

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Berkendara di jalan raya merupakan salah satu aktivitas masyarakat yang dilakukan untuk suatu tujuan tertentu. Sejalan dengan pertumbuhan ekonomi diikuti dengan tingkat konsumsi masyarakat dan adanya berbagai cara untuk mendapatkan kendaraan secara mudah, sehingga membuat jumlah pengguna kendaraan serta aktivitas berkendara juga semakin meningkat. Data yang disampaikan oleh (Pangestu, Widodo, & Rahayudi, 2018) bahwa jumlah kendaraan yang ada pada tahun 2015 sudah mencapai 121.394.185 juta kendaraan, presentase peningkatan kendaraan tersebut mencapai 10 hingga 15% tiap tahunnya. Banyaknya peningkatan tersebut dapat mengakibatkan kemacetan di jalan raya, selain itu juga terjadinya beberapa masalah lain seperti terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan kerugian (Abadi Dwi Saputra, 2017).

Terjadinya kecelakaan di Indonesia pada tahun 2007-2016 terdapat peningkatan dengan presentase sebesar 70,35% yang di dominasi oleh kendaraan bermotor (Abadi Dwi Saputra, 2017). Jumlah kecelakaan yang terjadi di Indonesia sendiri telah melebihi negara tetangga seperti negara Singapura dan Australia (Jusuf, Nurprasetyo, & Prihutama, 2017). Adanya kecelakaan ini dikarenakan banyaknya masyarakat yang tidak mematuhi peraturan rambu-rambu maupun mengabaikan peraturan yang ada di jalan raya. Sehingga terdapat pelanggaran yang meningkat di Indonesia yang awalnya pada tahun 2013 terdapat sebanyak 19.409 pada tahun 2014 meningkat secara drastis yaitu sebanyak 27.870 pelanggaran (Wesli, 2015). Penyebab utama dari kecelakaan berasal dari masyarakat itu sendiri, karena masyarakat merupakan unsur utama dalam berkendara (Abadi Dwi Saputra, 2017).

Mayoritas korban terjadinya kecelakaan di dominasi oleh para remaja yang berkendara menggunakan sepeda motor, seperti yang dikatakan oleh Ratnasari, Kumaat, & Mulyadi, (2014) bahwa kendaraan bermotor yang

mempunyai resiko lebih tinggi dalam menyumbang kejadian kecelakaan lalu lintas. Hal tersebut didukung oleh L. Setyowati & Diponegoro (2019) kecelakaan di jalan raya didominasi oleh remaja yang memiliki usia 15 hingga 29 tahun, dengan presentase sebesar 84,5% bahwa remaja cenderung berkendara secara tidak aman. Remaja cenderung agresif saat di jalan raya karena berkendara dengan kecepatan tinggi dan *ugal-ugalan* atau tidak mematuhi hukum lalu lintas dengan baik dan benar (Triana, 2018). Remaja sering menghindari penggunaan alat keselamatan dalam berkendara di jalan raya seperti tidak menggunakan helm (Kohli, 2013). Kurangnya disiplin dalam berlalu lintas ini menjadi faktor yang sering dilihat saat remaja mengemudi di jalan raya, mereka mengabaikan marka jalan atau garis-garis serta rambu-rambu lalu lintas yang ada di jalan raya (Sgift & Uwen, 2020). Remaja merasa bahwa dirinya mampu dalam berkendara karena sudah mempunyai SIM, tetapi hal tersebut belum menjamin kemampuan dalam berlalu lintas. Banyaknya orang perantara (calo) dalam pembuatan SIM juga menyumbang tingkat kecelakaan yang terjadi pada remaja (Laksmi, 2017).

Terdapat faktor – faktor yang melatarbelakangi remaja ini sehingga menimbulkan kurang perilaku yang melanggar aturan dalam berlalu lintas. Faktor yang utama adalah kelalaian dari manusia atau dari sisi *human error*. Seperti data yang disebutkan oleh (Andriyati, 2013) bahwa faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang paling tinggi adalah dari pengguna jalan dengan presentase sebesar 93,52% pengguna jalan mengantuk, lelah, mabuk, tidak terampil, menggunakan kecepatan tinggi, serta tidak menjaga jarak dengan aman. Jika dikaitkan dengan berkendara di jalan raya remaja ini tidak bisa mengontrol dirinya ataupun tidak ada kemauan untuk mencari maupun mempelajari terkait pengetahuan atau informasi dari dalam. Hal tersebut juga dikarenakan kurangnya peran orang tua dalam mendidik anaknya serta memberikan kebebasan untuk berkendara sepeda motor, sehingga dapat membentuk perilaku remaja yang melakukan hal-hal beresiko tinggi ketika di jalan raya (Marwantika & Marwantika, 2020). Selain hal tersebut juga dijelaskan, bahwa remaja ini mengabaikan rambu-rambu dikarenakan kurangnya pengetahuan ataupun informasi terkait tanda-tanda yang ada di jalan raya

(Rosenbloom, Ben Eliyahu, & Nemrodov, 2016). Haryanto (2016) menyatakan bahwa remaja ini dianggap sebagai pengemudi awal sehingga kurangnya pengetahuan terkait rambu-rambu yang ada di jalan. Kurangnya pengetahuan serta pengalaman membuat pengemudi remaja kurang tanggap terhadap situasi yang membahayakan ketika berkendara di jalan raya sehingga berpotensi terjadinya kecelakaan (D. L. Setyowati, Firdaus, & Rohmah, 2018).

