



**HUBUNGAN ANTARA PENGETAHUAN DENGAN  
KESELAMATAN BERKENDARA SEPEDA  
MOTOR SISWA SMKN 3 PEKALONGAN  
TAHUN AJARAN 2015/2016**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat  
Untuk memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat

**UNNES**  
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

Oleh :

Nur Muhamad Iskandar  
NIM. 6411410071

**JURUSAN ILMU KESEHATAN MASYARAKAT  
FAKULTAS ILMU KEOLAHRAGAAN  
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG**

2015

## ABSTRAK

Nur Muhamad Iskandar

**“Hubungan antara Pengetahuan dengan Keselamatan Berkendara Sepeda Motor pada Siswa SMKN 3 Pekalongan Tahun Ajaran 2015/2016”.**

VI + 76 halaman + 5 tabel + 20 gambar + 12 lampiran

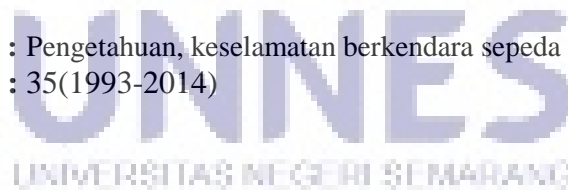
Angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Provinsi Jawa Tengah meningkat setiap tahunnya. Jumlah korban kecelakaan lalu lintas tertinggi terjadi pada kelompok usia 16-25 tahun., sedangkan korban kecelakaan tertinggi berpendidikan Sekolah Menengah Atas (SMA) atau Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) yaitu pada tahun 2010 sebanyak 59,82% pada tahun 2011 sebanyak 59,88% dan pada tahun 2012 sebanyak 60,93%. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan dengan keselamatan berkendara sepeda motor.

Penelitian ini merupakan penelitian *explanatory research* dengan pendekatan secara *cross sectional*. Populasi yang dipilih dalam penelitian ini adalah siswa SMKN 3 Pekalongan Tahun Ajaran 2015/2016. Pengambilan sampel menggunakan teknik *purposive sampling*. Sampel berjumlah 72 siswa. Analisis data dilakukan secara univariat dan bivariat ( menggunakan uji *chi square*).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai *p value* sebesar 0,003. Hal ini menunjukkan bahwa *p value*<0,05. dapat disimpulkan bahwa ada hubungan antara pengetahuan dengan keselamatan berkendara sepeda motor siswa SMKN 3 Pekalongan tahun ajaran 2015/2016.

Saran peneliti untuksekolah yaitu pihak sekolah harus lebih aktif berikan informasi, pengarahan dan motivasi kepada siswa mengenai tata cara berkendara yang baik dan benar.

**Kata kunci** : Pengetahuan, keselamatan berkendara sepeda motor  
**Kepustakaan** : 35(1993-2014)



## **ABSTRACT**

Nur Muhamad Iskandar

### **“The Relation Between Knowledge with Safety Riding in SMKN 3 Pekalongan Students 2015/2016 Academic Year”**

VI + 76 pages + 5 tables + 20 pictures + 12 attachment

The death rate from traffic accidents in Central Java Province always increased in the recent years. The number of victims of traffic accidents was highest in the age group 16-25 years, while the highest accident rate victims were high school/ vocational high school educated. The incident rate among them were 59.82% in 2010, 59.88 % in 2011 and 60.93% in 2012. The purpose of this study was to determine the relationship between knowledge with Safety Riding.

This research was an explanatory research with cross sectional approach. The population were students of SMK 3 Pekalongan 2015/2016 academic year. Purposive sampling technique was used to determinate number of samples. Samples were 72 students. Data was analyzed using univariate and bivariate (chi square test).

The results showed that the p value was 0.003 (p value <0.05). Thus,  $H_0$  rejected and it could be concluded that there was a relationship between knowledge with a motorcycle driving safety in SMK 3 Pekalongan students 2015/2016 academic year.

Researcher suggested to schools to be more active in providing information and guidance to students the right and safe way to ride motorcycle.

**Keywords** : Knowledge, Safety Riding

**Literatures** : 35(1993-2014)

**UNNES**  
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG


## PENGESAHAN

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian Skripsi Fakultas Ilmu Keolahragaan Universitas Negeri Semarang, atas nama Nur Muhamad Iskandar, NIM: 6411410071, Skripsi yang berjudul “**Hubungan antara Pengetahuan dengan Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Siswa SMKN 3 Pekalongan Tahun Ajaran 2015/2016**”.

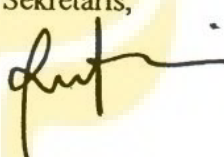
Pada : Selasa

Tanggal : 08 Desember 2015

Panitia Ujian:

Ketua  
  
Prof. Dr. Tandoyo Rahayu, M.Pd.  
NIP. 19640320 198403 2 001

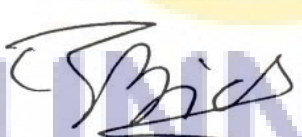
Sekretaris,

  
Rudatin Windraswara, S.T., M.Sc.  
NIP. 19820811 200812 1 004

Dewan Penguji:

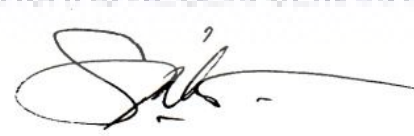
Tanggal Persetujuan,

Ketua Penguji  
(Penguji 1)

  
1. Evi Widowati, S.K.M., M.Kes.  
NIP. 19830206 200812 2 003

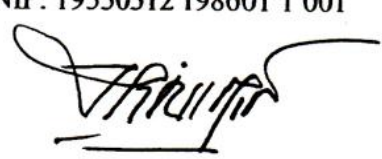
21/1-2016

Anggota Penguji  
(Penguji 2)

  
2. Drs. Sugiharto, M.Kes.  
NIP. 19550512 198601 1 001

4/2-2016

Anggota Penguji  
(Dosen Pembimbing)

  
3. Drs. Herry Koesyanto, M.S.  
NIP. 19580122 198601 1 001

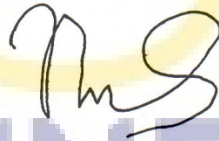
9/2-2016

## **PERNYATAAN**

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar, Apabila dikemudian hari diketahui adanya plagiasi maka siap mempertanggung jawabkan secara hukum.

Semarang, 08 Desember 2015

Yang Menyatakan,



(Nur Muhamad Iskandar)

**UNNES**  
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

## **MOTTO DAN PERSEMBAHAN**

### **MOTTO:**

1. Sesungguhnya orang yang beriman adalah apabila diingatkan tentang Allah maka hati mereka bergetar, dan apabila dibacakan kepada mereka ayat-Nya maka bertambahlah keimanan mereka (Al Ghazali, 2008:2).
2. Ketahuilah bahwa dengan mengingat Allah hati akan tenang (Al Ghazali, 2008:28).



### **PERSEMBAHAN:**

Skripsi ini saya persembahkan untuk:

1. Ibunda (Kartini) dan Ayahnda (Nuridin)  
sebagai Dharma Bakti Ananda.
2. Almamaterku Unnes.

## PRAKATA

Puji syukur ke hadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga skripsi yang berjudul **“Hubungan antara Pengetahuan dengan Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Siswa SMKN 3 Pekalongan Tahun Ajaran 2015/2016”** dapat terselesaikan. Skripsi ini disusun untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Keolahragaan, Universitas Negeri Semarang.

Sehubungan dengan penyusunan proposal skripsi, pengambilan data, dan penyelesaian skripsi ini, dengan rendah hati disampaikan terimakasih kepada:

1. Dekan Fakultas Ilmu Keolahragaan Universitas Negeri Semarang, Bapak Dr. H. Harry Pramono, M.Si., atas Surat Keputusan penetapan Dosen Pembimbing Skripsi.
2. Ketua Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat Fakultas Ilmu Keolahragaan, Bapak Irwan Budiono, S.K.M., M.Kes., atas persetujuan penelitian.
3. Pembimbing, Bapak Drs. Herry Koesyanto, M.S., atas arahan, bimbingan dan masukannya dalam penyusunan Proposal Skripsi, pengambilan data sampai Skripsi ini dapat terselesaikan.
4. Penguji I Proposal Skripsi, Ibu Evi Widowati, S.K.M., atas saran dan arahannya dalam penyusunan Proposal Skripsi, pengambilan data sampai Skripsi ini dapat terselesaikan.
5. Penguji II Proposal Skripsi, Bapak Drs. Sugiharto, M.Kes., atas saran dan arahannya dalam penyusunan Proposal skripsi, pengambilan data sampai Skripsi ini dapat terselesaikan.

