

# Sosialisasi Keselamatan Berkendara untuk Membentuk Generasi Berani Tanggap Lalu Lintas (BRANTAS) pada Pelajar Sekolah Menengah Pertama di Jakarta Berbasis Video dan Game Edukasi Menggunakan Microsoft PowerPoint

Adita Utami<sup>1\*</sup>, Gati Annisa Hayu<sup>2</sup>, Nurul Fajar Januriyadi<sup>3</sup>, Yulizar<sup>4</sup>, Ranny Adriana<sup>5</sup>

<sup>1,2,3,4,5</sup>Program Studi Teknik Sipil Fakultas Perencanaan Infrastruktur  
Universitas Pertamina

email: <sup>1\*</sup>[adita.utami@universitaspertamina.ac.id](mailto:adita.utami@universitaspertamina.ac.id), <sup>2</sup>[gati.hayu@universitaspertamina.ac.id](mailto:gati.hayu@universitaspertamina.ac.id),  
<sup>3</sup>[nurul.fj@universitaspertamina.ac.id](mailto:nurul.fj@universitaspertamina.ac.id), <sup>4</sup>[yulizar@universitaspertamina.ac.id](mailto:yulizar@universitaspertamina.ac.id),  
<sup>5</sup>[ranny.adriana@universitaspertamina.ac.id](mailto:ranny.adriana@universitaspertamina.ac.id)

Jl. Teuku Nyak Arif, Simprug, Kebayoran Lama, Jakarta Selatan, DKI Jakarta, 12220,  
Indonesia

## Abstrak

Permasalahan yang sering terjadi aktivitas lalu lintas adalah kecelakaan. Peristiwa kecelakaan ini pada umumnya berpotensi terjadi ketika sarana prasarana transportasi yang tidak memenuhi standar keamanan maupun diakibatkan karena faktor perilaku pengemudi. Selain itu, berdasarkan penelitian terdahulu terkait faktor penyebab kecelakaan yang terjadi di jalan didominasi oleh faktor pelaku lalu lintas sebesar 67%, selanjutnya yaitu faktor teknis sebesar 22% dan dipengaruhi faktor lainnya sebesar 11%. SMP Ash Sholihin merupakan sekolah menengah pertama swasta yang berlokasi di Kebon Jeruk, Jakarta. Menurut hasil wawancara tim PKM dengan perwakilan sekolah didapatkan siswa kelas 8 dan 9 berjumlah 110 orang dengan rentang usia 14-16 tahun. Pihak SMP Ash Sholihin telah melarang para siswa untuk menggunakan motor ke sekolah dikarenakan usia yang belum memenuhi untuk mendapatkan SIM. Tetapi yang terjadi diluar jam sekolah, masih terdapat siswa mengendarai motor. Hal ini menunjukkan adanya pelanggaran yang dilakukan oleh siswa dikarenakan ketidakpahaman siswa terhadap bahaya mengemudi di usia yang belum seharusnya. Oleh karena itu, untuk dapat meminimalisir permasalahan yang ada yaitu dengan cara melakukan Sosialisasi Keselamatan Berkendara pada remaja usia sekolah menengah pertama di SMP Ash Sholihin, Jakarta. Metode yang digunakan dengan memberikan ceramah, pemberian video dan game edukasi menggunakan aplikasi Microsoft PowerPoint. Hasil *pre-test* dan *post-test* yang diberikan kepada siswa paska sosialisasi menunjukkan terdapat peningkatan pemahaman setelah mendapatkan materi.

Kata kunci: sosialisasi, keselamatan, lalu lintas, game edukasi

## 1 PENDAHULUAN

Dalam bidang transportasi, salah satu risiko yang kerap terjadi dan menjadi perhatian adalah kecelakaan. Risiko kecelakaan ini dapat terjadi pada kendaraan pribadi, kendaraan umum, maupun pejalan kaki. Apabila kita cermati, kecelakaan kendaraan roda dua sering dialami oleh pengendara yang masih berusia remaja. Kurangnya etika dan pemahaman terkait aturan dalam berlalu lintas menjadi salah satu penyebab yang utam (Setyowati et al., 2019). Salah satu faktor yang mempengaruhi etika berkendara pada remaja adalah faktor psikologis yang kurang stabil. Remaja dengan rentang usia 14-

16 tahun cenderung lebih individualis dan terkadang tidak memperdulikan hak orang lain salah satunya ketika berlalu lintas di jalan (Utami & Hadi, 2022). Berdasarkan observasi, Ketika berkendara remaja cenderung menunjukkan sikap menonjolkan diri, ugal-ugalan, berkendara dengan kecepatan yang tinggi, perlengkapan berkendara yang tidak sesuai standar, melanggar marka dan rambu, serta kurang menghargai pengendara lainnya. Perilaku-perilaku tersebut dapat memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja.