Adanya kecelekaan tersebut memberikan dampak negatif bagi remaja bahkan bagi masyarakat lain yang berada di sekitar lokasi kecelakaan. Salah satu dampak yang terjadi adalah dapat menimbulkan cedera, bahkan dapat menyebabkan terjadinya disabilitas bagi korban kecelakaan, serta mengganggu mental atau psikologis pada pengemudi yang mengalami kecelakaan. dikarenakan timbulnya rasa trauma yang dirasakan oleh korban tersebut (Kohli, 2013). Terdapat dampak lain yang dirasakan yaitu dampak financial yang terjadi, secara materiil akan mengakibatkan rusaknya kendaraan serta rusaknya sarana dan prasarana yang terdapat di jalan raya. Selain itu juga biaya perawatan rumah sakit, serta dapat kehilangan pekerjaan ketika korban mengalami cedera fatal. Adanya kecelakaan ini maka financial dari korban tersebut akan menurun secara drastic (Gorea, 2016).

Salah satu kota yang sering terjadi kecelakaan pada remaja adalah di Surabaya, Dimana remaja yang berada di Surabaya melakukan pelanggaran yang tidak mematuhi aturan seperti tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas, tidak menggunakan helm, kurangnya kelengkapan surat-surat saat berkendara (Sari, Ayunda fadila, 2017). Sering terjadi kebut-kebutan ketika berkendara di jalan raya, Bahkan sering terdapat kejadian balapan liar yang mengganggu pengemudi lainnya. Seperti data yang disampaikan oleh (Muryatma, 2018) Sebagai kota besar pada tahun 2011 menunjukkan sekitar 400.000 korban yang memiliki usia di bawah 25 tahun, serta data dari satlantas terjadi 161 kejadian kecelakaan setiap harinya. Dimana menunjukkan bahwa remaja tidak memahami pentingnya keselamatan berkendara. Hal tersebut dikarenakan kurangnya perilaku keselamatan berkendara remaja, serta pengetahuan yang dapat membentuk tindakan seseorang dalam berkendara di jalan raya (Yulius Puguh Adi Widodo, 2017).

Adanya fenomena tersebut perlunya untuk menerapkan literasi keselamatan jalan, dimana pada dasarnya literasi tidak hanya merujuk pada kemampuan seseorang dalam membaca ataupun menulis saja, tetapi juga kemampuan untuk memahami serta memaknai informasi yang ada (Keefe & Copeland, 2011). Hal tersebut juga terjadi di Surabaya, yang ditunjukkan pada data terjadinya pelanggaran lalu lintas sering terjadi dikarenakan kurangnya memahami literasi keselamatan jalan, khususnya terjadi pada pengendara sepeda motor di Surabaya (Yulius, 2018). Sejalan dengan hal tersebut pengendara motor mengalami peningkatan yang dilatarbelakangi oleh terbentuknya komunitas atau *club* sepeda motor yang ada di Surabaya. Sehingga pertumbuhan sepeda motor ini perlu diwaspadai karena bisa menyebabkan fatal pada pengendara dan pengguna jalan yang lain. Literasi keselamatan ini menjadi bagian dari literasi dalam menghadapi abad 21 yang secara rinci menjelaskan terkait bagaimana pengguna jalan yang seharusnya dapat mampu memahami informasi saat berlalu lintas (Nugraha & Octavianah, 2020).

Literasi keselamatan dikatakan sejauh mana individu memiliki kapasitas untuk memperoleh, memproses, serta memahami informasi yang diperlukan dalam membuat keputusan ketika berkendara di jalan raya. Selain itu literasi keselamatan jalan dapat mengembangkan kemampuan individu terkait bagaimana mengevaluasi situasi serta menginternalisasi bagaimana besarnya potensi ketika tidak memiliki pengetahuan dalam berlalu lintas (Sgift & Uwen, 2020). Keselamatan jalan disini harus lebih dipertimbangkan antara perilaku serta persepsi mereka tentang resiko yang akan terjadi. Meningkatkan budaya keselamatan jalan perlu mengembangkan serta mendukung orang-orang dengan pelatihan serta pendidikan dalam menggunakan jalan raya sehingga mendapatkan informasi serta pengetahuan dalam berlalu lintas.

Terdapat beberapa komponen dalam literasi keselamatan jalan, dimana remaja dapat cakap dalam berlalu lintas ketika memiliki 3 dimensi literasi, yaitu literasi textual, intertual, dan performatif. Ketika remaja sudah memiliki 3 literasi tersebut dalam dirinya maka sudah cakap dalam literasi keselamatan jalan. Pada

ketiga literasi tersebut terdapat bahwa pengemudi dapat menguasai secara teori sebelum mengoperasikan kendaraan bermotor. Dikatakan oleh Yudiutami (2015) bahwa sebelumnya sudah diadakan penyuluhan tentang berkendara di jalan yang baik dan benar, namun adanya hal tersebut masih belum ada hasil yang maksimal. Dalam Literasi keselamatan jalan ini dipengaruhi oleh faktor-faktor yang membuat perilaku pengemudi berkendara secara tidak aman, literasi sendiri merupakan praktik sosial melibatkan pengetahuan serta perilaku, Seperti data pada penelitian (Han, 2010) ketika pengemudi melintasi zebra cross, ia tidak memiliki niat untuk memperlambat beberapa pejalan kaki yang sedang menyebrang. Hal tersebut menunjukkan suatu perilaku yang tidak tepat dalam literasi ini, padahal perilaku keselamatan berkendara sangat penting untuk diterapkan untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan (Rusdiana & Rr. Nanik, 2016). Hal tersebut di latarbelakangi oleh beberapa faktor yang ada ketika remaja tidak menerapkan literasi keselamatan jalan dengan tepat.

