

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

II.1 Keselamatan Lalu Lintas

Undang-undang RI nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengartikan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, atau lingkungan. PP No 37 Tahun 2017 Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Sejalan dengan pesatnya perkembangan pemilikan kendaraan bermotor di Indonesia, dikombinasikan juga dengan bertambahnya penduduk dan beragamnya jenis kendaraan mengakibatkan masalah keselamatan jalan yang semakin memburuk.

Keselamatan jalan merupakan isu yang cenderung mengemuka dari tahun ke tahun dan saat ini sudah menjadi permasalahan global dan bukan semata-mata masalah transportasi saja tetapi sudah menjadi permasalahan sosial kemasyarakatan yang di sampaikan Djoko Murjanto pada Serial Rekayasa Keselamatan Jalan oleh Direktorat Jendral Bina Marga. Keselamatan jalan berakibat terhadap resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda Undang-undang RI nomor 22 tahun 2009 tentang LLAJ. Kecelakaan lalu lintas terjadi karena pengguna sering mengabaikan keselamatan saat berkendara termasuk pelanggaran lalu lintas. Pelanggaran lalu lintas didefinisikan sebagai pelanggaran atas aturan yang berlaku di lalu lintas, khususnya jalan raya. Pelanggaran lalu lintas termasuk bagian hukum pidana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992. Pelanggaran lalu lintas yang dimaksud dalam Undangundang RI nomor 22 tahun 2009 tentang LLAJ pasal 105 yaitu setiap orang yang menggunakan jalan wajib

berperilaku tertib, mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan, keselamatan lalu Lintas dan angkutan jalan, dan yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

II.2 Budaya Melanggar Keselamatan Berlalu Lintas

kasus kecelakaan lalu lintas diindonesia masih relatif tinggi. Kecelakaan terjadi dimulai dari adanya pelanggar lalu lintas. Tingginya angka pelanggaran dan meningkatnya jumlah pelanggaran merupakan indikasi masyarakat yang belum menyadari pentingnya menaati peraturan lalu lintas serta memahami akibat dari pelanggaran yang dilakukannya. Beberapa perilaku buruk pengguna jalan sering dijumpai pada setiap harinya. Perilaku melanggar sudah menjadi suatu kebiasaan oleh pengguna jalan.

Tumbuh kembang budaya melanggar dalam berlalu lintas sangat pesat. Budaya melanggar dibangun dari perilaku melanggar individu yang dibiasakan dan menjadi perilaku dan menjadi perilaku melanggar Bersama-sama oleh masyarakat. Perilaku dalam berlalu lintas merupakan suatu perwujudan dari pemahaman para pemakai jalan untuk menerapkan undang-undang dan peraturan-peraturan lalu lintas serta norma-norma sopan santun dengan sesama pengguna jalan. Kebaikan dan keburukan budaya keselamatan dalam bertransportasi dilakukan oleh orang dewasa dan diturunkan secara sadar atau tidak sadar kepada anak-anak.

Semua pengguna jalan memiliki resiko kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan pada umumnya dipicu dari pelanggaran pengguna jalan. Masyarakat harus disadarkan kalau mereka melakukan pelanggaran dapat berakibat fatal terhadap dirinya atau orang lain. Kampanye, penyuluhan ataupun Pendidikan tentang keselamatan jalan merupakan program yang harus dilaksanakan secara terus menerus. Masyarakat harus terus diingatkan tentang peraturan perundangan yang terkait dengan lalu lintas dan resiko yang mereka terima apabila melakukan pelanggaran lalu lintas.

II.3 Sosialisasi Keselamatan Berlalu Lintas

Dalam penyelenggaraan pendidikan berlalu lintas masuk dalam ruang lingkup pilar ke empat yaitu perilaku pengguna jalan. Kemudian

pada UU No. 22 Tahun 2009 Pasal 208 ayat 2a yang menjelaskan mengenai upaya membangun dan mewujudkan budaya keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui melaksanakan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini, melakukan sosialisasi dan internalisasi bagaimana tata cara dan beretika berlalu lintas serta program keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, memberikan penghargaan terhadap tindakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, menciptakan lingkungan ruang lalu lintas yang mendorong penggunaan jalan berperilaku tertib, dan menegakan hukum secara konsisten dan berkelanjutan.

