

EDUKASI ROAD SAFETY AWARENESS DALAM MENINGKATKAN KESADARAN KESELAMATAN DI SMAN 1 TAMBUN SELATAN

Maulanda Naldiansyah¹, Nurushofiah Safarina², Yohana Meilieana Sabty³,
Amelia Santika Putri⁴, Wisnu Wardana⁵

^{1,2,3,4,5} Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
e-mail: maulanda020701@gmail.com¹, nurushofiahsafarina8@gmail.com², yohanameilieana@gmail.com³,
ameliasantika85259@gmail.com⁴, wisnuwardanakusuma25@gmail.com⁵

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih menjadi persoalan serius yang didominasi oleh faktor manusia (human error) sebesar 90%, termasuk kurangnya konsentrasi dan pelanggaran aturan. Kondisi ini menegaskan pentingnya penguatan road safety awareness sejak usia sekolah sebagai langkah preventif primer. Kegiatan pengabdian masyarakat ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman dan kesadaran hukum siswa SMAN 1 Tambun Selatan terhadap keselamatan berlalu lintas. Metode yang diterapkan adalah pendidikan masyarakat (community education) melalui sosialisasi interaktif yang mencakup materi legalitas Surat Izin Mengemudi (SIM), rambu dan marka jalan, batas kecepatan, penggunaan helm SNI, serta etika berkendara. Evaluasi program dilakukan menggunakan instrumen pre-test dan post-test terhadap 30 siswa kelas X. Hasil kegiatan menunjukkan efektivitas yang signifikan dengan peningkatan nilai rata-rata lebih dari 50% pada seluruh indikator, di mana aspek penggunaan perlengkapan keselamatan mencatat kenaikan tertinggi. Secara teoritis, intervensi ini berhasil memperkuat sikap, norma subjektif, dan persepsi kontrol perilaku siswa sebagai dasar pembentukan niat berperilaku aman. Simpulannya, kegiatan ini memiliki peran strategis dalam membangun budaya keselamatan lalu lintas berbasis sekolah guna menekan risiko kecelakaan pada kelompok usia remaja sebelum mereka memasuki usia legal berkendara.

Kata kunci: Road Safety Awareness, Keselamatan Lalu Lintas, Edukasi Hukum, Perilaku Keselamatan, Siswa SMA

Abstract

Traffic accidents in Indonesia remain a critical issue, predominantly caused by human factors (90%), such as lack of concentration and traffic violations. This situation emphasizes the necessity of strengthening road safety awareness from an early age as a primary preventive measure. This community service program aimed to enhance the legal awareness and understanding of traffic safety among students at SMAN 1 Tambun Selatan. The method employed was community education through interactive socialization, covering driving license (SIM) legality, traffic signs and markings, speed limits, SNI helmet usage, and driving ethics. The program's evaluation utilized pre-test and post-test instruments involving 30 tenth-grade students. The results demonstrated significant effectiveness, with an average score increase of over 50% across all indicators, particularly in the understanding of safety equipment usage. Theoretically, this intervention successfully reinforced students' attitudes, subjective norms, and perceived behavioral control as foundational elements for forming safe behavioral intentions. In conclusion, this activity plays a strategic role in fostering a school-based traffic safety culture to reduce accident risks among adolescents before they reach the legal driving age.

Keywords: Road Safety Awareness, Traffic Safety, Legal Education, Safety Behavior, High School Students

PENDAHULUAN

Keselamatan jalan raya (road safety) merupakan isu penting dalam sistem transportasi yang berorientasi pada perlindungan jiwa (Teras et al., 2024). Berdasarkan data resmi Kepolisian Negara Republik Indonesia, tercatat sebanyak 150.096 kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2024, dan pada tahun 2025 jumlah kecelakaan menurun menjadi 141.608 kejadian (penurunan sekitar 6,16%) dengan jumlah korban meninggal juga turun sekitar 19,8% dibanding tahun sebelumnya. Data tersebut menunjukkan kecelakaan lalu lintas masih didominasi oleh faktor manusia (human error) seperti kurangnya konsentrasi, pelanggaran batas kecepatan, tidak menggunakan perlengkapan keselamatan, serta ketidakpatuhan terhadap rambu dan marka jalan yang diperkirakan menyumbang

lebih dari 90% penyebab kecelakaan (Sunaryo et al., 2020). Kondisi ini menegaskan bahwa peningkatan road safety awareness menjadi kebutuhan mendesak, terutama pada kalangan pelajar yang secara psikologis berada pada fase pencarian jati diri dan cenderung memiliki tingkat risiko berkendara lebih tinggi (Utami & Hadi, 2022).

