HUBUNGAN TINGKAT PENGETAHUAN DENGAN IMPLEMENTASI TATA CARA TERTIB BERLALU LINTAS PADA SISWA SLTA DI KECAMATAN PURWOKERTO TIMUR TAHUN 2015

SKRIPSI

Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Pendidikan

Oleh:
Retno Yudiutami
NIM 3201411135

JURUSAN GEOGRAFI
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG
2015

PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING

Skripsi ini telah disetujui oleh pembimbing untuk diajukan ke panitia sidang pada:

Hari : Senin

Tanggal : 21 September 2015

Pembimbing I	Pembimbing II
Drs. Saptono Putro, M.Si	Dr. Puji Hardati, M.Si
NIP. 196209281990031002	NIP. 195810041986032001

Mengetahui,

Ketua Jurusan Geografi

Drs. Apik Budi Santoso, M.Si

NIP. 196209041989011001

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

PENGESAHAN KELULUSAN

Skripsi ini telah dipertahankan di hadapan sidang Panitia Ujian Skripsi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang Pada:

Hari : Selasa

Tanggal : 6 Oktober 2015

Penguji I	Penguji II	Penguji III
Drs. Hariyanto, M.Si	Dr. Puji Hardati, M.Si	Drs. Saptono Putro, M.Si
NIP. 196203151989011001	NIP. 195810041986032001	NIP. 196209281990031002

Mengetahui,
Dekan Fakultas Ilmu Sosial

Drs. Moh. Solehatul Mustofa, M.A.
NIP. 19630802 198803 1 001

PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa yang tertulis di dalam skripsi ini benar- benar hasil karya saya sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat di dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah.

Semarang, 21 September 2015

Retno Yudiutami
NIM.3201411135

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

- Sesungguhnya bersama kesulitan ada kemudahan (Q.s Al Insyiraah)
- Rencanakan dan Usahakan semampumu, lalu pasrahkan kepada Nya (Retno)
- Save your future with safety riding (Retno)

Persembahan:

- Tanpa mengurangi rasa syukur kepada Allah SWT, Skripsi ini saya persembahkan untuk kedua orang tua, Mama Surtinah dan Bapa Wardoyo yang selalu memberikan dukungan moril mapun materiil serta doa yang tak henti untuk keberhasilanku.
- Kakak, adik, bulik yang selalu memberi semangat.
- Teman-teman jurusan yang memberikan bantuan dalam proses penyelesaian skripsi
- Teman- teman Ambassador 3
- almamaterku

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nyasehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "**HUBUNGAN TINGKAT PENGETAHUAN DENGAN IMPLMENTASI TATA CARA TERTIB BERLALU LINTAS PADA SISWA SLTA DI KECAMATAN PURWOKERTO TIIMUR TAHUN 2015** ". Skripsi ini disusun untuk diajukan sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Pendidikan Geografi pada Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang.

Penyusunan skripsi ini dapat diselesaikan berkat kerjasama, bantuan, dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. Fathurrohman, M.Hum., Rektor Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menyelesaikan studi di Universitas Negeri Semarang.
2. Drs. Moh. S. Mustofa, MA, Dekan Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan ijin penelitian.
3. Drs. Apik Budi Santoso, M.Si., Ketua Jurusan Geografi Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan ijin penelitian dan membantu kelancaran penelitian.
4. Drs. Saptono Putro, M.Si, Dosen Pembimbing pertama yang dengan sabar memberi pengarahan

5. Dr. Puji Hardati, M.Si, Dosen pembimbing yang dengan sabar dan penuh tanggung jawab memberikan arahan dan bimbingan kepada penulis dan menyusun skripsi ini.
6. Drs. Haryanto, M.Si, Dosen Penguji satu yang telah meluangkan waktu, arahan, dan koreksi dalam penyempurnaan skripsi.
7. Dr. Eva Banowati, atas pengarahan yang diberikan sebagai dosen wali dari awal sampai akhir.
8. Seluruh kepala sekolah tempat penelitian, SMAN 4 Purwokerto, MAN 1 Purwokerto, SMK Bakti Purwokerto, SMA Muhammadiyah 1 Purwokerto dan SMKN 3 Purwokerto.
9. Seluruh siswa di sekolah tempat penelitian: SMAN 4 Purwokerto, MAN 1 Purwokerto, SMK Bakti Purwokerto, SMA Muhammadiyah 1 Purwokerto dan SMKN 3 Purwokerto yang telah membantu dalam pengambilan data.
10. Bapak/ Ibu dosen dan Jurusan Geografi yang telah banyak membantu dan memberikan bekal kepada penulis
11. Staff/ karyawan Jurusan Geografi yang telah banyak membantu dalam pembuatan surat.
12. Keluarga tercinta terutama Mama, Bapa, Mas, Adik, Bulik dan teman-teman yang selalu memberikan dukungan moril maupun material, dan doa untuk penulis.
13. Teman-teman pendidikan georgafi 2011 dan SS member yang telah memberikan bantuan dalam penyelesaian skripsi.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

14. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu. Terima kasih untuk semuanya.

Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan dan penelitian khususnya geografi.

Semarang, 21 September 2015

Retno Yudiutami
NIM 3201411135

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Sari

Yudiutami, Retno. 2015. *Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas Pada Siswa SLTA Di Kecamatan Purwokerto Timur Tahun 2015*. Skripsi. Jurusan Geografi. Fakultas Ilmu Sosial. Universitas Negeri Semarang. Pembimbing: Drs. Saptono Putro, M.Si dan Dr. Puji Hardati, M.Si.

Kata Kunci: Tingkat Pengetahuan, Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas

Penggunaan sepeda motor dewasa ini tidak terkontrol dari berbagai golongan usia dan penggunaan sepeda motor tidak dibarengi dengan kesadaran untuk mentaati aturan lalu lintas. Hal tersebut dapat dilihat dari tingginya angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Banyumas. Berdasarkan data, pelanggaran tata cara tertib berlalu lintas sebagaian besar dilakukan oleh remaja usia belasan tahun. Kecelakaan lalu lintas biasanya diawali dengan adanya pelanggaran lalu lintas. Beberapa penelitian mengungkapkan pelanggaran lalu lintas dikarenakan kurangnya pengetahuan berlalu lintas.

Penelitian dilaksanakan di Kecamatan Purwokerto Timur. Populasi dalam penelitian ini adalah siswa SLTA yang menggunakan sepeda motor sebagai alat transportasinya sebanyak 1344 sementara sampel penelitiain sebanyak 146 siswa yang diambil dari beberapa sekolah mewakili masing-masing jenis sekolah. Pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *insidental sampling* sementara teknik pengumpulan data menggunakan angket, wawancara, dokumentasi. Teknik analisis menggunakan teknik analisis deskriptif persentase dan uji korelasi.

Berdasarkan data dan suervey SLTA tersebear di 6 kelurahan yang sebagian besar memiliki akses baik dan mudah dijangkau karena terletak mendekati jalan.berdasarkan data angket yang diolah menggunakan SPSS 21 menunjukan bahwa tingkat pengetahuan siswa tergolong baik dimana 34,48 % siswa memiliki tingkat pengetahuan sangat baik, 45,98% siswa memiliki tingkat pengetahuan baik, serta sebanyak 2,87% memiliki tingkat pengetahuan yang cukup baik. Tingat implementasi tata cara tertib berlalu lintas siswa tergolong baik. Terdapat 34% siswa yang mengimplementasikan dengan sangat baik, 60% tergolong baik serta 6 % sisanya tergolong cukup baik. Terdapat hubungan positif sebesar 0,449 yang termasuk dalam kategori sedang namun pada kenyataannya masih banyak siswa yang melakukan pelanggaran lalu lintas seperti tidak mempunyai SIM, menerobos lampu lalu lintas, berboncengan lebih dari satu, tidak memakai helm dan berkendara melebihi batas kecepatan.

Kesimpulan dari penelitian ini adalah SLTA terletak di lokasi yang strategis dan mempunyai akses yang mudah dijangkau. Siswa yang memiliki pengetahuan baik tidak selalu menerapkan pengetahuan yang dimilikinya terbukti dari data pelanggaran yang pernah dilakukan. Saran yang diajukan kepada siswa untuk meningkatkan pengetahuan berlalu lintas serta menerapkan pengetahuan yang dimiliki dalam kehidupan sehari-hari.

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL i

PERSETUJUAN PEMBIMBING ii

PENGESAHAN KELULUSAN iii

PERNYATAAN iv

MOTTO DAN PERSEMBAHAN v

PRAKATA vi

SARI ix

DAFTAR ISI x

DAFTAR TABEL xiii

DAFTAR GAMBAR xv

DAFTAR LAMPIRAN xvi

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah 1
1.2 Rumusan Masalah 7
1.3 Tujuan Penelitian 7
1.4 Manfaat Penelitian 8
1.5 Penegasan Istilah 9
1.6 Sistematika Penulisan 11

BAB II KAJIAN PUSTAKA

2.1 Geografi 14
2.1.1 Pengertian Geografi 14
2.1.2 Konsep Geografi 15
2.1.3 Pendekatan Geografi 16
2.1.4 Aspek Geografi 16
2.1.5 Objek Geografi 17
2.1.6 Prinsip Geografi 17
2.2 Pengetahuan 18
2.2.1 Pengertian Pengetahuan 18
2.2.2 Tingkat Pengetahuan 18
2.2.3 Faktor Yang Mempengaruhi Pengetahuan 20

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2.2.4 Cara Mendapatkan Pengetahuan 20
2.2.5 Pengukuran Pengetahuan.....21
2.3 Pengetahuan Berlalu Lintas.....22
2.4 implementasi 24
2.5 Lalu Lintas dan Permasalahannya.....24
2.6 Tata Cara Tertib Berlalu Lintas.....30
2.7 Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas 31
2.8 Penelitian Terdahulu 33
2.9 Kerangka Berpikir.....39
2.10 Hipotesis.....42

BAB III METODE PENELITIAN
3.1 Lokasi dan Waktu Penelitian 43
3.2 Populasi dan Sampel 44
3.3 Variabel Penelitian.....45
3.4 Analisis Instrumen 46
3.4.1 Validitas Instrumen 47
3.4.2 Reliabilitas 48
3.5 Metode Pengumpulan Data 49
3.6 Metode Analisis Data.....51
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN
4.1 Hasil Penelitian.....59
4.1.1 Data Pelanggaran dan Kecelakaan LL 59
4.1.2 Gambaran Umum Kecamatan Purwokerto Timur 64
4.1.3 Distribusi Keruangan Lokasi Sekolah Penelitian.....75
4.1.4 Karakteristik Objek Penelitian 78
4.1.4.1 Deskripsi Usia Siswa.....78
4.1.4.2 Deskripsi Siswa Menurut Jenis Kelamin.....79
4.1.4.3 Deskripsi Pekerjaan Orang Tua.....79
4.1.4.4 Deskripsi Tempat Tinggal Siswa 81
4.1.4.5 Deskripsi Jarak Tempat Tinggal siswa.....82
4.1.4.6 Deskripsi Kepemilikan SIM 83
4.1.4.7 Deskripsi Cara mendapatkan SIM.....84
4.1.4.8 Deskripsi Alasan Menggunakan Sepeda Motor 85
4.1.4.9 Deskripsi Pelanggaran LL yang Dilakukan Siswa 87
4.1.4.10 Deskripsi Penyelesaian Pelanggaran LL 88
4.1.4.11 Deskripsi Usia Pertama Siswa Mengendarai SPM.....89
4.1.4.12 Deskripsi Tingkat Pengetahuan siswa 90
4.1.4.13 Deskripsi Tingkat Pengetahuan Siswa Bedasarkan Sub Variabel.91