Sosialisasi adalah proses dalam hidup mengenai cara dengan bagaimana individu mempelajari cara-cara hidup, norma, dan nilai sosial yang terdapat dalam lingkungan kelompoknya agar dapat berkembang menjadi pribadi yang diterima pada lingkungannya (Musyarofah, 2018). Sosialisasi keselamatan berlalu lintas merupakan proses penyampaian sesuatu pesan oleh seseorang kepada orang lain untuk memberi tahu atau mengubah sikap, pendapat, perilaku seseorang saat berlalu lintas baik langsung maupun tidak langsung. Menurut Peter L Berger dan Luckman terdapat 2 jenis sosialisasi yaitu:

a. Sosialisasi primer

Merupakan sosialisasi yang pertama kali dijalani oleh individu dari mereka kecil dengan cara belajar menjadi anggota masyarakat dalam lingkup kecil yaitu keluarga. Sosialisasi ini berlangsung pada saat kanak-kanak.

b. Sosialisasi sekunder

Merupakan suatu proses sosialisasi lanjutan setelah sosialisai primer yang memperkenalkan individu kedalam kelompok tertentu dalam masyarakat.

II.4 Media Sosialisasi

II.4.1 Pengertian Media Sosialisasi

Media adalah suatu alat yang digunakan sebagai perantara untuk menyampaikan pesan guna mencapai suatu tujuan sosialisasi (Sari, 2020). Media digunakan untuk proses

merangsang pikiran, perasaan, perhatian, dan minat serta perhatian siswa sehingga tujuan dalam proses sosialisasi dapat tercapai. Media sosialisasi adalah semua benda yang digunakan untuk kegiatan belajar mengajar, dengan tujuan untuk menyampaikan informasi dari sumber kepada penerima (dalam hal ini anak didik atau warga belajar).

II.4.2 Manfaat Media Sosialisasi

Manfaat penggunaan media sosialisasi di dalam proses belajar mengajar sebagai berikut.

- 1) Memperjelas penyampaian pesan untuk meningkatkan proses dan hasil belajar.
- 2) Mengarahkan perhatian anak sehingga menumbuhkan motivasi belajar, interaksi langsung antara siswa dan lingkungannya.
- 3) Media pengajaran dapat mengatasi keterbatasan indera, ruang dan waktu.

II.4.3 Media Sosialisasi Edukatif

Alat permainan edukatif (APE) merupakan sarana yang khusus untuk kebutuhan pendidikan. Pengertian alat permainan edukatif tersebut menunjukkan fungsinya untuk kebutuhan pendidikan sehingga pengembangan dan pemanfaatan harus disesuaikan. Misalnya dalam hal ukuran harus disesuaikan, karena seringkali APE susah untuk dipegang karena ukuran terlalu kecil atau terlalu besar. Selain itu, penggunaan warna yang hanya menggunakan satu warna akan mengakibatkan anak kurang tertarik untuk memainkannya karena anak biasanya menyenangi APE dengan warna yang beragam. Alat permainan ini diciptakan dengan memiliki sifat-sifat seperti bongkar pasang, pengelompokan, memadukan, menyusun, dan lain-lain. Pembuatan media ini disesuaikan dengan karakteristik, kebutuhan dan kondisi lingkungan.

II.5 Materi Sosialisasi

II.5.1 Moda Transportasi

Pemilihan moda transportasi ini bukan merupakan proses acak melainkan dipengaruhi oleh beberapa faktor. Pemilihan moda transportasi didasarkan pada anggapan bahwa proporsi permintaan perjalanan yang dilayani oleh kendaraan umum maupun pribadi akan tergantung pada setiap moda dalam persaingan dengan moda lain. Persaingan pelayanan pada umumnya diturunkan dari analisis tiga rangkaian faktor yaitu ciri perjalanan, ciri atau karakteristik pelaku perjalanan dan ciri sistem perangkutan.

