

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Keselamatan transportasi jalan adalah suatu usaha untuk memberikan keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran dalam segala bidang dengan tujuan untuk memindahkan barang, orang, dan hewan dari suatu tempat ke tempat lain menggunakan sarana transportasi tertentu melalui rute tertentu agar terhindar dari terjadinya kecelakaan guna mendukung. Keselamatan jalan berkaitan erat dengan bidang konstruksi, konstruksi jalan memiliki setidaknya lima aspek utama yang berhubungan dengan keselamatan yaitu desain, perencanaan, pelaksanaan, operasi dan pemeliharaan. Konstruksi jalan yang memenuhi aspek akan mendukung terciptanya kelancaran kegiatan masyarakat dan keselamatan jalan, sedangkan konstruksi jalan yang tidak memenuhi aspek yang telah ditentukan akan berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas (Ruktiningsih, 2017).

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian kendaraan bermotor menabrak kendaraan bermotor ataupun benda lain dan menyebabkan suatu kerusakan. Kecelakaan juga dapat mengakibatkan luka ringan, luka berat, dan kematian manusia atau binatang (Saputra, 2017). Menurut Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 pasal 93 ayat 1 tentang Prasarana Jalan Raya dan Lalu Lintas, kecelakaan lalu lintas dapat diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan raya yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.

Pada tahun 2020 telah terjadi kasus kecelakaan sebanyak 100.028, jumlah ini turun 14% dari tahun sebelumnya yang berjumlah 116.411 kasus. Korlantas Polri juga mencatat pada tahun 2020 jumlah korban luka ringan turun 45% dari tahun 2019 yaitu 206.447 menjadi 113.518 korban. Sementara itu, korban luka berat tercatat sebanyak 10.751 pada 2020, turun 14% dari 12.475 pada 2019. Kasus meninggal dunia akibat lakalantas tercatat sebanyak 23.529 kasus pada 2020, turun 8% dari tahun sebelumnya yang berjumlah 25.671 korban. Terjadinya penurunan

angka kecelakaan dari tahun 2019 ke tahun 2020 disebabkan adanya pembatasan pergerakan masyarakat oleh pemerintah karena wabah Covid-19, dengan begitu rata-rata korban meninggal dunia akibat laka lintas sebanyak 1.960 jiwa per bulan. Sementara rata-rata korban meninggal dunia sebanyak 65 jiwa per hari atau 2-3 jiwa per jam. (Sumber : Kepolisian Republik Indonesia (Polri), 6 November 2021).

Faktor penyebab kecelakaan khususnya lalu lintas jalan, antara lain faktor manusia, faktor sarana, faktor prasarana, dan faktor lingkungan. Faktor manusia tetap menjadi faktor yang mendominasi saat terjadinya kecelakaan, hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran yang dibuat oleh manusia. Faktor penyebabnya adalah perilaku manusia yang tidak taat dengan aturan dan ketidaktahuan mengenai makna perlengkapan jalan, misalnya kurang pemahaman mengenai fungsi rambu lalu lintas, marka jalan, dan tidak mentaati Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas atau APILL. Selain itu manusia sebagai pengguna jalan sering lalai bahkan ugal-ugalan dalam berkendara yang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Tidak sedikit kecelakaan yang diakibatkan karena mengantuk, tidak fokus atau kelelahan, belum bisa mengemudi dengan lancar atau masih belajar, mengemudi dibawah pengaruh obat-obatan, narkotika, atau alkohol, mengemudi sambil bermain handphone, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang beresiko menyebabkan emosi saat berkendara. (Saputra, 2017).

Perilaku yang disebut juga tingkah laku menurut Natawidjaja (1978:16), pada dasarnya perilaku manusia dipengaruhi oleh pengetahuan, sikap dan niat. Pengetahuan akan mempengaruhi seseorang dalam bersikap terhadap suatu hal. Kemudian sikap akan mempengaruhi niat seseorang dalam melakukan sesuatu kegiatan. Perilaku berkendara yang tidak biasa (*aberrant driving behavior*) dapat dibedakan menjadi tiga jenis, yang pertama lapses yaitu keterkaitan mengenai masalah perhatian dan daya ingat, biasanya dialami orang tua dan perempuan, tindakan yang dilakukan kadang tidak berbahaya namun memalukan, kedua adalah error yaitu berkaitan dengan kesalahan saat melihat atau menilai sesuatu, seperti tidak melihat rambu/kendaraan lain,