Secara yuridis, penyelenggaraan lalu lintas bertujuan mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran berlalu lintas, etika berlalu lintas, serta terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, 2009 Pasal 105 menegaskan bahwa setiap pengguna jalan wajib berperilaku tertib dan mematuhi rambu serta marka jalan. Undang-undang ini juga mengatur sanksi bagi pelanggar, seperti tidak memiliki SIM (pidana kurungan maksimal 4 bulan atau denda maksimal Rp1.000.000), tidak menggunakan helm SNI (kurungan maksimal 1 bulan atau denda maksimal Rp250.000), serta pelanggaran rambu, marka, dan batas kecepatan (kurungan maksimal 2 bulan atau denda maksimal Rp500.000). Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa keselamatan jalan merupakan kewajiban hukum yang memiliki konsekuensi yuridis.

Dinamika mobilitas di wilayah urban seperti Tambun Selatan telah menempatkan jalan raya bukan sekedar sebagai lintasan transportasi, melainkan sebagai ruang publik dengan tingkat risiko yang sangat fluktuatif. Sebagai salah satu institusi pendidikan menengah atas yang menjadi barometer di Kabupaten Bekasi, SMA Negeri 1 Tambun Selatan menghadapi tantangan nyata terkait keselamatan siswanya di luar gerbang sekolah. SMAN 1 Tambun Selatan sebagai institusi pendidikan memiliki peran strategis dalam membentuk budaya keselamatan di kalangan siswa. Tingginya penggunaan kendaraan bermotor oleh siswa menuntut adanya edukasi yang komprehensif mengenai keselamatan berlalu lintas sekaligus pemahaman aspek hukum. Letak geografis sekolah yang berada di jantung wilayah dengan kepadatan arus lalu lintas tinggi, dimana kendaraan pribadi, angkutan umum, hingga kendaraan logistik industri saling berinteraksi setiap saat. Kondisi ini menciptakan kompleksitas ancaman bagi para pelajar yang setiap harinya bermobilisasi menuju dan dari sekolah. Fenomena ini diperparah oleh fakta bahwa bagi sebagian besar siswa, kendaraan bermotor bukan lagi sekedar alat transportasi, melainkan simbol kemandirian dan identitas sosial yang sering dikendarai tanpa kematangan emosional yang memadai.

Kesenjangan antara keterampilan teknis mengemudi dan pemahaman mendalam mengenai etika keselamatan jalan raya (road safety awareness) menjadi titik krusial yang melatarbelakangi urgensi edukasi ini. Di lapangan, seringkali terlihat bahwa kepemilikan kendaraan oleh siswa belum diiringi dengan ketaatan pada protokol keselamatan yang bersifat preventif. Penggunaan alat pelindung diri seperti helm standar atau sabuk pengaman seringkali dianggap sebagai bahan formalitas hukum, bukan sebagai instrumen vital dalam melindungi nyawa. Selain itu, psikologi remaja yang cenderung impulsif dan memiliki keinginan kuat untuk mencari pengakuan di lingkungan sebaya seringkali bermanifestasi dalam perilaku berkendara yang berisiko, seperti memacu kendaraan di atas batas kecepatan normal atau mengabaikan prioritas hak pengguna jalan lain di persimpangan-persimpangan padat sekitar Tambun Selatan.

Mengingat kompleksitas permasalahan tersebut, maka pemberian edukasi Road Safety Awareness di SMA Negeri 1 Tambun Selatan harus dipandang sebagai sebuah intervensi sistematis yang melampaui sekedar sosialisasi aturan lalu lintas. Edukasi ini perlu menyentuh aspek kognitif untuk memahami risiko kinetic di jalan raya, sekaligus aspek afektif untuk menumbuhkan rasa tanggung jawab sosial. Dengan mengintegrasikan pemahaman mengenai defensive driving dan kesadaran akan bahaya laten di jalan raya, sekolah berperan aktif dalam membentuk profil pelajar yang tidak hanya cerdas secara akademis, tetapi juga disiplin dan beretika dalam ruang publik. Langkah ini merupakan bentuk perlindungan nyata terhadap aset bangsa yang paling berharga, yakni generasi muda agar mereka terhindar dari fatalitas kecelakaan lalu lintas yang selama ini secara statistik terus mendominasi kelompok usia produktif.

