

Pelatihan dan Sosialisasi Keselamatan Berlalu Lintas di Jalan Raya Pasca Pandemi Covid-19 bagi Siswa SMAN 9 Bandung, Jawa Barat

Atmy Verani Rouly Sihombing¹, Mulyadi Yuswandono², Aditia Febriansya^{3*}, Retno Utami⁴,
Andri Krisnandi Somantri⁵, Asep Sundara⁶, Hamdan Kurnia⁷, Nadia Azhari Alfiyyati⁸
Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Bandung^{1, 2, 3, 4, 5, 6*}
SMA Negeri 9 Bandung^{7, 8}
aditia.febriansya@polban.ac.id^{3*}

Abstrak

Selama dua tahun terakhir, kegiatan belajar mengajar yang dilakukan jarak jauh akibat pandemi Covid-19 telah membatasi pergerakan siswa dalam berlalu lintas di jalan, hal tersebut berpengaruh terhadap minimnya adaptasi siswa dalam berlalu lintas yang berkeselamatan. Untuk mempersiapkan siswa melaksanakan kegiatan belajar di sekolah agar lebih cepat menyesuaikan diri dengan kondisi terkini pasca pandemi di jalan raya, dilakukan pelatihan dan sosialisasi keselamatan berlalu lintas. Pelatihan dan sosialisasi dilakukan di SMA Negeri 9 Bandung, Jawa Barat, dengan sasaran utama siswa kelas 12 SMA (17 tahun ke atas) untuk kategori pengguna kendaraan bermotor pribadi, siswa kelas 10, 11, dan 12 untuk kategori pejalan kaki atau pengguna angkutan umum. Secara umum siswa menggunakan kendaraan pribadi akibat minimnya transportasi umum ke area permukiman (*feeder transportation mode*), selain itu diketahui juga kurangnya kesadaran untuk melindungi diri dalam berlalu lintas, seperti mengendarai kendaraannya melebihi kecepatan standar, kurang mematuhi rambu lalu lintas, dan sebagainya. Hal tersebut disebabkan kurangnya pengetahuan terhadap keselamatan berlalu lintas sehingga menempatkan siswa dalam zona rentan terhadap kecelakaan. Hasil pelatihan dan sosialisasi keselamatan berlalu lintas untuk siswa sekolah tingkat atas ini menunjukkan bahwa, pengetahuan siswa setelah dilakukan pelatihan dan sosialisasi meningkat sebanyak 30%, yang mana pada siswa yang melakukan perjalanan sendiri ke sekolah meningkat sebanyak 51% hal tersebut diperkuat dengan pengetahuan siswa untuk dapat membedakan antara rambu dan marka lalu lintas yang meningkat sebesar 45% dapat dijadikan bekal untuk dapat beradaptasi dalam berkeselamatan lalu lintas di jalan.

Kata Kunci: Adaptasi; Keselamatan Lalu Lintas; Pasca Covid-19; Siswa Sekolah; Sosialisasi.

Abstract

*Over the past two years, learning activities have been carried out remotely due to the Covid-19 pandemic have limited the movement of students in roads, this has affected the lack of adaptation of students in traffic safety. To prepare students to carry out learning activities at school so that they can more quickly adapt to the current post-pandemic conditions on the roads, education about traffic safety is conducted. Training was carried out at SMA Negeri 9 Bandung, West Java, with the main target being 12th grade (17 years and over) for the category of private motorized vehicle users, students in 10th, 11th, and 12th grades for the category of pedestrians or users of public transportation. In general, students use private vehicles due to the lack of public transportation to the urban area (*feeder transportation mode*). Besides that, it is also known that there is less-awareness to protect themselves in traffic, such as driving their vehicles exceeding standard speeds, not obeying traffic signs, and so on. Caused by a lack of knowledge of traffic safety placing students vulnerable to accidents. The results of traffic safety training for high school students show that, after training and outreach, students' knowledge increases by 30%, of which students who travel alone to school increase by 51%, this is strengthened by student knowledge to be able to distinguish between signs and traffic markings which increased by 45% can be used as a provision to be able to adapt in traffic safety on the road.*

Keywords: Adaptation; Traffic Safety; Post Covid-19; Student; Socialization.

1. Pendahuluan

Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2019, “Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja dan melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda”. Kecelakaan terjadi secara acak, dapat disebabkan oleh banyak hal, di mana saja dan kapan saja, pada kecelakaan lalu lintas di jalan raya lebih banyak melibatkan manusia dalam usia produktif (15 – 20 tahun) (Ramadhana, 2021). Hal tersebut diakibatkan minimnya pengetahuan terhadap sikap berkeselamatan lalu lintas (Herawati, 2019).

Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan/atau lingkungan. Tingkat kecelakaan berkorelasi negatif dengan tingkat keselamatan di jalan. Kecelakaan diakibatkan dari berbagai macam faktor, mulai dari *human error*, kendaraan, jalan dan faktor lainnya, seperti perencanaan yang tidak disertai analisis dampak lalu lintas (Yatmar dkk, 2021). Berbagai macam faktor penyebab kecelakaan merupakan akumulasi dari tingkat keselamatan di jalan. Apabila faktor penyebab kecelakaan tinggi akan menjadikan tingkat kasus kecelakaan tinggi yang berarti menunjukkan tingkat keselamatan di jalan yang rendah.

Sekitar 1,25 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas jalan dinyatakan oleh *World Health Organization* (WHO). Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian di kalangan usia 15 hingga 29 tahun. 90% kematian di jalan terjadi di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah, meskipun negara-negara tersebut memiliki sekitar setengah dari kendaraan dunia. Separuh dari semua kematian di jalan terjadi di antara pengguna jalan yang berisiko tinggi seperti: pejalan kaki, pengendara sepeda dan pengendara sepeda motor. Jika tidak ada yang dilakukan, kecelakaan lalu lintas diperkirakan akan menjadi penyebab kematian ke-7 pada tahun 2030 (*World Health Organization*, 2015).

Angka kecelakaan di Provinsi Jawa Barat, pada tahun 2016 yang tercatat BPS Provinsi Jabar sebanyak 6861 kejadian kecelakaan dengan jumlah kejadian kecelakaan di Kota Bandung sebanyak 453 kejadian kecelakaan, dengan dominasi kecelakaan melibatkan pengguna jalan usia produktif (Badan Pusat Statistik Prov Jabar, 2018). Fatalitas tinggi yang terjadi akibat kecelakaan di Kota Bandung, terjadi karena kurangnya kesadaran masyarakat khususnya remaja usia sekolah dalam mematuhi peraturan berlalu lintas seperti tidak menggunakan helm, tidak menggunakan sabuk keselamatan, melawan arus, kemudian tidak mematuhi rambu dan marka, serta masih banyak siswa sekolah yang belum memiliki SIM, mengendarai kendaraan bermotor (Verawati, 2021). Di Jawa Barat, selama pandemi Covid-19 dua tahun terakhir, jumlah kecelakaan yang terjadi mengalami penurunan, kecelakaan lalu lintas pada tahun 2020 sebanyak 6.092 kejadian. Dibandingkan tahun 2019 sebanyak 8.066 kejadian atau turun sebanyak 24% atau 1.974 kejadian (Haklim, 2020). Penurunan kejadian kecelakaan tersebut berbanding lurus dengan penurunan volume lalu lintas akibat pemberlakuan PPKM di tahun 2020 sebagai dampak dari pandemi Covid-19. Dapat diyakini bahwa dalam era pasca pandemi Covid-19, peningkatan volume lalu lintas kendaraan di jalan raya akan meningkat yang tentunya akan berdampak pada peningkatan konflik lalu lintas jalan, sehingga sikap adaptif yang cepat dari pengguna jalan sangat diperlukan untuk menghindari terjadinya konflik yang berujung pada kecelakaan lalu lintas di jalan raya dengan fatalitas tinggi.

Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian di kalangan anak muda, terutama di kalangan laki-laki, dan menyebabkan kecacatan fisik. Tingginya angka kematian akibat

kecelakaan lalu lintas di kalangan anak muda disebabkan rendahnya kesadaran mereka akan bahaya di jalan raya. Pengemudi muda sering kali menempatkan dirinya dalam situasi berbahaya, seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah dan tidak menggunakan perlengkapan keselamatan seperti helm dan sarung tangan.

Hasil penelitian Rahmi menunjukkan bahwa 84,5% siswa pergi ke sekolah dengan sepeda motor dan 56,8% siswa yang disurvei memiliki kriteria tentang tindakan berbahaya saat mengendarai kendaraan roda dua dan 43,3% kriteria tentang keselamatan termasuk mengemudi sambil berkomunikasi dengan ponsel 51% (Setyowati, Firdaus and Rohmah, 2019).

Penelitian lain oleh Rakhmani (2013) menunjukkan bahwa remaja menganggap dirinya sudah cukup umur untuk mengendarai sepeda motor di jalan raya, namun dengan pengetahuan mengemudi yang masih dangkal, sering menyebabkan kecelakaan yang fatal. Pengetahuan mereka tentang mobil masih kurang karena masih merupakan hal yang baru bagi mereka. Kurangnya pengetahuan dan pengalaman membuat pengemudi remaja kurang tanggap terhadap situasi berbahaya yang dapat menyebabkan kecelakaan di jalan raya (Rakhmani, 2013; Winahyu and Sumaryati, 2013).