Saat ini jumlah remaja belum cukup umur yang mengendarai sepeda motor sudah sangat banyak, terutama remaja usia sekolah menengah pertama maupun atas. Alasan mengapa para remaja menggunakan sepeda motor ke sekolah adalah karena moda transportasi ini dianggap efisien baik dari segi waktu maupun biaya (Setiawan, 2014). Hal yang disayangkan adalah tak jarang ditemui orang tua yang membiarkan sang anak mengendarai sepeda motor terlebih dahulu sebelum memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM). Selain tidak adanya SIM, hal lain yang perlu disayangkan adalah kurangnya pemahaman remaja terhadap etika berlalu lintas di jalan raya. Para remaja ini hanya memikirkan bagaimana agar mereka segera tiba di sekolah sehingga terkadang abai terhadap peraturan lalu lintas yang ada. Selain itu mereka juga cenderung berperilaku seenaknya tanpa menghormati pengguna jalan lainnya (Agung et al., 2022). Selain masalah etika berkendara, hal lain yang juga perlu diperhatikan dan masih menjadi masalah adalah perlengkapan berkendara yang tidak sesuai standar sebagai akibat dari rasa ingin memiliki tampilan yang berbeda, dan pengaruh pergaulan yang kurang baik. Perilaku menyimpang remaja saat berkendara menjadi salah satu faktor yang menyebabkan angka kecelakaan semakin meningkat tiap tahunnya (Hidayati & Hendrati, 2017).

SMP Ash Sholihin adalah SMP swasta yang berlokasi di Kebon Jeruk, Jakarta Selatan. Lokasi SMP ini cukup padat kendaraan. Jumlah murid kelas 8 dan 9 di SMP ini adalah 110 siswa, dengan rentang usia 14 hingga 16 tahun. Sekitar 60 siswa merupakan siswa kelas 9 yang berusia 15 hingga 16 tahun dimana dalam waktu dekat adalah usia legal bagi mereka untuk memperoleh SIM. Pihak SMP Ash Sholihin telah melarang para siswa untuk menggunakan motor ke sekolah dikarenakan usia yang belum memenuhi untuk mendapatkan SIM. Tetapi yang terjadi diluar jam sekolah, masih terdapat siswa mengendarai motor. Hal ini menunjukkan adanya pelanggaran yang dilakukan oleh siswa dikarenakan ketidak pahaman siswa. Hal lain yang perlu diperhatikan yaitu pada usia 15 - 16 tahun, para siswa seharusnya telah dibekali pengetahuan mengenai peraturan dan dalam berlalu lintas dalam rangka mempersiapkan diri untuk mengurus Surat Izin Mengemudi pada usia 17 tahun. Sebelum mendapatkan SIM, murid-murid di SMP Ash Sholihin ini perlu diberi sosialisasi terlebih dahulu terkait tata tertib berkendara. Berdasarkan permasalahan dan tujuan yang telah diuraikan, maka melalui kegiatan pengabdian kepada masyarakat Universitas Pertamina memberikan salah satu solusi dalam memecahkan permasalahan yang ada melalui program Sosialisasi Keselamatan Berkendara untuk Membentuk Generasi Berani Tanggap Lalu Lintas (BRANTAS) pada Pelajar Sekolah Menengah Pertama Di Jakarta Berbasis Video dan Game Edukasi Menggunakan Microsoft PowerPoint. Tujuan kegiatan pengabdian masyarakat ini adalah untuk memberikan pengetahuan dan meningkatkan pemahaman agar pelajar selalu waspada apabila di jalan dan senantiasa mengingatkan orang disekitarnya terkait keselamatan berkendara