6. Staf Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat, atas bantuan dalam layanan administrasi.
7. Kepala SMKN 3 Pekalongan, Ibu Tusriyati, S.Pd., atas ijin penelitian
8. Ayahnda Nuridin, atas do'a, pengorbanan, kasih sayang, dorongan dan motivasi, sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
9. Ibunda Kartini, atas do'a, pengorbanan, kasih sayang, dorongan dan motivasi, sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
10. Teman kuliah Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat; M. Rizal, Ken Arief atas bantuan dan motivasinya dalam penyusunan Proposal Skripsi, sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
11. Siswa Kelas XII SMKN 3 Pekalongan, atas kesediaannya menjadi responden penelitian.
12. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, atas bantuannya dalam penyelesaian skripsi ini.

Semoga amal baik dari semua pihak mendapatkan pahala yang berlipat ganda dari Allah SWT. Disadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan guna penyempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat.

Semarang, 08 Desember 2015

Penyusun



## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>ii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>iii</b>
<b>PENGESAHAN</b> .....	<b>iv</b>
<b>PERNYATAAN</b> .....	<b>v</b>
<b>MOTTO DAN PERSEMBAHAN</b> .....	<b>vi</b>
<b>PRAKATA</b> .....	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang Masalah .....	8
1.2 Rumusan Masalah .....	5
1.3 Tujuan Penelitian .....	5
1.4 Manfaat Penelitian .....	5
1.5 Keaslian Penelitian .....	6
1.6 Ruang Lingkup Penelitian .....	6
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>8</b>
2.1 Sepeda Motor .....	8
2.1.1 Sepeda Motor Harian .....	8
2.1.2 Sepeda Motor <i>Trail</i> .....	9

2.1.3	Sepeda Motor <i>Off Road</i> .....	9
2.1.4	Sepeda Motor Roda Tiga .....	10
2.2	Pengetahuan .....	11
2.2.1	Tahu .....	11
2.2.2	Memahami .....	11
2.2.3	Aplikasi .....	11
2.2.4	Analisis .....	12
2.2.5	Sintesis .....	12
2.2.6	Evaluasi .....	12
2.3	Keselamatan Berkendara Sepeda Motor .....	12
2.3.1	Aspek dalam Keselamatan Berkendara Sepeda Motor .....	12
2.3.1.1	Teknik dan Gaya Berkendara .....	12
2.3.1.2	Perlengkapan Berkendara .....	13
2.3.2	Pemeriksaan dan Perawatan Sepeda Motor .....	24
2.4	Hubungan Pengetahuan dengan Keselamatan Berkendara Sepeda Motor	24
2.4.1	Pengetahuan .....	25
2.4.2	Usia .....	25
2.4.3	Kepemilikan Surat Izin Mengemudi .....	26
2.4.4	Jenis Kelamin .....	26
2.5	Kerangka Teori .....	27
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN .....</b>		<b>28</b>
3.1	Kerangka Konsep .....	28
3.2	Variabel Penelitian .....	29

3.3	Hipotesis Penelitian .....	29
3.4	Definisi Operasional dan Skala Pengukuran Variabel .....	29
3.5	Rancangan Penelitian .....	30
3.6	Populasi Penelitian .....	30
3.7	Sampel Penelitian .....	30
3.8	Sumber Data .....	32
3.9	Instrumen Penelitian .....	32
3.10	Pengambilan Data .....	34
3.11	Prosedur Penelitian .....	34
3.12	Analisis Data .....	35
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN .....</b>		<b>37</b>
4.1.	Visi dan Misi SMKN 3 Pekalongan .....	37
4.1.1	Visi.....	37
4.1.2	Misi .....	37
4.2	Analisis Univariat .....	37
4.2.1	Pengetahuan .....	37
4.2.2	Keselamatan Berkendara Sepeda Motor .....	38
4.3	Analisis Bivariat .....	39
<b>BAB V PEMBAHASAN .....</b>		<b>40</b>
5.1	Pengetahuan Siswa SMKN 3 Pekalongan .....	40
5.2	Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Siswa SMKN 3 Pekalongan ....	40
5.3	Pengetahuan dengan Keselamatan Berkendara Sepeda Motor .....	41
5.4	Hambatan dan Keterbatasan Penelitian .....	42

<b>BAB VI SIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>43</b>
6.1 Simpulan .....	43
6.2 Saran .....	43
6.2.1 Untuk Siswa SMKN 3 Pekalongan .....	43
6.2.2 Untuk Sekolah SMKN 3 Pekalongan .....	43
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>44</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>47</b>



## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1: Keaslian Penelitian .....	6
Tabel 3.1: Matrik Definisi Operasional dan Skala Pengukuran .....	29
Tabel 4.1: Distribusi Frekuensi Pengetahuan .....	38
Tabel 4.2: Distribusi Frekuensi Keselamatan Berkendara Sepeda motor .....	38
Tabel 4.3: Pengetahuan dengan Keselamatan Berkendara Sepeda motor .....	39



## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1: Sepeda Motor .....	8
Gambar 2.2: Sepeda Motor <i>Trail</i> .....	9
Gambar 2.3: Sepeda Motor <i>Off Road</i> .....	10
Gambar 2.4: Sepeda Motor Roda Tiga .....	10
Gambar 2.5: Helm Standar Terbuka ( <i>Open Face</i> ) .....	14
Gambar 2.6: Helm Standar Tertutup ( <i>Full Face</i> ) .....	15
Gambar 2.7: Masker .....	16
Gambar 2.8: Pakaian Pelindung .....	17
Gambar 2.9: Sarung Tangan .....	18
Gambar 2.10: Sepatu .....	19
Gambar 2.11: Marka Garis Utuh .....	20
Gambar 2.12: Marka Garis Putus .....	20
Gambar 2.13: Marka Garis Ganda .....	21
Gambar 2.14: Marka Ganda Dua Garis Utuh .....	21
Gambar 2.15: Marka Melintang Garis Utuh .....	22
Gambar 2.16: Marka Melintang Garis Putus .....	22
Gambar 2.17: Marka Serong .....	23
Gambar 2.18: Marka Lambang .....	23
Gambar 2.19: Kerangka Teori .....	27
Gambar 3.1: Kerangka Konsep .....	28

## DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran 1: Kuesioner Pengetahuan .....	47
Lampiran 2: Kuesioner Keselamatan Berkendara Sepeda Motor .....	54
Lampiran 3: Skor Kuesioner Pengetahuan .....	59
Lampiran 4: Skor Kuesioner Keselamatan Berkendara Sepeda Motor .....	61
Lampiran 5: Uji Validitas dan Reliabilitas .....	63
Lampiran 6: Analisis Data Univariat .....	69
Lampiran 7: Analisis Data Bivariat .....	70
Lampiran 8: SK Pembimbing .....	72
Lampiran 9: Surat <i>Ethical Clearence</i> .....	73
Lampiran 10: Surat Ijin Penelitian .....	74
Lampiran 11: Surat Keterangan telah Melakukan Penelitian .....	75
Lampiran 12: Dokumentasi .....	76



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi membuat manusia berusaha untuk menemukan dan menciptakan peralatan yang dapat mempermudah aktivitas manusia itu sendiri. Sejak jaman dahulu, manusia telah menciptakan berbagai macam alat transportasi untuk mempermudah mobilisasi barang maupun orang. Penemuan roda ribuan tahun sebelum masehi telah mendorong penemuan berbagai alat transportasi seperti kereta (3.500 SM) di Sumeria. Tahun 1771, Nicolas Joseph Cugnot dari Perancis menciptakan kereta bermesin uap pertama dengan tiga roda. Tahun 1889 Gotlieb Daimler dan Wilhelm Maybach menciptakan mobil pertama (Mohd. Azhar Abd. Hamid, et.al., 2006:28).

Sepeda motor merupakan alat transportasi yang sangat populer di Indonesia. Pertumbuhan jumlah sepeda motor sangat pesat, seolah tidak terpengaruh oleh berbagai masalah seperti, perekonomian dan kenaikan harga Bahan Bakar Minyak (BBM). Proses kepemilikan sepeda motor yang relatif murah dan mudah dengan uang muka terjangkau menyebabkan permintaan akan sepeda motor selalu naik (Eva Rustiana Hutajulu dan Budi Hermans, 2010:23). Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2010 sebanyak 61.078.188 unit, pada tahun 2011 terjadi kenaikan sebanyak 12,71% menjadi 68.839.341 unit, dan pada tahun 2012 naik 10,96% menjadi 76.381.183 unit. Jumlah sepeda motor merupakan yang terbesar jika dibandingkan dengan jenis kendaraan bermotor yang lain yakni sebesar 80,94% dari 94.373.324 unit kendaraan bermotor yang ada di Indonesia (BPS, 2013:1).