Pemilihan moda juga mempertimbangkan pergerakan yang menggunakan lebih dari satu moda dalam perjalanan (multimoda). Jenis pergerakan inilah yang sangat umum dijumpai di Indonesia, karena geografi Indonesia terdiri atas banyak pulau sehingga persentase pergerakan multimoda cukup tinggi.

a. Moda Transportasi Darat

Transportasi darat merupakan semua bentuk transportasi atau kendaraan yang digunakan di jalan untuk mengangkut barang dan juga penumpang. Jenis transportasi yang satu ini tergolong yang paling dominan dibandingkan dengan transportasi laut serta udara, khususnya di Indonesia. Contoh moda transportasi darat yang populer di Indonesia:

1. Kendaraan pengangkut penumpang (Bus)
2. Kendaraan pengangkut barang (Truk 2 as, Truk 3 as, Truk Tangki)
3. Angkutan Massal (LRT, MRT, Busway)
4. Kendaraan tidak bermotor (Sepeda, Becak, Delman)

II.5.2 Rambu Lalu Lintas

Undang – Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dinyatakan bahwa rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat,

atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Berikut jenis-jenis rambu lalu lintas yang berlaku di Indonesia.

a) Rambu Peringatan

Tabel II. 1 Rambu Peringatan (Menteri Perhubungan, 2014).

No	Rambu Peringatan	Keterangan
1.		Peringatan tikungan tajam ke kiri.
2.		Peringatan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas
3.		Peringatan jalanan menanjak.

Rambu peringatan digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya. Rambu peringatan memiliki warna dasar kuning, garis tepi hitam dengan lambang atau tulisan berwarna hitam.

b) Rambu Larangan

Tabel II. 2 Rambu Larangan (Menteri Perhubungan, 2014).

No	Rambu Larangan	Keterangan
1.		Larangan mobil untuk masuk.

No	Rambu Larangan	Keterangan
2.		Larangan Berhenti
3.		Larangan Parkir

PM No 13 tahun 2014 tentang Rambu Lalu lintas, rambu larangan digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh Pengguna Jalan. Rambu larangan memiliki warna dasar putih, garis tepi merah dengan warna lambang hitam, huruf atau angka hitam, dan jika berupa kata-kata berwarna merah.

c) Rambu Perintah

Tabel II. 3 Rambu Perintah (Menteri Perhubungan, 2014).

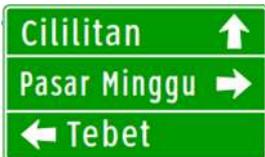
No	Rambu Perintah	Keterangan
1.		Perintah Belok Ke Arah Kanan
2.		Perintah Untuk Belok Kiri Langsung
3.		Perintah Khusus Untuk Jalur Sepeda

PM No 13 tahun 2014 tentang Rambu Lalu lintas, rambu perintah digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib

dilakukan oleh Pengguna Jalan. Rambu perintah memiliki warna dasar biru, garis tepi putih dengan warna lambang putih, huruf atau angka putih, dan jika berupa kata-kata berwarna putih.

d) Rambu Petunjuk

Tabel II. 4 Rambu Petunjuk (Menteri Perhubungan, 2014).

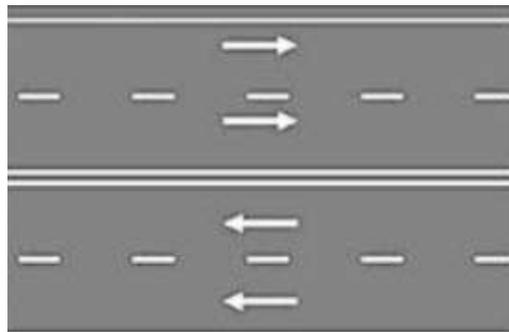
No	Rambu Petunjuk	Keterangan
1.		Petunjuk Lokasi Fasilitas Perberhentian Bus Umum.
2.		Petunjuk Jurusan Bagi Lokasi dan Kawasan Tertentu
3.		Petunjuk Pendahulu Untuk Menunjukkan Jurusan yang akan dituju.