4.1.4.14 Deskripsi Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas.....92
4.1.4.15 Deskripsi Tingkat Pengetahuan di Sekolah Dekat Kota.....93
4.1.4.16 Deskripsi Tingkat Pengetahuan di SekolahPinggiran Kota.....93
4.1.4.17 Deskripsi Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas di Sekolah dekat kota.....94
4.1.4.18 Deskripsi Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas di Sekolah Pinggiran Kota.....95
4.1.4.19 Deskripsi Tingkat Pengetahuan Berlalu Lintas di Sekolah Negeri95
4.1.4.20 Deskripsi Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas di Sekolah Negeri.....96
4.1.4.21 Deskripsi Tingkat Pengetahuan Berlalu Lintas di Sekolah Swasta.....97
4.1.4.22 Deskripsi Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas di Sekolah Swasta.....97
4.1.5 Uji Korelasi Tingkat Pengetahuan Berlalu Lintas dengan Implementasi Tata Cara Tertib Berlali LIntas.....98
4.2 Pembahasan.....110
BAB V PENUTUP
5.1 Simpulan.....117
5.2 Saran.....118
DAFTAR PUSTAKA.....119
LAMPIRAN

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu 35
Tabel 3.1 Lokasi Alamat Sekolah Penelitian 43
Tabel 3.2 Populasi dan Sampel 45
Tabel 3.3 Kriteria Tingkat Realibilitas.....49
Tabel 3.4 Kriteria Tingkat Pengetahuan 54
Tabel 3.5 Kriteria Tingkat Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas.....55
Tabel 3.6 Kriteria Koefisien Korelasi 56
Tabel 4.1 Jumlah Pelanggaran LL Berdasarkan Usia Tahun 2013.....60
Tabel 4.2 Jumlah Pelanggaran LL Berdasarkan Usia Tahun 2014.....61
Tabel 4.3 Jumlah Pelanggaran LL Berdasarkan Kendaraan Tahun 2013 62
Tabel 4.4Jumlah Pelanggaran LL Berdasarkan Kendaraan Tahun 2014.....63
Tabel 4.5Jumlah Kecelakaan LL Tahun 2013-2014.....64
Tabel4.6Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk Kec Purwokerto Timur.....66
Tabel 4.7Panjang Jalan dan Sarana Kendaraan Bermotor Kec Purwokerto Timur ...67
Tabel 4.8Distribusi Keruangan SLTA di Kec Purwokerto Timur 70
Tabel 4.9 Jumlah Siswa Berdasarkan Usia 78
Tabel 4.10Jumlah Siswa Berdasarkan Jenis Kelamin.....79
Tabel 4.11Pekerjaan Orang Tua (ayah) 80
Tabel 4.12Pekerjaan Orang Tua (ibu).....81
Tabel 4.13Tempat Tinggal Siswa 82
Tabel 4.14Jarak Tempat Tinggal dengan Sekolah 83
Tabel 4.15Kepemilikan SIM.....84
Tabel 4.16 Cara Mendapatkan SIM 85
Tabel 4.17Alasan Menggunakan Sepeda Motor.....85
Tabel 4.18Pelanggaran LL yang Dilakukan Siswa.....87
Tabel 4.19Penyelesaian Pelanggaran LL 88
Tabel 4.20Usia Pertama Siswa Menggunakan Sepeda Motor 89
Tabel 4.21Tingkat Pengetahuan Berlalu Lintas.....90
Tabel 4.22Tingkat Pengetahuan Berdasarkan Sub Variabel.....91
Tabel 4.23Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas.....92
Tabel 4.24Tingkat Pengetahuan Berlalu Lintas Sekolah Dekat Kota.....93
Tabel 4.25Tingkat Pengetahuan Berlalu Lintas Sekolah Pinggiran Kota.....94
Tabel 4.26Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas Sekolah Dekat Kota 94
Tabel 4.27Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas Sekolah Pinggiran Kota ..95
Tabel 4.28Tingkat Pengetahuan Sekolah Berstatus Negeri 96
Tabel 4.29Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas di Sekolah Negeri.....96
Tabel 4.30Tingkat Pengetahuan Berlalu Lintas Sekolah Berstatus Swasta.....97
Tabel 4.31Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas di Sekolah Swasta 98
Tabel 4.32 Uji Korelasi SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur 99
Tabel 4.33Uji Korelasi SMA Negeri 4 Purwokerto.....100
Tabel 4.34Uji Korelasi MA Negeri 1 Purwokerto 101
Tabel 4.35Uji Korelasi SMK Bakti Purwokerto.....102
Tabel 4.36 Uji Korelasi SMA Muhammadiyah 103
Tabel 4.37 Uji Korelasi SMK Negeri 3 Purwokerto.....104

Tabel 4.38 Uji Korelasi Sekolah Berstatus Negeri 106
Tabel 4.39 Uji Korelasi Sekolah Berstatus Swasta.....107
Tabel 4.40 Uji Korelasi Sekolah Dekat Pusat Kota 108
Tabel 4.41 Uji Korelasi Sekolah Pinggiran Kota.....109

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Berfikir.....41

Gambar 3.1 Alur Penelitian.....58

Gambar 4.1 Peta Administrasi Kecamatan Purwokerto Timur.....68

Gambar 4.2 Peta Distribusi Keruangan SLTA di Kec Purwokerto Timur 74

Gambar 4.3 Peta Lokasi Sekolah Penelitian 77

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran Halaman

1. Kisi-kisi penelitian 122
2. Instrumen Penelitian..... 125
3. Perhitungan Validitas, Realibilitas..... 141
4. Dokumentasi Pengammbilan Data 147
5. Surat Keterangan Penelitian..... 149
6. Perhitungan uji korelasi..... 154
7. Basis Data Karakteristik..... 172
8. Tabel Hasil Penelitian 180

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Banyaknya kendaraan akan meningkatkan resiko kecelakaan yang terjadi. Departemen Perhubungan RI (Muhaz, 2013:2) menyatakan tingkat kecelakaan lalu lintas tergolong sangat tinggi bahkan menempati urutan 3 terbanyak yang menyebabkan kematian di dunia. Indonesia merupakan salah satu negara berkembang yang ada di Asia Tenggara. Badan Pusat Statistik memperkirakan jumlah penduduk Indonesia mencapai angka 284.829 juta jiwa pada tahun 2025 (Perhubungan Darat Dalam Angka, 2013:72).

Jumlah penduduk yang sangat tinggi menyebabkan mobilitas yang ada di Indonesia juga tinggi. Mobilitas yang tinggi menimbulkan kepadatan lalu lintas baik lalu lintas darat, air maupun udara. Kepadatan lalu lintas darat termasuk tertinggi, karena sebagian besar masyarakat terlebih di negara berkembang masih menggunakan alat transportasi darat untuk melakukan mobilitas.

Dewasa ini kepadatan lalu lintas darat memicu terjadinya banyak pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia tiap tahunnya sangat fluktuatif. Kepolisian Republik Indonesia tahun 2013 menyatakan jumlah kecelakaan yang terjadi di Indonesia pada tahun 2009 sebanyak 62.960 kejadian kemudian meningkat menjadi 109.319 pada tahun 2010. Tahun 2011 jumlah kecelakaan yang terjadi sebanyak 109.776, meningkat di tahun 2012 menjadi 117.949 kejadian, namun pada tahun 2013 menurun

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

menjadi 100.106 kejadian dengan jumlah korban dan pelaku rata-rata pelajar (Perhubungan Darat Dalam Angka, 2013:478)

Ditingkat nasional jumlah kecelakaan sudah mulai mengalami penurunan, hal tersebut berbanding terbalik dengan jumlah kecelakan yang terjadi di Pulau Jawa. Pulau dengan konsentrasi penduduk yang paling tinggi dan menjadi jalur penghubung dalam transportasi darat dari Indonesia bagian barat ke Indonesia bagian timur tetapi justru tingkat kecelakaan di Pulau Jawa sangat tinggi terbukti dari lima provinsi terfatal tingkat kecelakaan lalu lintasnya tiga provinsi berada di Pulau Jawa. Menurut sebuah berita yang dilangsir oleh media *online* (https://edorusyanto.wordpress.com/2014/04/16/ini-dia-provinsi-yang kecelakaannya-paling-fatal/ diunduh pada 19 Januari 2015 pukul 15.45 WIB) menyatakan bahwa Pulau Jawa menjadi salah satu wilayah yang paling fatal kecelakaan lalu lintas jalannya karena tiga dari lima provinsi terfatal berada di pulau Jawa. Lima provinsi tersebut yaitu Jawa Timur, Jawa Tengah, Jawa Barat, Sumatera Utara dan Sulawesi Selatan. Pada tahun 2012 di Jawa Tengah tercatat 63 kasus kecelakaan per hari dengan korban meninggal dunia 11 jiwa per hari. Pada tahun 2013 jumlah korban meninggal dunia meningkat menjadi 12 jiwa per hari. Hal tersebut terjadi disebabkan karena Jawa Tengah memiliki posisi yang strategis untuk transportasi darat, terdapat jalur yang menghubungkan Indonesia Barat dengan Indonesia Timur maupun penghubung di Pulau Jawa itu sendiri.

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi melibatkan berbagai macam jenis kendaraan, namun dari data Kepolisian Republik Indonesia tahun 2014 kecelakaan kendaraan bermotor berdasarkan jenis kendaraan dari tahun 2007

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

sampai tahun 2013 di Indonesia sebanyak 694.267 sepeda motor terlibat dalam kecelakaan, sebanyak 116.437 mobil penumpang, sebanyak 104.032 mobil barang dan sebanyak 27.335 mobil bus terlibat dalam kecelakaan lalu lintas (Perhubungan Darat Dalam Angka 2013:480). Kecelakaan lalu lintas semakin banyak melibatkan sepeda motor. Banyak pengemudi sepeda motor yang memang seharusnya belum diperbolehkan untuk mengemudi sesuai dengan undang-undang tetapi pada kenyataannya mengemudikan sepeda motor sendiri. Hal tersebut banyak terjadi pada remaja usia sekolah di Indonesia baik di perkotaan maupun di pedesaan yang akhirnya banyak dari remaja usia sekolah yang menjadi korban kecelakaan atau juga melanggar berbagai aturan berlalu lintas dikarenakan kurang memenuhi persyaratan sebagai pengemudi sepeda motor.

Kendaraan bemotor terutama sepeda motor kini banyak digunakan masyarakat karena dinilai lebih efektif dan efisien daripada menggunakan angkutan umum. Jumlah penambahan sepeda motor di Indonesia sangat cepat dengan pertumbuhan rata-rata 12,2 % per tahunnya. Data Kepolisian Republik Indonesia dan BPS tahun 2007 sampai 2013 mengungkapkan di tahun 2009 terdapat 52.767.093 unit sepeda motor,meningkat di tahun 2010 menjadi 61.078.188 unit, pada tahun 2011 sebanyak 68.839.341 unit, pada tahun 2012 terus maningkat menjadi 74.613.566 unit dan pada tahun2013 mencapai 83.390.073 unit (Perhubungan Darat Dalam Angka 2013:477). Hal tersebut menjadi salah satu permasalahan lalu lintas yang ada karena selain menambah volume kendaraan yang ada di lapangan, pengemudi kendaraan yang kebanyakan masih dibawah umur dan belum memiliki SIM serta kurang paham mengenai tata

cara tertib ketika berlalu lintas sehingga ketika mengemudikan motornya cenderung tidak menaati peraturan lalu lintas.