Rata-rata siswa sekolah SMA, menggunakan mode kendaraan bermotor roda dua dalam melakukan kegiatan bertransportasi di jalan raya, menurut Anisarida dan Wimpy (2020), diketahui bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kota Bandung masih didominasi oleh sepeda motor, yaitu sekitar 93%, dengan tingkat fatalitas paling tinggi berasal dari pengguna sepeda motor sebagai penyumbang korban meninggal dunia sebesar 21% (Anisarida and Wimpy, 2020).

Berdasarkan penelitian yang ada bertujuan untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas jalan yang dapat mengakibatkan cedera atau kematian, pemerintah harus memprioritaskan hal ini sebagai upaya pencegahan cedera dan kematian lalu lintas jalan. Pencegahan tabrakan lalu lintas juga dipengaruhi oleh persepsi dan adaptasi pengguna jalan terhadap risiko kecelakaan lalu lintas yang akan mereka terima. Untuk dapat mengurangi jumlah kecelakaan pada siswa SMA di masa yang akan datang maka perlu dilakukan upaya promotif dan preventif berupa pelatihan/ sosialisasi/ penyuluhan mengenai keselamatan berlalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) bagi siswa SMA. Pada pengabdian masyarakat ini, dilakukan di SMA Negeri 9 Bandung, Jawa Barat.

1. Latar Belakang Mitra

2.1 Permasalahan Mitra

Selama dua tahun terakhir, kegiatan belajar mengajar yang dilakukan jarak jauh akibat pandemi Covid-19 telah membatasi pergerakan siswa dalam berlalu lintas di jalan, hal tersebut berpengaruh terhadap minimnya adaptasi siswa dalam berlalu lintas yang berkeselamatan, khususnya siswa SMA Negeri 9 Bandung. Rute yang ditempuh oleh siswa menuju SMAN 9 Bandung melalui jalan dengan volume lalu lintas yang tinggi, karena bersamaan dengan rute menuju Bandara Husein Sastranegara, Bandung, serta Gerbang Tol Pasteur yang merupakan kelas Jalan Nasional dengan kecepatan kendaraan yang cukup tinggi. SMAN 9 Bandung juga berada pada kawasan militer TNI Angkatan Udara, mewajibkan siswa untuk mematuhi segala peraturan untuk dapat memasuki kawasan tersebut. Lokasi SMA Negeri 9 Bandung dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Lokasi SMA Negeri 9 Bandung

2.2 Solusi yang ditawarkan

Untuk mempersiapkan siswa melaksanakan kegiatan belajar secara luar jaringan di sekolah, agar lebih cepat menyesuaikan diri dengan kondisi lalu lintas terkini pasca pandemi Covid-19 di jalan raya, dilakukan pelatihan dan sosialisasi keselamatan berlalu lintas baik untuk siswa pejalan kaki, pengguna angkutan umum, pengguna kendaraan bermotor roda dua dan pengguna kendaraan bermotor roda empat.

2. Metode

3.1 Tahapan Pelaksanaan Kegiatan

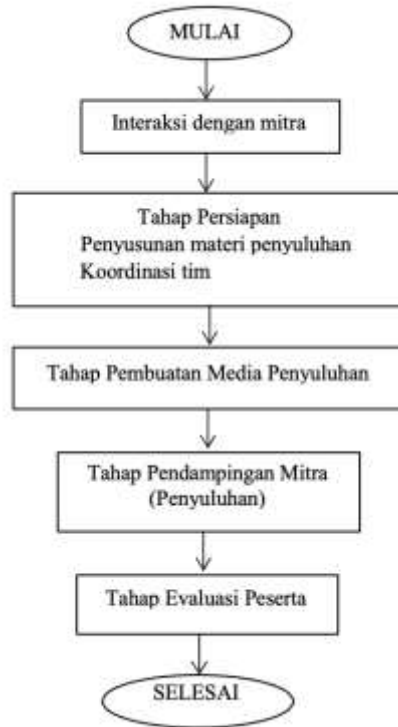
Pelaksanaan kegiatan pengabdian masyarakat ini dilakukan dalam lima tahapan kegiatan (Gambar 2), diantaranya adalah:

1. Interaksi dengan mitra
2. Tahap persiapan
3. Tahap pembuatan media penyuluhan/ sosialisasi
4. Tahap pendampingan mitra
5. Tahap evaluasi peserta (siswa sekolah)

Adapun gambaran tahapan pelaksanaan pengabdian kepada masyarakat untuk kegiatan sosialisasi keselamatan berlalu lintas kepada siswa sekolah dalam menghadapi sekolah secara luring pasca pandemi Covid-19, digambarkan pada Gambar 2.

Tahap pertama dalam program pengabdian ini adalah melakukan interaksi dengan mitra. Pada tahapan ini, dilakukan identifikasi permasalahan yang terjadi serta solusi yang dapat dilakukan

terhadap permasalahan tersebut. Selanjutnya dilakukan tahap persiapan. Tahap persiapan meliputi penyusunan konten/isi dari materi penyuluhan serta koordinasi dengan tim. Penyusunan konten/isi materi penyuluhan harus sejalan dengan permasalahan tertib berlalu lintas yang sudah diidentifikasi pada tahap awal. Selain itu, dalam tahap ini juga ditentukan juga bagaimana media penyampaian yang efektif bagi siswa SMA.