Untuk mengetahui faktor-faktor yang mendasari perilaku berkendara di jalan raya, penulis menggunakan Teori Planned Behavior. Teori Planned Behavior (TPB) membahas mengenai bagaimana perilaku suatu individu dalam merencanakan sesuatu, yang ditentukan oleh niat atau intensi yang mendasari perilaku tersebut. Pada teori tersebut dikatakan bahwa manusia melakukan sesuatu didasarkan pada pertimbangan menggunakan akal kognitif berdasarkan pada informasi atau keyakinan yang ada. saat itu. Hal tersebut tentunya dilakukan berdasarkan pertimbangan terlebih dahulu sebelum tindakan tersebut akan mereka lakukan (Ajzen, 1991). Seperti yang dikatakan (Riadini & Bari, 2018) bahwa niat dipengaruhi oleh 3 faktor yaitu sikap, norma subjektif, serta kemudahan berperilaku. Faktor utama yang mempengaruhi intensi yakni attitude toward behavior (sikap terhadap perilaku karena tahu efek baik dari perilaku tersebut), subjective norms (keinginan untuk menjalankan perilaku karena dukungan dari orang-orang di sekitar dan perceived behavioral control/PBC).

Perilaku pengemudi sangat berpengaruh saat berkendara di jalan raya, begitupun dengan pengetahuan pengemudi yang saling berpengaruh satu sama lain

(Wesli, 2015). Pengetahuan harus diberikan kepada masyarakat ataupun pengguna jalan untuk meningkatkan kesadaran di antara mereka, sehingga mereka dapat mengimplementasikan apa yang telah di dapat, Sehingga masyarakat khususnya remaja dapat mengambil tindakan serta langkah yang tepat untuk berkendara di jalan raya (Haulle & Kisiri, 2016). Dengan adanya pengetahuan ataupun informasi yang terdapat di jalan tersebut dapat memberi kemudahan bagi pengemudi untuk mengikuti peraturan yang ada serta tata tertib yang ada (Akinyosoye, 2015). Disini rambu-rambu lalu lintas diibaratkan sebagai infografik atau bisa disebut dengan grafik yang memberi informasi bagi pengemudi. Dengan literasi keselamatan jalan dapat menghindari resiko di jalan dalam diri individu juga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan, kurangnya literasi tersebut selain dapat membahayakan serta beresiko pada diri sendiri, tetapi juga dapat melukai orang lain (Howick & Schmaus, 2018).

Terdapat penelitian terdahulu yang membahas terkait bagaimana pengemudi mengimplementasikan literasi keselamatan jalan, terdapat penelitian (Han, Singh, & Zhao, 2010) di Australia yang membahas mengenai adanya pengemudi China ke Australia sehingga terdapat perbedaan Bahasa asing serta beberapa perbedaan peraturan serta budaya lalu lintas yang ada. Selain itu juga terdapat di Bandung oleh (Tasuniasih, 2016), dimana meneliti pengguna sepeda motor secara keseluruhan yang ada di kota Bandung, yang dimana hasil dari penelitian tersebut berada dalam kategori sedang yang dianggap cukup mampu untuk memahami rambu-rambu lalu lintas ketika berkendara. Selain itu juga Perbedaan dari adanya kedua penelitian terdahulu tersebut, pada penelitian ini lebih fokus pada remaja awal yang berkendara sepeda motor di jalan raya.

Berdasarkan pada fenomena-fenomena yang telah dipaparkan diatas, peneliti tertarik untuk mengangkat topik tersebut sebagai penelitian yang bertujuan untuk mengetahui literasi keselamatan jalan pada remaja di Surabaya. Hal tersebut juga dilakukan untuk mengetahui apa saja faktor yang melatarbelakangi perilaku saat berkendara tidak aman di jalan raya, Serta pengetahuan yang dimiliki oleh

remaja sangat tentu akan berimplikasi pada pengemudi lain yang sedang mengemudi di jalan raya.

1.2 Rumusan Masalah

Adanya pemaparan latar belakang yang telah di paparkan peneliti di atas, maka peneliti dapat merumuskan permasalahan penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimana Literasi Keselamatan Jalan Dalam Berlalu Lintas pada Remaja di Kota Surabaya?
2. Bagaimana faktor-faktor yang mendasari perilaku berkendara di jalan raya pada Remaja di Surabaya?

1.3 Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dipaparkan diatas, Sehingga memiliki tujuan penelitian, sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui serta memahami bagaimana kemampuan literasi keselamatan jalan yang di miliki pada Remaja di Kota Surabaya
2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mendasari perilaku saat berkendara di jalan raya pada remaja di Surabaya

1.4 Manfaat Penelitian

Dengan adanya penelitian ini peneliti berharap dapat memberikan dampak yang positif bagi pembaca ataupun peneliti yang mengkaji hasil penelitian ini, Terdapat manfaat akademis serta praktis yang tertera sebagai berikut :

1.4.1 Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi secara ilmiah di program studi ilmu informasi dan perpustakaan universitas Airlangga, Khususnya terkait kemampuan literasi keselamatan jalan pada remaja di Surabaya.