Jumlah kendaraan yang semakin bertambah di lapangan tidak terkontrol tidak sebanding dengan ketersediaan dan kualitas prasarana jalan. Bisa dikatakan pertumbuhan kendaraan tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan. Hal tersebut tersebut juga menjadi salah satu faktor penyebab pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan kecelakaan. Beberapa pelanggaran tata tertib lalu lintas yang diamati langsung oleh penulis dan menyebabkan kecelakaan yaitu berkendara melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan, berbonceng tiga, tidak menggunakan helm. Pelanggaran tata tertib berlalu lintas yang kebanyakan dilakukan oleh remaja usia sekolah di lapangan nantinya akan semakin memicu naiknya angka kecelakaan karena menurut Dinas Perhubungan RI 85% kejadian kecelakaan disebabkan oleh faktor pengendara, 4% disebabkan oleh faktor kendaraan, 3% disebabkan oleh faktor jalan dan prasarana, 3% disebabkan oleh faktor pemakai jalan lainnya dan 5% lainnya disebabkan oleh faktor lingkungan dan sebagainya (Muhaz, 2013:2). Faktor pengendara tersebut sangat berpengaruh karena dalam berlalu lintas, pengendaralah yang memegang kuasa atas dirinya sendiri dan kendaraan yang dikendarainya. Beberapa tindakan yang dapat menyebabkan kecelakaan seperti pengemudi tidak sabar, menyalip atau mendahului, mengemudikan dengan melebihi batas kecepatan, melanggar rambu-rambu lalu lintas.

Banyumas, sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Tengah dengan jumlah penduduk peringkat tiga terbanyak setelah Kabupaten Brebes, Kabupaten Cilacap

sebanyak 1.605.579 jiwa pada tahun 2010. Jumlah penduduk yang tinggi sudah pasti mengakibatkan mobilitas yang tinggi, terlebih sekitar 448.937 atau 28 % dari total penduduk merupakan usia sekolah (Susenas BPS, 2010:Tanpa halaman).

Terdapat 122 SMA/SMK/MA sederajat baik negeri maupun swasta dan beberapa Perguruan Tinggi Negeri maupun Swasta di Kabupaten Banyumas yang menyumbang tingginya tingkat mobilitas. Tingginya mobilitas masyarakat yang kebanyakan sekarang menggunakan kendaraan pribadi seperti sepeda motor juga mempengaruhi jumlah pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

Data dari Satlantas Polres Banyumas menunjukan adanya kenaikan jumlah pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2013 jumlah pelanggaran lalu lintas 19.409 kejadian dan meningkat di tahun 2014 menjadi 27.870 pelanggaran tersebut didominasi oleh pelajar. Sebanding dengan angka pelanggaran, jumlah kejadian kecelakaan di Kabupaten Banyumas juga terus meningkat selama dua tahun terakhir. Pada tahun 2013 terjadi 1050 kejadian kecelakaan dengan 286 korban meninggal dunia, luka berat 9 jiwa, luka ringan 1473 jiwa. Pada tahun 2014 jumlah kecelakaan meningkat menjadi 1059 kejdian dengan 203 korban meninggal dunia, luka berat 40 jiwa, dan luka ringan 1337 jiwa (Satlantas Polres Banyumas, 2014:Tanpa halaman).

Salah satu kecamatan yang terdapat di Kabupaten Banyumas adalah Kecamatan Purwokerto Timur dimana Kecamatan tersebut menjadi kecamatan dengan jumlah lembaga pendidikan terbanyak baik SMA, SMK, MA negeri maupun swasta serta beberapa lembaga pendidikan tinggi. Kecamatan Purwokerto

Timur merupakan pusat kota dengan mobilitas yang tinggi dimana pusat pemerintahan, pusat perekonomian serta pendidikan berkembang sangat cepat.

Pendidikan Geografi merupakan salah satu program studi kependidikan di Universitas Negeri Semarang yang betujuan untuk mencetak tenaga kependidikan mata pelajaran geografi. Geografi merupakan ilmu pengetahuan yang mengkaji perbedaan dan persamaan fenomena geosfer dengan sudut pandang kewilayahan dan kelingkungan dalam konteks keruangan. Geografi mengkaji 2 aspek dalam keidupan sehari-hari, yaitu aspek fisik dan sosial. Aspek sosial dalam geografi menyangkut geografi ekonomi, politik dan sosial,dimana salah satu aspek ekonominya mengkaji mengenai transportasi.

Berdasarkan uraian data di atas memunculkan pertanyaan penulis apakah pelajar mengetahui tentang berbagai tata tertib lalu lintas atau tidak sehingga banyak pelajar yang melanggar tata tertib lalu lintas, apakah ada faktor lain seperti keluarga, sosial, ekonomi yang menyebabkan pelajar melanggar tata tertib lalu lintas permasalahan tersebut akan diteliti penulis secara sistematis dalam skripsi berjudul "Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas Pada Siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur Tahun 2015".

1.2. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian latar belakang permasalahan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut.

a. Bagaimanakah distrubusi keruangan SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur?

b. Bagaimanakah tingkat pengetahuan siswa SLTA mengenai tata tertib berlalu lintas di Kecamatan Purwokerto Timur?
c. Bagaimanakah tingkat implementasi tata tertib berlalu lintas pada siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur?
d. Adakah hubungan antara tingkat pengetahuan dengan implementasi tata cara tertib berlalu lintas pada siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur?

1.3. TUJUAN PENELITIAN

Sesuai dengan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

a. Mengetahui distrubusi keruangan SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur.
b. Mengetahui tingkat pengetahuan siswa SLTA mengenai tata tertib berlalu lintas di Kecamatan Purwokerto Timur.
c. Mengetahui tingkat implementasi tata tertib berlalu lintas pada siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur.
d. Mengetahui adakah hubungan antara tingkat pengetahuan dengan implementasi tata cara tertib berlalu lintas pada siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

1.4. MANFAAT PENELITIAN

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dalam bidang teoritis maupun praktis, antara lain:

1. Secara teoritis:

   Penelitian ini diharapkan mampu memberi manfaat teorotis dalam hal:

a. Menambah wawasan dan pengetahuan pembaca mengenai hubungan tingkat pengetahuan dan implementasi tata cara tertib berlalu lintas pada siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur.

b. Sebagai bahan rujukan dalam pelaksanaan penelitian sejenis dan bahan pengembangan apabila dilakukan penelitian lebih lanjut.

2. Secara praktis

Penelitian ini diharapkan mampu memberi manfaat secara praktis bagi lembaga yang bersangkutan, antara lain:

a. Bagi sekolah, dapat memberi informasi mengenai hubungan tingkat pengetahuan siswa dengan implementasi tata tertib berlalu lintas di Kecamatan Purwokerto Timur.

b. Bagi masyarakat, dapat dijadikan bahan masukan mengenai pentingnya pengetahuan tata tertib berlalu lintas dalam kehidupan sehari-hari.

c. Bagi instansi terkait, dapat dijadikan bahan masukan dalam pengambilan keputusan atau kebijakan.

1.5. PENEGASAN ISTILAH

Penulis menggunakan penegasan istilah untuk membatasi permasalahan agar data yang diperoleh sesuai dengan fokus penelitian, menghindari perbedaan presepsi antara penulis dengan pembaca. Adapun batasan istilah yang digunakan sebagai berikut.

a. Pengetahuan

Pengetahuan merupakan sebuah hasil penginderaan manusia atau hasil tahu seseorang terhadap suatu objek tertentu melalui indera yang dimilikinya seperti

mata, telinga, hidung dan lain-lain. Hal tersebut dipengaruhi oleh intensitas perhatian dan presepsi seseorang terhadap objek tersebut (Notoatmodjo, 2007:140). Pengetetahuan dalam penelitian ini adalah segala sesuatu yang diketahui seseorang siswa baik yang didapatkan melalui penginderaan baik secara langsung maupun tidak langsung.

b. Tingkat Pengetahuan

Tingkat pengetahuan dalam penelitian ini merujuk pada pendapat Notoatmodjo (2010:27) dimana terdapat 6 tingkatan pengetahuan, yaitu: tahu, memahami, aplikasi, analisis, sintesis, evaluasi. Kedalaman tingkat pengetahuan diukur menggunakan skala yang dibagi menjadi empat kelas berdasarkan hasil penelitian.

c. Implementasi

Imlementasi dalam KBBI diartikan sebagai pelaksanaan atau penerapan (kbbi.web.id/implementasi). Implemntasi merupakan suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah tersusun secara terperinci. Implementasi dalam penelitian ini adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun untuk mencapai tujuan.

d. Tata Cara Tertib Berlalu Lintas

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Tata cara tertib berlalu lintas dalam penelitian ini merujuk pada UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagian keempat yang berisi tata cara berlalu lintas diantaranya meliputi: ketertiban dan keselamatan, penggunaan lampu utama, jalur atau lajur lalu lintas, belokan atau simpangan, kecepatan, berhenti dan parkir.

e. Siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur

Peserta didik atau siswa adalah anggota masyarakat yang berusaha mengembangkan potensi diri melalui proses pembelajaran yang tersedia pada jalur, jenjang, dan jenis pendidikan tertentu merujuk Undang-Undang No.20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional. Siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur dalam penelitian ini adalah seluruh siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur yang menggunakan sepeda motor di SMA Negeri 4 Purwokerto, MA Negeri 1 Purwokertoo, SMA Muhammadiyah 1 Purwokerto, SMK Negeri 3 Purwokerto dan SMK Bakti Purwokerto.

Berdasarkan uraian isitilah di atas maka yang dimaksud dalam penelitian " Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas Pada Siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur " adalah hubungan tingkat pengetahuan siswa mengenai berlalu lintas sesuai dengan Undang-undang No 22 Tahun 2009 dengan implementasi atau pelaksanaan tata cara tertib berlalu lintas siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur.

1.6. SISTEMATIKA PENULISAN

Secara garis besar sistematika penulisan skripsi terbagi menjadi tiga bagian yaitu sebagai berikut.

1. Bagian awal skripsi

   Bagian awal skripsi terdiri dari sampul berjudul, lembar berlogo Universitas Negeri Semarang, halaman judul dalam, persetujuan pembimbing, halaman pengesahan, pernyataan, motto dan persembahan, sari, abstract, prakata, daftar isi, daftar tabel, daftar gambar, daftar lampiran.

2. Bagian isi skripsi

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Bagian isi skripsi terdiri dari lima bab, yaitu sebagai berikut.

BAB I. Pendahuluan.

Bab pendahuluan ini meliputi latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan istilah, dan sistematika penulisan.

BAB II. Landasan Teori

Bab ini membahas teori-teori pendukung yang berkaitan dengan skripsi antara lain sebagai berikut pengertian pengetahuan,tingkatan pengetahuan, cara memperoleh pengetahuan, lalu lintas dan permasalahannya, hubungan tingkat pengetahuan dengan implementasi tata cara tertib berlalu lintas

BAB III. Metode Penelitian

Bab ini menjelaskan tentang cara yang akan ditempuh dalam pelaksanaan penelitian, meliputi tempat dan waktu penelitian, populasi penelitian, sampel penelitian, variabel penelitian, analisis instrument, metode pengumpulan data, dan metode analisis data.

BAB IV. Hasil Penelitian dan Pembahasan

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Bab ini menjelaskan gambaran umum objek penelitian/daerah penelitian serta menyajikan data hasil penelitian dan pembahasan sehingga mempunyai arti. Hasil penelitian dalam penelitian ini meliputi angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, distribusi keruangan SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur, karakteristik siswa dalam penelitian seperti usia, latar belakang orang tua, alasan menggunakan sepeda motor,

kepemilikan SIM, pelanggaran lalu lintas yang pernah dilakukan serta bagaimana cara penyelesaiannya. Data mengenai tingkat pengetahuan siswa SLTA mengenai pengetahuan berlalu lintas, data mengenai implementasi tata cara tertib berlalu lintas.

BAB V. Kesimpulan dan Saran

Bab ini menyajikan rangkuman hasil penelitian yang ditarik dari analisa dan pembahasan. Saran menguraikan tentang perbaikan atau masukan dari peneliti untuk perbaikan yang berkaitan dengan penelitian.

3. Bagian akhir skripsi terdiri atas, Daftar pustaka dan lampiran-lampiran yang meliputi kisi-kisi instrumen, instrumen penelitian, perhitungan validitas dan realibilitas, tabel distribusi SLTA, dokumentasi penelitian, surat keterangan penelitian dan basis data penelitian.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Sesuai dengan tujuan penelitian kajian pustaka yang ada dalam penelitian ini meliputi gambaran umum menegenai geografi, pengetahuan, pengetahuan tata cara tertib berlalu lintas, implementasi, lalu lintas dan hubungan antara tingkat pengetahuan dengan implementasi tata cara berlalu lintas. Pustaka –pustaka tersbut akan dijelaskan sebagai berikut.