Gambar 2. Tahapan Pelaksanaan Pengabdian Masyarakat

Selanjutnya dilakukan pembuatan media penyuluhan. Media yang akan dibuat berupa poster dan buku saku yang penyampaiannya disusun semudah dan semenarik mungkin. Dalam pembuatan media ini akan dibantu oleh mahasiswa Jurusan Teknik Sipil POLBAN. Tahap selanjutnya adalah pendampingan mitra atau penyuluhan. Pada tahapan ini, didemokan dan diserahkan pula beberapa media yang telah dibuat sebelumnya. Adapun rangkaian acara pada tahap pendampingan mitra atau penyuluhan yang dijabarkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Rencana Rangkaian Kegiatan Pendampingan Mitra

Kegiatan	Materi
1	Pemberian poster dan buku saku secara simbolis kepada Kepala Sekolah atau wakilnya
	Pembagian kelas dan distribusi buku saku kepada siswa SMA
	Pemaparan mekanisme pelatihan dan <i>pre-test</i>
2 (Pemaparan Materi Pada Kelas)	Bentuk pelanggaran dan perilaku yang menyebabkan kecelakaan serta dampak kecelakaan lalu lintas
	Rambu dan marka jalan berdasarkan UU 22 tahun 2009
	Survei mandiri mengenai bentuk pelanggaran, rambu dan marka
	<i>Post-test</i>

3.2 Implementasi Kegiatan

Kegiatan pengabdian kepada masyarakat (PKM) dilaksanakan dengan terlebih dahulu melaksanakan survei awal kesesuaian PKM (Gambar 3) yang dilakukan dengan menyamakan persepsi antara tim PKM POLBAN dengan Kepala Sekolah SMAN 9 Bandung dengan hasil diskusi berupa penambahan fasilitas sarana pembelajaran berupa “Pojok Lalu Lintas” yang kemudian disediakan oleh tim PKM POLBAN pada saat pelaksanaan pelatihan, adapun gambaran sarana pembelajaran tersebut ditampilkan pada Gambar 4.



Gambar 3. Survei Awal Kesesuaian PKM

Pada “Pojok Lalu Lintas” tersebut disediakan televisi digital (Gambar 5) poster rambu-rambu lalu lintas (Gambar 6), dan prototipe rambu-rambu lalu lintas. Pada media televisi berisi video-video animasi terkait keselamatan berlalu lintas di jalan raya bagi siswa SMA (Gambar 7).



Gambar 4. Pojok Lalu Lintas



Gambar 5. Media Televisi Digital

Pelaksanaan kegiatan pelatihan hari pertama berlangsung selama kurang lebih 3 jam (09.00 – 12.00 WIB) dengan kegiatan berupa: 1) Pemberian poster dan buku saku secara simbolis kepada Kepala Sekolah atau wakilnya; 2) Pembagian kelas dan distribusi buku saku kepada siswa SMA; 3) Pemaparan mekanisme pelatihan dan *pre-test*.



Gambar 6. Poster Rambu Lalu Lintas Jalan Raya



Gambar 7. Video Animasi tentang Keselamatan Berlalu Lintas

Gambaran mengenai pemberian poster, buku saku dan plakat sebagai simbolis dimulainya pelaksanaan pelatihan Keselamatan berlalu lintas pasca Covid-19 bagi siswa SMA di SMAN 9 Bandung ditampilkan pada Gambar 8 dengan gambaran buku saku keselamatan berlalu lintas pada Gambar 9. Pemberian plakat dan buku saku ini, sebagai simbolis telah dimulainya pelatihan keselamatan berlalu lintas pasca pandemi Covid-19 bagi siswa SMA.



Gambar 8. Pemberian Plakat dan Buku Saku



Gambar 9. Buku Saku Keselamatan Berlalu Lintas

Selanjutnya dilakukan pelaksanaan penyuluhan/sosialisasi/pelatihan yang dilakukan kurang lebih 4 jam (08.00 – 12.00 WIB) dengan kegiatan berupa: 1) Pemberian materi bentuk pelanggaran dan perilaku yang menyebabkan kecelakaan serta dampak kecelakaan lalu lintas; 2) Rambu dan marka jalan berdasarkan UU 22 tahun 2009; 3) Survei mandiri mengenai bentuk pelanggaran, rambu dan marka; 4) *Post-test*. Gambaran pemberian materi pelatihan dan *post-test* ditampilkan pada Gambar 10 dan Gambar 11. Jumlah peserta yang mengikuti pelatihan adalah 40 orang siswa, terdiri dari perwakilan setiap kelas dari kelas 10, 11, dan kelas 12.