Program edukasi Road Safety Awareness dalam kegiatan pengabdian masyarakat ini bertujuan meningkatkan pengetahuan, sikap, dan kesadaran hukum siswa terkait keselamatan jalan raya, termasuk pemahaman tentang rambu, marka, batas kecepatan, kendaraan prioritas, serta sanksi hukum bagi pelanggar (Matyani et al., 2024). Diharapkan kegiatan ini dapat membentuk safety culture dan menjadi langkah preventif dalam menekan risiko kecelakaan terutama di kalangan pelajar (Kadir et al., 2025).

Pada akhirnya, penanaman kesadaran keselamatan jalan raya diharapkan mampu menciptakan efek domino yang positif. Siswa SMAN 1 Tambun Selatan tidak hanya akan menjadi pengendara yang selamat bagi dirinya sendiri, tetapi juga menjadi agen perubahan atau pioneer keselamatan bagi

keluarga dan komunitas di sekitarnya. Transformasi perilaku dari yang semula bersifat reaktif terhadap aturan menjadi proaktif dalam menjaga keselamatan akan menjadi fondasi bagi terciptanya budaya tertib lalu lintas yang berkelanjutan. Melalui pendekatan edukasi yang komprehensif dan detail ini, sekolah turut berkontribusi dalam menekan angka kecelakaan di wilayah Bekasi sekaligus mencetak generasi yang menghargai harkat nyawa manusia di atas aspal jalan raya.

METODE

Kegiatan ini menerapkan pendekatan kuantitatif dengan desain pra-eksperimental melalui rancangan One Group Pretest-Posttest Design. Pendekatan ini dipilih karena peneliti ingin mengobservasi perubahan variabel dependen, yaitu kesadaran keselamatan jalan raya, yang muncul setelah adanya manipulasi berupa intervensi edukasi pada satu kelompok subjek tanpa adanya kelompok kontrol pembanding. Penggunaan desain ini memungkinkan peneliti untuk mengukur secara presisi pergeseran skor pengetahuan dan sikap siswa SMAN 1 Tambun Selatan antara sebelum (pre-test) dan sesudah (post-test) terpapar materi road safety. Landasan filosofis dari metode ini adalah positivisme, di mana efektivitas edukasi diukur melalui data numerik yang objektif dan terukur secara statistik.

Kegiatan pengabdian kepada masyarakat ini dilaksanakan menggunakan metode pendidikan masyarakat (community education) yang bertujuan untuk meningkatkan pengetahuan, pemahaman, dan kesadaran siswa mengenai pentingnya keselamatan berlalu lintas (Nathasya, 2024). Pendekatan ini menekankan pada proses edukatif yang partisipatif, komunikatif, dan berorientasi pada perubahan perilaku melalui penyampaian informasi yang sistematis serta interaksi dua arah antara narasumber dan peserta (Astuti et al., 2023).

Pelaksanaan kegiatan diawali dengan tahap persiapan yang meliputi koordinasi dengan pihak sekolah, penyusunan materi edukasi, serta penyusunan instrumen evaluasi berupa soal pre-test dan post-test (Marina et al., 2025). Materi yang disampaikan mencakup arti penting keselamatan berlalu lintas, persyaratan kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM), penggunaan perlengkapan keselamatan berkendara, pemahaman rambu dan marka jalan, etika dan pentingnya konsentrasi saat berkendara, batas kecepatan, serta kendaraan prioritas. Seluruh materi disusun secara kontekstual dan disesuaikan dengan karakteristik peserta didik tingkat sekolah menengah atas.

Kegiatan dilaksanakan secara tatap muka dalam bentuk sosialisasi dan penyuluhan interaktif. Metode penyampaian dilakukan melalui ceramah edukatif menggunakan media presentasi visual, diskusi, tanya jawab, serta pemberian contoh kasus sederhana terkait pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas (Persada & Pramudita, 2026). Untuk mengukur efektivitas kegiatan, peserta diberikan pre-test sebelum penyampaian materi dan post-test setelah kegiatan berlangsung. Hasil evaluasi dianalisis dengan membandingkan nilai rata-rata pre-test dan post-test guna mengetahui peningkatan tingkat pemahaman peserta (Siregar et al., 2023).