Proporsi jumlah sepeda motor dibandingkan kendaraan bermotor lainnya yang cukup besar ternyata sebanding dengan jumlah kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor. Jumlah kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor selalu meningkat setiap tahun. Menurut Direktur Jendral Hubungan Darat Kementerian Perhubungan RI (2014:2) menyebutkan pada tahun 2010 terjadi sebanyak 133.568 kasus, pada tahun 2011 sebanyak 154,636 kasus (74,45%), dan pada tahun 2012 sebanyak 179.534 kasus (74,99%).

Menurut *World Health Organization* (2013:1) sekitar 20 sampai 50 juta orang mengalami luka-luka dan sekitar 1,24 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas. Keluarga yang menjadi tanggungan korban juga menerima dampak akibat kecelakaan tersebut, sehingga jumlah orang yang mendapat kerugian akan lebih besar lagi.

Jumlah korban kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2010 adalah 31.234 orang meninggal dunia, 46.851 orang luka berat, dan 97.702 orang luka ringan. Pada tahun 2011, sebanyak 31.185 orang meninggal dunia, 36.767 orang luka berat, dan 108.811 orang luka ringan. Pada tahun 2012, sebanyak 29.544 orang meninggal dunia, 39.704 orang luka berat, dan 128.312 orang luka ringan (Dirjen Hubdat Kemenhub RI, 2014:3).

Angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Provinsi Jawa Tengah meningkat setiap tahunnya. Jumlah korban meninggal pada tahun 2010 sebanyak 10.281 orang, pada tahun 2011 sebanyak 23.686 orang, dan pada tahun 2012 sebanyak 29.771 orang. Jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Pekalongan setiap tahun juga meningkat. Pada tahun 2011 terjadi sebanyak 138 kasus dengan korban

jiwa sebanyak 16 orang. Pada tahun 2012 meningkat menjadi 178 kasus dengan korban jiwa sebanyak 41 orang (BPS Provinsi Jawa Tengah, 2013:1).

Menurut *World Health Organization* (2013:8) sebanyak 59% korban kecelakaan lalu lintas berusia 15-44 tahun dan 77% adalah laki-laki. Menurut Dirjen Hubdat Kemenhub RI (2014:481) tiga tahun berturut jumlah korban kecelakaan lalu lintas tertinggi yaitu pada kelompok usia 18-21 tahun yaitu tahun 2010 sebanyak atau 24,54%, tahun 2011 24,58%, dan tahun 2012 sebanyak 25,75%.

Perilaku berkendara sepeda motor pada remaja, patut dijadikan *concern* mengenai keselamatan berkendara sepeda motor. Menurut Satya Joewana, dkk (2001:61) masa remaja merupakan periode penting dalam rentang kehidupan manusia, karena masa remaja adalah suatu periode peralihan dari masa kanak-kanak ke masa dewasa. Remaja merasakan adanya perubahan fisik yang hampir menyerupai orang dewasa, perubahan sikap, perasaan atau emosi yang sering tanpa disadari oleh remaja itu sendiri seperti rasa malu, gembira, iri hati, dan rasa ingin tahu.

Pengetahuan berkendara merupakan faktor penting dalam keselamatan berkendara sepeda motor. Menurut Ferry Efendi dan Makhfudli (2009:102); tindakan atau perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih diingat dari pada tindakan atau perilaku yang tidak di dasari oleh pengetahuan. Menurut Kunwadee Rojpaisarnkit (2012:27) pengetahuan yang kurang akan menyebabkan persepsi yang salah mengenai keadaan lalu lintas ketika seseorang berkendara.

Hal tersebut mengakibatkan pengendara melakukan tindakan yang dapat mengarah kepada kecelakaan lalu lintas.

Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Gineung Cynthia Utari yang dilakukan pada tahun 2010 di Universitas Gunadharma. Berdasarkan penelitian tersebut diketahui bahwa sebanyak 67,4% responden dengan tingkat pengetahuan berkendara rendah, tidak berkendara dengan aman (*safety riding*). Sementara itu penelitian yang dilakukan Kunwadee Rojpaisarnkit (2012:30) di Thailand Selatan menyebutkan bahwa pengetahuan berkendara berhubungan dengan keselamatan berkendara sepeda motor dengan taraf signifikansi 0,001 dan nilai  $r$  sebesar 0,107.

Menurut bagian kesiswaan SMKN 3 Pekalongan, jumlah kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh siswa cenderung meningkat setiap tahun ajaran. Pada tahun ajaran 2011-2012 tercatat sebanyak 4 siswa yang mengalami kecelakaan tunggal, pada tahun ajaran 2012-2013 sebanyak 5 siswa, dan tahun ajaran 2013-2014 sebanyak 7 siswa.

Hasil studi pendahuluan mengenai pengetahuan lalu lintas pada siswa kelas XII didapatkan data hasil, sebanyak 56,67% responden mempunyai nilai kurang, 40% cukup, dan 3,33% baik. Sementara itu, sebanyak 50% mengatakan sering memakai helm ketika berkendara, 36,67% kadang-kadang, dan 13,33% jarang.

Berdasarkan uraian di atas maka dipandang perlu untuk dilakukan penelitian mengenai "*Hubungan antara Pengetahuan dengan Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Siswa Sekolah Menengah Kejuruan Negeri 3 Pekalongan Tahun Ajaran 2015/2016*".

## **1.2 Rumusan Masalah**

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Adakah hubungan antara pengetahuan dengan keselamatan berkendara sepeda motor Siswa Sekolah Menengah Kejuruan Negeri 3 Pekalongan Tahun Ajaran 2015/2016?”

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan dengan keselamatan berkendara sepeda motor siswa Sekolah Menengah Kejuruan Negeri 3 Pekalongan Tahun Ajaran 2015/2016.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat:

### **1.4.1 Untuk Sekolah Menengah Kejuruan Negeri 3 Pekalongan**

Memberikan informasi kepada siswa SMKN 3 Pekalongan Tahun Ajaran 2015/2016 mengenai hubungan antara pengetahuan berkendara dengan keselamatan sepeda motor pada siswa. Berdasarkan informasi tersebut diharapkan siswa bisa memahami dan mempraktikkan keselamatan berkendara sepeda motor.

### **1.4.2 Untuk Jurusan Ilmu Kesehatan Masyarakat (IKM)**

Memberikan informasi untuk kepentingan perkuliahan maupun sebagai data dasar dalam penelitian di bidang Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) khususnya kajian mengenai keselamatan berkendara sepeda motor.

### **1.4.3 Untuk Peneliti**

Menambah pengetahuan serta pengalaman dalam mengidentifikasi dan memecahkan masalah, khususnya mengenai hubungan antara pengetahuan dengan keselamatan berkendara sepeda motor. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi

acuan dalam melakukan penelitian pada jenjang pendidikan selanjutnya dengan mengembangkan variabel penelitian yang ada secara lebih spesifik.

## 1.5 Keaslian Penelitian

Keaslian penelitian dan perbedaan penelitian dapat digunakan untuk membedakan penelitian yang dilakukan sekarang dengan penelitian sebelumnya (Tabel 1.1)

**Tabel 1.1: Keaslian Penelitian**

No	Judul Penelitian	Nama Peneliti	Tahun dan Tempat Penelitian	Rancangan Penelitian	Variabel Penelitian	Hasil Penelitian
1.	Kampanye dalam Program <i>Safety Riding</i> Studi di Bagian Satuan Lalu Lintas Kepolisian <i>Resort</i> Bojonegoro	Ira Widya Ariani	2006, Bojonegoro	Studi kualitatif	-	Antusias-me dan partisipasi masyarakat cukup antusias
2.	Pelaksanaan Kebijakan Keamanan Ber - kendaraan ( <i>Safety Riding</i> ) Studi terhadap Bis antar Kota Dalam Propinsi Jurusan Malang Banyuwangi	Achmad Fauzi	2009, Malang	Studi Kualitatif	-	Sebagian besar responden belum tahu dan belum mengim-plementasi kan safety Riding

## 1.6 Ruang Lingkup Penelitian

Adapun Ruang lingkup Penelitian ini adalah tempat,waktu,dan materi

### 1.6.1 Tempat

Tempat penelitian adalah di Sekolah Menengah Kejuruan Negeri (SMKN)

3 Pekalongan, Kota Pekalongan, Kabupaten pekalongan.

### **1.6.2 Waktu**

Penelitian dilakukan pada tanggal 10-12 September 2015.