PM No 13 tahun 2014 tentang Rambu Lalu lintas, rambu petunjuk digunakan untuk memandu pengguna jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada pengguna jalan. Rambu petunjuk pendahulu jurusan dan rambu penegas jurusan yang menyatakan petunjuk arah seperti kota, daerah atau wilayah, serta rambu yang menyatakan nama jalan dinyatakan dengan warna dasar hijau dengan lambang dan tulisan warna putih. Untuk rambu petunjuk batas wilayah, rambu petunjuk batas jalan tol, rambu petunjuk lokasi utilitas umum, rambu petunjuk lokasi fasilitas sosial, rambu petunjuk pengaturan lalu lintas, dan rambu petunjuk dengan kata-kata dinyatakan dengan warna dasar biru, dengan lambang dan tulisan warna putih. Untuk rambu petunjuk jurusan objek wisata dinyatakan dengan warna dasar coklat dengan lambang dan tulisan warna putih.

II.5.3 Marka Jalan

Marka jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Pada PM 34 Tahun 2014 tentang marka jalan, berikut jenis marka.

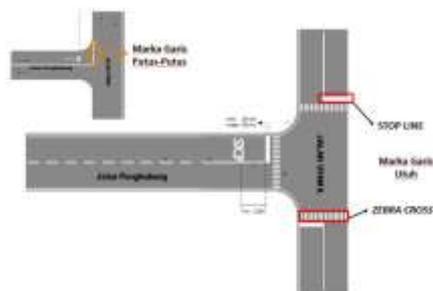
a. Marka Membujur



Gambar II. 1 Marka Membujur (Hejo, 2016).

Marka membujur dapat berupa garis utuh, garis putus-putus, garis ganda yang terdiri dari garis utuh dan garis putus-putus, garis ganda yang terdiri dari dua garis utuh. Marka membujur berwarna putih.

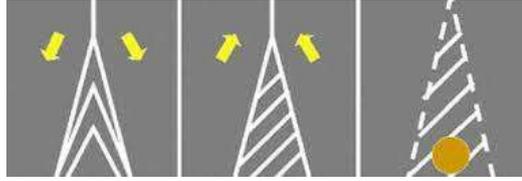
b. Marka Melintang



Gambar II. 2 Marka Melintang (Hejo, 2016).

Marka melintang dapat berupa garis utuh dan garis putus-putus. Marka melintang berwarna putih.

c. Marka Serong



Gambar II. 3 Marka Serong (Hejo, 2016).

Marka serong dapat berupa garis utuh yang dibatasi dengan rangka garis utuh. Dan marka serong yang berupa garis utuh yang dibatasi dengan rangka garis putus-putus.

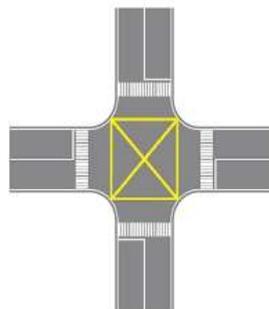
d. Marka Lambang



Gambar II. 4 Marka Lambang (Hejo, 2016).

Marka Lambang dapat berupa panah, berupa gambar, berupa segitiga, dan berupa tulisan.

e. Marka Kotak Kuning



Gambar II. 5 Marka Kotak Kuning (Hejo, 2016).

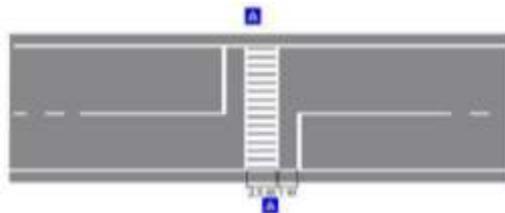
Marka kotak kuning atau *Yellow Box Junction* merupakan marka jalan berbentuk segi empat dengan 2 (dua) garis diagonal berpotongan dan berwarna kuning yang berfungsi untuk melarang kendaraan berhenti di suatu area. Aturan *Yellow Box Junction* yaitu meskipun lampu rambu-rambu lalu lintas menunjukkan warna hijau, para pengguna jalan yang belum memasuki area (YBJ) harus berhenti jika di dalam areal kotak kuning tersebut

masih ada kendaraan lainnya. Pengguna jalan bisa maju jika kendaraan yang berada di dalam *Yellow Box Junction* sudah keluar. *Yellow box junction* sangat berguna di kawasan persimpangan jalan yang padat dan juga di jalan-jalan utama.