Melalui metode pendidikan masyarakat ini diharapkan terjadi peningkatan pengetahuan serta tumbuhnya kesadaran dan sikap positif siswa terhadap pentingnya keselamatan berlalu lintas sebagai bagian dari upaya preventif dalam menekan angka kecelakaan pada kelompok usia remaja (Hinga et al., 2025).

Populasi dalam kegiatan ini mencakup seluruh siswa aktif di SMAN 1 Tambun Selatan pada tahun ajaran berjalan. Mengingat luasnya populasi, pengambilan sampel dilakukan dengan teknik purposive sampling, di mana peneliti menetapkan kriteria inklusi spesifik untuk memastikan data yang diperoleh relevan dengan fenomena yang diteliti. Kriteria tersebut meliputi siswa yang memiliki izin mengendarai kendaraan bermotor ke sekolah, baik roda dua maupun roda empat, serta siswa yang pernah atau sering menjadi pengguna jalan aktif di area Tambun Selatan yang dikenal memiliki kepadatan lalu lintas tinggi. Dengan teknik ini, sampel yang terpilih diharapkan dapat merepresentasikan kelompok risiko tinggi (high-risk group) yang paling membutuhkan penguatan kesadaran keselamatan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kegiatan edukasi Road Safety Awareness dilaksanakan pada tanggal 5 Februari 2026 dengan jumlah peserta sebanyak 32 siswa kelas X SMAN 1 Tambun Selatan. Peserta berada pada rentang usia 15–16 tahun dan secara hukum belum memenuhi persyaratan usia minimal kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM).

Berdasarkan Pasal 77 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), dinyatakan bahwa “Setiap orang yang

mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.” Ketentuan usia minimal kepemilikan SIM C dan SIM A adalah 17 tahun. Dengan demikian, siswa kelas X secara hukum belum diperbolehkan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan. Oleh karena itu, kegiatan ini bersifat preventif dan edukatif, yaitu membentuk pemahaman hukum dan kesadaran keselamatan sebelum peserta memasuki usia legal berkendara (Anwar et al., 2024).

Tabel 1. Evaluasi Kegiatan

Komponen Evaluasi	Rata-rata Pre-Test	Rata-rata Post-Test	Peningkatan	Persentase Peningkatan
Pemahaman aspek hukum lalu lintas	56	87	+31	55,36%
Pemahaman rambu dan marka jalan	54	84	+30	55,55%
Kesadaran perlengkapan keselamatan	59	91	+32	54,23%
Etika dan konsentrasi berkendara	57	86	+29	50,87%

Data menunjukkan adanya peningkatan signifikan pada seluruh indikator. Peningkatan rata-rata lebih dari 50% secara relatif menunjukkan bahwa metode edukasi yang digunakan efektif dalam meningkatkan pemahaman siswa. Selain itu, secara kualitatif kegiatan menunjukkan beberapa temuan penting yaitu:

1. Siswa menunjukkan antusiasme dalam sesi diskusi, terutama saat membahas sanksi hukum dan dampak kecelakaan.
2. Sebagian besar siswa sebelumnya belum mengetahui batas usia minimal kepemilikan SIM.
3. Diskusi mengenai kecelakaan memunculkan refleksi kritis tentang risiko berkendara tanpa perlengkapan keselamatan.
4. Terjadi perubahan persepsi bahwa pelanggaran lalu lintas bukan sekadar kesalahan administratif, tetapi memiliki implikasi keselamatan dan hukum.

Temuan ini menunjukkan bahwa kegiatan tidak hanya meningkatkan aspek kognitif (pengetahuan), tetapi juga menyentuh aspek afektif (kesadaran dan sikap).

Dampak Kecelakaan Lalu Lintas dalam Perspektif Regulasi

Keselamatan lalu lintas secara normatif didefinisikan dalam Pasal 1 angka 31 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) sebagai: “Keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.” Definisi tersebut menegaskan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan risiko sistemik yang dapat berdampak luas. Dampak kecelakaan meliputi:

1. Cedera ringan, luka berat, atau kematian.
2. Trauma psikologis bagi korban dan keluarga.
3. Kerugian ekonomi akibat biaya pengobatan dan kerusakan kendaraan.
4. Dampak sosial berupa hilangnya produktivitas.