### **1.6.3 Keilmuan**

Ruang lingkup materi dalam penelitian ini termasuk dalam kajian Ilmu Kesehatan Masyarakat bidang Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Adapun materi di dalam penelitian ini dibatasi oleh keinginan untuk mengetahui Hubungan antara Pengetahuan dengan Keselamatan Berkendara Sepeda Motor.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Sepeda Motor**

Menurut Presiden RI (2012:2) Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah dan dengan atau tanpa kereta samping, atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah .Menurut Dirjen Hubdat Kemenhub RI (2010:14) berdasarkan penggunaan, sepeda motor dapat diklasifikasikan menjadi beberapa macam, menurut kegunaannya, yaitu:

##### **2.1.1 Sepeda Motor Harian**

Sepeda motor harian yaitu sepeda motor yang didesain untuk berjalan di jalan raya. Ban sepeda motor jenis ini dibuat agar mampu menapak dengan baik di jalan raya (Gambar 2.1).



**Gambar 2.1: Sepeda Motor Harian**

### 2.1.2 Sepeda Motor *Trail*

Sepeda motor *trail* yaitu sepeda motor yang digunakan untuk berkendara di segala medan, baik jalan aspal maupun non aspal. Sepeda motor ini dilengkapi dengan lampu sehingga dapat digunakan di jalan raya (Gambar 2.2).



**Gambar 2.2:**Sepeda Motor *Trail*

### 2.1.3 Sepeda Motor *Off Road*

Sepeda motor *off road* yaitu sepeda motor yang didesain untuk kegiatan rekreasi seperti motokros, dan bertualang. Jenis sepeda motor ini tidak dapat digunakan di jalan raya. Karena sepeda motor jenis ini tidak dilengkapi dengan kaca spion, plat nomor, surat, lampu serta indikator (Gambar 2.3).





**Gambar 2.3: Sepeda Motor *Off Road***

#### **2.1.4 Sepeda Motor Roda Tiga**

Sepeda motor roda tiga yaitu motor dengan tiga roda, tetapi bukan sepeda motor dengan tambahan kereta tempel di bagian samping (Gambar 2.4).



**Gambar 2.4: Sepeda Motor Roda Tiga**

## 2.2 Pengetahuan

Menurut Soekidjo Notoatmodjo (2010:45) Pengetahuan merupakan hasil dari tahu dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap sesuatu. Penginderaan terjadi melalui panca indera manusia, yakni indera penglihatan, pendengaran, penciuman, rasa, dan raba. Pengetahuan juga dapat didefinisikan sebagai hasil penginderaan manusia, atau hasil tahu seseorang terhadap sesuatu melalui indera yang dimiliki. Sebagian besar pengetahuan seseorang diperoleh melalui indera pendengaran dan indera penglihatan.

Menurut Soekidjo Notoatmodjo (2010:50) Pengetahuan mempunyai intensitas atau tingkat yang berbeda. Tingkatan tersebut yaitu:

### 2.2.1 Tahu

Tahu diartikan sebagai mengingat suatu materi yang telah dipelajari sebelumnya. Pengetahuan pada tingkat ini adalah mengingat kembali atau *recall* terhadap suatu hal yang spesifik dan bahan yang dipelajari atau rangsangan yang telah diterima.

### 2.2.2 Memahami

Memahami adalah suatu kemampuan untuk menjelaskan secara benar tentang sesuatu, yang diketahui sehingga dapat diinterpretasikan secara benar.

### 2.2.3 Aplikasi

Aplikasi diartikan sebagai kemampuan untuk menjelaskan materi yang telah dipelajari pada situasi yang riil.

#### **2.2.4 Analisis**

Analisis adalah suatu kemampuan untuk menyatakan materi ke dalam komponen, tetapi masih di dalam struktur organisasi tersebut dan masih terkait satu sama lain.

#### **2.2.5 Sintesis**

Sintesis yaitu menunjukkan suatu kemampuan menghubungkan bagian yang ada di dalam suatu keseluruhan yang baru.

#### **2.2.6 Evaluasi**

Evaluasi ini berkaitan dengan kemampuan untuk melakukan penilaian terhadap suatu materi.

### **2.3 Keselamatan Berkendara Sepeda Motor**

Menurut Marye A. Kusmagi (2010:40) Keselamatan berkendara sepeda motor sangat penting diterapkan guna menjamin kenyamanan dan keamanan semua pengendara di jalan raya. Keselamatan berkendara sepeda motor adalah mengendarai motor dengan aman, dan tertib. Inti keselamatan berkendara sepeda motor adalah utamakan keselamatan yang mencakup keselamatan diri sendiri dan keselamatan pengguna jalan lain. Adapun keselamatan Berkendara Sepeda Motor yaitu:

#### **2.3.1 Aspek dalam Keselamatan Berkendara Sepeda Motor**

Keselamatan berkendara sepeda motor mempunyai beberapa aspek. Adapun aspek tersebut yaitu:

##### **2.3.1.1 Teknik dan Gaya Berkendara**

Teknik dan gaya yang aman dan tetap memperhatikan faedah keamanan dan keselamatan dalam berkendara sangat vital. Menurut Hilman Syaeful Alam (2009:101), ada 4 hal yang harus diperhatikan yaitu:

#### *2.3.1.1.1 Kesadaran (Awareness)*

Pengemudi sepeda motor harus memiliki pengetahuan serta prosedur berkendara yang baik, benar, dan aman.

#### *2.3.1.1.2 Kewaspadaan (Alertness)*

Kewaspadaan merupakan faktor utama yang menjamin pengendara selalu siaga dan waspada terhadap pengguna jalan lain. Pengemudi sepeda motor yang selalu waspada, akan melakukan tindakan yang benar ketika menghadapi situasi yang membahayakan.

#### *2.3.1.1.3 Antisipasi*

Dalam antisipasi pengemudi harus belajar membuat skenario berkendara yang baik setiap kali melakukan kegiatan berkendara.

#### *2.3.1.1.4 Sikap dan Mental*

Pengemudi harus memiliki sikap yang mementingkan kepentingan umum, kepentingan dan keselamatan orang lain, serta keselamatan dirinya sendiri. Kemacetan cenderung membuat emosi pengendara meningkat, saling mendahului dengan cara mendahului, melanggar rambu dan marka jalan.

### **2.3.1.2 Perlengkapan Berkendara**

Beberapa peralatan harus selalu digunakan sebelum berkendara. Peralatan tersebut dapat dijabarkan sebagai berikut (Dirjen Hubdat Kemenhub RI, 2010:11):

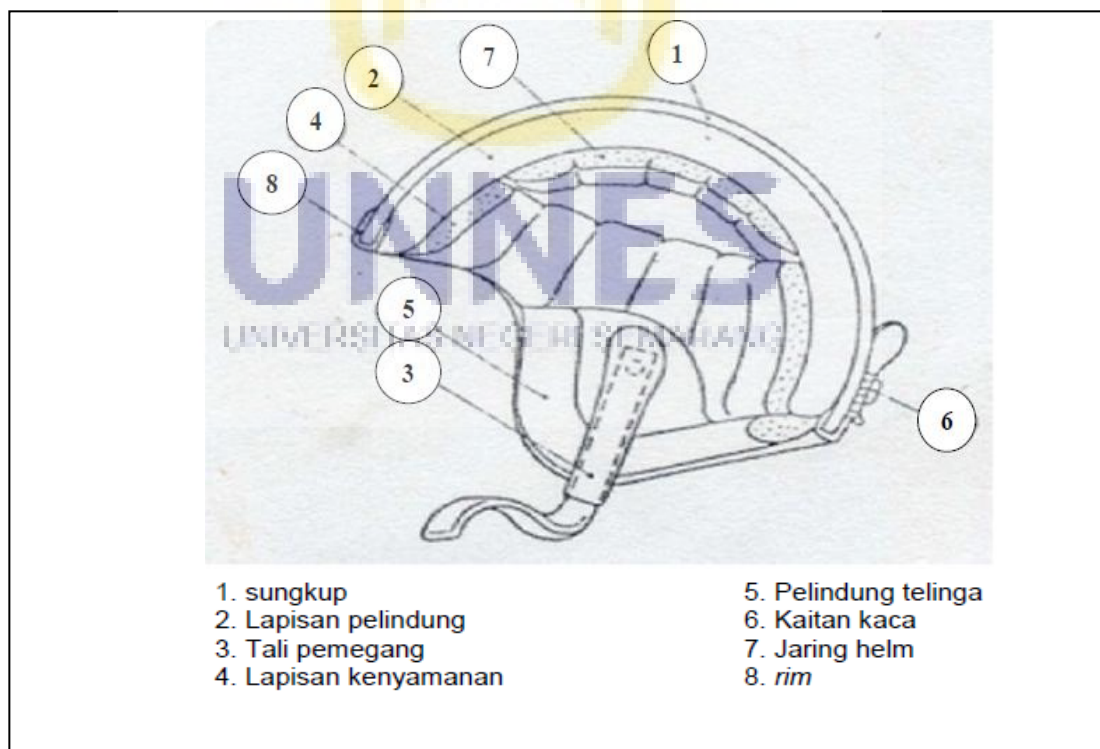
#### *2.3.1.2.1 Helm*

Berdasarkan hukum yang berlaku, setiap pengendara dan penumpang harus pakai helm yang sesuai standar yang berlaku dan harus terpasang erat di kepala. Helm merupakan bagian yang penting dari perlengkapan yang penting bagi

semua pengendara sepeda motor. Helm akan membantu mengurangi luka serius yang mungkin timbul ketika terjatuh dari sepeda motor.