(a) Pelatihan dari Pemateri 1



(b) Pelatihan dari Pemateri 2



(c) Pelatihan dari Pemateri 3

Gambar 10. Pelaksanaan Pelatihan Keselamatan Berlalu Lintas (Pemberian Materi)



Gambar 11. Pelaksanaan Pelatihan Keselamatan Berlalu Lintas (*Post-Test*)

3.3 Metode Pengukuran Capaian Kegiatan

Tahapan berikutnya adalah tahapan evaluasi, di mana peserta penyuluhan akan diberikan serangkaian pertanyaan untuk kemudian dianalisis sejauh mana perubahan sikap tertib berlalu lintas pada peserta penyuluhan. Evaluasi dilakukan dengan memberikan kuesioner mengenai manfaat dari penyuluhan tertib berlalu lintas. Setelah itu, dilakukan proses penyerahan media poster dan buku saku tertib berlalu lintas bagi mitra PKM (SMAN 9 Bandung).

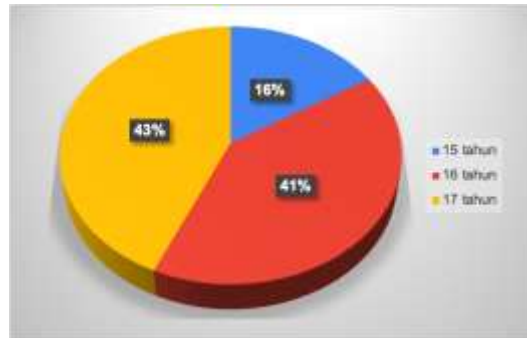
Peserta pelatihan dan sosialisasi adalah siswa sekolah, tenaga kependidikan, dan civitas sekolah yang terlibat dengan sasaran utama siswa kelas 12 SMA (17 tahun ke atas) untuk kategori siswa pengguna kendaraan pribadi (motor dan mobil), siswa kelas 10, 11, dan 12 untuk kategori pejalan kaki atau pengguna angkutan umum.

Evaluasi dilakukan dengan memberikan *pre-test* sebelum kegiatan pelatihan dan sosialisasi dilakukan untuk melihat gambaran umum pengetahuan siswa sekolah, khususnya siswa SMAN 9 Bandung mengenai keselamatan berlalu lintas di jalan raya. *Pre-test* dilakukan secara *online* menggunakan kuesioner. Selanjutnya evaluasi dilanjutkan dengan *post-test* setelah pelatihan dan sosialisasi dilakukan oleh Tim Pengabdian kepada Masyarakat Jurusan Teknik Sipil Politeknik Negeri Bandung di SMAN 9 Bandung. Pertanyaan yang diberikan pada *pre-test* dan *post-test* terbagi menjadi beberapa bagian diantaranya:

1. Data responden, untuk memperoleh data usia dan kelas peserta pelatihan.
2. Profil responden, untuk memperoleh data jenis mode kendaraan yang digunakan siswa untuk menuju sekolah, lama waktu perjalanan, jarak perjalanan, ongkos yang dikeluarkan siswa untuk melakukan perjalanan.
3. Pengetahuan mengenai keselamatan lalu lintas, untuk mendapatkan gambaran pengetahuan siswa mengenai peraturan-peraturan yang berlaku, klasifikasi jalan, jenis rambu dan marka jalan, fungsi dari bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan, dll.

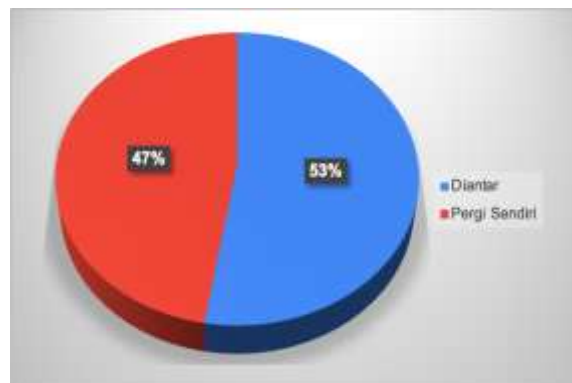
3. Hasil dan Analisis

Berdasarkan hasil survei saat pelatihan berlangsung (Gambar 12), dari 60 jumlah peserta yang terdiri dari siswa SMA kelas 10, 11, dan 12 berdasarkan umur diketahui sebanyak 16% berumur 15 tahun, 41% berumur 16 tahun dan 43% berumur 17 tahun. Menunjukkan bahwa sasaran utama dari pelatihan ini terpenuhi.

