

Driving Safety Education at Sewon Muhammadiyah Middle School, Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta

Edukasi Keselamatan Berkendaraan di SMP Muhammadiyah Sewon, Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta

Anita Rahmawati*¹, Sri Atmaja P. Rosyidi², Hakas Prayuda³, Taufiq I. Maulana⁴

^{1,2,3,4,5}Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

*e-mail: anita.rahmawati@umy.ac.id¹

Abstract

Education about the importance of road safety is a way to shape children mindset and character, especially adolescence who have the potential to actively traffic on the road. Equipping them with knowledge and raising awareness of traffic rules in teenagers is expected to be able to help give them the best chance of keeping safe while they're young and as they get older -become obeying people and pioneers of road safety. This service activity is a concrete step to create young people awareness about the importance of road and driving safety. Driving safety education at Sewon Muhammadiyah Middle School, Bantul becomes an effort to provide knowledge readiness for pre-teenagers (under 16 years) so that it is hoped that they will be scientifically and mentally ready to drive at the age of 17 and over (after they get a driver's license/SIM). From this community service activity, the results showed an increase in understanding related to driving safety for adolescence, especially children in grade 2 junior high school at Sewon Muhammadiyah Middle School, as indicated by the average pre-test results that answered correctly at 48.18% and post-test results that answered correctly at 81.90%. There was an increase in understanding of safety education participants by 33.72%.

Keywords: Accident, Education, Teenager

Abstrak

Pendidikan mengenai pentingnya keselamatan di jalan merupakan cara untuk membentuk pola pikir dan karakter pada anak khususnya remaja yang berpotensi akan berlalu lintas secara aktif di jalan raya. Membekali mereka akan pengetahuan dan menimbulkan kesadaran tertib berlalu lintas pada anak usia remaja diharapkan mampu menjadikan mereka remaja yang tertib berlalu lintas di tahun berikutnya dan untuk tingkat yang lebih tinggi lagi mampu menjadi masyarakat yang taat lalu lintas dan menjadi pelopor keselamatan di jalan. Kegiatan pengabdian ini merupakan langkah nyata untuk mewujudkan kesadaran remaja tentang pentingnya keselamatan berkendara. Edukasi keselamatan berkendara di SMP Muhammadiyah Sewon Bantul sebagai salah satu upaya memberikan kesiapan ilmu untuk pra remaja (dibawah 16 tahun) sehingga harapannya mereka akan siap secara ilmu dan mental untuk berkendara diusia 17 tahun ke atas (setelah mereka mendapatkan surat ijin mengemudi/SIM). Dari kegiatan pengabdian masyarakat ini menunjukkan hasil berupa peningkatan pemahaman terkait keselamatan berkendara bagi remaja terutama anak kelas 2 SMP di SMP Muhammadiyah Sewon ditunjukkan dengan hasil Pre-Test rata yang menjawab benar sebesar 48,18 % dan hasil post-test yang menjawab benar sebesar 81,90%. Ada peningkatan pemahaman terhadap peserta edukasi keselamatan sebesar 33,72 %.

Kata kunci: Kecelakaan, Edukasi, Keselamatan

1. PENDAHULUAN

Pendidikan mengenai pentingnya keselamatan di jalan merupakan cara untuk membentuk pola pikir dan karakter pada anak khususnya praremaja yang berpotensi akan berlalu lintas secara aktif di jalan raya. Membekali mereka akan pengetahuan dan menimbulkan kesadaran tertib berlalu lintas pada anak usia praremaja diharapkan mampu menjadikan mereka remaja yang tertib berlalu lintas di tahun berikutnya dan untuk tingkat yang lebih tinggi lagi mampu menjadi masyarakat yang taat lalu lintas dan menjadi pelopor keselamatan di jalan. Di Indonesia jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 120 jiwa per hari dan

sebagian besar kasus terjadi pada pengendara sepeda motor ((Prima et al., 2016)). Adapun data kecelakaan menurut Badan Pusat Statistik adalah sebagai berikut (Badan Pusat Statistik, 2020).