f. Marka Lainnya

Marka lainnya terdiri atas:

- Marka tempat penyeberangan (zebra cross).
- Marka larangan parkir atau berhenti di jalan.
- Marka peringatan perlintasan sebidang antara jalan rel dan jalan.
- Marka lajur sepeda, marka lajur khusus bus, marka lajur sepeda motor.
- Marka jalan keluar masuk lokasi pariwisata.
- Marka jalan keluar masuk pada lokasi gedung dan pusat kegiatan yang digunakan untuk jalur evakuasi.
- Marka kewaspadaan dengan efek kejut.



Gambar II. 6 Marka Fasilitas Penyeberangan (Hejo, 2016).

Pada gambar termasuk kedalam jenis marka lainnya yaitu marka tempat penyeberangan (zebra cross).

II.6 Anak Sekolah Dasar

II.6.1 Pengertian Anak SD

Tujuan Pendidikan dalam Undang-Undang Nomor 20 tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional untuk mewujudkan tujuan mengembangkan kemampuan dan membentuk watak dan karakter dalam rangka mencerdaskan kehidupan bangsa. Pendidikan sekolah dasar memiliki usia antara 6-12 tahun, dimana usia tersebut telah matang untuk belajar atau sekolah. Dalam usia tersebut anak-anak akan lebih mudah diarahkan,

memiliki kecenderungan untuk belajar berbagai kebiasaan sehari-hari seperti makan, tidur, bangun, dan belajar tepat pada waktu dan tempatnya. Dilihat dari karakteristik pertumbuhan fisik dan psikologisnya, anak akan mengalami pertumbuhan jasmani maupun kejiwaannya. Pertumbuhan dan perkembangan fisik anak akan berlangsung secara teratur dan terus. Anak SD merupakan anak dengan kategori banyak mengalami perubahan baik mental, fisik maupun karakteristik (Nuryanto, 2018)

II.6.2 Karakteristik Umum Anak SD

Menurut Simon Philips karakter adalah tata nilai untuk suatu sistem, sebagai pondasi pemikiran, sikap, dan perilaku yang diperlihatkan. Karakter adalah bawaan, hati, jiwa, kepribadian, budi pekerti, perilaku, personalitas, sifat, temperamen, dan watak. Mendefinisikan karakter yang membentuk dan membedakan kepribadi, mental dari seseorang, kelompok atau bangsa. Anak Sekolah Dasar (SD) merupakan anak-anak yang memiliki usia antara 6 – 12 tahun. Mereka merupakan makhluk yang suka bermain, memiliki kegemaran menggunakan permainan yang membangkitkan imajinasi mereka. Menurut (Shinta dan Ain, 2021) Mereka memiliki karakteristik antara lain.

- 1) Senang Bermain Karakteristik yang menonjol dari anak sekolah dasar adalah mereka senang sekali dengan dunia bermain. Dalam hal ini menuntut guru SD untuk melaksanakan kegiatan pendidikan yang bermuatan permainan lebih bagi siswa SD.
- 2) Senang Bergerak Anak sekolah dasar (SD) memiliki karakteristik senang bergerak, mereka tidak bisa duduk berjam-jam mereka paling lama hanya bisa duduk 30 menit, berbeda dengan orang dewasa yang mampu duduk berjam-jam. Oleh karena itu, guru dituntut untuk merancang model sosialisasi yang memberikan ruang gerak bebas siswanya, karena menyuruh anak duduk berlama-lama maka merupakan siksaan.