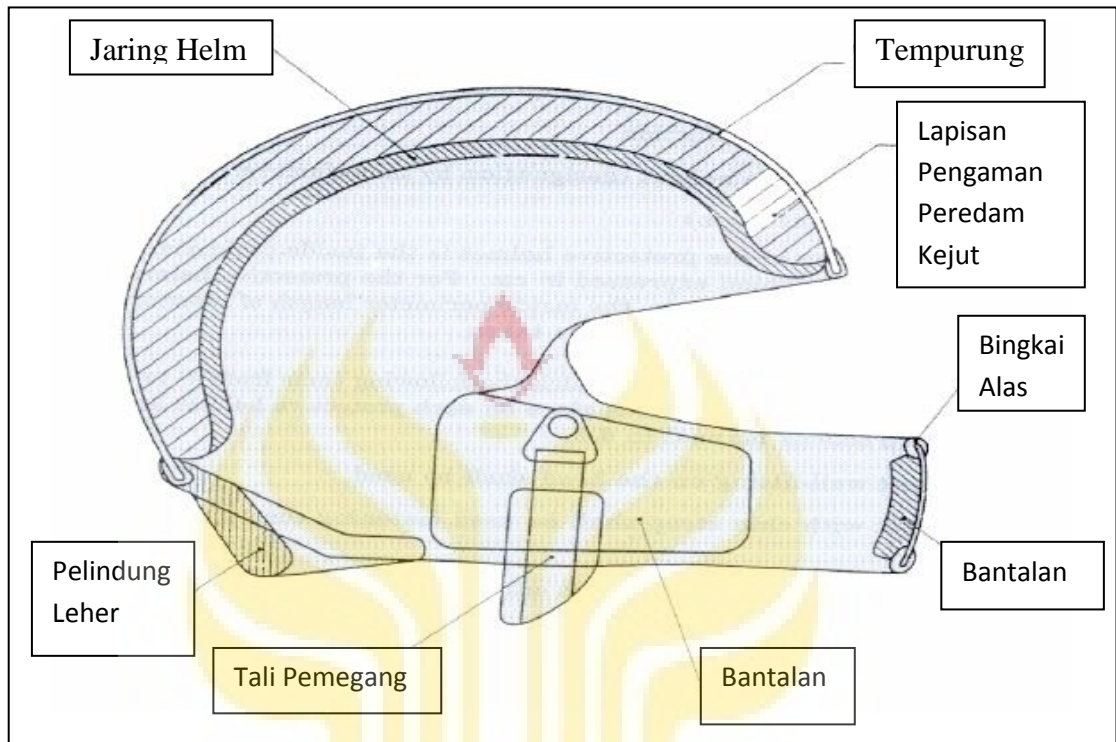
Pemeriksaan helm secara berkala karena masa pakai helm dapat berkurang setiap kali dipakai. Pemeriksaan meliputi apakah terdapat retak, kondisi lapisan dalam helm, bahan material yang terlepas, kaca yang sudah mulai tidak jelas. Hal yang paling penting adalah memakai helm standar SNI, helm yang pas dan tidak longgar, serta memastikan ketika di pakaikan tali helm hingga berbunyi “klik”.

Menurut BSN (2007:5) Berdasarkan SNI 1811-2007 helm standar yang aman ada 2 macam, yaitu helm standar terbuka (*open face*) dan helm standar tertutup (*full fa helm standar terbuka (open face)* adalah bentuk helm yang menutup kepala sampai dengan bagian leher dan menutup telinga (Gambar 2.5).



**Gambar 2.5: Helm Standar Terbuka (*Open Face*)**

Helm standar tertutup (*full face*) bentuk helm yang menutup kepala atas, bagian leher, dan bagian mulut (Gambar 2.6).



**Gambar 2.6: Helm Standar Tertutup (*full face*)**

#### 2.3.1.2.2 Masker

Menurut Budiono, S., dkk. (2003: 332) masker merupakan jenis alat pelindung pernafasan yang berfungsi sebagai pelindung terhadap debu yang lebih besar yang masuk ke dalam pernafasan, dapat terbuat dari kain dengan ukuran pori-pori tertentu

Ada beberapa hal yang perlu diperhatikan ketika digunakan masker yaitu:

1. Pakai masker sebelum memasang sarung tangan.
2. Tidak menyentuh masker ketika di gunakan.
3. Ganti masker ketika kotor dan lembab.
4. Lepaskan masker setelah melepaskan sarung tangan dan mencuci tangan.
5. Tidak menggantungkan masker di leher.

6. Tidak memakai kembali masker sekali pakai. Contoh masker dapat dilihat pada gambar berikut (Gambar 2.7)



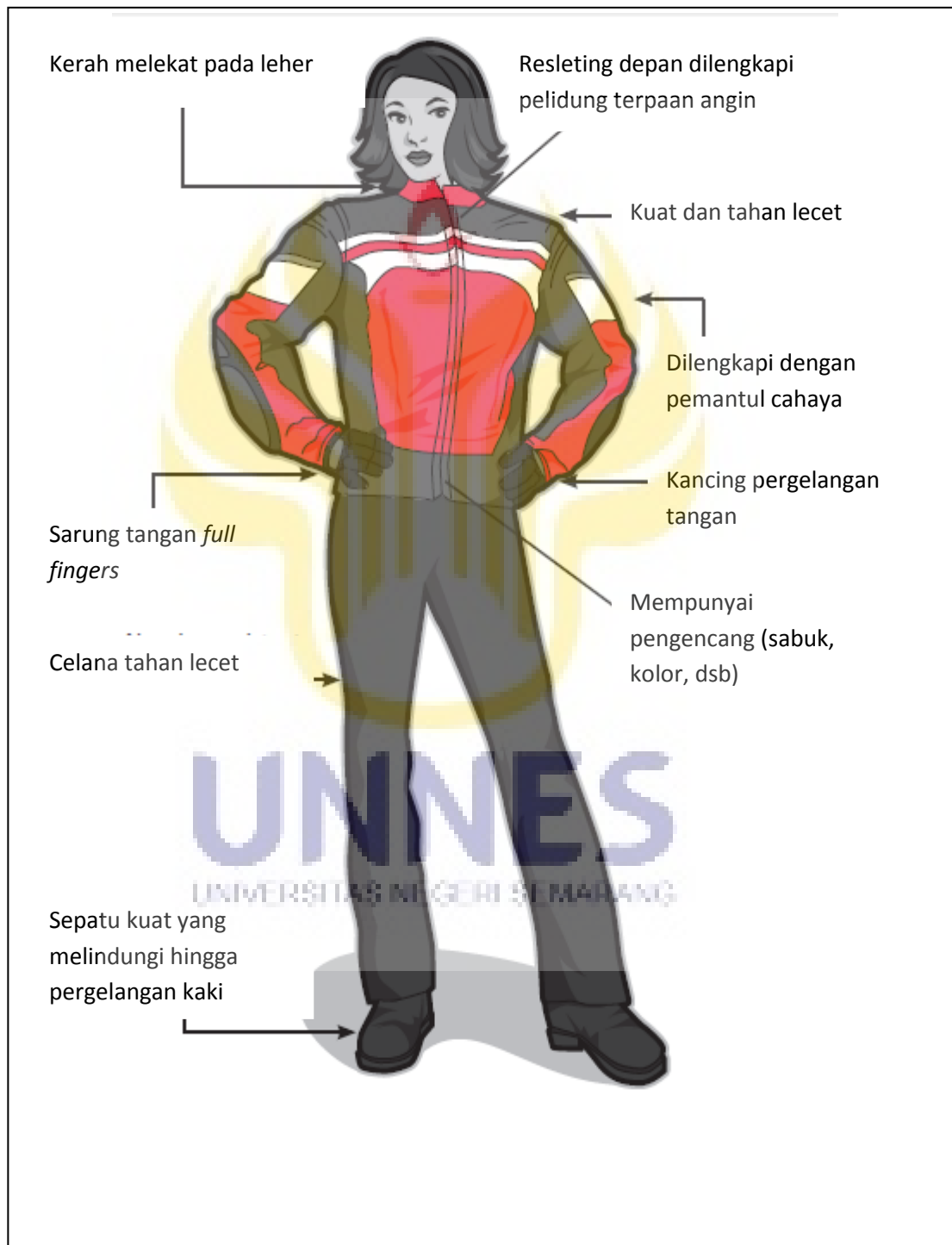
**Gambar 2.7. Masker**

#### 2.3.1.2.3 Pakaian Pelindung

Pakaian pelindung meliputi jaket dan celana. Pakaian yang tepat membantu melindungi tubuh dari cedera, membantu pengendara mudah dilihat pengguna jalan lain dan membuat pengendara nyaman selama berkendara. Pengendara sepeda motor cenderung terserang berbagai macam kondisi cuaca. Berkendara pada cuaca dingin dapat menyebabkan demam dan kelelahan. Keadaan cuaca yang cerah sekalipun, angin dapat menyebabkan temperatur tubuh anda menurun. Hal ini berakibat pada konsentrasi dan menurunkan reflek pengendara. Syarat celana dan jaket pada kendaraan bermotor dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Tutup seluruh lengan dan kaki , bahkan pada cuaca panas.
2. Melekat erat pada leher, pergelangan tangan, pinggang saat berkendara.