Faktor manusia (human error) merupakan penyebab dominan kecelakaan. Hal ini berkaitan dengan kewajiban hukum dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ, yang menyatakan: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.” Ketidakpatuhan terhadap ketentuan tersebut, seperti penggunaan telepon genggam saat berkendara atau perilaku ugal-ugalan, berkontribusi terhadap meningkatnya risiko kecelakaan. Dengan demikian, kegiatan pengabdian ini memiliki relevansi langsung sebagai intervensi edukatif untuk menekan potensi dampak tersebut di masa depan.



Gambar 1. Kata Sambutan Kepala Sekolah



Gambar 2. Foto Bersama Kepala Sekolah

Upaya Pencegahan melalui Edukasi Hukum dan Keselamatan yaitu (Aristin et al., 2026) :

a. Pencegahan melalui Legalitas SIM

Kewajiban memiliki SIM diatur dalam Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ, yang menyatakan: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.” Sanksi bagi pengemudi tanpa SIM diatur dalam Pasal 281 UU LLAJ, yaitu pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00.

Karena peserta belum memenuhi usia minimal 17 tahun, maka edukasi ini berfungsi sebagai penguatan kesadaran hukum agar siswa tidak melakukan pelanggaran sebelum waktunya. Peningkatan nilai dari 56 menjadi 87 menunjukkan bahwa siswa memahami konsekuensi hukum berkendara tanpa izin resmi.

b. Pencegahan melalui Kepatuhan terhadap Rambu dan Marka

Kewajiban mematuhi rambu diatur dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a UU LLAJ, yang menyatakan bahwa pengemudi wajib mematuhi rambu perintah atau larangan. Pelanggaran atas ketentuan ini dikenai sanksi sebagaimana diatur dalam Pasal 287 ayat (1) UU LLAJ, dengan ancaman pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00. Peningkatan pemahaman siswa menunjukkan bahwa edukasi mampu membangun kesadaran bahwa rambu lalu lintas merupakan instrumen keselamatan, bukan sekadar simbol administratif.

c. Pencegahan melalui Penggunaan Perlengkapan Keselamatan

Penggunaan helm diatur dalam Pasal 106 ayat (8) UU LLAJ, yang menyatakan: “Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.” Sanksi atas pelanggaran ketentuan tersebut diatur dalam Pasal 291 ayat (1) UU LLAJ, yaitu pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00. Peningkatan nilai menjadi 91 menunjukkan bahwa siswa memahami fungsi helm sebagai perlindungan vital dalam meminimalkan cedera kepala akibat kecelakaan.

d. Pencegahan melalui Etika dan Konsentrasi Berkendara

Ketentuan dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ menegaskan kewajiban berkendara dengan wajar dan penuh konsentrasi. Edukasi mengenai bahaya distraksi bertujuan membentuk karakter berkendara yang bertanggung jawab. Peningkatan nilai menjadi 86 menunjukkan bahwa siswa mulai memahami hubungan antara perilaku individu dan risiko kecelakaan.



Gambar 3. Sesi Diskusi Kelas

Upaya pencegahan melalui edukasi tentang legalitas SIM, kepatuhan terhadap rambu, penggunaan perlengkapan keselamatan, serta pentingnya etika dan konsentrasi berkendara

menunjukkan bahwa kegiatan ini tidak hanya memberikan pemahaman tentang aturan, tetapi juga menanamkan kesadaran akan pentingnya keselamatan. Peningkatan nilai pada seluruh indikator menunjukkan bahwa siswa mulai memahami dan menerima prinsip-prinsip keselamatan tersebut. Untuk melihat bagaimana pemahaman ini dapat memengaruhi perilaku mereka di masa depan, hasil kegiatan perlu dikaitkan dengan teori perilaku keselamatan yang menjelaskan proses terbentuknya sikap, norma, dan niat dalam berperilaku aman. Penguatan Analisis Teori Perilaku Keselamatan dilakukan dengan (Alia & Effendi, 2026):