- 3) Senang Bekerja dalam Kelompok Selain suka bermain secara individu, mereka juga senang dalam belajar atau bekerja secara kelompok karena dengan berkumpul bersama teman sebayanya akan merangsang proses bersosialisasi, misalnya belajar memenuhi aturan kelompok, belajar setia kawan, belajar untuk tidak bergantung pada orang dewasa, mampu mempelajari perilaku yang dapat diterima dalam lingkungannya, mempelajari bagaimana cara bertanggung jawab, mempelajari bagaimana cara bersaing dengan sehat, belajar bagaimana berperilaku adil dan demokrasi dalam suatu kelompok. Karakteristik ini membawa implikasi bahwa guru harus merancang model sosialisasi yang memungkinkan anak untuk bekerja atau belajar dalam kelompok. Guru dapat meminta siswa untuk membentuk kelompok kecil dengan anggota 3–4 orang untuk mempelajari atau menyelesaikan suatu tugas secara kelompok.
- 4) Senang Merasakan atau Melakukan Sesuatu Secara Langsung Pada tahap ini anak SD mulai memasuki tahapan konkret. Hal-hal yang mereka dapatkan di sekolah akan menghubungkan konsep baru dengan konsep lama. Pada tahap ini, mereka belajar mengenai angka, huruf, ruang, waktu, fungsi badan, peran kelamin, dan moral. Mereka senang jika sosialisasi dilakukan dengan praktik langsung. Dengan demikian guru dituntut untuk memberikan rancangan sosialisasi yang melibatkan siswanya praktik secara langsung, contohnya belajar membaca arah mata angin dengan membawa siswa keluar dan menunjukkan arah mata angin secara langsung.

II.7 Pengukuran Sikap

Menurut (Rijal dan Bachtiar, 2015) pengertian dari sikap merupakan evaluasi, perasaan, dan kecenderungan yang konsisten atas kesukaan atau tidaknya seseorang dengan objek atau ide. Penilaian harus dapat mengukur apa yang seharusnya

diukur. Proses penilaian sikap hanya dilakukan pengamatan pada saat proses sosialisasi berlangsung, sehingga kegiatan penilaian tidak dapat dikategorikan sebagai penilaian sikap sosial dengan instrumen yang baku. Penskoran penilaian sikap menggunakan skala likert yang sudah dimodifikasi dengan empat alternatif jawaban. Jawaban tersebut disusun dalam bentuk skala sikap yang disertai dengan empat pilihan jawaban, yaitu: (a) selalu, (b) sering, (c) kadang-kadang, (d) tidak pernah. Data diolah dengan menggunakan skala Likert dengan jawaban atas pertanyaan dengan skala nilai 4–1. Nilai yang dimaksud adalah skor atas jawaban responden, dimana nilai digunakan peneliti adalah sebagai berikut:

Tabel II. 5 Nilai Pengukuran Sikap

Alternatif Jawaban	Pernyataan
a. Selalu	4
b. Sering	3
c. Kadang-kadang	2
d. Tidak Pernah	1

Ciri khas dari skala Likert adalah bahwa makin tinggi skor yang diperoleh oleh seorang responden merupakan indikasi bahwa responden tersebut sikapnya makin positif terhadap obyek yang ingin diteliti oleh peneliti dan sebaliknya.

Perhitungan penilaian sikap adalah:

$$\text{Skor Akhir} = \frac{\text{Jumlah Perolehan Skor}}{\text{Skor Maksimal}} \times 4$$

Keterangan:

Skor Maksimal = Banyaknya indikator x 4

Kategori penilaian sikap peserta didik didasarkan pada Permendikbud No 81 Tahun 2013 yaitu:

Tabel II. 6 Kategori penilaian sikap

Kategori Penilaian	Skor Akhir
Sangat Baik (SB)	$3,33 < \text{Skor Akhir} \leq 4,00$

Kategori Penilaian	Skor Akhir
Baik (B)	$2,33 < \text{Skor Akhir} \leq 3,33$
Cukup (C)	$1,33 < \text{Skor Akhir} \leq 2,33$
Kurang (K)	Skor Akhir $\leq 1,33$

(Sumber: Permendikbud No 81 Tahun 2013)

II.8 Permainan Matching Card Transportation

II.8.1 Pengertian *Matching Card Transportation*

Permainan *Matching Card Transportation* merupakan alat peraga yang dapat membantu dalam proses pembelajaran di dalam kelas. Media pembelajaran *Matching Card Transportation* merupakan media visual dua dimensi yang dikembangkan untuk mempermudah siswa dalam mempelajari materi yang diajarkan. Dalam media pembelajaran *Matching Card Transportation* siswa dilibatkan untuk lebih aktif dalam menemukan dan menyusun soal dengan jawaban yang saling berhubungan, sehingga pada saat memainkannya siswa akan mengasah otaknya dengan menggunakan kemampuan berpikir tingkat tinggi agar dapat menjawab soal yang ada di *Matching Card Transportation* tersebut (Ofori *et al.*, 2020).