1.4.2 Manfaat Praktis

- a. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran kepada masyarakat di Surabaya khususnya pada remaja, untuk mengetahui tingkat literasi keselamatan jalan, sehingga dapat menjadi acuan bagi remaja yang kurang dalam pengetahuan serta informasi saat berkendara.
- b. Diharapkan remaja dapat lebih baik dalam melakukan berkendara di jalan raya, dengan menerapkan pengetahuan ataupun informasi yang terdapat pada literasi keselamatan jalan.

1.5 Tinjauan Pustaka

1.5.1 Literasi Keselamatan Jalan Pada Remaja

Literasi keselamatan jalan menurut (Howick & Schmaus, 2018) Merupakan kemampuan individu saat melakukan berkendara di jalan raya dengan cara memperoleh, memproses serta memahami informasi maupun pengetahuan dalam berkendara di jalan raya, sehingga nantinya dapat meminimalisir terjadinya resiko maupun kecelakaan ketika berkendara di jalan raya.

Untuk memahami menjadi seseorang yang berliterasi dalam keselamatan jalan Terdapat 3 Dimensi pandangan literasi dipilih menurut (Han, Singh, & Zhao, 2010) menyajikan kompetensi ini sebagai literasi textual, literasi intertextual dan literasi performatif yang dapat membantu untuk mengintegrasikan arti rambu-rambu jalan serta peraturan yang ada di jalan raya.

Literasi Textual merupakan kemampuan yang mengacu pada pengetahuan prosedural, yang dibutuhkan oleh pengguna jalan sehingga dapat mengetahui tata cara penggunaan jalan dengan aman. Pada pengetahuan prosedural ini memungkinkan pengguna jalan dapat meringkas ataupun menceritakan kembali, untuk membangun interpretasi yang masuk akal, serta untuk merefleksikan pengetahuan saat berkendara secara kritis.

Literasi Inter-Textual merupakan kemampuan yang mengacu pada pengetahuan konseptual dan pengetahuan informasional dimana pengguna jalan dapat memahami petunjuk yang disampaikan oleh rambu-rambu yang ada. Kemampuan ini dibutuhkan pembaca untuk memahami apa yang mereka baca, melampaui apa yang akan mereka pahami dengan mengucapkan serta mengimplementasikan rambu-rambu yang ada di jalan. Dengan adanya informasi-informasi yang ada di jalan, seperti rambu-rambu lalu lintas, isyarat lampu jalan, serta marka jalan pengemudi dapat menggunakan ketika berkendara di jalan raya.

Literasi Performatif, merupakan kemampuan mengaplikasikan pengetahuan dengan tepat sambil memanfaatkan pengetahuan lain yang ada di jalan. Pengetahuan ini didefinisikan sebagai pengetahuan yang memungkinkan pengemudi untuk mengaktifkan serta menggunakan semua bentuk pengetahuan berkendara yang ia dapat sebelumnya dari pelatihan, yang digunakan untuk melakukan sesuatu dengan berpikir secara kritis. Dengan demikian pengemudi yang tidak dapat mengaplikasikan serta mengintegrasikan pengetahuan tersebut, maka akan menunjukkan pengetahuan performatif yang terbatas, sehingga akan mengancam keselamatan jalam yang akan menimbulkan resiko kesehatan serta keselamatan publik yang berada di sekitar korban.

Dalam literasi keselematan jalan ini terdapat beberapa pengetahuan yang perlu diperhatikan (Sgift & Uwen, 2020) seperti adanya rambu-rambu lalu lintas yang terdiri dari rambu peringatan, rambu peraturan, rambu informatif, selain itu juga terdapat marka jalan, serta lampu isyarat jalan. Rambu peringatan seperti berbentuk segitiga yang secara konvensional dimaksudkan untuk memperingatkan pengendara tentang kondisi berbahaya di jalan raya, tanda bahaya ini seringkali berwarna hitam sedangkan latar belakang warna kuning. Rambu peraturan berbentuk lingkaran dengan warna merah kuning atau putih biru, yang bertujuan untuk mengatur pengguna jalan saat mereka mengirimkan informasi dalam berlalu lintas. Tanda-tanda informatif ini berbentuk persegi Panjang dengan latar belakang hijau dan tulisan putih, yang memberikan informasi terarah kepada pengemudi, dan yang terakhir terdapat rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan yang dirancang untuk mengirimkan informasi

keselamatan penting kepada pengguna jalan yang digambarkan dalam garis-garis yang ada di jalan. Serta lampu Isyarat Jalan yang digunakan untuk mengirimkan informasi dengan digambarkan seperti bentuk lampu.

Remaja yang dianggap sebagai pengemudi awal masih memiliki minimnya pengetahuan dalam berkendara di jalan raya, Sehingga perlunya mengikuti pelatihan terlebih dahulu sebelum berkendara di jalan raya, seperti yang dijelaskan pada literasi tekstual dimana pada pelatihan ini remaja akan mendapatkan pengetahuan maupun informasi sebelum berkendara di jalan raya. Pelatihan tersebut di dapatkan dari tidak hanya dari lembaga atau institusi yang ada, melainkan remaja dapat mengikuti seminar maupun mencari informasi secara individu. Sehingga ketika remaja sudah memiliki bekal pengetahuan tersebut mereka dapat membagikan kepada teman sebaya maupun keluarga. Selain itu remaja juga dapat memenuhi literasi inter-textual serta literasi performatif dimana remaja mampu memahami serta mengimplementasikan dengan tepat rambu-rambu, marka jalan, serta lampu isyarat jalan ketika berkendara di jalan raya, remaja pun juga dapat mengimplementasikan 2 pengetahuan sekaligus ketika berkendara di jalan raya.

