

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Landasan Teori Dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Landasan teori

a. Peraturan Lalu Lintas

Berdasarkan kamus besar Bahasa Indonesia, peraturan merupakan tatanan atau cara-cara yang dipakai dan diterapkan untuk mengatur sesuatu.

Definisi hukum berdasarkan kamus hukum adalah keseluruhan peraturan-peraturan dimana setiap-setiap orang yang bermasyarakat wajib mentaatinya; sistem peraturan untuk menguasai tingkah laku manusia dalam masyarakat atau bangsa.

Penegasan terhadap penggunaan helm berstandar nasional Indonesia Tercantum dalam Undang-undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 57 ayat 1 dan 2 yang berbunyi :

- 1) Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan kendaraan bermotor.
- 2) Perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi sepeda motor berupa helm standart nasional Indonesia.

Penegasan lebih lanjut juga tercantum dalam undang-undang republik indonesia tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya pasal 106 ayat 6 yang berbunyi :

- 1) Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standart nasional Indonesia.

Dari 2 (dua) pasal diatas terlihat bagaimana pemerintah telah mencengangkan pemakaian helm yang memenuhi standart nasional Indonesia sebagai helm yang dipergunakan dalam mengendarai sepeda motor. Mewajibkan pengendara sepeda motor menggunakan helm yang memenuhi standart nasional Indonesia yang tercantum dalam undang-undang diatas didukung dengan keluarnya peraturan menteri perindustrian RI No.40/M-IND/PER/6/2008 tentang pemberlakuan standart nasional indonesia (SNI) helm pengendara kendaraan bermotor roda 2 secara wajib mulai 25 maret 2009 dan sekarang berlaku ketat mulai 1 april 2010. Setiap pengendara sepeda motor yang melanggar ketentuan tersebut akan mendapatkan sanksi yang tercantum dalam undang-undang negara republik indonesia tentang lalu lintas dan angkutan jalan raya pasal 291 ayat 1 yang berbunyi :

1. Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor tidak mengenakan helm standart nasional Indonesia sebagai mana dimaksud dalam pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lima 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.00,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)
2. Berdasarkan kutipan dan jurnal penelitian M. Humi (2005-“86) upaya pemeliharaan tertib hukum untuk meningkatkan kesadaran

masyarakat. Untuk itu perlu pula indikator-indikator tertentu yang dapat digunakan sebagai alat untuk mengukur tingkat kesadaran hukum masyarakat. Adapun indikator itu adalah sebagai berikut:

- a) Pengetahuan tentang peraturan-peraturan hukum;
- b) Pengetahuan tentang isi peraturan hukum.;
- c) Sikap terhadap peraturan-peraturan hukum;
- d) Pola perilaku hukum. jika kesadaran hukum sebagai suatu faktor pendukung upaya pemeliharaan tertib hukum, mengarahkan masyarakat agar bersikap taat dan patuh kepada peraturan hukum dan mengubah pola perilaku masyarakat agar tetap berperilaku norma hukum (tidak berperilaku menyimpang).

b. Lokasi Berkendara

Lokasi berkendara menjadi salah satu alasan mengapa pengendara sepeda motor enggan menggunakan helm saat berkendara. Dari hasil penelitian Slamet Walyadi (2012:44) hasil wawancara tidak terstruktur dengan responden sudah mengetahui tentang peraturan pemakaian helm heim standart nasional indonesia (SNI) saat mengemudikan kendaraan di 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. Jarak tempuh kendaraan dari satu tempat ketempat lain menjadi salah satu faktor apakah pengendara menggunakan helm apa tidak berdasarkan dari penelitian elliya kristhi ningrum dan mangasari tonaga (prosiding ppi standarisasi, 2011:68/69). Berbagai alasan mengapa pengendara tidak menggunakan helm saat berkendara tidak dikenakan jarak yang dekat, masih disekitar rumah, tidak ada polisi dan lain-lain. Untuk jarak tidak menggunakan helm ada beberapa pendapat dari pengendara, 66% responden menyatakan 0 Km sampai – 1 Km adalah jarak tidak perlu menggunakan helm dengan berbagai alasan tertentu. Sedangkan 18% menganggap bahwa jarak 2 Km – 3 Km adalah jarak dimana tidak perlu menggunakan helm pada saat berkendara, dan sekitar 16% berarti mencatat bahwa jarak lebih dari 4 Km merupakan jarak yang masih aman tanpa menggunakan helm saat berkendara.

