat benturan terhadap benda keras. Helm standart yang merupakan pelindung kepala bagi pengendara sepeda motor terbuat dari bahan yang kuat dapat meminimalisir benturan yang terjadi dikepala.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan woro riyadina, ita puspita sari (2007 68-69), daerah atau bagian tubuh yang dominan mengalami cedera pada korban kecelakaan sepeda motor adalah kepala yaitu sebanyak 55,1% selanjutnya adalah bagian pergelangan kaki yaitu sekitar 12,3%, dan bagian lutut dan tungkai bawah yaitu sekitar 9,4% Cedera kepala selalu menempati urutan teratas dari cedera yang dialami pengendara sepeda motor. Hal tersebut berhubungan dengan pemakaian helm sebagai alat pelindung kepala, baik dari jenis helm maupun dari cara pemakaiannya. Urutan jenis cedera yang paling banyak dialami oleh korban kecelakaan sepeda motor adalah luka terbuka (42,0%), patah tulang (18,1%), dan superfisial lecet (14,5%). Adapun untuk cedera kepala yang dominan adalah komosio cerebri yaitu sekitar 6,5% dan kontusio, leserasi dan pendarahan dalam otak sebanyak 3,6% Berikut tabel yang menerangkan daerah cedera korban kecelakaan sepeda motor:

**TABEL 1.2**  
**DISTRIBUSI DAERAH CEDERA KORBAN KECELAKAAN**  
**SEPEDA MOTOR BERDASARKAN KLASIFIKASI ICD-10**

Daerah Cedera (N=138)	Jumlah
Kepala	76 (55,1)
Leher	6 (4,3)
Dada	0 (0)
Perut, punggung, pinggang, panggul	3 (2,2)
Bahu, lengan atas	7 (5,1)
Siku, lengan bawah	4 (2,9)
Pergelangan tangan	6 (4,3)
Sendi, pinggul, tungkai atas	6 (4,3)
Lutut, tungkai bawah	13 (9,4)
Pergelangan kaki	19 (12,3)

Sumber : UNIVERSA MEDICINA Vol. 26 NO.2

Berdasarkan penelitian slamet wahyudi (2012:44) hasil penelitiannya terbukti bahwa pemakaian helm Standart Nasional Indonesia (SNI) berhubungan dengan tingkat keparahan cedera kepala. Dari hasil wawancara tidak terstruktur dengan responden dikemukakan bahwa responden sudah mengetahui tentang peraturan pemakaian helm Standart Nasional Indonesia (SNI) saat mengemudikan kendaraan si jalan raya akan tetapi, mereka tetap saja tidak mematuhi dengan alasan jarak tempuh yang dekat, tidak ada polisi, dan malas memakai karena dianggap tidak nyaman.

Berdasarkan hasil penelitian Johannes Ilie, John Tri Hatmoko (2006.177) jenis helm yang banyak digunakan responden yaitu unlow helmet sebanyak 82 responden dari 178 responden, khusus helm ini tanpa dilengkapi bantalan pelindung. Masih banyak pengendara sepeda motor yang kadang kadang menggunakan helm saat mengemudi sebanyak responden, dari 71 diantaranya menggunakan helm karena adanya peraturan

yang memaksa dulu untuk membeli helm apabila tidak ada peraturan yang mengharuskan penggunaan helm, sebanyak 49 responden yang tidak menggunakan helm asal ada. Konsep welfare digunakan dalam menentukan pemilihan jenis helm. Adalah lebih baik user perlu mengeluarkan uang lebih besar dulu untuk membeli helm yang standar agar terhindar dari bahaya fatal. Memiliki sembarang helm akan mengakibatkan fatal dan selanjutnya mengeluarkan uang lebih banyak. Pada konsep welfare ini keselamatan diutamakan dibandingkan uang. Ada 123 responden yang belum menggunakan konsep welfare nampak juga pada data kepemilikan helm. Pada data jenis helm yang digunakan informasi 82 responden menggunakan unlaw helmet yang tidak direkomendasikan untuk dipakai.