2.1. Geografi

Tinjauan mengenai geografi dalam penelitian ini meliputi pengertian geografi, konsep geografi, pendekatan geografi, aspek geografi, objek dan prinsip geografi.

2.1.1. Pengertian geografi

Geografi pertama kali dikemukakan oleh Eratosthenes 276-196 SM. Bintarto (1981) mengungkapkan geografi merupakan ilmu yang mempelajari kausal gejala-gejala di permukaan bumi, baik yang bersfat fisik maupun menyangkut kehidupan mahkluk hidup beserta permasalahannya melalui pendekatan keruangan, kelingkungan dan regional untuk kepentingan program, proses dan keberhasilan pembangunan. Sementara itu berdasarkan seminar dan lokakarya di semarang (1988) geografi merupakan ilmu yang mempelajari persamaan dan perbedaan fenomena geosfer dengan sudut pandang kewilayahan, kelungkungan dalam konteks keruangan.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2.1.2. Konsep geografi

Konsep geografi merupakan fenomena atau gejala yang digunakan untk menggambarkan berbagai gejala atau fenomena yang sama. Terdapat 10 konsep essensial geografi, yaitu lokasi, jarak, keterjangkauan, pola, geomorfologi, aglomerasi, nilai kegunaan, interaksi interdependensi, direnssiasi area dan keterkaitan antar ruang.

Konsep lokasi merupakan konsep utama dalam geografi. Lokasi daam geografi dibedakan menjadi 2 yaitu lokasi absolut dan relatif. Lokasi absolut merupakan lokasi berdasarkan kedudukan pada garis lintang dan bujur serta berifat tetap. Lokasi relatif merupakan lokasi yang tergantung dari pengaruh daerah sekitarnya. Konsep jarak adalah konsep yang digunakan untuk menghubungkan dua lokasi atau dua objek yang dihitung dengan panjang maupun waktu. Konsep keterjangkauan adalah konsep yang menjelaskan sulit mudahnya suatu lokasi untuk dijangkau yang dipengaruhi oleh lokasi, jarak, kondisi jalan. Pola merupakan bentuk, struktur dan persebaran fenomena atau kejadian di permukaan bumi baik gejala alam maupun sosial. Konsep morfologi merupakan konsep mengenai struktur luar batubatuan yang menyusun morfologi ermukaan bumi di suatu tempat. Konsep aglomerasi kecenderungan pengelompokan suatu gejala terkait dengan aktivitas manusia.konsep nilai kegunaan berkaitan dengan nilai una suatu wilayah yang dikembangkan menjadi potensi yang menunjang perkembangan suatu wilayah. Konsep interaksi interdependensi adalah konsep yang menunjukan keterkaitan antara satu daerah dengan daerah yang lain untuk saling memenuhi kebutuhannya. Konsep diferensiasi area yaitu konsep untuk

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

membandingkan wilah untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan. Konsep keterkaitan antar ruang merupakan konsep yang menunjukan tingkat hubungan antar wilayah dan mendorong terjadinya sebab akibat antara kedua wilyah.

2.1.3. Pendekatan geografi

Pendekatan dalam kajian geografi terdiri dari tiga macam, yaitu pendekatan keruangan, pendekatan ekologi atau kelingkungan dan pendekatan kompleks wilayah.

Pendekatan keruangan adalah upaya mengkaji persamaan dan perbedaan fenomena geosfer dalam ruang yang menitikberatkan pada persebaran penggunaan ruang dan penyediaan ruang yang dimanfaatkan. Pendekatan ekologi atau kelingkungan adaalh pendekatan untuk mengkaji fenomena geosfer yang khusus kepada interaksi antara organisme hidup dan lingkungannya, termasuk pada organisme hidup yang lain. Pendekatan kompleks wilayah merupakan pendekatan yang menkaji fenomena geosfer yang terjadi di di setiap wilayah yang berbeda. Perbedaan tersebut mengakibatkan adanya interaksi wilayah yang satu dengan yang lain untuk memenuhi kebutuhannya.

2.1.4. Aspek Kajian Geografi

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Geografi memiliki kajian dengan ruang lingkup yang luas sehingga banyak disiplin ilmu yang berkaitan dengan geografi. Hubungan geografi dengan disiplin ilmu lain dapat dibedakan dalam beberapa aspek, yaitu aspek fisik dan sosial.

Aspek fisik, mengkaji segala fenomena geosfer yang mempengaruhi keberlangsungan hidup manusia. Aspek fisik seperti seperti meteorologi, klimatologi, hidrologi, geologi, botani, zoologi. Aspek sosial mengkaji hubungan

manusia dengan fenomena geosfer. Aspek sosial meliputi aspek politis, antropologis, ekonomis dan aspek yang berhubungan dengan pola hidup manusia atau kebudayaan. Aspek sosial membahas mengenai unsur tradisi, adat istiadat, komunitas, kelompok masyarakat. Aspek ekonomi membahas mengenai unsur pertanian, perkebunan, perikanan, pertambangan, industri, trnsportasi dan pasar. Aspek budaya membahas mengenai unsur pendidikan, agama. Aspek politik membahas mengenai unsur kepemerintahan yang terjadi dalam kehidupan masyarakat.

2.1.5. Objek Geografi

Objek kajian geografi dibedakan menjadi dua, yaitu objek material dan objek formal. Objek material geografi adalah objek yang mengkaji segala fenomena geosfer baik fisik maupun sosial. Objek material fisik meliputi iklim, tanah, air, sedangkan objek material sosial adalah persebaran penduduk, mobilitas penduduk dan pola pemukiman. Objek formal merupakan sudut pandang atau cara berfikir mengenai gejala geosfer sebagai objek material baik fisik maupun sosial. Objek formal meliputi aspek keruangan, aspek kelingkungan, aspek kewilyahan, aspek waktu.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2.1.6. Prinsip Geografi

Terdapat 4 prinsip dalam geografi yaitu prinsip distribusi (penyebaran), prinsisp interelasi (sebab akibat), prinsip deskripsi (penggambaran) dan prinsip korologi (gabungan).

Prinsip distribusi merupakan persebaran mengenai bentang alam di permukaan bumi yang tidak merata sehinggasetiap wilayah berbeda antara satu

dengan yang lain. Prinsip interelasi atau sebab akibat berarti fenomena geosfer yang satu mempunyai hubungan dengan fenomena yang lain, gejala yang satu berkaitan dengan gejala yang lain. Prinsip deskripsi adalah untuk menggambarkan fenomena geosfer yang memerlukan deskripsi dengan melalui tulisan, tabel, gambar atau gafik. Prinsip Korologi atau gabungan, menganalisis suatu wilayah berdasarkan dari ketiga prinsip sebelumnya.

2.2. Pengetahuan

Tinjauan pengetahuan meliputi pengertian pengetahuan, tingkat pengetahuan, cara mendapatkan pengetahuan, cara pengukuran pengetahuan.

2.2.1. Pengertian Pengetahuan

Pengetahuan sendiri merupakan aspek penting dalam terbentuknya suatu tindakan. Pengetahuan *(Knowledge)* diartikan sebagai hasil penginderaan manusia atau hasil tahu seseorang terhadap suatu objek tertentu melalui indera yang dimilikinya (mata, hidung, kulit, telinga dan lain-lain), dengan sendirinya pada waktu penginderaan akan menghasilkan pengetahuan. Pengetahuan tersebut sangat dipengaruhi oleh intensitas perhatian dan persepsi seseorang terhadap objek itu sendiri (Notoatmodjo, 2007: 140)

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2.2.2. Tingkat Pengetahuan

Intensitas dan persepsi yang berbeda pada setiap objek oleh masing-masing individu menimbulkan perbedaan tingkatan atau kedalaman pengetahuan pada individu tersebut.Tingkat pengetahuandibagi dalam 6 tingkat: pertama, tahu *(know)* diartikan sebagai *recall* atau memanggil memori yang telah ada sebelumnya setelah mengamati sesuatu (Notoatmodjo, 2010:27). Proses tahu

dalam tingkatan pengetahuan merupakan yang paling rendah. Kedua, memahami *(comprehension)* merupakan memahami keadaan dimana seseorang bukan hanya tahu tetapi juga harus dapat menginterpretasikan secara benar mengenai objek yang diketahuinya (Notoatmodjo, 2010:27). Ketiga, aplikasi *(aplication)* dimana seseorang yang sudah mengetahui suatu objek kemudian memahaminya sehingga dapat menggunakan atau mengaplikasikan prinsip atau objek tersebut (Notoatmodjo, 2010:28). Keempat, analisis *(analysis)* adalah kemampuan seseorang untuk menjabarkan dan memisahkan atau mencari hubungan antara komponen yang satu dengan yang lain yang terdapat dalam suatu objek. Indiksi bahwa pengetahuan seseorang telah sampai pada tingkat analisis adalah apabila orang tersebut telah dapat membedakan atau mengelompokan pengetahuan atas objek tersebut (Notoatmodjo, 2010:28). Kelima, sintesis *(synthesis)* merupakan kemampuan seseorang untuk merangkum atau meletakan suatu hubungan logis dari komponen pengetahuan yang dimiliki. Sintesis bisa disebut dengan kemampuan menyusun formulasi baru dari formulasi yang telah ada sebelumnya (Notoatmodjo, 2010:28). Keenam, evaluasi *(evaluation)* merupakan suatu tingkatan pengetahuan dimana seseorang dapat memberikan penilaian terhadap suatu objek tertentu. Penilaian didasarkan pada kiteria yang ditentukan sendiri (Notoatmodjo, 2010:29)

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2.2.3. Faktor-faktor yang mempengaruhi pengetahuan

Perbedaan tingkat pengetahuan pada setiap orang pada setiap objek akan berbeda-beda. Perbedaan tingkat pengetahuan seseorang dapat dipengaruhi oleh

tujuh faktor (Mubarak, 2007:30) yaitu pendidikan, pekerjaan, umur, minat, pengalaman, kebudayaan dan informasi.

Pendidikan, pendidikan berarti suatu bimbingan yang diberikan seseorang kepada orang lain terhadap suatu hal agar mereka dapat memahami hal tersebut. Pekerjaan, lingkungan pekerjaan dapat menjadikan seseorang memperoleh pengetahuan dari pengalaman baik secara langsung maupun tidak langsung. Umur, dengan bertambahnya umur seseorang akan mengalami perubahan baik aspek fisik maupun psikis. Minat, minat merupakan suatu kecenderungan atau keinginan yang tinggi dari seseorang terhadap sesuatu. Pengalaman, suatu kejadian yang pernah dialami oleh seseorang dalam berinteraksi dengan lingkungannya baik yang bersifat baik maupun tidak baik. Kebudayaan lingkungan sekitar dimana kita hidup akan sangat mempengaruhi pembentukan sikap dan pengetahuan. Informasi, kemudahan memperoleh informasi dapat membantu seseorang untuk mempercepat memperoleh pengetahuan yang baru. Dewasa ini informasi dapat diperoleh dari berbagai sumber dengan cepat seperti dari buku, media online, internet, cerita seseorang dengan akses yang sangat mudah.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2.2.4. Cara Mendapatkan Pengetahuan

Dalam mendapatkan pengetahuan seseorang menggunakan cara yang berbeda-beda seperti yang dijelaskan Notoatmodjo (2010:10-18): dari berbagai macam cara yang telah digunakan untuk memperoleh kebenaran pengetahuan sepanjang sejarah dapat dikelompokan menjadi dua, yaitu cara non ilmiah dan cara ilmiah.