II.8.2 Manfaat *Matching Card Transportation*

Manfaat penggunaan media pembelajaran *Matching Card Transportation* dalam proses pembelajaran memiliki dampak yang positif karena:

1. Memberikan motivasi
2. Meningkatkan dan mengembangkan kemampuan berpikir tingkat tinggi
3. Menambah keterampilan siswa dalam belajar
4. Meningkatkan minat siswa mengikuti pembelajaran
5. Menyingkirkan rasa bosan dari pembelajarn yang monoton
6. Mengajak siswa terlibat penuh

Kelebihan dari media pembelajaran *Matching Card Transportation*.

1. Praktis bisa digunakan setiap waktu dan tempat.

2. Tidak membutuhkan keterampilan khusus dalam penggunaannya.
3. Dapat mengetahui sampai dimana pengetahuan siswa
4. Menuntut semua siswa untuk terlibat.

Kekurangan dari media pembelajaran *Matching Card Transportation*.

1. Tidak tahan lama
2. Mudah rusak karena hanya terbuat dari kertas.

II.9 Kreteria Efektifitas

Kata efektif berasal dari bahasa inggris, yaitu *effective* yang berarti berhasil atau sesuatu yang dilakukan berhasil dengan baik. Kamus Besar Bahasa Indonesia "KBBI", efektivitas adalah daya guna, keaktifan serta adanya kesesuaian dalam suatu kegiatan antara seseorang yang melaksanakan tugas dengan tujuan yang ingin dicapai. Efektivitas juga berhubungan dengan masalah bagaimana pencapaian tujuan atau hasil yang diperoleh, kegunaan atau manfaat dari hasil yang diperoleh, tingkat daya fungsi unsur atau komponen, serta masalah tingka kepuasan pengguna/client. Dapat disimpulkan Efektivitas merupakan sesuatu yang dapat diukur seberapa jauh target yang dicapai hingga menghasilkan output. Pengukuran atau penilaian efektivitas dapat menggunakan pendekatan evaluasi, yaitu:

- a. Pendekatan eksperimental (*Experimental Approach*). Pendekatan ini berasal dari kontrol eksperimen yang biasanya dilakukan dalam penelitian akademik. Tujuannya untuk memperoleh kesimpulan yang bersifat umum tentang dampak suatu program tertentu dengan mengontrol sebanyak-banyaknya faktor dan mengisolasi pengaruh program.
- b. Pendekatan yang berorientasi pada tujuan (*Goal Oriented Approach*). Pendekatan ini memakai tujuan program sebagai kriteria untuk menentukan keberhasilan. Pendekatan ini amat wajar dan praktis untuk desain pengembangan program. Pendekatan ini memberi petunjuk kepada pengembang program, menjelaskan hubungan antara kegiatan khusus yang ditawarkan dengan hasil yang akan dicapai.