## **2 METODOLOGI KEGIATAN**

### **2.1 Penentuan Prioritas Masalah**

Kegiatan penentuan prioritas masalah diawali dengan melakukan survei. Survei ini dilakukan dengan cara wawancara langsung kepada mitra untuk mengetahui prioritas permasalahan yang dialami mitra dan harus segera diselesaikan (Ramadani, 2022). Metode *Kepner Tregoe Situation Apraisal* digunakan untuk menentukan prioritas masalah. Metode KTSA ini merupakan metode yang dapat digunakan untuk memutuskan permasalahan apa yang memiliki prioritas tertinggi. Selain itu, KTSA

ini mempersiapkan tim untuk dapat mengambil Tindakan yang rasional. Tahap pertama yang dilakukan adalah dengan membuat daftar untuk memisahkan dan memperjelas semua masalah yang menjadi perhatian dan sedang dihadapi oleh mitra dalam waktu bersamaan. Kemudian, pada tahap kedua, adalah mencoba memutuskan masalah apa yang perlu mendapatkan perhatian paling awal. Dari prioritas masing-masing masalah akan dievaluasi menggunakan kriteria *timing*, *trend*, dan *impact*. Kriteria akan dinilai dengan kriteria perhatian yang tinggi (H), tingkat perhatian sedang (M), dan rendah (L). Tabel 1 menunjukkan penentuan prioritas masalah menggunakan metode *Kepner Tregoe Situation Appraisal* (Kurnia et al., 2019).

**Tabel 1. Penentuan Prioritas Masalah**

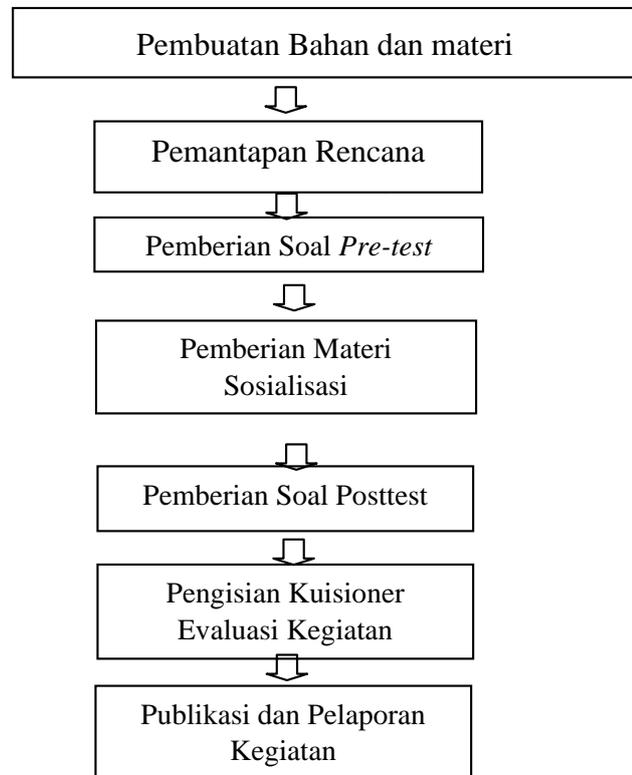
Masalah	Timing	Trend	Impact	Priority	Justifikasi
	(H, M, L)	(H, M, L)	(H, M, L)	Level	
1. Minimnya pajangan di kelas	M	H	H	3	Telah terdapat pajangan utama
2. Siswa berkendara menggunakan motor setelah jam pulang sekolah	H	H	H	1	Berkaitan dengan keselamatan siswa dan etika
3. Siswa belum mempersiapkan memasuki sekolah menengah atas	H	H	H	2	Siswa masih berada di tingkat 1 dan 2

Berdasarkan hasil analisis prioritas masalah dapat disimpulkan bahwa masalah siswa berkendara menggunakan motor setelah jam pulang sekolah mendapat prioritas tertinggi untuk diselesaikan. Selain itu telah dikumpulkan pula data pendukung berupa laporan kecelakaan yang dialami oleh siswa selama 2 tahun.

## 2.2 Pengumpulan Ide Penyelesaian Masalah

Setelah didapatkan masalah Siswa berkendara menggunakan motor setelah jam pulang sekolah merupakan masalah yang prioritas untuk diselesaikan, maka disusun program untuk dapat menjadi solusi. Setelah dilakukan brainstorming didapatkan ide untuk melakukan kegiatan sosialisasi keselamatan berkendara untuk siswa SMP Ash-Sholihin. Melalui kegiatan ini diharapkan dapat meminimalisir risiko kecelakaan lalu lintas yang merupakan salah satu dampak dari aktivitas transportasi. Manfaat lainnya, dengan adanya program ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran serta pengetahuan para siswa akan pentingnya selamat berkendara.