Cara non ilmiah meliputi cara coba salah, secara kebetulan, secara kekuasaan, pengalaman pribadi, akal sehat, intuitif, kebenaran melalui wahyu, jalan pikiran, induksi dan deduksi. Sementara cara ilmiah merupakan cara memperoleh pengetahuan dengan cara ilmiah dewasa ini lebih sistematis, logis dan ilmiah. Cara ini dikembangkan oleh Francis Bacon (1561-1626) yang menyatakan bahwa untuk memperoleh kesimpulan harus dilakukan observasi langsung dan membuat pencatatan terhadap semua fakta sehubungan dengan objek yang diamati. Pencatatan fakta sehubungan dengan objek yang diamati mencakup tiga hal, yang pertama segala sesuatu yang positif, yakni gejala tertentu yang muncul pada saat dilakukan pengamatan. Kedua, segala sesuatu yang negatif, yakni gejala yang tidak muncul pada saat dilakukan pengamatan. Ketiga, gejala-gejala yang muncul secara bervariasi, yaitu gejala yang beruba-ubah pada kondisi tertentu.

2.2.5. Pengukuran Pengetahuan

Pengukuran pengetahuan dapat dilakukan dengan wawancara atau angket yang menanyakan isi materi yang ingin diukur dari subyek peneliti atau responden. Kedalaman pengetahuan yang ingin diketahui atau diukur dapat disesuaikan dengan tingkatan pengetahuan (Arikunto, 2010). Tingkat pengetahuan baik apabila skor atau nilai 76%-100%. Tingkat pengetahuan cukup apabila skor atau nilai 56%-75%. Tingkat pengetahuan kurang apabila skor atau nilai <56%.

2.3. Pengetahuan Berlalu Lintas

Pengetahuan berlalu lintas wajib dimiliki oleh setiap orang. Pengetahuan tersebut berisi mengenai tata cara tertib berlalu lintas yang telah diatur dalam

Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 mengenai lalu lintas dan angkutan jalan. Sebuah juarnal *online* berjudul "Disiplin Lalu Lintas Pengendara Sepeda Motor Roda Dua di Kecamatan Tampan Pekanbaru" (jom.unri.ac.id/index.php/JOMFSIP/artcle/download/5124/5004diunduh pada 13 Februari 2015) mengungkapkan minimnya pengetahuan masyarakat mengenai peraturan lalu lintas, marka dan rambu lalu lintas menjadi salah satu penyebab tingginya pelanggaran lalu lintas bahkan menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Tidak semua orang tahu atau paham mengenai aturan lalu lintas, dibutuhkan kesadaran untuk mencari tahu mengenai aturan lalu lintas.

Pentingnya pengetahuan berlalu lintas bagi masyarakat karena dengan mengetahui tata cara tertib berlalu lintas masyarakat akan lebih mudah untuk menaati peraturan lalu lintas, mana yang boleh dilakukan dan mana yang tidak boleh dilakukan. Dewasa ini perkembangan kendaraan bermotor khususnya sepeda motor sangat pesat yang menimbulkan dampak positif maupun negatif. Dampak positif dengan menggunakan kendaraan sepeda motor akan lebih mempersingkat waktu tempuh atau lebih efisien. Sebaliknya penggunaan sepeda motor yang tidak sesuai dengan peruntukannya dapat menimbulkan hal yang negatif seperti pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas jika digunakan oleh seseorang yang belum mengetahui tata cara tertib berlalu lintas. Selain itu berbagai pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan salah satunya oleh rendahnya pengetahuan pengendara mengenai tata cara tertib berlalu lintas.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Masyarakat pada umumnya baik dewasa maupun anak-anak banyak yang belum mengetahui mengenai tata cara tertib berlalu lintas sesuai dengan Undang-undang nomor 22 tahun 2009 bagiaan keempat mengenai tata cara berlalu lintas. Secara sadar jika seseorang mengetahui tata cara tertib berlalu lintas maka seharusnya ketika sedang berkendara mereka akan menaati sesuai dengan aturan. Pengetahuan mengenai tata cara tertib berlalu lintas dapat diperoleh secara langsung maupun tidak langsung dengan berbagai cara seperti sosialisasi dari instansi terkait, televisi, radio, koran, majalah atau situs internet.

Pengetahuan dasar berlalu lintas juga dapat diperoleh melalui kegiatan pendidikan masyarakat yang diberikan oleh kepolisian melalui penerangan keliling, penerangan masyarakat, polisi mitra sekolah dan kampus, patroli keamanan sekolah, taman lalu lintas, cara berkendara dan mengemudi dengan selamat, polisi sahabat anak, cara aman sekolah, pramuka (Lembaga Pendidikan POLRI, 2014:63). Pengetahuan dasar berlalu lintas yang diberikan kepada siswa berupa materi etika budaya tertib berlalu lintas dengan memperkenalkan rambu, marka APIL dan peraturan perundang-undangan LLAJ.

Pengetahuan berlalu lintas merupakan pengetahuan dasar bagi pengendara kendaraan. Pendidikan merupakan sarana untuk meningkatkan pengetahuan seseorang. Tata cara tertib berlalu lintas tertuang dalam Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 yang berisi mengenai ketertiban dan keselamatan berkendara, penggunaan lampu utama, jalur atau lajur lalu lintas, belokan atau simpangan, kecepatan, berhenti, parkir, kendaraan tidak bermotor. Setiap pengendara wajib

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

menjaga ketertiban dan keselamatan dengan cara mematuhi pertauran tersebut agar terjadi suasana yang aman dan nyaman untuk berkendara.

2.4. Implementasi

Dalam kehidupan sehari-hari implementasi diartikan sebagai pelaksanaan atau penerapan atas suatu kebijakan yang telah dibuat. Imlementasi dalam KBBI diartikan sebagai pelaksanaan atau penerapan (kbbi.web.id/implementasi). Implemntasi merupakan suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah tersusun secara terperinci. Implementasi dilakukan setelah sebuah perencanaan sudah dianggap sempurna. Usman,2002:7 (elib.unikom.ac.id/files/disk1/48/jbptunikomm-gdl-derrisepti-2435-2-babii_d-x.pdf) dalam buku yang berjudul *Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum* mengemukakan pendapatnya bahwa implementasi adalah bermuara pada aktivitas, aksi, tindakan atau adanya mekanisme suatu sistem, implementasi bukan hanya sekedar aktivitas tetapi juga kegiatan yang terencana untuk mencapai tujuan kegiatan. Implementasi merupakan pelaksanaan kebijakan dasar berbentuk undang-undang juga berbentuk perintah atau keputusan-keputusan yang penting.

2.5. Lalu Lintas dan Permasalahannya

Sebagai warga negara yang baik sudah menjadi kewajiban untuk menaati segala peraturan atau undang-undang yang ada di negaranya, begitu pula dengan pelaksanaan lalu lintas yang seharusnya sesuai dengan undang-undang, namun pada kenyataannya tidak sesuai seperti yang diharapkan. Di Indonesia peraturan lalu lintas di atur lewat Undang-undang nomor 14 Tahun 1992 kemudian

diperbaharui dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yang sampai sekarang masih digunakan.

Lalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menegaskan bahwa lalu lintas merupakan gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam pelayanannya dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, Badan hukum dan/ masyarakat sesuai dengan peraturan yang ada (UULLAJ,2009:3). Berbagai gejala lalu lintas yang penting di daerah perkotaan di negara berkembang dapat dikemukakan, diantaranya sebagai berikut menurut H. A Adler, 1983 (Adisasmita, 2011:101): Keadaan prasarana jalan raya pada umumnya kurang memuaskan, yaitu sempit dan kualitasnya di bawah standar, jumlah kendaraan bermotor bertambah terus setiap tahunnya dengan laju pertumbuhan yang sangat pesat dan tidak sebanding dengan jalan raya yang tersedia, jumlah kendaraan bermotor bertambah terus setiap tahunnya dengan laju pertumbuhan yang sangat pesat dan tidak sebanding dengan jalan raya yang tersedia, kedisiplinan, kesopanan, dan kesadaran berlalulintas para pemakai jalan raya masih kurang, sehingga kerap kali mengakibatkan kesemrawutan lalu lintas serta sebagian pengaturan lalu lintas masih dirasakan belum mampu menjamin kelancaran arus lalu lintas.

Berbagai sumber menyebutkan permasalahan lalu lintas sebagian besar berasal dari manusia. Permasalahan lalu lintas diantaranya kemacetan, pelanggaran lalu lintas, kecelakaan lalu lintas dan lain-lain. Hal tersebut terjadi

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

karena kesadaran diri manusia akan pentingnya keselamatan dan ketertiban lalu lintas masih rendah.

Dalam Fungsi Teknis Lalu Lintas (2009:6) pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan lalu lintas dan atau peraturan pelaksanaannya, baik yang dapat ataupun tidak dapat menimbulkan kerugian jiwa atau benda dan keamanan ketertiban kelancaran lalu lintas. (http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/38053/4/Chapter%20I.pdfdiunduh pada 17/4/2015). Jenis pelanggaran lalu lintas diklasifikasikan menjadi tiga kelompok, meliputi pelanggaran berat, pelanggaran sedang dan pelanggaran ringan (http://m.log.viva.co.id/news/read/603166-ini-jenis-pelanggaran-lalu-lintas-dan-sanksinya diunduh pada 18/4/2015).

Berbagai jenis pelanggaran yang terjadi di masyarakat (dikutip dari http://andriyanaade.blogspot.com/2013/01/pelanggaran-lalu-lintas.html diunduh pada 13 Februari 2015), diantaranya: berkendara tidak memakai sistem keamanan yang lengkap seperti pengendara sepeda motor yang tidak memakai helm tidak SNI, pengendara berbonceng tiga atau lebih, pengendara mobil yang tidak menggunakan safety belt, melanggar lampu rambu lalu lintas entah karena terbutu-buru atau sengaja, tidak membawa kelengkapan surat-surat seperti SIM dan STNK, membiarkan kendaraan bermotor tidak memakai plat kendaraan yang sah, menggunakan jalan dengan membahayakan pengguna jalan yang lain dan tidak mematuhi perintah petugas pengatur lalu lintas serta penggunaan kendaraan bermotor untuk anak dibawah umur yang belum memenuhi persyaratan.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Kecelakaan lalu lintas terjadi bukan secara kebetulan, melainkan sudah ada penyebabnya, penyebab tersebut harus dihindari untuk mencegah terjadi kecelakaan itu terulang. Sementara itu dalam Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

> Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda. Karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat dibagi menjadi tiga golongan, yaitu: kecelakaan lalu lintas ringan dengan mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/ barang, kecelakaan lalu lintas sedang dengan mengakibatkan luka ringan dan kerusakn kendaraan dan/ atau barang, kecelakaan lalu lintas berat dengan mengakbatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Dampak kecelakaan lalu lintas berdasarkan Peraturan Pemerintah yang tertuang pada peraturan pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 (http://kemhubri.dephub.go.id/perundangan/index.php?option=com_dirhukum&task=view&id=326&Itemid=55555 diunduh pada 15 Februari 2015) tentang prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, dampak kecelakaan menurut kondisi korban diklasifikasikan menjadi tiga, yaitu meninggal dunia adalah korbam kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan tersebut terjadi. Kedua Luka berat adalah korban kecelakaan yang karena luka-luka menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan menjadi cacat tetap apabila suatu anggota badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih selama-lamanya. Ketiga Luka ringan adalah korban

kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau harus dirawat di rumah sakit kurang 30 hari.

Kecelakaan yang terjadi tidak terjadi begitu saja melainkan ada faktor-faktor yang menyebabkan hal tersebut terjadi. fakor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas terdiri dari empat hal (Abubakar, 2012:18-19). Faktor pengemudi atau manusia menjadi faktor yang paling besar penyebab kecelakaan, persentasenya mencapai 80%-90%. Faktor manusia yang menjadi penyebab kecelakaan sebagian besar berupa keahlian yang tidak memadai dalam menjalankan kanedaraan, pengemudi mengemudi dalam keadaan yang tidak sehat, kesalahan menginterpretasikan aturan lalu lintas. Selain itu faktor pengemudi yang masih memiliki usia dibawah ketentuan (kurang dari 17 tahun) juga menjadi penyebab kecelakaan dikarenakaan pada usia tersebut emosi pengemudi cenderung tidak stabil dan tidak menaati aturan.