Remaja yang di teliti dalam penelitian ini adalah remaja dengan rentang umur 17-21 tahun yang dimana dikatakan sebagai remaja tingkat akhir. Hal tersebut mengacu pada Undang-Undang No. 4 tahun 1979 yang berisi tentang kesejahteraan anak menyatakan bahwa remaja merupakan suatu individu yang memiliki usia mencapai umur 21 tahun dan belum menikah. Berdasarkan hal tersebut di dalam undang-undan rentang usia remaja ini sangat bervariasi, yang dimana awa usia remaja berkisar 10 tahun dan akhir masa remaja berkisar 21 tahun. Remaja bisa disebut sebagai masa transisi dari anak-anak menuju dewasa yang ditandai dengan perubahan dari psikis, fisik, serta psikososial, dan peneliti mengambil remaja tingkat akhir dengan rentang usia 17-21 tahun hal tersebut diperkuat oleh pendapat (Ericson, 1998). Selain itu peneliti memilih rentang umur tersebut dikarenakan akan memilih remaja yang sudah memiliki SIM, dimana remaja tersebut adalah yang sudah memiliki KTP dengan minimal umur 17 tahun.

Kompetensi tersebut harus menjadi perhatian semua kategori pengguna jalan. Pandangan 3 Dimensi ini mengakui keberadaan bentuk literasi yang saling terkait yang memiliki implikasi bagi produsen serta konsumen dalam teks sehari-hari sehingga dapat mengemudi di jalan raya dengan aman. Literasi keselamatan jalan ini dilatar belakangi karena kurangnya pengetahuan dalam berkendara di jalan raya, sehingga terdapat beberapa faktor yang mendasari dalam berperilaku.

2.5.2 Faktor yang mendasari perilaku Berkendara di Jalan Raya

Dalam memahami faktor perilaku pada Literasi keselamatan jalan, TPB (Theory of Planned Behaviour) merupakan pengembangan Teori Tindakan Beralasan atau TRA (Theory of Reasoned Action) Ajzen (1991) dimana teori ini dapat memahami bagaimana perilaku yang mendasari faktor eksternal serta internal dalam berkendara di jalan raya. Teori ini menjelaskan bahwa suatu perilaku terbentuk karena adanya niat individu. Niat tersebut didasari bahwa setiap orang akan memiliki sikap terhadap perilaku yang digunakan untuk berperilaku dan dari adanya niat tersebut disebabkan oleh beberapa 3 faktor yaitu :

1. Attitude toward behavior

Sikap terhadap perilaku merupakan sejauh mana individu memiliki penilaian yang baik ataupun buruk berdasarkan dari perilaku yang dimiliki. Dalam hal tersebut perilaku individu dapat dilihat dari sisi positif maupun negatif individu serta sikap terhadap suatu perilaku yang cenderung dilakukan dalam bentuk suka maupun tidak suka. Sehingga sikap ini menjadi suatu keadaan individu dalam hal internal yang dapat mempengaruhi tindakan individu terhadap objek, orang, maupun kejadian tertentu.

2. Norma Subjektif

Norma subjektif ini bisa disebut juga sebagai faktor sosial, dimana faktor ini merujuk karena adanya tekanan sosial yang didapatkan oleh individu, sehingga dapat menjadi penentu untuk melakukan atau tidaknya suatu perilaku tersebut. Seorang individu melakukan suatu perilaku tertentu ketika perilaku yang dilakukan dapat diterima oleh lingkungan di sekitarnya. Norma-norma

subjektif tersebut digunakan sebagai persepsi individu terhadap kepercayaan-kepercayaan orang lain yang akan mempengaruhi niat untuk melakukan atau tidak suatu perilaku, sehingga dapat memotivasi serta menjadi referensi untuk melakukan suatu perilaku yang dipertimbangkan.

3. Perceived Behavior Control

Perceived behavior Control atau persepsi terhadap pengendalian didefinisikan sebagai kemampuan diri individu dalam melakukan suatu perilaku, yang membutuhkan control dalam setiap tindakannya. Bagaimana seorang individu mengacu pada kesulitan dan kemudahan yang dirasakan ketika berperilaku. Suatu keyakinan mengenai sulit atau tidaknya individu dalam melakukan suatu perilaku, dimana individu akan merasa mampu dan yakin dalam berperilaku. Dalam perceived behavior control ini bahwa perilaku tidak dikendalikan oleh dirinya sendiri tetapi membutuhkan control, sehingga terdapat hal yang mendukung maupun menghalangi untuk melakukan perilaku tersebut.

Komponen yang dimiliki dalam teori ini memiliki pengaruh terhadap niat perilaku, dimana niat perilaku juga berpengaruh terhadap perilaku. Literasi keselamatan jalan dapat digambarkan sebagai konsep dari pengendalian individu khususnya remaja, yang dimana mempengaruhi niat individu. Hal tersebut dapat digambarkan oleh literasi inter-tekstual dan performative dimana suatu individu memiliki sikap yang baik atau sebaliknya ketika berkendara di jalan raya.