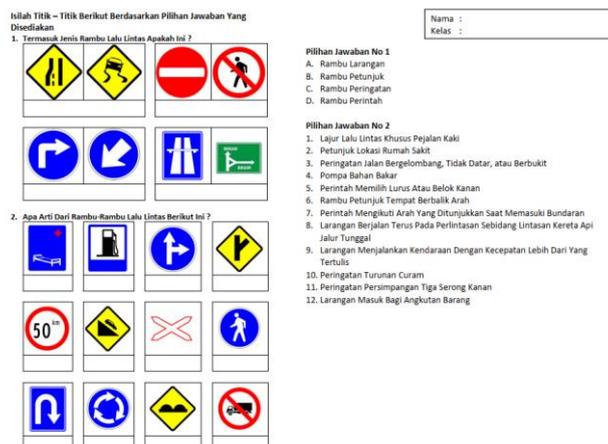
Tahapan kegiatan Sosialisasi ini yaitu sebagai berikut:



**Gambar 1.** Tahapan Kegiatan Sosialisasi

Untuk tahapan terperinci dalam kegiatan pengabdian masyarakat ini yaitu:

1. Hal pertama yang dilakukan yaitu mengumpulkan data untuk menentukann tujuan sosialisasi serta metode yang selanjutnya akan digunakan dalam kegiatan ini.
2. Tim PKM Universitas Pertamina membuat materi sosialisasi dan mengemas materi dalam rencana dan rundown kegiatan.
3. Melaksanakan kegiatan sosialisasi yang diawali dengan pemberian soal *Pre-test* dengan tujuan sebagai indikator untuk mengukur pengetahuan awal para siswa terkait keselamatan berkendara sebelum dilakukan sosialisasi.



**Gambar 2.** Lembar *Pre-test* dan *Post-test*

4. Pemberian materi sosialisasi

Kegiatan sosialisasi dimulai dengan pembukaan sambutan oleh kepala sekolah dan ketua pelaksana kehiatan sosialisasi. Selanjutnya tim PKM memaparkan tujuan serta manfaat dari pelaksanaan sosialisasi dan pencegahan kecelakaan lalu lintas serta pengetahuan terkait aturan berkendara.

5. Pemberian materi sosialisasi dilakukan dengan metode ceramah interaktif dengan diskusi, pemutaran video tentang keselamatan lalu lintas meliputi perilaku, peraturan-peraturan, dan kesalahan saat berkendara. Setelah itu diberikan pula game edukasi menggunakan aplikasi Microsoft PowerPoint di tengah materi agar siswa lebih tertarik dalam menyimak materi. Doorprize berupa helm, dan alat-alat pendukung keselamatan berlalu lintas diberikan kepada siswa.

6. Pemberian soal *Post-test* kepada siswa sebagai indikator untuk mengukur peningkatan pengetahuan siswa setelah pelaksanaan program sosialisasi oleh tim PKM Universitas Pertamina.

7. Pemberian kuesioner kepada peserta dilakukan untuk mengukur seberapa efektif dan pentingnya program ini dilakukan. Adapun kategori yang diukur terkait: antusiasme peserta, penguasaan materi tim PKM, serta cara tim PKM dalam menyampaikan materi sosialisasi. Sehingga dapat dmenjadi tolok ukur keberhasilan kegiatan . Durasi kegiatan sendiri berlangsung selama 1 hari pada tanggal 27 November di SMP Ash Sholihin dimulai pukul 9 pagi hingga 1 siang.

### 3 HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 3.1 Hasil Kegiatan

Kegiatan pengabdian Kegiatan masyarakat yang berjudul Sosialisasi Berkendara untuk membentuk Generasi Berani Tanggap Lalu Lintas (BRANTAS) pada siswa sekolah menengah pertama di Jakarta merupakan salah satu program Pengmas yang dilakukan oleh tim dosen dari prodi Teknik Sipil Universitas Pertamina yang berkolaborasi dengan mahasiswa. Gambar 4 menunjukkan anggota tim pelaksana kegiatan.