Faktor kendaraan menjadi penyebab kecelakaan nomor dua. Penyebab kendaraan menjadi faktor penyebab kecelakaan karena kondisi kendaraan yang kurang andal bahkan banyak kendaraan yang tidak layak jalan tetapi tetap digunakan atau kendaraan yang tidak memenuhi standar aturan lalu lintas misalnya dari sistem penerangan, sistem dan instrumen peringatan, rem, ban, stabilitas kendaraan, ukuran ban. Keseluruhan faktor kendaraan sangat terkait dengan teknologi yang digunakan oleh karena itu diperlukan perawatan dan perbaikan kendaraan secara rutin, selain itu juga adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara regular yang harus ditaati.

Faktor jalan juga menyadi penyebab terjadinya kecelakaan, kondisi jalan yang rusak seperti banyak terdapat lubang menjadi penyebab kecelakaan, jalan yang licin, jalan yang tidak rata. Selain itu dapat dikarenakan ketidak sesuaian antara jumlah kendaraan dengan daya tampung jalan yang menyebabkan kemacetan dan orang akan cenderung berebut ruang agar lebih cepat sampai ke tempat tujuan namun menyebabkan kecelakaan.

Faktor cuaca yang tidak stabil atau dapat berubah sewaktu-waktu terutama pada waktu peralihan musim. Cuaca yang berkabut dapat mengurangi jarak pandang yang dapat menyebabklan kecelakaan, hujan yang dapat menyebabkan jalan lebih licin.

Pada dasarnya faktor-faktor tersebut tidak berdiri sendiri dengan kata lain faktor tersebut saling menunjang untuk menjadikan suatu kecelakaan terjadi. faktor pengemudi menjadi faktor yang paling dominan yang menyebabkan kecelakaan. Pengemudi kendaraan bermotor menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 77 wajib memiliki surat izin mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan, untuk mendapatkan surat izin mengemudi seorang calon pengemudi harus memiliki kompetensi yang diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri serta memenuhi persyaratan usia, administratif, kesehatan dan lulus ujian.

Kecelakaan yang terjadi hampir semua diawali dengan pelanggaran lalu lintas seperti melanggar rambu lalu lintas, marka jalan, serta pelanggaran lainnya (Abubakar, 2012:18). Tingkat pelanggaran aturan lalu lintas antara satu tempat

dengan tempat yang lain berbeda. Tingginya tingkat pelanggaran terhadap batas kecepatan terutama pada lokasi jalan yang memiliki tingkat lalu lintas sepi. Pelanggaran pada persimpangan terutama yang dikendalikan oleh lampu lalu lintas di daerah pinggiran kota. Pelanggaran tersebut terutama dilakukan oleh pengendara sepeda motor, selain itu pelanggaran tata tertib di pinggiran kota berupa pelanggaran penggunaan perangkat keselamatan seperti helm dan sabuk pengaman atau sabuk keselamatan untuk pengendara kendaraan beroda empat (http://id.wikibooks.org/wiki/Rekayasa_Lalu_Lintas/Pendahuluan diunduh pada 20 Maret 2015). Pengendara kendaraan sepeda motor yang berada di pinggiran kota sering melanggar aturan lalu lintas karena adanya celah pengawasan dari pihak yang berwajib di daerah tersebut, berbeda dengan daerah inti kota yang memiliki pengawasan lebih ketat untuk menjada ketertiban lalu lintas.

Wilayah sentral merupakan pusat kota dan distrik sentral perdagangan (CBD) dimana terdapat bangunan bangunan utama untuk melakukan kegiatan baik sosial, ekonomi, politik dan budaya seperti daerah pertokoan, perkantoran, gedung pemerintahan, pusat keramaian(Adisasmita, 2011:89).

2.6. Tata Cara Tertib Berlalu Lintas

Sebagai warga negara Indonesia yang baik maka kita ditutut untuk patuh terhadap aturan yang berlaku di negara yang kita tinggali. Peraturan yang dibuat untuk melindungi hak dan kewajiban setiap warga negara. Salah satu peraturan yang harus dipatuhi adalah tata cara tertib berlalu lintas yang diatur dalam Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan jalan nomor 22 Tahun 2009. Undang-undang tersebut merupakan undang-undang pembaharuan dari undang-undang

sebelumnya. Undang-undang tersebut untuk mengatur lalu lintas dan angkutan jalan dengan tujuan:

> " Membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman selamat, tertib dan lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan keatuan bangsa serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Kedua, terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa serta yang ketigaa untuk mewujudkan penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat" (pasal 3 undang-undang LLAJ 2009:7).

Tata cara tertib berlalu lintas dalam Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat delapan poin yang diatur yaitu ketertiban dan keselamatan, penggunaan lampu utama, jalur atau lajur lalu lintas, belokan atau simpangan, berhenti, parkir dan kendaraan tidak bermotor (UULLAJ, 2009:64-71). Poin-poin yang telah disebutkan harus ditaati agar apa yang diamanatkan oleh undang-undang dapat tercapai.

2.7. Hubungan Tingkat Pengetahuan Tata Cara Tertib Berlalu Lintas Dengan Implementasi Tata Cara Tertib Berlalu Lintas

Salah satu aspek penting dalam pembentukan perilaku adalah pengetahuan. Pengetahuan yang cukup diharpkan menjadi cerminan perilaku yang baik, begitupun sebaliknya (Asdar, 2013:tanpa halaman). Pengetahuan seseorang didapatkan dengan berbagai cara baik cara non ilmiah maupun cara ilmiah. Keduanya saling melengkapi dimasa dahulu dan sekarang. Pengetahuan yang diperoleh oleh seseorang berisi informasi yang diperoleh dari hasil penginderaan. Pengetahuan dapat memberikan manfaat jika diterapkan dalam kehidupan sehari-hari. Seperti halnya pengetahuan tata cara tertib berlalu lintas, pengetahuan yang berisi mengenai berbagai aturan berlalu lintas jika diterapkan dalam kehidupan

akan menjadikan kehidupan lalu lintas sesuai dengan apa yang diharapkan. Meningkatnya pengetahuan tata cara tertib berlalu lintas seharusnya secara tidak langsung akan berpengaruh terhadap implementasi atau pelaksanaan tata cara tertib berlalu lintas dalam kehidupan sehari-hari.

Tingkat pengetahuan seseorang yang berbeda-beda akan memberikan reaksi yang berbeda terhadap suatu hal. Seseorang yang memiliki pengetahuan tingkat pengetahuan tinggi cenderung akan mengaplikasikan pengetahuannya dalam kehidupan sehari-hari. Semakin tinggi tingkat pengetahuan seseorang maka akan berhubungan dengan sikap atau perilakunya. Begitupula dengan tingkat pengetahuan tata cara tertib berlalu lintas yang semakin tinggi akan menghasilkan perilaku sadar untuk mengaplikasikannya dalam kehidupan sehari-hari untuk melaksanakan aturan lalu lintas sehingga angka pelangaran dan kecelakaan lalu lintas dapat ditekan.

Minimnya pengetahuan menganai peraturan marka dan rambu-rambu lali lintas lainnya menjadi faktor yang turut mendorong rendahnya pelaksanaan aturan lalu lintas. Tidak semua masyarakat khususnya pengendaran kendaraan bermotor tahu berbagai aturan lalu lintas yang ada, hal tersebut dikarenakan kesadaran hukum masyarakat yang masih rendah ditambah ketika mengikuti ujian SIM lebih memilih yang instan daripada mengikuti prosedur yang ada. Oleh karena itu sosialisasi mengenai aturan lalu lintas sudah sering dilaksanakan oleh instansi terkait melalui berbagai program untuk memberikan pengetahuan tentang betapa pentingnya pengetahuan lalu lintas implementasi atau pelaksanaan tata cara tertib berlalu lintas agar tejadi suasana aman tertib dan lancar dalam lalu lintas.

2.8. Penelitian Terdahulu

Tingginya angka kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas di Indonesia dengan melibatkan remaja sebagai pelaku maupun korban menarik perhatian sejumlah akademisi untuk meneliti permasalahan lalu lintas tersebut, bagaimanakah hubungan atara tingkat pengetahuan dengan implementasi tata cara tertib berlalu lintas pada siswa .

Sitohang (2008:tanpa halaman) mengungkapkan tingkat pengetahuan responden sedang, tingkat perilaku dalam menggunakan perlengkapan keselamatan adalah sedang, hubungan antara pengetahuan yang dimiliki dengan perilaku berkendara sehari-hari untuk keseluruhan responden adalah cukup.

Suasana (2012:ix) hasil penelitian menunjukan 94% responden memiliki pengetahuan dalam kategori tinggi, 6% responden memiliki pengetahuan sedang.65% responden memiliki sikap dengan kategori baik sedangkaan 35% responden memiliki sikap dengan kategori sedang. Tidak terdapat hubungan antara tingkat pengetahuan dengan praktik safety riding pada mahasiswa, selain itu tidak terdapat hubungan antara sikap dengan praktik safety riding pada mahasiswa.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Aini Nurul (2012:4-6) hasil penelitian menunjukan pengetuan dan perilaku responden berada pada kategori sedang yang berarti responden memiliki pengetahuan yang cukup mengenai simpang prioritas, sementara itu analisis regresi menunjukan R bernilai 0,502. Ini berarti korelasi atau hubungan antara pengetahuan dengan perilaku sudah cukup atau berada pada tingkatan sedang.

Winahyu Anung (2012:145-147) menggunakan variabel kepatuhan terhadap tata cara tertib berlalu lintas dengan delapan indikator meliputi ketertiban dan keselamatan, penggunaan lampu utama, jalur atau lajur lalu lintas, belokan atau simpangan, kecepatan, berhenti, parkir, kendaraan tidak bermotor. Hasil menunjukan bahwa kepatuhan remaja terhadap tata cara tertib berlalu lintas di Dusun Segeyan Srihardono Pundong Bantul dinyatakan cukup.

Muhaz Muhammad (2013:350-351) dengan menggunakan teknik analisis data korelasi product moment dari pearson untuk mengolah data 385 sampel yang dipilih menggunankan teknik nonrandom sampling. Hasil penelitian menunjukan terdapat hubungan negatif yang sangat signifikan antara kematangan emosi dan aggresive driving pada mahasiswa. Hal tersebut berarti semakin tinggi kematangan emosi maka akan semakin rendah aggresive driving.

Perwitaningsih Rian (2013:Tanpa Halaman) dengan menggunakan teknik analisis data Rank Spearman, hasil penelitian menunjukan terdapat hubungan pengetahuan dengan safety riding dan praktek kesehatan, terdapat hubungan antara sikap dengan safety riding dan praktek kesehatan.

Wahab Wilton (2013:24-27) melakukan penelitian yang bertujuan untuk mendapatkan informasi tentang disiplin pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada kota Padang dan mahasiswa ITP sebagai pengendara sepeda motor. Terdapat tiga indikator yang meliputi perlengkapan pribadi yang digunakan, perlengkapan sepeda motor, pengetahuan tentang peraturan lalu lintas. Dari hasil analisis menunjukan perilaku pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada dengan tiga indikator tergolong kurang baik, perilaku mahasiswa ITP sebagai

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada dengan tiga variabel tergolong kurang baik. Uraian mengenai penelitian terdahulu dapat dilihat lebih rinci di tabel 2.1 tabelpenelitian terdahulu yang memuat judul, peneliti, tujuan, masalah, variabel penelitian serta hasil penelitian.