1.6 Variabel Penelitian

1.6.1 Definisi Konseptual

1.6.1.1 Literasi Keselamatan Jalan Pada Remaja

Literasi keselamatan jalan merupakan kemampuan seseorang ketika berkendara di jalan raya dengan memanfaatkan pengetahuan yang dimiliki sehingga dapat berkendara sesuai dengan aturan yang ada. Dalam menerapkan

literasi keselamatan jalan pada Remaja untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan, perlunya memiliki pengetahuan terkait rambu-rambu yang ada di jalan, marka jalan, serta isyarat lampu jalan. Selain itu remaja dapat dikatakan mampu memiliki literasi tersebut ketika sudah dapat menerapkan 3 dimensi Pengetahuan yaitu sebagai berikut :

1. Literasi Tekstual

Literasi tekstual merupakan kemampuan seseorang dalam berkendara dengan memiliki pengetahuan secara teoritis dimana seseorang dapat merekonstruksi kembali pengetahuan yang di dapat sebelumnya. Pengetahuan ini mengimplementasikan kemampuan yang di dapatkan dengan cara meringkas, menceritakan kembali kepada seseorang, dan menyusun interpretasi terkait pengetahuan yang di dapat bahkan mengkritisi apa yang dilihat ketika berada di jalan raya.

2. Literasi Inter-textual

Literasi Inter-textual, merupakan kemampuan seorang dalam memahami petunjuk berlalu lintas saat berada di jalan raya seperti yang disampaikan pada pengetahuan sebelumnya. Pada pengetahuan ini pengemudi dapat memahami serta mengimplementasikan serta mengucapkan dari sebuah teks yang ada di jalan raya. Teks tersebut meliputi rambu lalu lintas serta marka jalan, jadi pengemudi yang sebelumnya mendapatkan informasi serta pengetahuan pada pengetahuan ini pengemudi dapat menerapkannya secara tepat.

3. Literasi Performatif

Literasi Performatif merupakan kemampuan yang mengakumulasi dari literasi inter-textual serta tekstual dimana seseorang dapat mengaplikasikan pengetahuan dengan tepat serta sambil memanfaatkan beberapa pengetahuan sekaligus ketika berkendara di jalan raya. Dalam literasi ini dapat memungkinkan pengemudi untuk mengaktifkan serta menggunakan semua bentuk pengetahuan lain yang diperlukan saat berkendara di jalan raya. Jika seseorang tidak dapat

menerapkan pengetahuan tersebut maka akan beresiko tinggi untuk terjadinya kecelakaan.

1.6.1.2 Faktor yang Mendasari Perilaku dalam Literasi Kesselamatan Jalan

1. Attitude Toward Behaviour

Sikap dari diri individu yang dapat memberikan hasil positif maupun negatif, dimana individu akan memilih hasil yang dianggapnya positif dibanding memilih perilaku yang negatif sesuai dengan niat yang ada. Sikap yang dianggapnya positif tersebut nantinya akan dipilih individu untuk berperilaku dalam kehidupannya.

2. Norma Subjective

Seseorang individu akan melakukan sesuatu perilaku yang dipengaruhi oleh orang-orang disekitarnya, Pada norma subjektif ini individu melihat dari pandangan seseorang yang nantinya akan dipengaruhi oleh suatu niat untuk melakukan atau tidak melakukan perilaku yang sedang dipertimbangkan.

3. Perceived Behavioural Control

Persepsi kontrol perilaku adalah persepsi seseorang untuk melakukan perilaku yang di dorong oleh kontrol, pendorong tersebut berkaitan dengan suatu kondisi, situasi, maupun keadaan yang mendukung ataupun menghambat perilaku, serta pengalaman yang ada. jadi terdapat pengaruh persepsi individu terhadap control yang bersumber dari keyakinan individu tersebut.

1.6.2 Definisi Operasional

1.6.2.1 Literasi Keselamatan Jalan

A. Literasi Textual

1. Pemahaman fungsi rambu-rambu lalu lintas
2. Pemahaman fungsi marka jalan
3. Pemahaman fungsi pemberi isyarat lalu lintas

4. Pemahaman fungsi alat pengendali dan pengaman pemakai jalan

B. Literasi Inter-textual

1. Pemahaman Penggunaan jalur jalan
2. Pemahaman lajur lalu lintas kendaraan
3. Pemahaman Gerakan lalu lintas
4. Pemahaman aturan berhenti dan parkir

C. Literasi Performatif

1. Pengendara mengikuti rambu-rambu lalu lintas
2. Pengendara mengikuti aturan marka jalan
3. Pemahaman isyarat lampu jalan ketika berkendara
4. Pemahaman lajur lalu lintas saat berkendara
5. Pemahaman fungsi fasilitas pendukung di jalan raya
6. Penerapan perlengkapan safety riding sebelum berkendara

1.6.2.2 Faktor yang Mendasari Perilaku berkendara di jalan raya

A. Attitude Toward Behaviour

1. Sikap positif dalam berkendara di jalan raya
2. Sikap negatif dalam berkendara di jalan raya
3. Mematuhi peraturan berlalu lintas
4. Menggunakan alat keselamatan berkendara

B. Norma Subjektif

1. Motivasi dari orang tua
2. Motivasi dari teman
3. Motivasi dari guru

C. Perceived Behavioural Control

1. Pandangan individu terhadap berperilaku berkendara
2. Keyakinan dalam berkendara di jalan raya
3. Keinginan individu berkendara secara aman

1.7 Metodologi

1.7.1 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode bersifat deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Menurut (Sugiyono, 2016) penelitian deskriptif ini digunakan untuk menggambarkan suatu fenomena untuk mengetahui nilai variabel baik satu variabel maupun lebih, penelitian ini digunakan tanpa membuat suatu perbandingan ataupun menghubungkan dengan variabel lainnya. Penelitian deskriptif ini dimana peneliti berusaha untuk mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa, serta kejadian yang ada pada saat sekarang (Sudjana dan Ibrahim, 2004). Pendekatan ini dipilih untuk melakukan pengukuran dengan bentuk deskripsi terhadap fenomena literasi keselamatan jalan pada Remaja di Surabaya, berdasarkan fakta yang ada dalam lapangan peneliti akan melakukan pengujian teori serta sebagai bahan evaluasi yang dapat menggambarkan serta memprediksi fenomena terkait literasi keselamatan jalan pada Remaja di Surabaya.