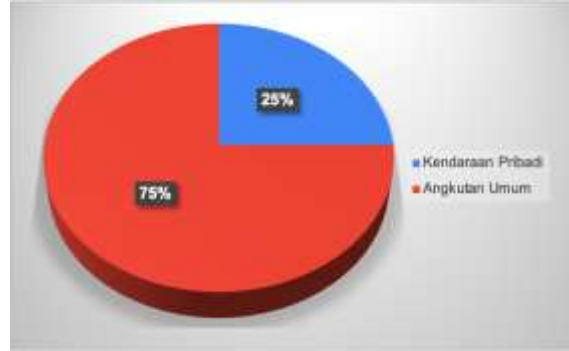


Gambar 12. Persentase Jumlah Peserta berdasarkan Umur

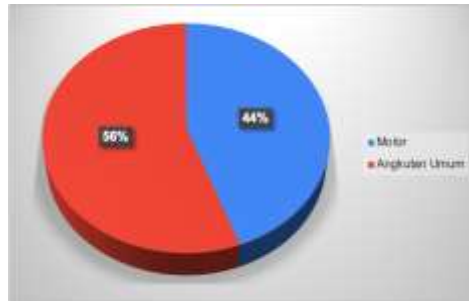
Selain itu diketahui bahwa, sebanyak 53% siswa diantar saat berangkat sekolah dan 47% pergi sendiri (Gambar 13). Berdasarkan jenis mode transportasi yang digunakan, diketahui bahwa sebanyak 75% menggunakan angkutan umum dan 25% menggunakan kendaraan pribadi (Gambar 14). Untuk siswa yang pergi sendiri menuju sekolah, diketahui sebanyak 56% menggunakan mode transportasi angkutan umum (gojek, angkot, bus, dll.) dan 44% menggunakan kendaraan pribadi berupa motor (Gambar 15).



Gambar 13. Persentase Jumlah Peserta berdasarkan Kondisi Menuju Sekolah

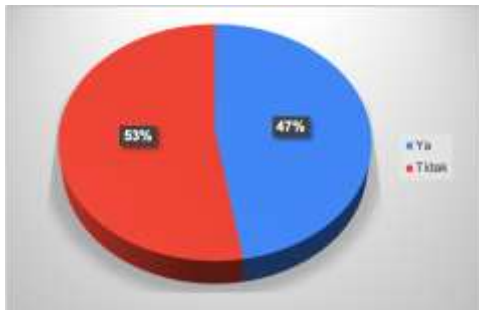


Gambar 14. Persentase Siswa berdasarkan Moda Transportasi yang Digunakan Menuju Sekolah

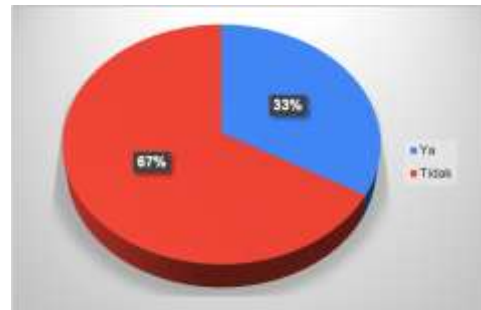


Gambar 15. Persentase Peserta “Pergi Sendiri” berdasarkan Jenis Moda Transportasi

Hasil *pre-test* yang dilakukan sebelum pelaksanaan pelatihan, menunjukkan bahwa secara umum penggunaan kendaraan pribadi untuk siswa sekolah akibat minimnya transportasi umum ke area permukiman (*feeder transportation mode*), selain itu diketahui juga kurangnya kesadaran siswa untuk melindungi diri dalam berlalu lintas, seperti mengendarai kendaraannya melebihi kecepatan standar, kurang mematuhi rambu lalu lintas, tidak menggunakan trotoar saat berjalan kaki di tepi jalan raya dan sebagainya, hal tersebut disebabkan kurangnya pengetahuan siswa terhadap keselamatan berlalu lintas di jalan sehingga menempatkan siswa dalam zona rentan terhadap kecelakaan berlalu lintas. Adapun hasil *pre-test* ditampilkan pada Gambar 16.



(a) Persentase Peserta berdasarkan Pengetahuan tentang Keselamatan Berlalu lintas



(b) Persentase Siswa “Pergi Sendiri” berdasarkan Pengetahuan tentang Keselamatan Berlalu lintas



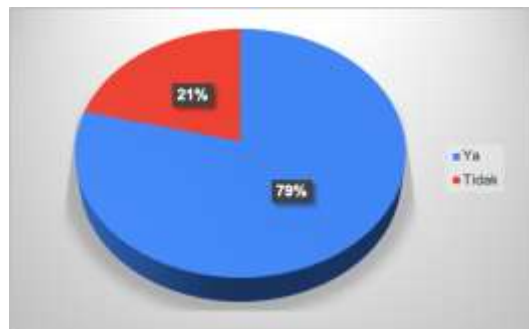
(c) Persentase Siswa berdasarkan Pengetahuan tentang Rambu vs Marka