**Gambar 3.** Suasana Pelaksanaan Kegiatan Sosialisasi



**Gambar 4.** Anggota Tim Pelaksana Kegiatan

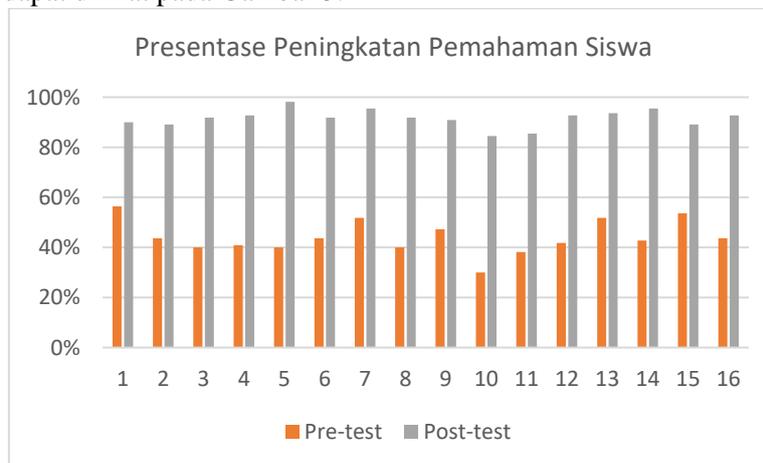
Adapun tujuan dari kegiatan ini yaitu untuk meningkatkan pengetahuan siswa tentang berlalu lintas yang selamat untuk membekali siswa agar memiliki pengetahuan sebelum memiliki Surat Izin Mengemudi nantinya. Soal *pre-test* yang diberikan kepada 110 orang siswa dengan soal berjumlah 16. Untuk hasil *pre-test* dan *post-test* seperti pada Tabel 2.

**Tabel 2.** Hasil Pre-test dan Post-test dalam Persen

Soal 1		Persentase Pre-test		Persentase Post-test	
		Benar	Salah	Benar	Salah
<b>Mengidentifikasi Jenis Rambu</b>					
A.	Rambu Larangan	56,4%	43,6%	90,0%	10,0%
B.	Rambu Petunjuk	43,6%	56,4%	89,1%	10,9%
C.	Rambu Peringatan	40,0%	60,0%	91,8%	8,2%
D.	Rambu Perintah	40,9%	59,1%	92,7%	7,3%
<b>Soal 2</b>					
1.	Lajur Lalu Lintas Khusus Pejalan Kaki	40,0%	60,0%	98,2%	1,8%
2.	Petunjuk Lokasi Rumah Sakit	43,6%	56,4%	91,8%	8,2%
3.	Peringatan Jalan Bergelombang, Tidak Datar, atau Berbukit	51,8%	48,2%	95,5%	4,5%
4.	Pompa Bahan Bakar	40,0%	60,0%	91,8%	8,2%
5.	Perintah Memilih Lurus Atau Belok Kanan	47,3%	52,7%	90,9%	9,1%
6.	Rambu Petunjuk Tempat Berbalik Arah	30,0%	70,0%	84,5%	15,5%
7.	Perintah Mengikuti Arah Yang Ditunjukkan Saat Memasuki Bundaran	38,2%	61,8%	85,5%	14,5%
8.	Larangan Berjalan Terus Pada Perlintasan Sebidang Lintasan Kereta Api Jalur Tunggal	41,8%	58,2%	92,7%	7,3%
9.	Larangan Menjalankan Kendaraan Dengan Kecepatan Lebih Dari Yang Tertulis	51,8%	48,2%	93,6%	6,4%
10.	Peringatan Turunan Curam	42,7%	57,3%	95,5%	4,5%
11.	Peringatan Persimpangan Tiga Serong Kanan	53,6%	46,4%	89,1%	10,9%
12.	Larangan Masuk Bagi Angkutan Barang	43,6%	56,4%	92,7%	7,3%

### 3.2 Pembahasan

Soal *pre-test* dan *post-test* yang diberikan memiliki soal dan jumlah yang sama. Sehingga berdasarkan hasil dapat dilihat pada Gambar 5.



**Gambar 5.** Grafik Persentase Jawaban Benar Pada Soal Pre-test dan Post-test

Berdasarkan hasil persentase yang didapat dari soal *pre-test* dan *post-test*, didapatkan persentase rata-rata benar dalam *pre-test* yaitu 44,1%, sedangkan persentase rata-rata menjawab benar pada evaluasi *post-test* didapatkan sebesar 92%. Sehingga didapatkan persentase peningkatan dari *pre-test* dan *post-test* sebesar 47,5%. Angka tersebut menunjukkan bahwa persentase nilai siswa yang menjawab dengan benar pada soal *post-test* mengalami peningkatan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa hasil yang dicapai pada kegiatan sosialisasi ini berpengaruh terhadap peningkatan pengetahuan pelajar terhadap keselamatan lalu lintas dan harapannya siswa-siswa sadar dan dapat menjadi pelopor dalam keselamatan berlalu lintas dan dapat membudayakan keselamatan sebagai kebutuhan.