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Nama peneliti	Judul Penelitian	Masalah dan Tujuan	Variabel	Analisis	Hasil Penelitian
1.	Jonter Sitohang, 2008.	Analisis tingkat pengetahuan penegendara sepeda motor tentang perlengkapan keselamatan hubungannya dengan perilaku berkendara dan alasan penggunaan perlengkapan keselamatan	Masalah: kurangnya kesadaran untuk menggunakan perlengkapan atau atribut keselamatan pada saat mengendara. Tujuan: untuk mengetahui tingkat pengetahuan dan perilaku serta alasan penggunaan perlengkapan keselamatan pengendara sepeda motor terutama pengendara berusia muda.	X: tingkat pengetahuan pengendara sepeda motor tentang perlengkapan keselamatan. Y: perilaku berkendara dan alasan penggunaan perlengkapan keselamatan.	Analisis statistik deskriptif, korelasi dan regresi.	Tingkat pengetahuan seluruh responden sedang, tingkat perilaku dalam menggunakan perlengkapan dalam kategori sedang, sedangkan hubungan antara pengetahuan yang dimiliki dengan perilalku dalam berkendara sehari-hari untuk keseluruhan responden cukup
2.	Yugo Fajar Suasana, 2012.	Hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan praktik safety riding	Tujuan: untuk mengetahui tingkat pengetahuan safety riding pada mahasiswa, mengetahui tingkat sikap safety riding	X: pengetahuan dan sikap safety riding mahasiswa. Y: praktik safety riding pada mahasiswa.	Analisis data mengguna kan dua cara yaitu cara manual dalam bentuk tabel	94% responden memiliki tingkat pengetahuan tinggi sedangkan 6% lainnya berpengetahuan sedang. 65% responden

			pada mahasiswa dan mengetahui hubungan antara tingkat pengetahuan dengan praktik safety riding pada mahasiswa dan mengetahui hubungan antara tingkat sikap dengan praktik safety riding pada mahasiswa.		frekuensi menurut variabel untuk observasi perilaku, yang kedua mengguna kan uji Spearman untuk mengetah ui hubungan antar variabel.	memiliki sikap dengan kategori baik 35% sisanya memiliki sikap sedang. Berdasarkan uji Spearman diketahui bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan praktik safety riding pada mahasiswa.
3.	Anung Winahy u 2012	Kepatuhan remaja terhadap tata cara tertib berlalu lintas(studi dusun Segeyan Srihardono Pundong Bantul)	Masalah: banyaknya remaja khususnya pelanggartan lalu lintas yang berarti rendahnya kepatuhan remaja dalam berlalu lintas. Tujuan: untuk mengetahui kepatuhan remaja terhadap tata cara tertib berlalu lintas di Dusun Segeyan.	X: kepatuhan remaja terhadap tata cara tertib berlalu lintas	Teknik analisis data mengguna kan reduksi data, klasifikasi data, penafsiran data, display data, dan penarikan kesimpula n	Kepatuhan remaja terhadap tata cara tertib berlalu lintas di Dusun Segeyan Cukup
4.	Muham mad Muhaz, 2013. jurnal	Kematangan emosi dengan aggresive driving pada mahasiswa	Masalah: aggresive driving penyebab utama terjadinya	X: kematangan emosi Y: aggresive driving	Teknik analisis data mengguna kan korelasi	Dari 385 sampel menunjukan terdapat hubungan negatif yang

			kecelakaan lalu lintas di dinus dan menyebabkan korbana meninggal dan kematangan emosi merupakan fator yang mempengaruhi aggresive driving. Tujuan: mengetahui hubungan antara keatangan emosi dengan aggresive driving pada mahasiswa.		product momen dari pearsons untuk mengetahui hubungan kedua variabel.	sangat signifikan antara kematangan emosi dengan aggresive driving, hal tersebut berarti semakin tinggi kematangan emosi maka akan semakin rendah aggresive driving yang dilakukan
5.	Riyan Perwitaningsih, 2013.	Hubungan antara pengetahuan dan sikap terhadap praktik keselamatan dan kesehatan berkendara sepeda motor pada mahasiswa kesehatan masyarakat UDINUS Semarang tahun 2013	Masalah: tingginya angka kecelakaan sehingga perlunya safety riding di jalan. Tujuan: untuk menganalisis hubungan antara pengetahuan dan sikap dengan safety riding dan praktek kesehatan pada siswa kesehatan masyarakat UDINUS Semarang.	X1: pengetahuan X2: sikap Y1: praktik keselamatan berkendara sepeda motor Y2: praktik kesehatan berkendara sepeda motor	Teknik analisis data menggunakan Rank Spearman. Pengumpulan data menggunakan kuesioner.	Berdasarkan uji Rank Spearman terdapat hubungan antara pengetahuan dengan safety ridingb dan praktek kesehatan. Ada hubungan antara sikap dengan safety riding dan praktek kesehatan.

6.	Wilton Wahab	Studi tingkat disiplin pengendara sepeda motor(studi kasus jalan gajah mada dan kampus ITP Padang)	Masalah: Perilaku berkendaraan yang mengabaikan keselamatan , tidak dilengkapi dengan atribut keselamatan berkendaraan sebagaimana diisyaratkan oleh undang-undang. Tujuan: untuk mendapatkan informasi tentang disiplin pengendara sepeda motor di jalan gajah mada dan mahasiswa ITP Padang	Tingkat disiplin pengendara sepeda motor(dengan tiga indikator: perlengkapan pribadi, perlengkapan sepeda motor, pengetahuan tentang peraturan lalu lintas).	Analisis deskriptif persentase , dengan teknik sampling accidental sampling	Berdasarkan analisis yang telah dilakukan hasilnya menunjukan bahwa perilaku penegendara sepeda motor di jalan gajah mada berdasarkan persentase ketiga indikator masuk dalam kategori kurang baik, sementara perilaku mahasiswa ITP Padang sebagai pengendara sepeda motor berdasarkan persentase ketiga indikator masuk dalam kategori kurang baik
7.	Nurul Aini	Korelasi pengetahuan aturan simpang prioritas terhadap perilaku berlalu lintas pada pengendara sepeda motor perempuan (studi kasus lingkungan kampus universitas Sumatera	Tujuan: untuk mengetahui sejauhmana pengetahuan pengendara menegnai aturan simpang prioritas dan hubungannya dangan perilaku dalam berkendara.	X: pengetahuan mengenai aturan simpang prioritas yang terdiri dari pengetahuan mengenai simpang prioritas, pengetahuan mengenai rambu atau marka, pengetahuan mengenai	Analisis deskriptif, analisis korelasi dan regresi.	Pengetahuan dan perilaku responden berada pada kategori sedang atau responden memiliki pengetahuan yang cukup mengenai aturan simpang prioritas. Analisis regresi menunjukan Hubungan antara pengetahuan

		Utara)		sanksi dan pengetahuan mengenai kewajiban. Y: perilaku berlalu lintas		dan perilaku sudah cukup atau berada pada kategori sedang.

Sumber: **Jonter. 2008, Suasana. 2012, Winahyu. 2012, Muhammad. 2013, Perwitaningsih. 2013, Wahab, 2013 Aini.2012**

Dalam penelitian ini terdapat perbedaan dan persamaan, persamaan yang terdapat dalam penelitian ini dengan penelitian sebelumnya yang meliputi variabel tingkat pengetahuan siswa, teknik analisis data menggunakan deskriptif persentatif, korelasi. Perbedaan yang terdapat antara penelitian ini dengan penelitian terdahulu meliputi variabel implementasi tata cara tertib berlalu lintas yang merujuk pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, subyek penelitian yang merupakan siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur.

2.9. Kerangka Berpikir

Semakin banyak jumlah penduduk maka secara otomatis akan mempengaruhi semakin tinggi mobilitas penduduknya. Di zaman modern ini mobilitas penduduk dari satu tempat ke tempat yang lain didukung oleh berbagai sarana dan prasarana yang sangat mendukung dan semakin berkembang pesat baik segi kualitas maupun kuantitas. Sarana mobilitas yang saat ini paling banyak dimanfaatkan masyarakat yaitu sepeda motor.

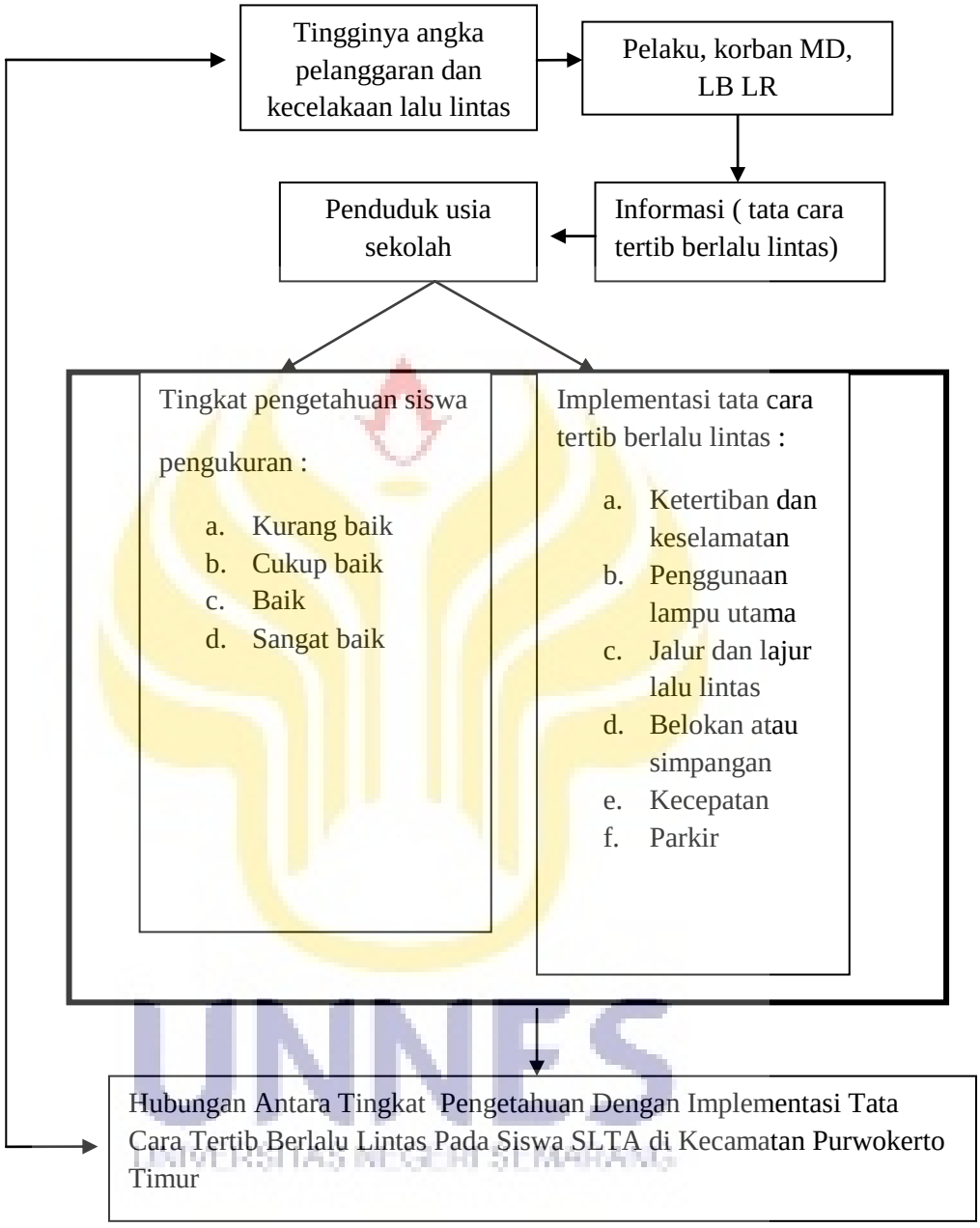
Kabupaten Banyumas merupakan salah satu kabupaten dengan jumlah penggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas yang cenderung meningkat dari tahun 2013 ke 2014. Data menunjukan jumlah pelanggaran lalu lintas tahun 2013 sebanyak 19.409 pelanggaran dan tahun 2014 sebanyak 27.870 pelanggaran. Menurut beberapa penelitian yang telah dilakukan, tingginya angka pelanggaran

dan kecelakaan lalu lintas dikarenakan kurangnya pengetahuan berlalu lintas pengendara.