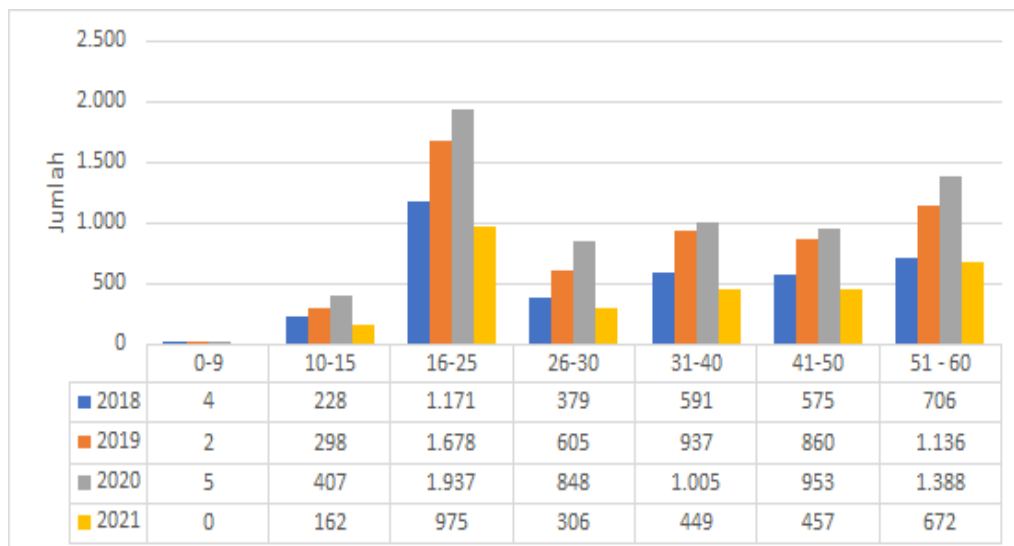
Tabel 1. Data Kecelakaan Menurut Badan Pusat Statistik

Kecelakaan	Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi				
	2014	2015	2016	2017	2018
Jumlah Kecelakaan	95.906	96.233	106.644	104.327	109.215
Korban Mati (Orang)	28.297	24.275	31.262	30.694	29.472
Luka Berat (Orang)	26.840	22.454	20.075	14.559	13.315
Luka Ringan (Orang)	109.741	107.743	120.532	121.575	130.571
Kerugian Materi (Juta Rupiah)	250.021	215.892	229.137	217.031	213.886

Berdasarkan data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat-Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas sebagian besar adalah sepeda motor dengan persentase pada empat tahun terakhir rata-rata sebesar 62,62% kemudian diikuti oleh jenis kendaraan mobil penumpang sebesar 36%, kendaraan barang 29,62% dan bus sebesar 10,56% (Sugiyanto, Gito & Santi, 2015).

Menurut Ogden (1996) penyebab kecelakaan lalulintas jalan raya dapat dikelompokkan menjadi tiga macam, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan dan lingkungan. Pada dasarnya penyebab kecelakaan dapat dirinci lagi lebih dalam yang terkait dengan karakteristik dan perilaku pengendara. Indikator yang termasuk dalam faktor manusia meliputi kedisiplinan, keterampilan, konsentrasi, kedewasaan, kecepatan, emosi, kelelahan, pengaruh obat-obatan atau narkoba serta aspek-aspek lain yang terkait dengan perilaku pengendara.

Data jumlah korban kecelakaan berdasarkan usia yang tercatat di IRSMS (Integrated Road Safety Management System) Kepolisian Republik Indonesia disajikan dalam Gambar 1.

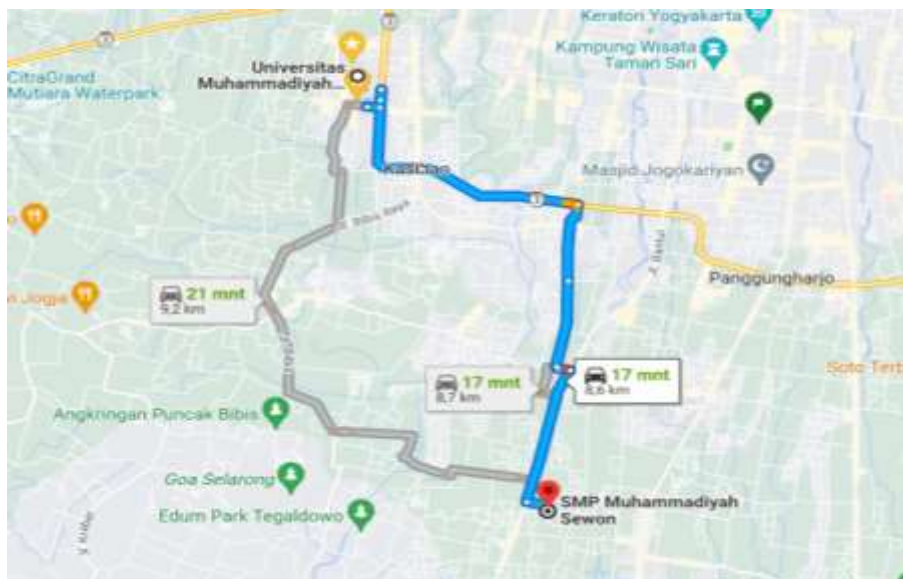


Gambar 1. Grafik jumlah usia pelaku dan korban dari tahun 2018-2021

Data tersebut merupakan data dalam kurun waktu 2018 - 2021. Berdasarkan tersebut diperoleh gambaran bahwa usia pelaku dan korban terbanyak pada rentang usia 16-25 tahun atau sebesar 31%. Dimana usia-usia tersebut merupakan usia pelajar dan mahasiswa. Kondisi ini

tentunya perlu mendapatkan perhatian yang lebih serius karena usia tersebut merupakan masa produktif bagi pengendara. Pada tahun 2018 sampai 2020 peningkatan jumlah kasus kecelakaan yang terjadi terhadap korban dengan usia 16-25 mengalami peningkatan yang pesat, di tahun 2018 sekitar 1.171 pelaku sedangkan pada tahun 2019 naik sebesar 1.678 pelaku atau sekitar 43%.