Selain itu berdasarkan hasil kuesioner yang didapat mengenai pentingnya sosialisasi dilakukan menunjukkan bahwa peserta sosialisasi merasa penting sosialisasi ini dilakukan karena mengingat 2 tahun lagi siswa akan mengurus kepemilikan izin berkendara. Hasil kuesioner yang didapat terkait penguasaan penyampaian materi sosialisasi oleh tim PKM menunjukkan bahwa materi yang disampaikan dikuasai oleh tim PKM (pemateri) hal ini terlihat dari banyaknya peserta yang bertanya saat di kelas dan ditambah lagi bahwa dalam kegiatan pengabdian ini pelaksana dalam tim memiliki bidang ilmu yang sesuai dengan pendidikannya yaitu berkonsentrasi pada bidang Teknik Sipil transportasi. Setelah selesai siswa diminta mengisi kuisisioner dan hasil kuisisioner menunjukkan bahwa cara penyampaian materi oleh pemateri sangat menarik karena pada saat penyampaian materi tidak hanya menggunakan metode ceramah namun juga dilakukan pemutaran video mengenai keselamatan lalulintas dan juga dilakukan diskusi tanya jawab antara peserta dan pemateri sehingga suasana saat sosialisasi interaktif dan menarik. Selain itu games edukatif terkait aturan berkendara juga mampu memicu keaktifan dan keberanian siswa dalam menjawab pertanyaan.

## 4 KESIMPULAN

Secara umum, proses kegiatan sosialisasi ini berjalan dengan cukup kondusif hal ini ditandai dengan adanya komunikasi dua arah antara pemateri dan siswa selama sosialisasi berlangsung. Dengan penggunaan kolaborasi pemberian materi berupa video dan game edukatif membuat siswa tidak bosan dalam mengikuti kegiatan. Selain itu secara umum sosialisasi ini dapat dikatakan memberikan peningkatan pengetahuan bagi siswa SMP Ash Sholihin. Hal ini dapat dilihat dari peningkatan hasil jawaban benar *post-test* sebesar 47,5%.

## Referensi

- Agung, J., Madiung, B., & Makkawaru, Z. (2022). ANALISIS PELAKSANAAN UU NOMOR 22 TAHUN 2009 TERHADAP RESIKO KECELAKAAN LALU LINTAS PADA JALAN NASIONAL PROVINSI SULAWESI BARAT. *Indonesian Journal of Legality of Law*, 4(2), 117–123. <https://doi.org/10.35965/ijlf.v4i2.1467>
- Hidayati, A., & Hendrati, L. Y. (2017). Traffic Accident Risk Analysis by Knowledge, the Use of Traffic Lane, and Speed. *Jurnal Berkala Epidemiologi*, 4(2), 275. <https://doi.org/10.20473/jbe.v4i2.2016.275-287>
- Kurnia, G., Dahliyanti, A., Ridhosari, B., Rahman, A., Madrinovella, I., Magetsari, R. M. A., & Basid, R. A. (2019). *BUKU AJAR BERPIKIR SOLUSI KREATIF (Creative Problem Solving)*. <http://www.penerbitsalemba.com>
- Ramadani, A. H. (2022). MESIN PENGUPAS KULIT ARI KEDELAI OTOMATIS UNTUK MENINGKATKAN PRODUKTIVITAS INDUSTRI KECIL TEMPE DI TULUNGAGUNG. In *ABIMANYU: Journal Of Community Engagement* (Vol. 3, Issue 1). <https://journal.unesa.ac.id/index.php/abimanyu>
- Setiawan, J. (2014). LATAR BELAKANG PRILAKU REMAJA DALAM MENGEMUDIKAN SEPEDA MOTOR TANPA SURAT IZIN MENGEMUDI (STUDI KASUS PELAJAR SMPN 11 KOTA SAMARINDA). *EJournal Ilmu Sosiatri*. [www.korankaltim.com](http://www.korankaltim.com)
- Setyowati, D. L., Firdaus, A. R., & 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), 329. <https://doi.org/10.20473/ijosh.v7i3.2018.329-338>
- Utami, A., & Hadi, N. T. (2022). Edukasi Keselamatan Berkendara untuk Membentuk Generasi Tertib Berlalu Lintas di SMK Brawijaya Batu. *Jurnal Abdimas PHB*, 5, 438–442. [http://ejournal.poltektegal.ac.id/index.php/abdimas/article/view/3195/pdf\\_99](http://ejournal.poltektegal.ac.id/index.php/abdimas/article/view/3195/pdf_99)