Dari hasil penelitian tersebut terlihat kesadaran akan pentingnya keselamatan masih kurang diperhatikan.

c. Keamanan Berkendara

Keamanan 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. Pada umumnya terdapat 3 jenis keadaan:

1. Keamanan normatif digunakan untuk menerangkan produk atau desain produk yang memenuhi desain.
2. Keamanan substansif digunakan untuk menerangkan pentingnya keadaan aman, meskipun mungkin tidak memenuhi standart.
3. Keamanan yang dirasakan untuk menerangkan keadaan aman yang timbul dalam persepsi orang Sebagai contoh adalah anggapan aman terhadap keberadaan rambu lalu lintas. Namun, rambu-rambu ini dapat menyebabkan kecelakaan karena pengemudi kendaraan gugup.

Berdasarkan undang-undang RI NO. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan laut, keamanan 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.

Definisi *safety riding* mengandung pengertian adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi, yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya. Implementasi dari pengertian diatas yaitu bahwa saat kita mengendarai kendaraan, maka haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keamanan, baik bagi diri sendiri maupun orang lain.

Untuk itu, berangkat dari dasar pemikiran keamanan tersebut, maka para pengendara haruslah menyadari arti dan pentingnya keamanan, hal ini bisa dicontohkan dengan meningkatnya angka kecelakaan di jalan raya dan berbagai kejadian kecelakaan yang terjadi disebabkan dari berbagai macam kasus. Walaupun terasa sangat sulit untuk menemukannya, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah merupakan kesadaran dari diri sendiri yang terbentuk dan dibangun dari dalam hati dan bertekad untuk melaksanakan segala aktivitas yang mendasar pada *safety riding*. Bila dasar pemikiran *safety*

riding (safety minded) telah masing-masing telah dimiliki, maka dengan mudah dalam hal yang berkaitan dengan safety riding dapat kita terapkan dimulai dari diri sendiri dan memulainya dari hal-hal yang kecil, karena kesadaran betapa pentingnya suatu keamanan diri. *Safety riding* mengacu kepada perilaku berkendara yang secara idea harus memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi diri sendiri maupun orang lain.

Dikutip dari jurnal penelitian Raditya Ariwibowa (2013.P.4) *Safety Riding* adalah perilaku pengemudi yang aman yang bisa membantu menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas *Safety riding* merupakan dasar pelatihan berkendara lebih lanjut yang lebih memperhatikan keamanan bagi pengemudi dan penumpang *Safety riding* didesain meningkatkan awareness (kesadaran) pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Rindang Arumeswari dan Magda Bhinnety (2009), hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat korelasi positif antara iklim keamanan dengan peraturan keamanan lalu lintas, yang berarti bahwa semakin tinggi iklim keamanan akan semakin tinggi pula kepatuhan peraturan lalu lintas. Persepsi iklim keamanan lalu lintas dapat didefinisikan sebagai persepsi terhadap keadaan umum mengenai keamanan lalu lintas disuatu tempat

d. Penggunaan Helm Standar.

Dikutip dari jurnal penelitian Utsman syah AMRULLAH, DKK (2008) Spesifikasi helm standar berpedoman pada anonim (1993). Helm adalah bagian dari perlengkapan kendaraan bermotor berbentuk topi. Pelindung kepala yang berfungsi melindungi kepala pemakai bila terjadi benturan.

Helm pengaman terdiri dari lapisan yang keras penyerap energi. Helm juga harus seimbang, ringan dan bentuknya bagus sehingga bila dipakai tidak melelahkan dan menumbuhkan minat orang untuk memakainya. Helm tidak boleh menimbulkan perputaran kepala atau bergerak saat terjadi benturan . (Yohannes Lulie Dan Jonh Tri Hatmoko, 2006:174).

Helm yang baik adalah helm yang aman dan nyaman. Konstruksi helm harus memenuhi persyaratan sebagai berikut (Badan Standarisasi Nasional, 2007:3-4):

1. Helm harus terdiri dari tempurung keras dengan permukaan halus, lapisan peredam benturan , dan tali pengikat ke dagu.
2. Tinggi helm sekurang - kurangnya 114 milimeter diukur dari dari puncak helm ke bidang utama yaitu bidang horizontal yang melalui lubang telinga dan bawah dari dudukan bola mata.