1. Pendekatan Teori Perilaku Terencana (Theory of Planned Behavior)

Dalam perspektif psikologi sosial, perubahan perilaku keselamatan dapat dianalisis menggunakan Theory of Planned Behavior (TPB) yang dikemukakan oleh Icek Ajzen. Teori ini menyatakan bahwa perilaku seseorang dipengaruhi oleh tiga komponen utama:

- 1) Attitude (sikap terhadap perilaku)
- 2) Subjective norms (norma sosial yang dirasakan)
- 3) Perceived behavioral control (persepsi kontrol diri)

Ketiga komponen tersebut membentuk intensi (niat) yang kemudian memengaruhi perilaku aktual. Dalam konteks kegiatan pengabdian ini:

- 1) Sikap (attitude) siswa terhadap keselamatan meningkat setelah memahami dampak kecelakaan dan sanksi hukum.
- 2) Norma subjektif terbentuk melalui diskusi kelas, sehingga siswa menyadari bahwa berkendara tanpa SIM atau tanpa helm bukanlah perilaku yang dapat diterima secara sosial.
- 3) Perceived behavioral control meningkat karena siswa memahami aturan serta konsekuensi hukum, sehingga mereka merasa memiliki kontrol untuk memilih tidak melanggar.

Peningkatan nilai post-test yang signifikan menunjukkan bahwa intervensi edukatif berhasil memperkuat komponen sikap dan norma subjektif, yang menurut TPB merupakan prasyarat terbentuknya niat berperilaku aman di masa depan.

2. Teori Domino Kecelakaan (Heinrich's Domino Theory)

Teori klasik kecelakaan yang dikemukakan oleh Herbert William Heinrich menjelaskan bahwa kecelakaan terjadi akibat rangkaian sebab-akibat yang menyerupai efek domino. Faktor utama yang dominan adalah unsafe act (tindakan tidak aman) yang meningkatkan risiko kecelakaan Dalam konteks lalu lintas yaitu:

- 1) Berkendara tanpa SIM
- 2) Tidak menggunakan helm
- 3) Mengabaikan rambu
- 4) Berkendara tanpa konsentrasi

Kegiatan pengabdian ini secara substantif berperan dalam “menghentikan domino pertama”, yaitu mencegah munculnya tindakan tidak aman melalui edukasi hukum dan keselamatan. Dengan demikian, intervensi berbasis sekolah berfungsi sebagai langkah preventif struktural dalam memutus rantai sebab kecelakaan.

3. Pendekatan Haddon Matrix dalam Pencegahan Kecelakaan

Konsep Haddon Matrix yang dikembangkan oleh William Haddon Jr. membagi pencegahan kecelakaan ke dalam tiga fase:

- 1) Pre-crash (pra-kecelakaan)
- 2) Crash (saat kecelakaan)
- 3) Post-crash (pasca kecelakaan)

Kegiatan pengabdian ini berada pada fase pre-crash prevention, yaitu pencegahan sebelum kecelakaan terjadi. Bentuk intervensi terhadap faktor manusia sebelum risiko kecelakaan muncul, dan selaras dengan pendekatan kesehatan masyarakat yang menekankan pencegahan primer sebagai strategi paling efektif dan efisien melalui edukasi tentang:

- 1) Legalitas SIM (Pasal 77 ayat (1) UU LLAJ)
- 2) Kepatuhan rambu (Pasal 106 ayat (4) UU LLAJ)
- 3) Penggunaan helm (Pasal 106 ayat (8) UU LLAJ)
- 4) Konsentrasi berkendara (Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ)

4. Teori Social Learning (Pembelajaran Sosial)

Menurut Albert Bandura, perilaku terbentuk melalui proses observasi, imitasi, dan penguatan sosial (Ansani & Samsir, 2022). Remaja sangat dipengaruhi oleh lingkungan sosial

dan model perilaku yang mereka lihat. pengabdian ini tidak hanya mentransfer pengetahuan, tetapi juga membentuk kerangka berpikir kolektif tentang pentingnya keselamatan Melalui kegiatan edukasi ini:

- 1) Siswa memperoleh model perilaku berkendara yang benar.
- 2) Diskusi kelompok memperkuat norma keselamatan.
- 3) Penyampaian konsekuensi hukum berfungsi sebagai bentuk reinforcement kognitif.