1.7.3 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat dimana peneliti suatu penelitian untuk memperoleh data serta informasi disesuaikan dengan fenomena yang sering terjadi, alasan peneliti memilih lokasi di Surabaya sebagai berikut :

Peneliti memilih lokasi di Surabaya karena Surabaya merupakan kota metropolitan yang dimana merupakan perkotaan besar, sehingga kota Surabaya menjadi salah satu mobilitas perjalanan bagi masyarakat di Indonesia, serta banyaknya

kegiatan serta aktivitas berkendara di Surabaya. Surabaya sebagai kota terbesar kedua di Indonesia ini memiliki tingkat kecelakaan tertinggi di Indonesia, seperti yang dikatakan (Andriyati, 2013) bahwa Kecelakaan lalu lintas yang ada di Surabaya lebih tinggi jika dibandingkan dengan wilayah lainnya yang ada di Indonesia. Surabaya juga sebagai kota literasi yang dapat mengembangkan literasi keselamatan jalan ini untuk mewujudkan Surabaya yang lebih baik lagi. Selain itu, Pertimbangan faktor efektivitas dan efisiensi terkait jarak serta waktu yang dibutuhkan.

1.7.4 Populasi

Populasi merupakan sebuah keseluruhan objek yang ada pada suatu penelitian, populasi ini juga bisa disebut sebagai penyebutan dari sekelompok objek yang nantinya akan menjadi lokasi penelitian. Seperti yang dikatakan oleh (Sugiyono, 2016) bahwa Populasi merupakan suatu wilayah yang tergeneralisasi dan terdiri dari objek atau subjek dalam sebuah penelitian, serta mempunyai kualitas serta karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti yang nantinya dapat dipelajari hingga kemudian dapat ditarik kesimpulannya. Dalam populasi tidak hanya didasarkan pada suatu orang saja, tetapi juga terdapat obyek ataupun benda-benda alam lainnya, tidak disarkan pula pada suatu jumlah tertentu tetapi juga ciri ataupun sifat pada suatu obyek atau subyek tersebut.

1.7.5 Teknik Pengambilan Sampel

Sampel merupakan suatu bagian dari jumlah populasi dari suatu penelitian, karena jika jumlah populasi terlalu besar, maka peneliti akan susah untuk mengolah data yang ada sehingga perlunya pengambilan sampel ini. Pada penelitian ini menggunakan Teknik pengambilan sampel dengan Non probability sampling dengan menggunakan pengambilan secara sampling purposive. Nonprobability Sampling ini merupakan Teknik pengambilan sampel dengan tidak memberikan kesempatan ataupun peluang pada suatu obyek yang sama atau bisa disebut dengan anggota populasi dari penelitian (Sugiyono, 2016). Selain itu walaupun responden yang akan peneliti ambil bersifat homogen namun kerangka sampel yang ada bersifat rahasia.

Dengan menggunakan non probability sampling disini peneliti memilih sampling purposive dimana Teknik ini memilih jenis sampel dengan pertimbangan serta syarat tertentu yang diperoleh dari peneliti, syarat yang ditentukan oleh peneliti antara lain :

1. Remaja tingkat akhir yang berusia (17-21 Tahun)
2. Remaja berdomisili Surabaya
3. Memiliki SIM C

Peneliti memilih umur 17 hingga 20 tahun umur tersebut menyebutkan bahwa usia tersebut merupakan usia remaja tingkat akhir, serta di umur tersebut sudah dapat izin untuk berkendara di jalan raya (Wulandari, 2014). Pada Teknik Pengambilan sampel ini peneliti mengambil jumlah sampel sebanyak 100 orang dengan pendapat Mahmud (2011) bahwa pengambilan sampel minimum berjumlah 30 orang.

1.7.6 Teknik Pengumpulan Data

Dalam Teknik pengambilan data ini peneliti menggunakan data primer serta data sekunder (Sugiyono, 2016), dengan penjelasan sebagai berikut :

a. Data Primer

Data primer merupakan suatu data yang pertama kali di dapat oleh peneliti secara langsung di lapangan, adapun pengumpulan data primer tersebut dengan cara pengambilan Kuesioner, merupakan Salah satu Teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara peneliti memberikan beberapa pertanyaan maupun pernyataan tertulis kepada responden yang menjadi objek penelitiannya. Hasil dari jawaban responden tersebut akan dikategorikan serta disusun secara sistematis guna untuk mendapatkan perbandingan dengan jawaban responden lainnya, sehingga dapat dihasilkan temuan terkait kemampuan literasi keselamatan jalan pada remaja di Surabaya.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber data yang diperoleh secara tidak langsung, data tersebut dihasilkan dari pihak lain seperti pada orang lain maupun dokumen. Pada penelitian ini menggunakan studi pustaka sebagai pendukung untuk

melengkapi data yang merujuk pada pembahasan, teori, serta penelitian terdahulu sehingga dapat menghasilkan suatu penelitian yang memiliki sumber kredibel yang jelas. Studi pustaka yang digunakan peneliti seperti artikel, jurnal, hasil penelitian serta buku referensi.