3. Tempurung terbuat dari bahan yang keras, sama tebal dan homogen kemampuannya, tidak menyatu dengan pelindung muka dan mata serta tidak boleh mempunyai penguatan setempat.
4. Peredam benturan terdiri dari lapisan peredam kejut yang dipasang pada permukaan bagian dalam tempurung dengan tebal sekurang-kurangnya 10 milimeter dan jaring helm atau konstruksi lain yang berfungsi seperti jaring helm.
5. Tali pengikat dagu lebarnya minimum 20 milimeter dan harus benar-benar berfungsi sebagai pengikat helm ketika dikenakan di kepala dan dilengkapi dengan penutup telinga dan tengkuk.
6. Helm harus dilengkapi dengan pelindung telinga, penutup leher, pet yang bisa dipindahkan, tameng atau tutup dagu.
7. Helm harus dapat dipertahankan di atas kepala pengguna dengan kuat melalui atau menggunakan tali dengan cara mengaitkan di bawah dagu atau melewati tali pemegang di bawah dagu yang dihubungkan dengan tempurung.

Berdasarkan Badan Standarisasi Nasional (BSN) helm standar dibagi atas dua jenis antara lain :

- a) Helm standar terbuka (open face) yaitu bentuk helm yang menutup kepala sampai dengan bagian leher dan menutup depan kuping (telinga)
- b) Helm standar tertutup (full face) yaitu bentuk helm yang menutup kepala atas, bagian leher dan bagian mulut.

Bedasarkan 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 arti 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 komosis cerebri yaitu sekitar 6,5% dan kontusio, laserasi dan pendarahan dalam otak sebanyak 3,6%.

Hasil penelitian Selamet Wahyudi (2012:14) bahwa ada hubungan yang signifikan antara pemakaian helm Standar Nasional Indonesia (SNI) dengan tingkat keparahan cedera kepala dengan nilai *p value* 0,000 (<0,05). Menurut Nazar Moesbar (2007:87) dalam Selamet Wahyudi (2012:44)

mengatakan penggunaan helm secara signifikan mengurangi angka kematian sekitar 40% pada pengguna sepeda motor ketika mengalami kecelakaan lalu lintas.

Dari hasil penelitian diatas menurut Nani pudji sundari (2009:195) dalam Slamet Wahyudi (2012:44) mengatakan meskipun helm melindungi kepala dari benturan dan saat jatuh dari sepeda motor, ternyata memakai helm dapat menimbulkan hal gerah, panas, berat, dan dapat menimbulkan sakit kepala (pusing). Hal tersebut menjadi salah satu alasan para pengendara tidak memakai helm saat mengemudi.

2.1.2 Penelitian Terdahulu

Yohanes Luile, Tri Hatmoko judul penelitian "Analisis hubungan Kecepatan Dengan Tebal Helm Yang Direkomendasikan" adapun variabel yang diteliti dalam penelitian tersebut yaitu: Data identitas responden, dalam helm (jenis helm yang dipakai, kepemilikan helm, frekuensi penggunaan helm, apresiasi terhadap peraturan yang ada, pertimbangan waktu membeli helm, kesadaran akan fungsi helm, apresiasi konsep *welfare* dalam menentukan helm yang dimiliki dan faktor keamanan, kaitan dengan perlengkapan visor pada helm, posisi *chinstrap*, apresiasi terhadap *tipe full face* helmet), data kecepatan, dan kecelakaan bagi responden yang pernah mengalami kecelakaan. Teknik analisa dalam penelitian ini menggunakan teknik analisa Deskriptif dan Kuantitatif Statistik. Setelah melakukan penelitian, hasil penelitian menunjukkan kendaraan sepeda motor roda dua

tergolong *unsafe vehicle*. Dari 178 responden yang menggunakan sepeda motor 112 responden (82,58%) pernah mendapatkan kecelakaan. Responden yang mengalami luka berat sebanyak 24 orang, luka ringan 122 orang. Bagian luka yang dialami responden; dikepala, wajah, badan, tangan dan kaki Distribusi kecepatan pengemudi terbesar antar 20 km/jam sampai 110 km/ja. Ada 116 responden (65,17%) mengendara dengan kecepatan 60 km/jam ke atas Pada kecepatan 60 km/jam pengemudi perlu tebal lapisan helm paling sedikit 28,35 mm untuk kecepatan diatas 60 km/jam perlu lapisan helm yang lebih tebal. Sebanyak 82 responden (46,07%) mempunyai *unwal helmet* tipe nomor 4. Jumlah total helm yang rusak 20 buah terdiri dari bermacam-macam tipe helm, dan 11 buah (55%) yang rusak adalah tipe helm nomor 4.