5. Integrasi Teori dengan Regulasi Nasional

Secara normatif, kewajiban berkendara dengan penuh konsentrasi diatur dalam Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyatakan: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.” Jika dianalisis melalui TPB dan Domino Theory:

- 1) Regulasi berfungsi sebagai pembentuk norma sosial (subjective norm).
- 2) Sanksi hukum memperkuat kontrol perilaku (perceived behavioral control).
- 3) Edukasi memperkuat sikap positif terhadap keselamatan (attitude).

Artinya, hukum dan edukasi berjalan saling melengkapi dalam membentuk perilaku keselamatan.

6. Implikasi Teoritis terhadap Hasil Pengabdian

Peningkatan lebih dari 50% pada seluruh indikator menunjukkan bahwa intervensi berbasis edukasi mampu memengaruhi komponen kognitif dan afektif siswa. Berdasarkan teori perilaku keselamatan dengan alur kpnseptual sebagai berikut:



Gambar 4. Diagram Alur Konseptual

Meskipun perubahan perilaku aktual belum dapat diukur karena siswa belum memiliki SIM, peningkatan intensi keselamatan telah terbentuk sebagai fondasi perilaku aman ketika mereka memasuki usia legal berkendara. Dengan demikian, kegiatan ini tidak hanya berdampak pada peningkatan pengetahuan, tetapi juga memiliki implikasi teoritis dalam pembentukan budaya keselamatan berbasis sekolah.

SIMPULAN

Kegiatan pengabdian masyarakat berupa edukasi Road Safety Awareness yang dilaksanakan pada 5 Februari 2026 di SMAN 1 Tambun Selatan terhadap 30 siswa kelas X terbukti efektif meningkatkan pemahaman siswa mengenai legalitas SIM, kepatuhan terhadap rambu dan marka jalan, penggunaan perlengkapan keselamatan, serta etika dan konsentrasi berkendara. Hasil pre-test dan post-test menunjukkan peningkatan relatif lebih dari 50% pada seluruh indikator, dengan nilai tertinggi pada aspek penggunaan perlengkapan keselamatan. Pembahasan yang dikaitkan dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menunjukkan bahwa materi yang diberikan selaras dengan regulasi nasional dan memperkuat kesadaran hukum siswa. Analisis berdasarkan teori perilaku keselamatan juga menunjukkan bahwa peningkatan pemahaman tersebut berpotensi membentuk sikap positif, norma sosial, dan persepsi kontrol diri sebagai dasar terbentuknya intensi berperilaku aman ketika siswa memasuki usia legal berkendara. Dengan demikian, kegiatan ini berkontribusi sebagai bentuk pencegahan primer dalam membangun budaya keselamatan lalu lintas sejak dini.

SARAN

Berdasarkan keterbatasan penelitian ini, studi selanjutnya disarankan untuk menggunakan desain penelitian yang lebih kuat, seperti quasi-experimental atau experimental design dengan kelompok kontrol, guna meningkatkan validitas internal serta memastikan bahwa peningkatan

pemahaman peserta merupakan dampak langsung dari intervensi edukatif yang diberikan. Selain itu, diperlukan penelitian longitudinal untuk mengevaluasi keberlanjutan dampak edukasi terhadap perubahan perilaku aktual ketika peserta telah memasuki usia legal berkendara dan memiliki Surat Izin Mengemudi. Pendekatan ini penting untuk menguji konsistensi antara peningkatan pengetahuan dan sikap dengan praktik keselamatan berkendara dalam jangka panjang.