(d) Persentase Siswa Pengguna Angkutan Umum yang Menggunakan Trotoar

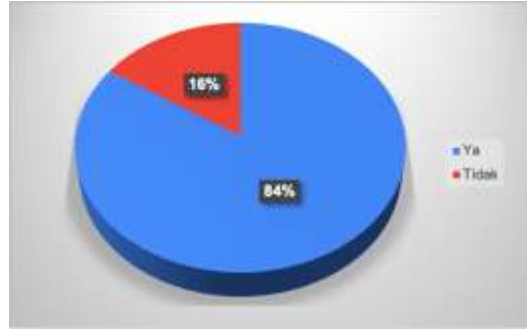
Gambar 16. Hasil *Pre-Test* Pelatihan Keselamatan Berlalu Lintas

Berdasarkan hasil *pre-test* pada kegiatan pelatihan keselamatan berlalu lintas pasca pandemi Covid-19 ini, diketahui bahwa 53% siswa belum mengetahui mengenai pengetahuan berkeselamatan lalu lintas secara detail dan 47% siswa sudah mengetahui (Gambar 16a). Sedangkan untuk siswa yang pergi sendiri menuju sekolah, diketahui bahwa 67% siswa belum mengetahui pengetahuan tentang berkeselamatan lalu lintas di jalan raya dan 33% sudah mengetahui (Gambar 16b). Hal tersebut diperkuat dengan pengetahuan mengenai rambu dan marka pada siswa, yang mana 56% siswa tidak dapat membedakan antara rambu dan marka, sedangkan 44% nya sudah dapat membedakan (Gambar 16c). Selain itu juga terdapat 40% siswa pengguna angkutan umum, yang saat berjalan kaki tidak menggunakan trotoar (Gambar 16d). Hal tersebut menunjukkan bahwa perlunya dilakukan pelatihan berkeselamatan lalu lintas bagi siswa SMA khususnya bagi siswa yang mengendarai kendaraannya sendiri untuk menuju ke sekolah.

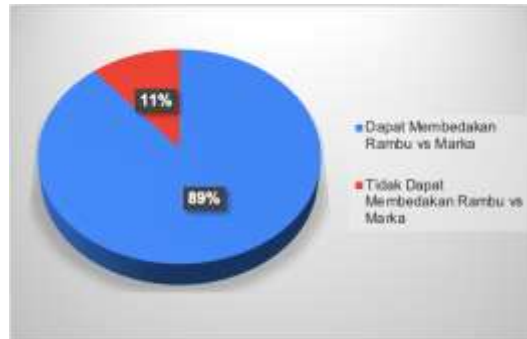
Setelah dilakukan pelatihan, kemudian dilakukan *post-test* sebagai bahan evaluasi tim, untuk mengetahui tingkat keberhasilan pelatihan keselamatan berlalu lintas bagi siswa SMA pasca pandemi Covid-19 ini. Adapun hasil *post-test* tersebut ditampilkan pada Gambar 17 hingga 19.



Gambar 17. Persentase Peserta berdasarkan Pengetahuan tentang Keselamatan Berlalu lintas (*Post-Test*)



Gambar 18. Persentase Siswa “Pergi Sendiri” berdasarkan Pengetahuan tentang Keselamatan Berlalu lintas (*Post-Test*)



Gambar 19. Persentase Siswa berdasarkan Pengetahuan tentang Rambu vs Marka (*Post-Test*)

Berdasarkan Gambar 17 diketahui bahwa 79% siswa memiliki pengetahuan mengenai keselamatan berlalu lintas, yang artinya meningkat sebanyak 30% setelah dilakukan pelatihan mengenai keselamatan berlalu lintas di jalan raya. Sedangkan pada Gambar 18, diketahui bahwa pada siswa yang melakukan perjalanan sendiri ke sekolah, sebanyak 84% mengetahui mengenai pengetahuan tentang keselamatan berlalu lintas, yang menunjukkan adanya peningkatan sebanyak 51% setelah dilakukan pelatihan. Pada Gambar 19 menunjukkan hasil *post-test* terkait pengetahuan siswa dalam membedakan rambu dan marka, diketahui sebanyak 89% siswa dapat membedakan antara rambu dan marka, hal tersebut menunjukkan adanya peningkatan sebesar 45% setelah dilakukan pelatihan.

Peningkatan pengetahuan siswa terhadap keselamatan lalu lintas di jalan raya pasca pandemi Covid-19 tersebut menunjukkan bahwa pelatihan ini berhasil dan siswa mampu untuk mencerna informasi yang diberikan pemateri sehingga dapat diimplementasikan di lapangan dan lebih adaptif dalam menghadapi kondisi lalu lintas di jalan raya secara langsung. Keberhasilan ini, tidak luput dari kerjasama yang baik antara mitra SMAN 9 Bandung dan tim PKM Teknik Sipil POLBAN yang terdiri dari dosen dan mahasiswa (Gambar 20).