Penelitian terdahulu, Rindang Arumeswari dan Megda Bhinnety judul penelitian. "Hubungan Antara Presepsi Iklim Keamanan dengan Kepatuhan Peraturan Keamanan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Kampus STIMART AMNI SEMARANG" dalam penelitian ini variabel yang diteliti, Variabel terkait Kepatuhan terhadap peraturan keamanan lalu lintas, Variabel bebas: Iklim keamanan Menggunakan teknik korelasi *product moment* dengan tambahan teknik analisis menggunakan analisis regresi dan *one sample t-test*. Hasil dari penelitian ini menemukan adanya hubungan yang positif yang sangat signifikan antara presepsi keamanan dengan kepatuhan terhadap peraturan

keamanan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah kampus STIMART AMNI SEMARANG.

Penelitian yang dilakukan oleh Ellia Kristiningrum dan Mangasa Ritonga judul penelitian: "Kajian Kesadaran Masyarakat Terhadap SNI Produk Helm" variabel yang diteliti, kesadaran masyarakat terhadap pemakaian helm Identitas responden, tingkat kesadaran pemakaian helm berstandar SNI, peraturan perundang-undangan, helm berstandar SNI, jarak tidak menggunakan helm Setelah penelitian dilakukan, data yang didapat dari perhitungan pengendara sepeda motor selama 30 menit di jalan, menunjukkan bahwa dari total volume yang ada, pengendara yang tidak memakai helm di pusat kota ataupun diluar kota, baik yang mengendarai atau yang dibonceng jumlahnya tidak lebih melebihi angka 20%.

Penelitian terdahulu, Selamat Wahyudi judul penelitian "Faktor Risiko yang Berhubungan dengan Tingkat Keparahan Cedera Kepala (Studi Kasus pada Korban Kecelakaan Lalu Lintas Pengendara Sepeda Motor di RSUD Karanganyar)" Variabel yang diteliti dalam penelitian ini Variabel terikat tingkat keparahan cedera kepala pada korban kecelakaan lalu lintas pengendara sepeda motor Variabel bebas umur, jenis kelamin, pemakaian helm standar nasional indonesia (SNI), lokasi berkendara, kecepatan sepeda motor, konsumsi alkohol, dan lawan tabrakan. Variabel kovariat tingkat pendidikan, kepemilikan SIM, kelelahan karakter pengemudi, kondisi ban, lampu kendaraan, kondisi cuaca, waktu kejadian, kondisi permukaan jalan, dan jarak kerumah sakit. Teknik analisis pada penelitian ini yaitu: Uji X^2

Chi Square dengan tabulasi silang untuk mencari RP (*Risk Prevalent*), uji alternatifnya menggunakan *Fisher*. Setelah pengujian dilakukan diperoleh hasil, dari 7 faktor yang diteliti, sebanyak 42,9% faktor risiko berhubungan dengan tingkat keparahan cedera kepala pada korban kecelakaan lalu lintas pengendara sepeda motor di RSUD Karanganyar antara lain jenis kelamin, pemakaian helm SNI, dan kecepatan kendaraan.

Dari penelitian terdahulu diatas, kaitannya dengan penelitian yang penulis lakukan sekarang adalah:

2.1.2.1 Dari penelitian yang dilakukan oleh Yohanes Lulie dan John Tri

Hatmoko, yang meneliti masalah, "Analisis Hubungan Kecepatan dengan Tebal Helm yang Direkomendasikan", ada persamaan variabel yang diteliti yaitu peraturan dan keamanan, dan penulis menambahkan variabel penelitian masalah lokasi berkendara. Terdapat juga perbedaan antara penelitian, dimana waktu dan lokasi penelitian, metode analisis yang digunakan dalam penelitian.