3. Membuat tubuh hangat dan tetap kering. Bahan jaket dari kulit melindungi kulit dari gesekan, tetapi tidak sesuai saat hujan dan cuaca dingin. Bahan lain adalah katun yang dilapis lilin atau bahan sintetis (Gambar 2.8).



**Gambar 2.8: Pakaian Pelindung**



#### 2.3.1.2.4 Sarung Tangan

Sarung tangan untuk pengendara motor didesain khusus untuk berkendara sepeda motor. Terbuat dari kulit atau bahan sintetis lainnya. Sarung tangan berfungsi untuk melindungi tangan dan memberi kemampuan menggenggam setang motor dengan baik. Sarung tangan untuk pengendara sepeda motor harus muat pada tangan dengan baik, terdapat lubang sirkulasi, dan miliki ruang yang cukup untuk jari anda agar anda mudah menekuk tangan saat operasikan sepeda motor (Gambar 2.9).



**Gambar 2.9: Sarung Tangan**

#### 2.3.1.2.5 Sepatu

Sepatu untuk pengendara motor merupakan untuk berkendara sepeda motor dan terbuat dari kulit atau bahan sintetis kuat lainnya. Berfungsi untuk melindungi pergelangan kaki. Sepatu untuk pengendara motor harus memiliki alas yang mampu

menapak dengan baik dan memiliki bagian yang diperkuat sebagai perlindungan tambahan. Sepatu juga memiliki sisi yang elastis dan tidak memiliki anting serta tali (Gambar 2.10).



**Gambar 2.10: Sepatu**

#### 2.3.1.2.2 Kelengkapan Surat Penting

Menurut Presiden RI (2009:59) pada saat pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor wajib menunjukkan:

1. Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor (STCK)
2. Surat Izin Mengemudi (SIM)

#### 2.3.1.3 Rambu dan marka jalan

UU nomor 22 Tahun 2009 pasal 106 menyebutkan bahwa “setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib mematuhi rambu dan marka jalan” (Presiden RI, 2009:59). Berikut adalah penjabarannya:

##### 2.3.1.3.1 Rambu

Berdasarkan peraturan Pemerintah nomor 43 Tahun 1993 rambu terdiri dari 4 macam, berikut adalah penjabarannya: (1) rambu peringatan berwarna kuning, (2) rambu larangan berwarna merah, (3) rambu perintah berwarna biru, (4) rambu petunjuk berwarna hijau (Presiden RI, 1993:10).

### 2.3.1.3.2 Marka

Disebutkan bahwa, marka pada peraturan yang sama terdapat 4 macam yaitu: (1) marka membujur, (2) marka melintang, (3) marka serong, dan (4) marka lambang. Berikut penjabarannya:

#### 2.3.1.3.2.1 Marka Garis Utuh

Berikut adalah penjabaran dari marka garis utuh: (1) larangan bagi kendaraan melintasi garis tersebut, (2) apabila berada di tepi jalan hanya berfungsi sebagai peringatan tanda tepi jalur lalu lintas (Gambar 2.11).



**Gambar 2.11: Marka Garis Utuh**

#### 2.3.1.3.2.2 Marka Garis Putus

Marka tersebut berfungsi sebagai pembatas lajur untuk mengarahkan lalu lintas dan atau memperingatkan akan ada marka membujur yang berupa garis utuh didepan (Gambar 2.12).



**Gambar 2.12: Marka Garis Putus**

### 2.3.1.3.2.3 Marka Garis Ganda

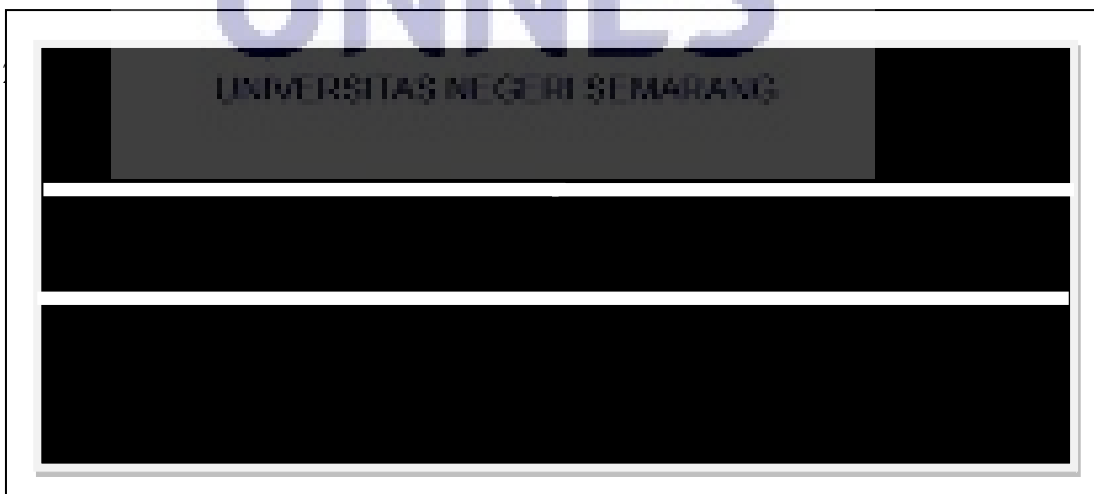
Marka garis ganda berfungsi sebagai pertanda bahwa kendaraan yang berada pada sisi garis utuh dilarang melintasi garis ganda tersebut, sedangkan kendaraan yang berada pada sisi garis putus dapat melintasi garis ganda tersebut (Gambar



**Gambar 2.13: Marka Garis Ganda**

### 2.3.1.3.2.4 Marka Garis Ganda Dua Garis Utuh

Marka garis dua pertanda bahwa, kendaraan tersebut dilarang melintas. Marka ini berfungsi sebagai batas antara dua jalur yang berlawanan arah dan dapat bermanfaat sebagai portal atau trotoar pembatas di tengah jalan ( Gambar

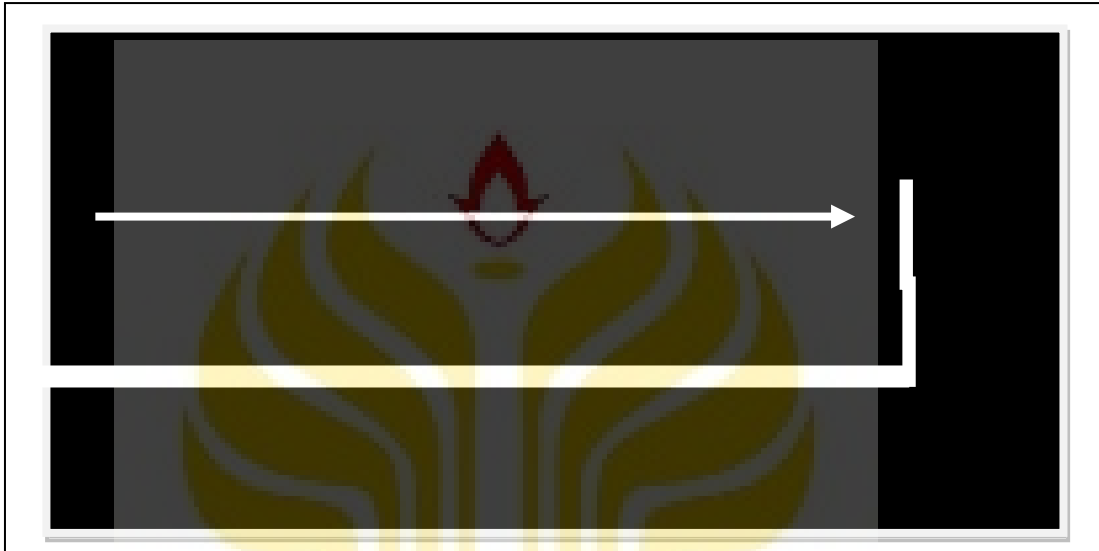


**Gambar 2.14: Marka Ganda Dua Garis Utuh**

#### 2.3.1.3.2.5 Marka Melintang Garis Utuh

Marka tersebut berfungsi sebagai tanda batas berhenti bagi kendaraan yang diwajibkan berhenti oleh alat pemberi isyarat lalu lintas atau rambu berhenti