Penelitian berikutnya juga disarankan untuk mengembangkan instrumen pengukuran yang lebih komprehensif dengan memasukkan variabel psikologis seperti sikap, norma subjektif, persepsi kontrol perilaku, serta intensi keselamatan secara terukur dan terstandar. Hal ini bertujuan untuk memperkuat pengujian empiris terhadap teori perilaku keselamatan serta meningkatkan kontribusi akademik penelitian di bidang keselamatan lalu lintas berbasis pendidikan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada instansi yang telah memberi dukungan terhadap pengabdian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Alia, D. N., & Effendi, L. (2026). Tinjauan Literatur Theory of Planned Behavior (TPB) dengan Perilaku Safety Riding pada Remaja. November 2025.
- Ansani, & Samsir, H. M. (2022). Bandura ' s Modeling Theory. *Jurnal Multidisiplin Madani*, 2(7), 3067–3080. <https://journal.formosapublisher.org/index.php/mudima/article/view/692>
- Anwar, I., Kmur, E., & Nurafni. (2024). Penguatan Pemahaman Bagi Siswa SMA Negeri 1 Biak Terkait Pelanggaran Lalu Lintas yang Dilakukan Anak Dibawah Umur. *Legal Empowerment: Jurnal Pengabdian Hukum*, 2(1), 1–10. <https://doi.org/10.46924/legalempowerment.v2i2.222>
- Aristin, R., Syanova, A. H., & Maulidia, S. (2026). Kampus Peduli Keselamatan Lalu Lintas. 5(1), 949–954.
- Hinga, I. A. T., Wahyuni, M. M. D., Nduku, R. J., Natalia, K., Jemeo, O. E., Banamtuan, T. A., & Adyatha, K. (2025). Edukasi Keselamatan Berlalu Lintas Bagi Remaja di Kota Kupang. *Jurnal Pengabdian Masyarakat Bangsa*, 3(4), 1271–1276.
- Kadir, H., Husnah, N., Irwan, M. A. F., & Lestaluhu, F. M. (2025). Pendidikan Safety Riding Pada Tingkat Pelajar dalam Membentuk Generasi Cerdas Tertib Berlalu Lintas Di SMP Negeri 19 Makassar. *Idea Pengabdian Masyarakat*, 5(02), 238–244. <https://doi.org/10.53690/ipm.v5i02.387>
- Marina, B. C., Michael, M., Prayogi, G. R., Tambunan, H. F., Khanza, A. K., Nadi, M. A. B., Pamursari, N., Sari, N., Setyaji, A., Maulidina, S., Febriyadi, F., Yulianto, A., Muttaqin, M. A. G. J., Alnikaromah, S., & Rochmani, E. M. (2025). Efektivitas Edukasi Pemahaman dan Kepatuhan Pengemudi Muda terhadap Marka dan Rambu Lalu Lintas (Studi Kasus SMAN 2 Bandar Lampung). *Jurnal Pengabdian Masyarakat Bhinneka*, 4(2), 2580–2589.
- Matyani, M., Sofyan, O. D. G., Wati, N. A., Putri, V. C. W., Jhodelyn, K. C., Chayrunisa, N., Nurhasan, W., Nursella, N., Anindra, R., Alfaridzi, M. F., & Hadayati, N. (2024). Sosialisasi Peningkatan Kesadaran dan Keselamatan Berkendara di Kalangan Remaja SMA Negeri 2 Kelurahan Waru, Penajam Paser Utara. *Abdimas Universal*, 6(2), 237–241.
- Nathasya, H. (2024). Peduli Keselamatan Remaja : Ajak Mereka Menuju Lalu Lintas yang Aman. *Edu Research Indonesian Institute For Corporate Learning And Studies (IICLS)*, 5(1), 70–80.
- Persada, D., & Pramudita, D. (2026). Sosialisasi dan Edukasi Keselamatan Berlalu-Lintas Serta Bahaya Konsumsi Narkoba. 6, 499–506.
- Siregar, N. A., Harahap, N. R., & Harahap, H. S. (2023). Hubungan antara Pretest dan Posttest dengan Hasil Belajar Siswa. *Edunomika*, 07(01), 1–13.
- Sunaryo, Fakhri, M., Syamsir, R., & Kasmawati. (2020). Peningkatan Kesadaran Hukum Masyarakat Terhadap Mewujudkan Terciptanya Tertib Lalu Lintas Di Jalan Raya. *Sakai Sambayan*, 4(2), 156.
- Teras, D., Purnamasari, E., Salsabila, A., & Amanda, C. R. (2024). Pentingnya Jalan Berkeselamatan di Indonesia. *Prosiding Seminar Nasional Teknik Tahun 2024 (SENASTIKA 2024)*, 2024(Senastika), 77–84.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Pub. L. No. 22, 1 (2009).
- Utami, A., & Hadi, N. T. (2022). Edukasi Keselamatan Berkendara untuk Membentuk Generasi Tertib Berlalu Lintas di SMK Brawijaya Batu. *Jurnal Pengabdian Masyarakat Progresif Humanis Brainstorming*, 5(3), 438–442. <https://doi.org/10.30591/japhb.v5i3.3195>