2.1.2.2 Dari penelitian Rindang Arumeswari dan Magda Bhinnety dengan

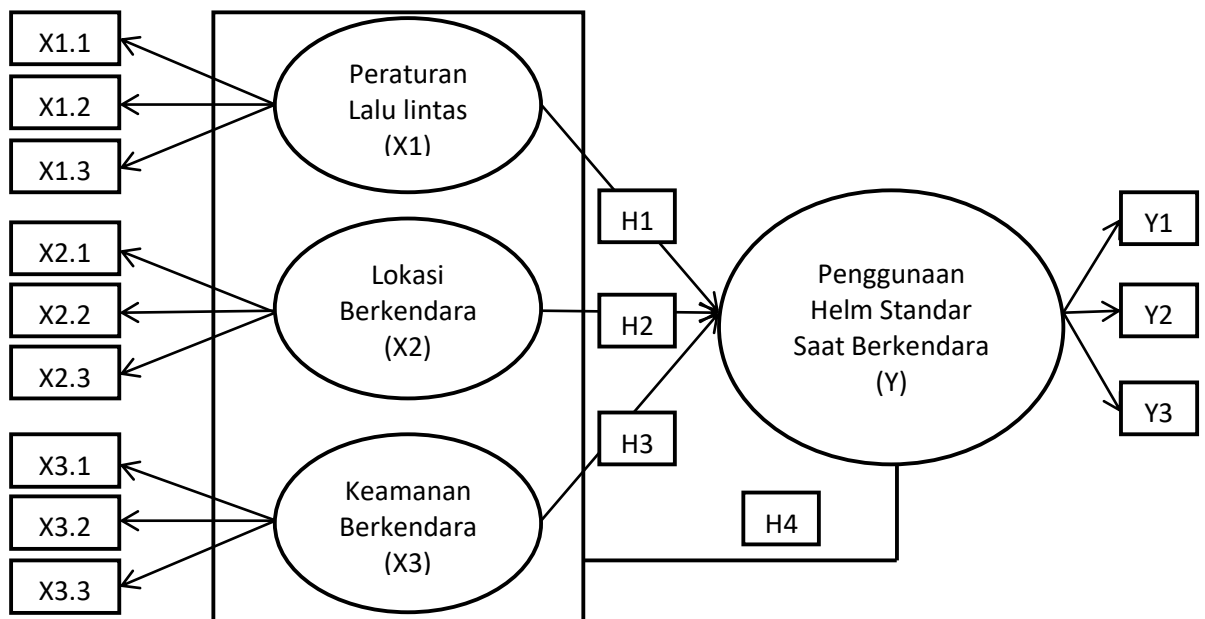
variabel penelitian kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas dan iklim keamanan, variabel tersebut berkaitan dengan variabel yang penulis gunakan yaitu peraturan dan keamanan dengan menambah lokasi berkendara, dan penulis memfokuskan terhadap penelitian masalah penggunaan helm standar. Perbedaannya juga terletak pada jenis analisis yang digunakan.

2.1.2.3 Berdasarkan dari penelitian Ellia Kristiningrum dan Mangasa Ritonga yang meneliti masalah "Kajian Kesadaran Masyarakat Terhadap SNI Produk Helm" dan penelitian yang dilakukan oleh Slamet Wahyudi yang meneliti masalah "Faktor Risiko yang Berhubungan Dengan Tingkat Keparahan Cedera Kepala (Studi Kasus pada Korban Kecelakaan Lalu Lintas Pengendara Sepeda Motor di RSUD Karanganyar)" lokasi berkendara terhadap penggunaan helm standar menjadi variabel yang penulis ambil dari kedua peneliti terdahulu tersebut, dengan perbedaan penelitian juga sangat jelas, dari variabel yang penulis tambahkan yaitu peraturan dan keselamatan, metode analisis juga membedakan penelitian yang penulis lakukan dengan dua penelitian terdahulu tersebut.

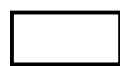
2.3 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan landasan teori mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan helm standar saat berkendara saat berkendara maka diajukan kerangka pemikiran teoritis yang mendasari penelitian ini, sebagai berikut :

GAMBAR 2.1
PENGARUH PERATURAN LALU LINTAS LOKASI
BERKENDAR DAN KEAMANAN BERKENDARA TERHADAP
PENGGUNAAN HELM STANDAR OLEH MAHATAR
STIMART “AMNI SEMARANG”



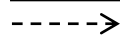
Keterangan :



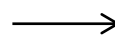
= indikator



= hipotesis



= pengukur



= pengaruh

X₁, X₂, X₃ = variabel Independen

Y = Variabel dependen

2.3 Hipotesis Penelitian

Hipotesis adalah jawaban yang bersifat sementara terhadap masalah penelitian yang kebenarannya masih lemah, sehingga harus diuji (M.Iqbal,2002:50).

Dari perumusan masalah, tujuan penelitian, landasan teori dan telah dikembangkan dalam kerangka pikir maka dapat ditarik hipotesis sebagai berikut :

- 2.3.1 Diduga bahwa faktor peraturan lalu lintas berpengaruh positif terhadap penggunaan helm standart saat berkendara pada Mahatar Stimart Amni Semarang.
- 2.3.2 Diduga bahwa faktor lokasi berkendara berpengaruh positif terhadap penggunaan helm standart saat berkendara pada Mahatar Stimart Amni Semarang.
- 2.3.3 Diduga faktor keamanan berkendara berpengaruh positif terhadap penggunaan helm standart saat berkendara pada Mahatar Stimart Amni Semarang.
- 2.3.4 Diduga faktor peraturan lalu lintas, lokasi berkendara dan keamanan berkendara secara bersama-sama berpengaruh positif terhadap penggunaan helm standart pada Mahatar Stimart Amni Semarang.