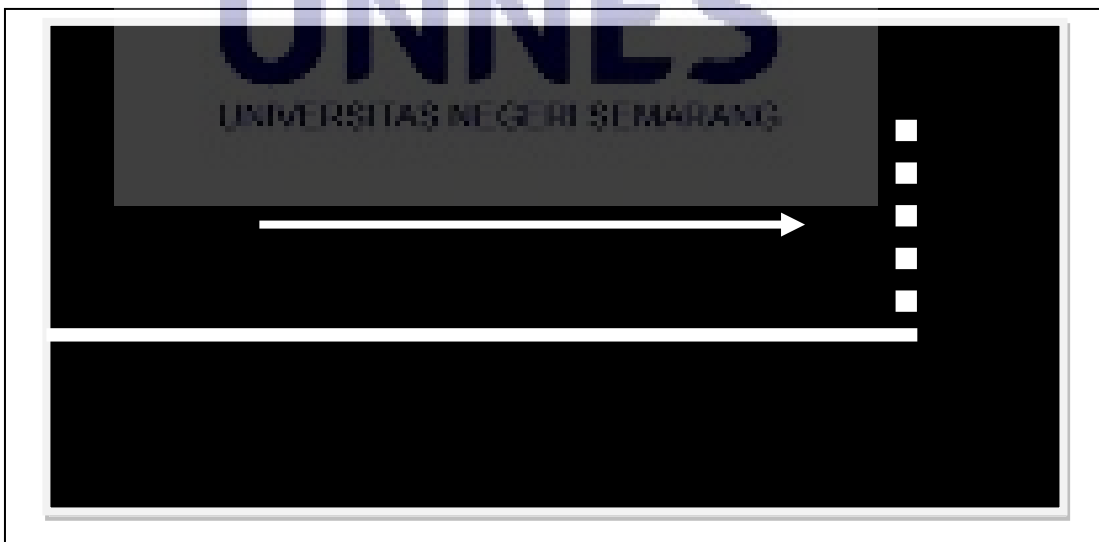
(Gambar 2.15)



**Gambar 2.15: Marka Melintang Garis Utuh**

#### 2.3.1.3.2.6 Marka Melintang Garis Putus

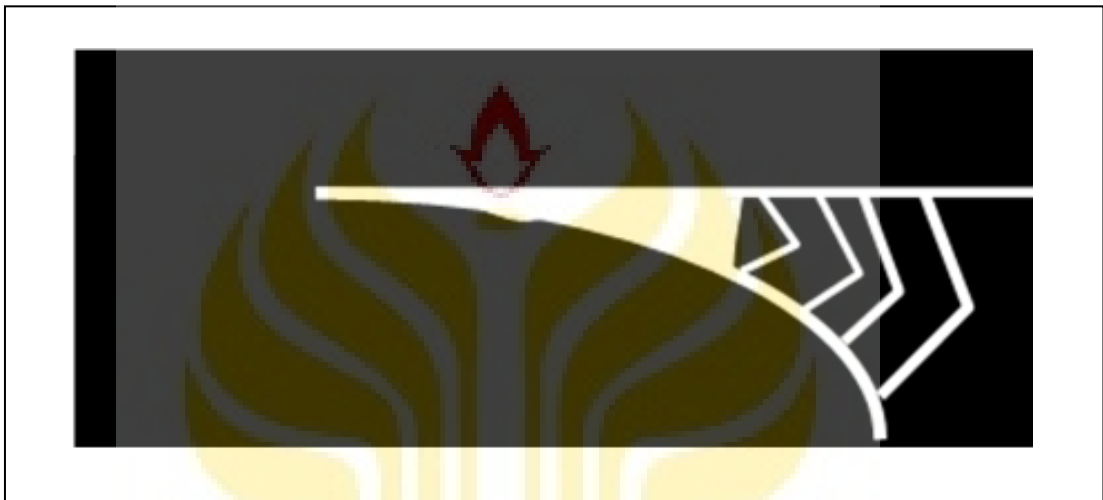
Batas yang tidak dapat dilampaui kendaraan sewaktu memberi kesempatan pada kendaraan yang mendapat hak utama pada persimpangan (Gambar 2.16).



**Gambar 2.16: Marka Melintang Garis Putus**

#### 2.3.1.3.2.7 Marka Serong

Fungsi dari marka tersebut, penjabarannya sebagai berikut: (1) daerah yang tidak boleh dimasuki oleh kendaraan, (2) Pemberitahuan awal sudah mendekati pulau lalu lintas (Gambar 2.17)



**Gambar 2.17: Marka Serong**

#### 2.3.1.3.2.8 Marka Lambang

Marka lambang adalah tanda yang mengandung arti tertentu untuk menyatakan peringatan, perintah, dan larangan untuk melengkapi atau menegaskan yang telah disampaikan oleh rambu lalu lintas atau tanda lalu lintas



**Gambar 2.18: Marka Lambang**

### **2.3.2 Pemeriksaan dan Perawatan Sepeda Motor**

Adapun pemeriksaan dan perawaa sepeda motor adalah sebagai berikut:

#### **2.3.2.1 Pemeriksaan Kondisi Sepeda Motor**

Pemeriksaan kondisi sepeda motor sebelum berkendara meliputi (Yayasan AHM., 2011:31), (1) pemeriksaan bahan bakar, (2) pemeriksaan kekencangan rantai, (3) pemeriksaan volume oli, (4) pemeriksaan tekanan ban, (5) pemeriksaan fungsi kopling, (6) pemeriksaan fungsi rem, (7) pengaturan kaca spion, (8) pemeriksaan fungsi lampu dan klakson.

#### **2.3.2.2 Perawatan Sepeda Motor**

Perawatan sepeda motor dilakukan secara berkala dengan melakukan servis, penggantian *sparepart*, oli, dan ban yang sudah aus atau tidak sesuai dengan standar yang ditetapkan pabrikan motor (Yayasan AHM., 2011:43). Perawatan diperlukan agar kondisi sepeda motor selalu sesuai dengan persyaratan dan layak jalan berikut adalah contoh melanggar persyaratan teknis dan laik jalan sepeda motor. Berikut adalah penjabarannya:

1. Memodifikasi cahaya lampu utama dan lampu rem dengan lampu yang tidak dianjurkan (contoh mengganti lampu rem dengan lampu warna hijau),
2. Melepas part sepeda motor (contoh melepas kaca spion),
3. Melanggar persyaratan laik jalan. Contoh: (1) mengganti knalpot standar dengan knalpot yang bising, (2) mengganti ban dengan ban ukuran yang tidak standar, (3) mengganti klakson dengan jenis suara dan kebisingan yang melebihi anjuran.

### **2.4 Hubungan Pengetahuan dengan Keselamatan Berkendara Sepeda Motor**

Adapun Hubungan antara Pengetahuan dengan Keselamatan Berkendara

Sepeda Motor adalah:

### 2.4.1 Pengetahuan

Pengetahuan merupakan faktor penting dalam keselamatan berkendara sepeda motor. Menurut Ferry Efendi dan Makhfudli (2009:102), tindakan atau perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih diingat daripada tindakan atau perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan. Menurut Kunwadee Rojpaisarnkit (2012:27) pengetahuan berkendara yang kurang, akan menyebabkan persepsi yang salah mengenai keadaan lalu lintas ketika seseorang berkendara. Hal tersebut mengakibatkan pengendara mengambil tindakan yang dapat mengarah kepada kecelakaan lalu lintas

### 2.4.2 Usia

Menurut Anna Riskianah dan Ismaini Zain (2010:8), berdasarkan aspek pola berkendara, kecepatan rata-rata berkendara dari pengendara motor kelompok usia muda tinggi, jauh lebih tinggi dibandingkan kecepatan aman berkendara. Umur mulai berkendara motor masyarakat semakin cepat. Tingkat partisipasi program *safety riding* masih cukup rendah pada program penggunaan jalur kiri untuk sepeda motor dan pemeriksaan keadaan kendaraan sebelum berkendara. Selain itu pelanggaran yang cukup tinggi juga terjadi pada aktivitas sambil berkendara yaitu penggunaan telepon seluler. Kelompok usia muda cenderung memiliki perhatian yang mudah dialihkan (*low attention allocation*) ketika berkendara.