1.7.7 Teknik Pengolahan Data

Setelah data terkumpul terdapat Teknik pengolahan data untuk yang digunakan dalam penelitian ini. Terdapat 3 tahap dalam proses pengolahan (Sugiyono, 2012), yaitu :

1. Editing

Editing merupakan dimana data yang telah dikumpulkan dilakukan pengecekan atau pemeriksaan kembali yang bertujuan untuk mengetahui relevansi data yang dikumpulkan sebelum memasuki tahap selanjutnya. Pada tahapan ini akan dilakukan pemeriksaan seluruh kuesioner yang telah diisi oleh responden seperti pengisian dalam kuesioner, kesesuaian jawaban, kelengkapan pengisian kuesioner dll. Disini peneliti melakukan pengecekan ulang terhadap kuesioner yang telah diisi responden, apakah sudah mengisi dengan lengkap dan benar sesuai yang diharapkan oleh peneliti.

2. Coding

Pada tahap ini data yang telah dilakukan pemeriksaan atau pengecekan, di tahap coding data terdapat proses pengklasifikasian dimana data tersebut diberikan kode disesuaikan dengan ragamnya. Dalam pemberian kode tersebut dilakukan pemberian skor serta simbol pada jawaban responden sehingga nantinya dapat mempermudah proses pengolahan data. Pemberian kode tersebut disesuaikan dengan peneliti sehingga nantinya dapat mudah dan dianalisis sesuai dengan fenomena yang ada. Dalam tahap coding ini merupakan tahap sebelum diolah pada SPSS, dimana peneliti melakukan coding sesuai skala likert yang dibuat atau bisa disebut dengan pemberian kode. Tahap coding ini dilakukan peneliti di software excel secara manual, sehingga nantinya mudah untuk di input pada SPSS.

3. Tabulasi

Tabulasi merupakan langkah terakhir dalam pengolahan data dimana pada tahap ini dilakukan penyusunan data dengan berbentuk tabel agar lebih mempermudah dalam menganalisis data sesuai dengan tujuan dari penelitian. Hasil akhir dari adanya tabel ini akan berupa frekuensi yang ditanyakan dalam bentuk persen. Setelah dilakukan coding dan diolah melalui SPSS, pada tahap ini peneliti menganalisis hasil serta mengolah yang dihasilkan dari SPSS, dari hasil tersebut peneliti menyusun tabel sesuai dengan dimensi yang ada, dan hasilnya disesuaikan dengan SPSS mulai dari frekuensi, mean, dll. Dalam pembuatan tabel ini diperlukan ketelitian dari memindah jumlah, frekuensi serta rata-rata, Hal tersebut dilakukan agar tidak terjadi kesalahan yang terjadi.

1.7.8 Teknik Analisis Data

Pada penelitian ini menggunakan Analisa data secara deskripsi yang menjelaskan mengenai temuan data yang ada di lapangan secara real. Analisa data ini berkaitan pada teori serta dimensi penelitian yang telah dipaparkan sebelumnya. Penelitian deksripsi ini bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis terkait literasi keselamatan jalan pada Remaja di Surabaya. Data yang telah terkumpul kemudian dilakukan proses editing, pemberian kodeing, serta ditabulasi. Penelitian ini menggunakan SPSS 21 agar mempermudah proses pengolahan data. Hasil dari skor tersebut dilakukan generalisasi secara deskriptif, sehingga nantinya dapat mengukur tingkat kemampuan literasi keselamatan jalan pada remaja di Surabaya.

Dalam penelitian ini menggunakan skala likert yang berfungsi untuk mengukur sikap, pendapat serta persepsi seseorang atau sekelompok orang terhadap suatu fenomena yang terjadi di masyarakat (Sugiyono, 2016). Variabel dalam skala ini akan diukur serta dijabarkan, sehingga indikator tersebut sebagai titik tolak dalam menyusun instrumen yang berupa pernyataan maupun pertanyaan. Indikator ini digunakan sebagai instrument dalam suatu pembuatan pertanyaan yang akan dijawab oleh responden. Terdapat 5 tingkatan untuk mengukur tingkat literasi keselamatan jalan pada Remaja di Surabaya, sebagai berikut :

Tabel 1.1 Skala Likert

Skor	Jawaban
5	Sangat Setuju
4	Setuju
3	Netral
2	Tidak Setuju
1	Sangat Tidak Setuju

Sumber : Data Olahan Mandiri

Setelah adanya skoring tersebut dapat mengetahui jawaban yang telah diisi oleh responden sehingga perlu adanya kategorisasi dari keseluruhan jawaban responden untuk dapat menggolongkan sesuai dengan skornya. Agar mudah dilakukan perlunya pengukuran yang dapat dilakukan dengan rumus :

$$\text{Interval} = \frac{\text{Skor Tertinggi} - \text{Skor Terendah}}{\text{Banyaknya bilangan}} = \frac{5 - 1}{5} = 0,8$$

Berdasarkan penggunaan rumus yang diperoleh dengan hasil 0,8 sebagai intervalnya,, maka ditetapkan kategori tingkat literasi keselamatan jalan pada remaja di Surabaya sebagai berikut :

Tabel 1.2 Skala Interval

Skor	Jawaban
4,21 – 5,00	Sangat Tinggi
3,41 – 4,20	Tinggi
2,61 – 3,40	Sedang
1,81 – 2,60	Rendah
1,00 – 1,80	Sangat Rendah

Sumber : Data Olahan Peneliti

Dengan adanya kategorisasi yang digunakan, maka peneliti akan mudah untuk mengetahui gambaran literasi keselamatan jalan pada Remaja di Surabaya.