Dari uraian-uraian tersebut diatas yang mengemukakan tingginya tingkat kecelakaan yang melibatkan sepeda motor, ditambah cedera yang paling dominan pada korban kecelakaan yang melibatkan sepeda motor yaitu pada bagian kepala dan masih kurangnya kesadaran akan penggunaan helm standart untuk terciptanya keselamatan saat berkendara. Berdasarkan permasalahan tersebut peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul penelitian "**ANALISIS PERATURAN LALU LINTAS, LOKASI BERKENDARA DAN KEAMANAN PENGGUNAAN BERKENDARA HELM STANDART TERHADAP KEAMANAN PENGGUNAAN HELM STANDART OLEH MAHATAR STIMART AMNI SEMARANG**".

## **1.2 Rumusan Masalah**

Uraian ringkasan dalam latar belakang masalah diatas memberi dasar bagi peneliti untuk merumuskan pertanyaan-pertanyaan penelitian berikut :

- 1.2.1 Apakah faktor peraturan lalu lintas berpengaruh terhadap penggunaan helm standar pada Mahatar Stimart Amni semarang?
- 1.2.2 Apakah faktor lokasi berkendara berpengaruh terhadap penggunaan helm standart pada Mahatar Stimart Amni semarang?
- 1.2.3 Apakah keamanan berkendara berpengaruh terhadap penggunaan helm standart pada Mahatar Stimart Amni semarang?
- 1.2.4 Apakah secara simultan faktor peraturan lalu lintas, lokasi berkendara dan keamanan berkendara berpengaruh terhadap penggunaan helm standart pada Mahatar Stimart Amni semarang?

## **1.3 Tujuan Dan Kegunaan Penelitian**

### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan dari perumusan masalah diatas, adapun tujuan dari penelitian adalah:

- 1.3.1.1 Untuk mengetahui apakah faktor peraturan lalu lintas berpengaruh terhadap penggunaan helm standart saat berkendara oleh MAHATAR STIMART AMNI SEMARANG
- 1.3.1.2 Untuk mengetahui apakah faktor lokasi berkendara berpengaruh terhadap penggunaan helm standart saat berkendara oleh MAHATAR STIMART AMNI SEMARANG



1.3.13 Untuk mengetahui apakah faktor keamanan berkendara berpengaruh terhadap penggunaan helm standart saat berkendara oleh Mahatar Stimart Amni Semarang

1.3.14 Untuk mengetahui apakah faktor peraturan lalu lintas, lokasi berkendara, keamanan berkendara secara simultan berpengaruh terhadap penggunaan helm standart saat berkendara oleh Mahatar Stimart Amni Semarang.

### **1.3.2 Kegunaan Penelitian**

Dalam hal ini peneliti membagi kegunaan menjadi dua bagian

Kegunaan Akademis :

- a. Untuk dapat mengaplikasikan ilmu dan membandingkan teori-teori yang diperoleh selama perkuliahan dengan kenyataan yang sebenarnya pada pengelola dan untuk menambah wawasan
- b. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumbangan bagi peneliti selanjutnya yang berhubungan dengan permasalahan ini, serta judul penelitian ini.

Kegunaan Praktis :

- a. Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi masukan bagi Mahatar Stimart Amni Semarang khususnya, agar selalu menggunakan helm standar saat berkendara, baik jauh maupun dekat jarak yang akan dituju ada atau tidaknya aparat kepolisian agar terciptanya keamanan saat berkendara.

## 1.4 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pemahaman dalam membahas isi skripsi maka dibuat sistematika penulisan yaitu sebagai berikut:

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Bab ini berisi tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, pembatasan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian dan sistematika

### **BAB II : LANDASAN TEORI**

Bab ini berisikan tentang landasan teori yang meliputi pengertian faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan helm standar saat berkendara, serta berisi kerangka pemikiran dan hipotesis

### **BAB III : METODE PENELITIAN**

Bab ini berisikan tentang jenis penelitian lokasi pengukuran konsep, definisi konsep dan operasional penelitian, populasi dan sampel, jenis dan sumber data.

### **BAB IV : PEMBAHASAN**

Bab ini berisikan tentang hasil penelitian dan pembahasan masalah serta metode analisis data.

### **BAB V : PENUTUP**

Bab ini berisikan tentang kesimpulan dan saran