Gambar 20. Mitra SMAN 9 Bandung dan Tim PKM Teknik Sipil POLBAN

4. Kesimpulan

Kegiatan Pengabdian masyarakat ini mendapatkan respons yang sangat baik dari mitra yaitu SMAN 9 Bandung, yang terlihat dari lancarnya kegiatan mulai dari pendekatan dengan pihak sekolah oleh tim PKM hingga pelaksanaan pelatihan.

Peningkatan pengetahuan siswa setelah dilakukan pelatihan meningkat sebanyak 30%, yang mana pada siswa yang melakukan perjalanan sendiri ke sekolah meningkat sebanyak 51% hal tersebut diperkuat dengan pengetahuan siswa untuk dapat membedakan antara rambu dan marka lalu lintas yang meningkat sebesar 45%.

Mengingat pentingnya pengetahuan mengenai keselamatan berlalu lintas di jalan raya, sehingga pengabdian masyarakat berupa pelatihan/ sosialisasi sejenis akan terus dilakukan dengan sasaran peserta yang lebih bervariasi dalam jumlah yang lebih banyak.

Ucapan Terima Kasih

Kegiatan Pengabdian kepada Masyarakat ini didukung dan didanai oleh Pusat Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (P3M) Politeknik Negeri Bandung dengan Surat Perjanjian Nomor: B/107.16/PL1.R7/PM.01.01/2022 dan Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Bandung.

Daftar Pustaka

- Anisarida, A.A. and Wimpy, S., (2020). Korban Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor di Kota Bandung pada Juli 2019. Terdapat pada laman <https://doi.org/10.26593/jh.v5i2.3373.129-136>.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Jabar, (2018). *Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Polres dan Kendaraan yang Terlibat di Provinsi Jawa Barat, 2018*. Terdapat pada laman <https://jabar.bps.go.id/statictable/2018/03/19/396/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-menurut-polres-dan-kendaraan-yang-terlibat-di-provinsi-jawa-barat-2016.html> Diakses pada tanggal 19 Maret 2022.
- Haklim, F., (2020). Kecelakaan dan Jumlah Korban Meninggal di Jabar Tahun 2020 Menurun. *Ayo Bandung.com*. Terdapat pada laman <https://www.ayobandung.com/bandung/pr-79708231/kecelakaan-dan-jumlah-korban-meninggal-di-jabar-tahun-2020-menurun?page=all>. Diakses pada tanggal 19 Maret 2022.

- Herawati, H., (2019). Karakteristik dan Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Tahun 2012. *Warta Penelitian Perhubungan*, 26(3), p. 133. Terdapat pada laman <https://doi.org/10.25104/warlit.v26i3.875>. Diakses pada tanggal 19 Maret 2022.
- Rakhmani, F., (2013). Kepatuhan Remaja dalam berlalu Lintas. *Sociodev*, 2(1), pp. 1–7.
- Ramadhana, C.D., (2021). *Analisis Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Bandung*. ITENAS, Bandung. Terdapat pada laman <http://eprints.itenas.ac.id/1459/>. Diakses pada tanggal 19 Maret 2022.
- Setyowati, D.L., Firdaus, A.R. and Rohmah, N.R., (2019). Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Kota Samarinda. *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 7(3), p. 329. Terdapat pada laman <https://doi.org/10.20473/ijosh.v7i3.2018.329-338>. Diakses pada tanggal 19 Maret 2022.
- Verawati, (2021). *Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Bandung Masih Tinggi*, *dara.co.id*. Terdapat pada laman <https://www.dara.co.id/angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-kabupaten-bandung-masih-tinggi.html>. Diakses pada tanggal 19 Maret 2022.
- Winahyu, A. and Sumaryati, S., (2013). Kepatuhan Remaja Terhadap Tata Cara Tertib Berlalu Lintas (Studi di Dusun Seyegan Srihardono Pundong Bantul). *Jurnal Citizenship: Media Publikasi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan*, 2(2), pp. 139–148. Terdapat pada laman <http://journal.uad.ac.id/index.php/Citizenship/article/view/9275>. Diakses pada tanggal 19 Maret 2022
- World Health Organization, (2015). *Global Status Report on Road Safety 2015*, WHO. Switzerland. Terdapat pada laman http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/. Diakses pada tanggal 19 Maret 2022.
- Yatmar Hajriyanti, Adisasmita, S. A., Rami, M. I., and Pasra, M., (2021). Pengaplikasian Program VISSIM untuk Manajemen Dampak Lalu Lintas di Kabupaten Bone. *Jurnal Tepat: Teknologi Terapan untuk Pengabdian Masyarakat*, 2(2), pp. 283-289. Terdapat pada laman https://doi.org/10.25042/jurnal_tepat.v4i2.218. Diakses pada tanggal 19 Maret 2022.