gagal belok, di mana tingkah laku ini lebih berbahaya dan semua pengendara mengalaminya, dan yang ketiga violations yaitu berkaitan dengan tingkah laku pengendara yang memiliki resiko baik disengaja maupun tidak, seperti mengebut dan menerabas lampu merah, di mana anak muda dan laki-laki cenderung lebih terlibat dalam tingkah laku (Junef, 2014). Untuk mengurangi jumlah kecelakaan dilakukanlah Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan sesuai Instruksi Presiden RI No.4 Tahun 2013. Merupakan salah satu bentuk upaya pengamalan dari pilar ke-empat yaitu peningkatan perilaku pengguna jalan berkeselamatan sesuai dengan susunan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) dengan tujuan untuk mengurangi jumlah kecelakaan. Perlu dilakukan cara sebagaimana tertuang dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 pasal 200 yaitu melaksanakan pendidikan, pelatihan, pembimbingan, penyuluhan, dan penerangan berlalu lintas dalam rangka meningkatkan kesadaran hukum dan etika masyarakat dalam berlalu lintas dengan tujuan untuk mengubah perilaku pengguna jalan, menurunkan angka kecelakaan dan pelanggaran berlalu lintas.

Sosialisasi keselamatan seharusnya dilakukan sejak dini agar lebih mudah dalam membentuk pola pikir dan karakter anak, demi mewujudkan keberhasilan pendidikan keselamatan. Pendidikan menurut UU No. 20 Tahun 2003 adalah upaya untuk mewujudkan suatu proses sosialisasi agar peserta didik secara aktif mengembangkan potensi dalam dirinya. menurut J. Krishnamurti, 1979 pendidikan memiliki arti penting dalam upaya perubahan batin manusia dan membentuk budaya baru. Perubahan yang fundamental terjadi apabila si anak terus dilatih dalam berbagai ketrampilan dan ilmu pengetahuan, yang akan menjadi suatu kebiasaan cara berfikir dan melakukan suatu tindakan. Sekolah dasar merupakan suatu lembaga yang mewujudkan pendidikan selama enam tahun untuk anak-anak dengan usia 6-12 tahun (Zulvira et al., 2021). Siswa Sekolah dasar (SD) memiliki karakteristik sebagai berikut:

- (1) Senang bermain,
- (2) Senang bergerak,
- (3) Senang bekerja dalam kelompok,

(4) Senang merasakan atau melakukan sesuatu secara langsung (Anna, 2017)

Periode sekolah dasar terdiri dari periode kelas rendah dan periode kelas tinggi. Karakteristik siswa kelas tinggi mereka menurut Montessori dalam Sumadi Suryabrata (2004:188) siswa kelas tinggi umumnya berada pada usia 9 atau 10 tahun sampai 12 atau 13 tahun pada masa ini anak-anak mulai memperhatikan nilai-nilai kesusilaan, belajar menilai perbuatan manusia atas dasar baik-buruk dan karenanya mulai timbul kata hatinya, rasa ingin tahu yang tinggi, anak memandang bahwa nilai sebagai tolak ukur prestasi belajar, dan anak suka membentuk kelompok untuk bermain bersama dengan membuat peraturan bermain sendiri dalam kelompoknya. Dalam penyampaian materi di sekolah untuk periode kelas tinggi, pengajar dituntut harus mampu memberikan desain media sosialisasi yang sesuai dengan karakteristik perkembangan siswanya. Jika tidak dilakukan proses sosialisasi dengan desain media sosialisasi yang sesuai dengan karakteristik perkembangan siswa, maka akan berdampak kepada rendahnya pencapaian tujuan dari sosialisasi. (Jayawardana, 2017)

Menurut Djamarah dkk (1995, h. 120), media adalah alat bantu yang digunakan sebagai sarana penyalur pesan atau informasi supaya mencapai tujuan yang diinginkan. Menurut Gagne (Sujiono, dkk, 2009, h. 8.4), media adalah berbagai jenis komponen yang dapat mendorong siswa untuk belajar. Perlu diperhatikan juga karakteristik siswa SD yang lebih senang bermain, sehingga perlu diciptakan suatu media permainan yang menarik. Indikator keberhasilan suatu permainan edukatif yaitu jika alat permainan tersebut mampu mengembangkan aspek tertentu pada anak. Tedjasaputra

Media puzzle yaitu median permainan dengan cara menyusun kepingan gambar sehingga menjadi sebuah gambar yang utuh. Media puzzle sangat sering digunakan untuk media sosialisasi karena media puzzle adalah salah satu bentuk permainan yang memiliki nilai-nilai edukatif (Astuti dan Istiarini, 2020). Media ini dirancang dengan gambar berbentuk kepingan berjumlah 12 keping dan disesuaikan dengan isi materi dalam sosialisasi marka jalan sehingga siswa dapat mengenal dan memahami arti marka jalan. Berdasarkan dari pemaparan diatas dapat

disimpulkan bahwa media Puzzle dipilih sebagai media dalam proses membangun pendidikan keselamatan yang berfungsi untuk menyampaikan sosialisasi yang susah menjadi semakin asik dan menyenangkan. Namun, pemilihan media Puzzle sebagai media dalam proses membangun pendidikan keselamatan perlu diteliti tingkat keefektifannya. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk melakukan penelitian terkait media puzzle sebagai media sosialisasi kemudian menuangkan ke dalam karya tulis dengan judul **"Efektifitas Media "Permainan Puzzle" Untuk Meningkatkan Pemahaman Tentang Marka Pada Siswa SD Kelas 6 (Studi Kasus SDN Tegalsari 5 Batang)"**.