- c. Pendekatan yang berfokus pada keputusan (*The Decision Focused Approach*). Pendekatan ini menekankan pada peranan informasi yang sistematis untuk pengelola program dalam menjalankan tugasnya. Sesuai dengan pandangan ini informasi akan amat berguna apabila dapat membantu para pengelola program membuat keputusan. Oleh sebab itu, evaluasi harus direncanakan sesuai dengan kebutuhan untuk keputusan program.
- d. Pendekatan yang berorientasi pada pemakai (*The User Oriented Approach*). Pendekatan ini memfokuskan pada masalah utilisasi evaluasi dengan penekanan pada perluasan pemakaian informasi. Tujuan utamanya adalah pemakaian informasi yang potensial. Evaluator dalam hal ini menyadari sejumlah elemen yang cenderung akan mempengaruhi kegunaan evaluasi, seperti cara-cara pendekatan dengan klien, kepekaan, faktor kondisi, situasi seperti kondisi yang telah ada (*pre-existing condition*), keadaan organisasi dengan pengaruh masyarakat, serta situasi dimana evaluasi dilakukan dan dilaporkan. Dalam pendekatan ini, teknik analisis data, atau penjelasan tentang tujuan evaluasi memang penting, tetapi tidak sepenting usaha pemakai dan cara pemakaian informasi.
- e. Pendekatan yang responsif (*The Responsive Approach*). Pendekatan responsif menekankan bahwa evaluasi yang berarti adalah evaluasi yang mencari pengertian suatu isu dari berbagai sudut pandang semua orang yang terlibat, berminat, dan berkepentingan dengan program (stakeholder program). Evaluator menghindari satu jawaban untuk suatu evaluasi program yang diperoleh dengan memakai tes, kuesioner, atau analisis statistik, sebab setiap orang yang dipengaruhi oleh program merasakannya secara unik. Evaluator mencoba menjembatani pertanyaan yang berhubungan dengan melukiskan atau menguraikan kenyataan melalui pandangan orang-orang tersebut. Tujuan evaluasi adalah untuk memahami ihwal program melalui berbagai sudut pandang yang berbeda.

II.10 Penelitian Terdahulu

Berdasarkan studi pendahuluan atau kajian penelitian terdahulu yang relevan dengan usulan penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel II. 7 Penelitian Terdahulu

No	Judul Penelitian	Penulis	Tahun	Keterangan
1	Desain Sosialisasi Keselamatan Pengenalan Rambu Pada Anak Usia Dini Untuk Meningkatkan Pengetahuan Selamat Di Jalan (Studi Kasus TK pertiwi Kota Tangerang Selatan)	Tiara Rizky Siskawati	2015	Penelitian ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman anak usia dini mengenal rambu lalu lintas dan meningkatkan pengetahuan selamat dijalan.
2	Desain Sosialisasi Kkeselamatan Menggunakan Media Buku Mewarnai Untuk Meningkatkan Pemahaman Etika Berlalu Lintas Pada Anak Usia Dini (Studi Kasus TK Kemala Bhayangkari Kabupaten Perbalingga)	Nur Aini Maghfiroh	2017	Penelitian ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman mengenai etika berlalu lintas yang didalamnya hanya membahas lampu lalu lintas, rambu-rambu lalu lintas dan tata cara menyeberang pada siswa TK B2 di TK Kemala Bhayangkari Kabupaten Purbalingga
3	Peningkatan Pemahaman Siswa Kelas 1 SD N 1 Sinduadi Terhadap Rambu Lalu Lintas Melalui Metode Team Game Tournament Pada Kurikulum Tematik Kelas 1 SD	Anggita Asmara Nantya	2017	Penelitian ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman siswa kelas 1 A SD N 1 Sinduadi tentang rambu lalu lintas.
4	Efektivitas Teka-Teki Silang (TTS) Online Sebagai Media Sosialisasi Keselamatan Jalan	Triana Khairunnisa	2020	Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui efektivitas TTS Online sebagai

No	Judul Penelitian	Penulis	Tahun	Keterangan
	Pada Siswa Sma Kelas XI Di Kecamatan Tegal Barat			media sosialisasi keselamatan jalan pada siswa SMA Kelas XI di kecamatan Tegal Barat
5	Efektifitas Media "Permainan Puzzle" Untuk Meningkatkan Pemahaman Tentang Marka Pada Siswa SD Kelas 6 (Studi Kasus SD N Tegal sari 5, Kabupaten Batang)	Dyah Pangestu Suhartati	2022	Penelitian ini bertujuan untuk meningkatkan efektifitas media permainan puzzle bagi siswa SD kelas 6 tentang marka jalan

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah letak lokasi yang berbeda, pada penelitian ini peneliti mengambil lokasi di Kecamatan Petarukan, metode yang digunakan pun berbeda dengan penelitian sebelumnya, pada penelitian ini peneliti menggunakan metode D&D (*Design and Development*) , serta materi yang akan disampaikan juga berbeda dengan penelitian sebelumnya, pada penelitian ini peneliti mengambil materi tentang Pengenalan dan Fungsi Kendaraan, Marka Jalan serta Rambu-rambu Lali Lintas.