Menurut Ariwibowo (2013:3), usia memiliki pengaruh penting terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, orang yang berumur muda lebih sering terlibat dalam suatu kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan orang yang berumur lanjut atau lebih tua, sehingga karakteristik responden berdasarkan umur sudah tepat sasaran yakni pada responden muda (18-21 tahun) yang sering terlibat pada kecelakaan lalu lintas dan berisiko untuk melakukan pelanggaran lalu lintas.



### 2.4.3 Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)

Surat Izin Mengemudi (SIM) adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki SIM sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Pengendara motor wajib memiliki SIM yang berlaku untuk mengemudikan kendaraan bermotor yaitu SIM C. Untuk mendapatkan SIM, setiap orang harus memenuhi persyaratan usia, administrasi, kesehatan, dan lulus dari serangkaian tes yang diadakan oleh pihak kepolisian, sehingga dinyatakan lulus ujian (Presiden RI. 2009:77). Menurut Anna Riskianah dan Ismaini Zain (2010:9), semakin lama kepemilikan SIM pada pengendara motor usia muda dapat menurunkan risiko kecelakaan.

### 2.4.4 Jenis Kelamin

Menurut Barry Watson (2007:8) pengguna sepeda motor didominasi oleh laki-laki, sementara pembonceng kebanyakan adalah perempuan. Menurut Anna Riskianah dan Ismaini Zain (2010:8) pengendara motor laki-laki memiliki risiko kecelakaan lebih dari dua kali dibandingkan dengan pengendara motor perempuan.

Menurut Marselius Sampe Tondok (2012:9), laki-laki memiliki tingkat kepatuhan yang lebih rendah daripada perempuan terutama terkait dengan perilaku yang berisiko di jalan raya, seperti mengemudi.

## 2.5 Kerangka Teori

Berdasarkan uraian di atas, dapat digambarkan kerangka teori penelitian berjudul “Hubungan antara Pengetahuan dengan Keselamatan Berkendara Sepeda Motor pada Siswa SMKN 3 Pekalongan Tahun Ajaran 2015/2016” (Gambar 2.19).



**Gambar 2.19: Kerangka Teori**

Sumber: (1) Ferry Efendi dan Makhfudli; (2) Anna Riskianah dan Ismaini Zain; (3) Ariwibowo; (4) Marselius Sampe Tondok

## **BAB VI**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1 Simpulan**

Berdasarkan penelitian ini maka dapat diperoleh suatu simpulan yaitu, terdapat Hubungan antara Pengetahuan dengan Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Siswa SMKN 3 Pekalongan Tahun Ajaran 2015/2016.

#### **6.2 Saran**

Berdasarkan simpulan di atas, maka dapat ada beberapa saran. Berikut adalah penjabaran dari saran:

##### **6.2.1 Untuk Siswa SMKN 3 Pekalongan :**

Adanya hasil penelitian ini, Siswa di SMKN 3 Pekalongan diharapkan:

1. Untuk dapat lebih meningkatkan pengetahuan tentang berkendara dengan caramencari informasi lebih mendalam tentang berkendara yang baik dan benar lewat media elektronik, seperti televisi,radio dan internet.
2. Untuk melengkapi surat kendaraan seperti SIM dan STNK serta mematuhi rambu-rambu lalu lintas

##### **6.2.2 Untuk Sekolah SMKN 3 Pekalongan**

Adanya hasil penelitian ini dapat berguna sebagai referensi tambahan untuk menetapkan peraturan di sekolah tentang keselamatan berkendara sepeda motor.

Misalnya dengan:

1. Pengadaan Seminar tentang keselamatan berkendara sepeda motor.
2. Bekerjasama dengan kepolisian untuk pengadaan sosialisasi terkait keselamatan berkendara sepeda motor setiap tahun sekali.

## DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Fauzi, *Pelaksanaan Kebijakan Keamanan Berkendara (SafetyRiding) Studi terhadap Bis antar Kota Dalam Propinsi Jurusan Malang Banyuwangi*, Jurnal Kesehatan Masyarakat, Vol 3, No.3, 2009, hal 11-22.
- Al Ghazali, 2008, *Ikhya Ulumuddin*, Bandung: Mizan Pustaka.
- Anna Riskianah dan Ismaini Zain, *Analisis Pola Tingkah Laku Pengendara Sepeda Motor di Kota Surabaya dengan Driver Behaviour Questionnaire (DBQ)*, Jurnal Statistika, Vol.1, No.1, 2010, hal 1-9.
- Arikunto S, 2006, *Manajemen Penelitian*, Rineka Cipta: Jakarta.
- Ariwibowo, *Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik*, Jurnal Kesehatan Masyarakat, Vol 2, No.1, 2013, hal 1-8.
- Barry Watson, 2007, *Psychological and Social Factors Influencing Motorcycle Rider Intentions and Behaviour*, Brisbane: ATSB.
- Badan Pusat Statistik Indonesia., 2013, *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis tahun 1987-2012*, Jakarta: BPS Pusat.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah, 2013, *Banyaknya Kecelakaan Lalu Lintas, Korban dan Nilai Kerugiannya di Wilayah Polda Jawa Tengah Tahun 2012*, Semarang: BPS Jateng.
- Brunner dan Suddart, 2005, *Keperawatan Medical Bedah*, Jakarta: EGC.
- BSN, 2007, *SNI 1811-2007 tentang Helm pengendara kendaraan bermotor roda dua*, Jakarta: SNI.
- Budiono,S., dkk, 2003, *Bunga Rampai Hiperkes dan KK*, Semarang: Universitas Diponegoro.
- Dirjen Hubdat Kemenhub RI, 2010, *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor Di Indonesia*, Jakarta: Kementerian Perhubungan.

- \_\_\_\_\_, 2014, *Perhubungan Darat dalam Angka*, Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Eko Budiarto, 2002, *Biostatistika untuk Kedokteran dan Kesehatan Masyarakat*, Jakarta: EGC.
- Eva Rustiana Hutajulu dan Budi Hermana, *Differences in Preferences and Market Segmentation on Motorcycle*, Jurnal Ekonomi, Vol.1, No.1, 2010, hal 1-12.
- Ferry Efendi dan Makhfudli, 2009, *Keperawatan Kesehatan Komunitas*, Jakarta: Salemba Medika.
- Hendra, 2008, *Konsep pengetahuan*, ([www.scribd.com/doc/44463497](http://www.scribd.com/doc/44463497)), diakses tanggal 9 Januari 2015.
- Hilman S. Alam, 2009, *Teknik Perawatan Motor*, Jakarta: Nobel Edumedia.
- Ira Widya Ariani, *Kampanye dalam Program Safety Riding Studi di Bagian Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Bojonegoro*, Jurnal Psikologi, Vol. 12, No.2, 2006, hal 10-25.
- Kunwadee Rojpaisarnkit, *Factors Related to Motorcycle Safe Riding Behavior of Industrial Workers in Eastern Thailand*, Journal of Science, Technology, and Humanities, Vol. 10, No. 1, 2012, hal 25-34.
- Marselius Sampe Tondok, *Intensi Kepatuhan Menggunakan Helm pada Pengendara Sepeda Motor: Aplikasi Teori Perilaku Terencana*, Jurnal Psikologi, Vol.1, No.1, 2012, hal 1-15.
- Marye A. Kusmagi, 2010, *Selamat Berkendara di Jalan Raya*, Depok: Raih Asa Sukses (Penebar Swadaya Group).
- Mohd. Azhar Abd. Hamid, et.al, 2006, *Reka Cipta & Inovasi dalam Perspektif Kreativiti*, Kuala Lumpur: Pantas Set.
- Presiden RI, 1993, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*, Jakarta: Sekretariat Negara.

\_\_\_\_\_, 2009, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta: Sekretariat Negara.

\_\_\_\_\_, 2012, *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan*, Jakarta: Sekretariat Negara.

Satya Joewana, 2001, *Narkoba*, Yogyakarta: Media Pressindo.

Soekidjo Notoatmodjo, 2003, *Pendidikan dan Perilaku Kesehatan*, Jakarta: Rineka Cipta.

\_\_\_\_\_, 2005, *Metodologi Penelitian Kesehatan*, Jakarta: Rineka Cipta.

\_\_\_\_\_, 2010, *Metodologi Penelitian Kesehatan*, Jakarta: Rineka Cipta.

Sudigdo Sastroasmoro dan Sofyan Ismael, 1995, *Dasar-dasar Metodologi Penelitian Klinis*, Jakarta: Binarupa Aksara.

Sugiyono, 2008, *Metodologi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta.

\_\_\_\_\_, 2010, *Metodologi Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta.

WHO, 2013, *Global Safety Report on Road 2013*, Geneva: World Health Organization.

Yayasan AHM, 2011, *Buku Panduan Tertib, Aman, dan Selamat Bersepeda Motor di Jalan*, Jakarta: Astra Honda Motor.