I.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana Rancangan Media Permainan Puzzle untuk meningkatkan pemahaman marka jalan pada siswa SD kelas 6?
2. Bagaimana Efektifitas Media Permainan Puzzle untuk meningkatkan pemahaman marka jalan pada siswa SD kelas 6?

I.3 Batasan Masalah

Batasan masalah yang digunakan untuk menghindari adanya penyimpangan maupun pelebaran pokok penelitian agar penelitian lebih terarah dan memudahkan dalam pembahasan penelitian sehingga tujuan penelitian dapat tercapai. Beberapa batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian dilakukan di Kabupaten Batang.
2. Penelitian ini mengambil responden dari siswa SDN Tegalsari 5 Batang.
3. Dalam penelitian ini hanya berfokus pada pengenalan marka jalan saja.
4. Dalam penelitian ini sample yang digunakan hanya siswa SD kelas 6.

I.4 Tujuan Penelitian

1. Merancang Media Permainan Puzzle untuk meningkatkan pemahaman marka jalan pada siswa SD kelas 6?
2. Menganalisis Efektifitas Media Permainan Puzzle untuk meningkatkan pemahaman marka jalan pada siswa SD kelas 6?

I.5 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat antara lain:

a. Bagi Pemerintah

Manfaat penelitian ini adalah untuk dapat memberikan masukan kepada pemerintah atau instansi terkait mengenai pentingnya melakukan sosialisasi keselamatan untuk meningkatkan kesadaran berlalu lintas sejak usia dini.

b. Bagi Masyarakat

Manfaat penelitian ini adalah untuk menambah pengetahuan masyarakat dalam menambah pengetahuan tentang pentingnya mengenal marka jalan guna menunjang keselamatan saat berkendara di jalan, khususnya untuk siswa-siswi kelas 6 SDN Tegalsari 5 Batang.

c. Bagi Peneliti

Manfaat penelitian ini adalah untuk menambah pengetahuan mengenai cara mensosialisasikan keselamatan jalan dan keefektifitasan dari sosialisasi dengan media permainan puzzle marka kepada siswa-siswi kelas 6 SDN Tegalsari 5 Batang.

d. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal (PKTJ)

Manfaat penelitian ini adalah untuk menambah referensi ilmu mengenai sosialisasi keselamatan untuk anak usia dini dan tambahan untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan permasalahan yang sama.

I.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi atau tugas akhir menurut Buku Pedoman Penulisan Tugas Akhir Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tahun 2020, terdapat 5 bab didalamnya yaitu:

BAB I : PENDAHULUAN

Merupakan bagian awal dari kegiatan penyusunan laporan skripsi untuk menjelaskan alur dari judul laporan skripsi tersebut. Pada pendahuluan ini memuat Latar Belakang, Identifikasi Masalah, Rumusan Masalah, Batasan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, dan Sistematika Penulisan Laporan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Merupakan bagian yang berisikan mengenai tulisan ilmiah, baik jurnal maupun buku yang menjadi rujukan dalam melakukan penelitian ini. Pada bab ini menjelaskan mengenai peyuluhan, pengertian marka, karakteristik anak SD, media sosialisasi, permainan puzzle, dan penelitian yang relevan.

BAB III : METODE PENELITIAN

Merupakan sebuah cara atau metode yang tepat untuk mengetahui hasil dari sebuah penelitian yang dilakukan. Pada bab ini berisikan bagaimana cara menganalisa data.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Merupakan inti dari penelitian, menganalisis hasil dan pembahasan dari data yang telah diolah menggunakan perhitungan-perhitungan yang diperlukan dalam penelitian ini yang disajikan dalam bentuk grafik, gambar, ataupun tabel. Dalam bab ini juga ditemukan permasalahan yang muncul dari lokasi penelitian yang digunakan sebagai dasar pembuatan saran dan rekomendasi peneliti.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Merupakan proses terakhir dari sebuah penelitian dimana dalam bab ini peneliti menarik kesimpulan dan rekomendasi hasil penelitian. Kesimpulan dan saran ini merupakan jawaban dari rumusan masalah dan bentuk tercapainya tujuan penelitian.