Persentase terbanyak dari keduanya baik pelaku maupun korban yaitu penduduk usia sekolah. Informasi berupa tata cara tertib berlalu lintas seharusnya dimiliki oleh masyarakat umum baik usia sekolah maupun tidak. Bagi anak usia sekolah dapat diperoleh dengan berbagai cara seperti sosialisasi di sekolah yang bekerja sama dengan pihak kepolisian maupun pembelajaran mandiri lewat internet, televisi dan radio. Sementara di rumah dapat memperoleh informasi pengetahuan berlalu lintas dari keluarga sejak usia dini.

Diharapkan pengetahuan yang diperoleh oleh penduduk usia sekolah (siswa SLTA) dapat diimplementasikan atau diterapkan dalam kehidupan sehari-hari ketika siswa tersebut berkendara sehingga akan terjalin hubungan positif antara pengetahuan yang dimiliki oleh siswa SLTA dengan implementasi atau pelaksanaan tata cara tertib berlalu lintas yang nantinya dapat menekan angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Sehingga tujuan lalu lintas dapat dicapai dengan maksimal.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG



Gambar 2.1 Kerangka Berpikir

2.10 Hipotesis

Hipotesis merupakan dugaan jawaban sementara dalam sebuah penelitian. Berdasarkan landasan teori dan kerangka berpikir di atas maka dalam penelitian ini hipotesis yang diujikan dalam penelitian ini adalah hubungan antara tingkat pengetahuan dengan implementasi tata cara tertib berlalu lintas pada siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur tahun 2015.

H_a = ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan implementasi tata cara tertib berlalu lintas pada siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur tahun 2015

H_o = tidak ada hubungan antara tingkat pengetahuan dengan implementasi tata cara tertib berlalu lintas pada siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur tahun 2015.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Distribusi keruangan SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur tersebar di enam kelurahan. Rata-rata SLTA memiliki aksesbilitas yang cukup baik. Sebanyak 14 dari 21 atau 66,7% sekolah memiliki akses yang baik karena terletak tepat di pinggir jalan raya dengan kondisi jalan yang baik serta dapat diakses langsung oleh angkutan kota. Sebanyak 7 dari 21 atau 44,3% sekolah lainnya memiliki akses yang baik dengan kondisi jalan yang baik, hanya saja tidak dapat diakses oleh angkutan umum karena lokasi sekolah yang masuk ke dalam gang sekitar 50-150 meter.

Tingkat pengetahuan berlalu lintas siswa mengenai pengertian lalu lintas, rambu lalu lintas dan aturan lalu lintas berbeda –beda.. Sebanyak 48 dari 146 siswa atau 34,48% tergolong sangat baik, sebanyak 93 dari 146 siswa atau 45,98 % tergolong baik dan sebanyak 5 dari 146 siswa atau 2,87 % tergolong cukup baik.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Implementasi tata cara tertib berlalu lintas pada siswa SLTA di Kecamatan Purwokerto Timur tergolong baik. Sebanyak 50 dari 146 siswa atau 34% mengimplementasikan dengan sangat baik tata cara berlalu lintas yang ada. Sebanyak 87 dari 146 siswa atau 60% siswa tergolong baik dalam mengimplementasikan tata cara tertib berlalu lintas. Sebanyak 9 dari 146 siswa atau 6% tergolong cukup baik dalam mengimplementasikan tata cara tertib berlalu

lintas. Meskipun pengakuan dari siswa menunjukan masih banykanya siswa yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas yang paling banyak dilakukan yaitu tidak membawa kelengkapan surat khususnya SIM, yang kedua siswa menerobos lampu lalu lintas, disusul dengan pelanggaran berbncengan lebih dari satu, tidak menggunakan helm dan memacu kendaraan melebihi batas kecepatan. Pengguanaan sepeda motor sebagai alat transporasi karena berbagai alasan yang bersifat kondisional.

Berdasarkan hasil uji korelasi menggunaan SPSS 21 terdapat hubungan positif sebesar 0,449 antara pengetahuan berlalu lintas dengan implementasi tata cara tertib berlalu lintas. Hasil tersebut menunjukan hubungan diantara tingkat pengetahuan dengan implementasi tergolong sedang.

5.2 Saran

Saran dalam penelitian ini khususnya untuk responden agar lebih meningkatkan pengetahuan berlalu lintas dan menerapkannya dalam kehidupan sehari-hari untuk keamanan dan keselamatan berlalu lintas diri sendiri dan orang lain. Bagi pihak sekolah untuk terus menghimbau dan mengingatkan siswa agar selalu patuh kepada aturan lalu lintas yang ada.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Daftar Pustaka

Abubakar, Iskandar. 2012. *Manajemen Lalu Lintas*. Jakarta: Trasindo Gastama media

Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Jaringan Transportasi Teori dan Analisis*. Yogyakarta: Graha Ilmu

Aini, Nurul. 2012. *Korelasi Pengetahuan Aturan simpang Prioritas Terhadap Perilaku Berlalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Perempuan*. Sumatera Utara: USU Medan

Ali, Muhammad. 2013. *Penelitian Kependidikan Prosedur dan Strategi*. Bandung: Angkasa

Arikunto, Suharsimi. 2010. *Prosedur Peneitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta

Asdar, Muhammad. 2013. Perilaku Safety Riding Pada Siswa SMA di Kabupaten Pangkep. UNHAS. Tersedia di http:/sholar.google.c.id/scholar?q=perilaku+safety+Riding+Pada+Siswa+SMA+Di+Kabupaten+Pangkep&btnG=&hl=enas_sdt=0%2C5(diunduh pada 2/3/2015)

BPS. 2014. *Kabupaten Banyumas Dalam Angka 2014*. Semarang: BPS

____. 2014. *Kecamatan Purwokerto Timur Dalam Angka*. Semarang: BPS

____. 2014. *Statistik Daerah Purwokerto Timur 2014*. Banyumas: BPS

BPS, Susenas. 2010. Penduduk usia sekolah menurut kabupatenkota dan kelompok umur di Jawa Tengah tahun 2010. Tersedia di htp://jateng.bps.go.id/index.php?option=com_conten&view=article&id=159:411catid=46:sosial-2011&Itemid=88 (diunduh pada 25 Februari 2015)

Dinas Pendidikan dan Kebudayaan .2014. Daftar Nama SMA Sederajat di Kabupaten Banyumas. Banymas: Depdikbud

Hidayah,Nur. 2015. "Disiplin Lalu Lintas Pengendaa Sepeda Motor Roda Dua di Kecamatan Tampan Pekanbaru". *Journal Online Mahasiswa* Volume 2 No.1. Riau: Universitas Riau tersedia di Jom.unri.ac.id/index.php/JOMFISIP/article/download/5124/5004 (diunduh pada 20 maret 2015)

Kementrian Perhubungan RI Ditjen Perhubungan Darat.2013. Perhubungan Darat Dalam Angka 2013. Hlm 47-481. Tersedia di hubdat.dephub.go.id/data-a-informasi/pdda/tahun-2014/download(diunduh pada 19/2/2015)

Lembaga Pendidikan POLRI. 2014. *Pedoman Pelaksanaan Tugas Brigadir Polisi di Lapangan*. Jakarta: POLRI

Mubarak, Wahid iqbal, dkk. 2007. *Promosi Kesehatan Sebuah Metode Pengantar Proses Belajar Mengajar dalam Pendidikan*. Yogyakarta: Graha Ilmu

Muhaz, Muhmmad. 2013. 'Kematangan Emosi Dengan Agressive Driving Pada Mahasiswa". *Jurnal Online Psikologi* Vol. 01 No. 02, Hlm.343-355. Tersedia di ejournal.umm.ac.id/index.php/jop/article/viewfile/1642/1738_umm_scientific_ejournal.pdf(diunduh pada 13 Februari 2015)

Mulyasa, E.2005. *KBK Konsep Karakteristik, Implementasi, Inovasi*. Bandung: PT. Remaja resdakarya.

Notoatmodjo, Soekidjo. 2007. *Promosi Kesehatan*. Jakarta: P.T Rineka Cipta

____. 2010. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: P.T Rineka Cipta

Perwitaningsih, Riyan.2013. "Hubungan Antara Pengetahuan dan Sikap Terhadap Praktik Keselamatan dan Kesehatan Berkendara Sepeda Motor Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat UDINUS Semaramg". *Skripsi*. Semarang:UDINUS. Tersedia di eprints.dinus.ac.id.644/I/Jurnal_12005 (diunduh pada 3 Maret 2015)

Satlantas Polres Banyumas. Data Jumlah Pelanggaran dan Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2013 dan 2014

Sitohang, Jonter.2008.'Analisis Tingkat Pengendara Sepeda Motor Tentang Perlengkapan Keselamatan Berkendara dan Alasan Penggunaan Perlengkapan Keselamatan'. *Thesis*. Yogyakarta: UGM. Tersedia di htp://etd.respository.ugm.ac.id/index.php?mod=penelitian_detail&sub=PenelitianDetail&act=view&typ=html&buku_id=377529&obyek_id=4 (diunduh pada 3 Maret 2015)

Suasana, Yugo Fajar. 2012.'Hubungn Antara Pengetahuan dan Sikap dengan Praktik Safety riding (Studi Kasus mahasiswa Universitas Jember Angkatan 2009)'. *Skripsi*. Jember: universitas Jember. Tersedia di respository.unej.ac.id/bitstream/handle/12345689/2359/Yugo%20Fajar%20Suasana_1.pdf?sequence=1 (diunduh pada 4 Maret 2015)

Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Alfabeta

Undang-undang RI No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. 2013. Surabaya: diperbanyak oleh Kesindo Utama

Wahab, Wilton. 2013.'Studi Tingkat Disiplin Pengendara sepeda Motor (Studi Kasus Jalan Gajah Mada dan Kampus ITP Padang)' *jurnal*. Tersedia di www.ejournal.itp.ac.id/index/php/tsipil/article/downoad/11/169 (diunduh pada 2 maret 2015)

Winahyu, Anung. 2012.'Kepatuhan Remaja Terhadap Tata Cara Tertib Berlalu Lintas'. *Jurnal Chitizenship*, Vol. 2 No. 2, Januari 2013, Hlm 139-148. Tersedia di www.jogjapress.co./index./php.citizen/article/viewFile1479/890 (diunduh pada 17 Februari 2015)

Yunus, Hadi Sabari. 2010. *Metodologi Penelitian Wilayah Kontemporer*. Yogyakarta: pustaka Pelajar

http://andriyanaade.blogspot.com/2013/01/pelanggaran-lalu-lintas.html(diunduh pada 13 februari 2015)

http://m.log.viva.co.id/news/read/603166-ini-jenis-pelanggaran-lalu-lintas-dan-sanksinya (diunduh pada 18/42015)

http://kemhub.sephub.go.id/perundangan/index.php?option=com_dirhukum7task=view&id=326&itemid=55555 (diunduh pada 15 Februari 2015)

http://id.wikibooks.org/wiki/rekayasa_lalu_lintas/pendahuluan (diunduh pada 20 Maret 2015)

elib.unikom.ac.id/files/disk1/48/jbptunikomm-gdl-derrisepti-2435-2-babii_d-x.pdf

http://dikyasapolman.wordpress.com/unit-satuankerja/unitdikyasa/peran-dikmas-lantas-untuk-mencegah-terjadinya-pelanggaran-lalu-lintas/ (diunduh pada 22 April 2015)

https://edorusyanto.wordpress.com/2014/04/16/ini-dia-provinsi-yang kecelakaannya-paling-fatal/ diunduh pada 19 Januari 2015 pukul 15.45 WIB

kbbi.web.id/implementasi

http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/38053/4/Chapter%20I.pdfdiunduh pada 17/4/2015