Sosialisasi di lingkungan masyarakat berdampak positif terhadap peningkatan kesadaran masyarakat tentang pentingnya keselamatan berlalulintas (Rahmawati, 2020). Terkait dengan hal tersebut diatas maka perlu dilakukan upaya untuk mencegah dan mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas di Jalan terutama anak usia 16-25 tahun yang menurut data kecelakaan pada Gambar 1 dan 2, korban terbanyak pada rentang usia 16-25 tahun mencapai 31%. Edukasi keselamatan berkendara di SMP Muhammadiyah Sewon Bantul sebagai salah satu upaya memberikan kesiapan ilmu untuk pra remaja (dibawah 16 tahun) sehingga harapannya mereka akan siap secara ilmu dan mental untuk berkendara diusia 17 tahun ke atas (setelah mereka mendapatkan surat ijin mengemudi/SIM). Edukasi keselamatan berkendara di SMP Muhammadiyah Sewon, Bantul, DIY ini diharapkan pengetahuan, wawasan dan kesadaran dari anak-anak remaja dan pra remaja akan meningkat, dengan demikian harapan kedepan tingkat kecelakaan lalulintas yang melibatkan korban anak-anak usia remaja dan pra remaja akan menurun. Program pengabdian ini dilakukan di SMP Muhammadiyah Sewon, Bantul, DIY yang merupakan salah satu amal usaha Muhammadiyah dibidang Pendidikan di bawah majlis DIKDASMEN. SMP Muhammadiyah Sewon, Bantul, beralamatkan di Jalan Bantul Km 8,5 Bandung Pendowoharjo Sewon Bantul 55185. SMP Muhammadiyah Sewon berjarak sekitar 8,6 km dari Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.



Gambar 2. Jarak Lokasi Pengabdian sampai UMY

SMP Muhammadiyah Sewon, Bantul terdapat sebanyak 279 peserta didik yang terdiri dari 164 peserta didik laki-laki dan 115 peserta didik perempuan. Kondisi sekolah SMP Muhammadiyah Sewon Bantul dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 3. Lokasi Mitra sasaran

2. METODE

Metode pelaksanaan kegiatan pengabdian kepada masyarakat Di SMP Muhammadiyah Sewon, Bantul Daerah Istimewa Yogyakarta adalah sebagai berikut :

1. Berkunjung ke SMP Muhammadiyah Sewon untuk melakukan survei awal terkait jumlah siswa yang sudah membawa kendaraan bermotor ke sekolah, usia siswa, dan jenis kelamin siswa.
2. Memberikan Pretest kepada peserta didik terkait pemahaman berkendara yang aman dan selamat sesuai dengan Undang Undang 14 Tahun 2002 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.
3. Melakukan sosialisasi kepada peserta didik tentang keselamatan berkendara.
4. Melakukan post test kepada peserta didik yang mengikuti sosialisasi.
5. Memberikan buku saku/pembatas buku yang terkait informasi tentang keselamatan berkendara.
6. Memasang Poster tentang keselamatan berkendara di lokasi strategis di lingkungan sekolah SMP Muhammadiyah Sewon, Bantul.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kegiatan pengabdian masyarakat tentang edukasi keselamatan berkendara ini diadakan secara luring di SMP Muhammadiyah sewon yang diikuti oleh 60 peserta yang seluruhnya adalah anak-anak SMP kelas 2. Dari 60 peserta sosialisasi edukasi keselamatan ini sebagian besar adalah anak laki-laki yang sudah terbiasa menggunakan sepeda motor. Kegiatan Pengabdian Masyarakat dimulai dengan persiapan beberapa perlengkapan yang dilakukan dengan kerja sama antara tim dosen dan kepala sekolah serta guru dari SMP Muhammadiyah Sewon. Beberapa perlengkapan yang dipersiapkan adalah LCD/proyektor, materi/bahan ajar, soal pre-test dan post-test, alat tulis, serta doorprize. Selain itu juga perlu persiapan sound system terkait dengan adanya penggunaan alat simulator berkendara yang dibawa oleh TIM *Safety*

Driving dari Honda seperti pada Gambar 4. Penggunaan alat ini bertujuan untuk memberikan pemahaman yang lebih konkrit terkait berkendara yang aman.

Pengabdian masyarakat diawali dengan pembukaan yang dilakukan oleh guru dari SMP Muhammadiyah sewon seperti yang terlihat pada Gambar 5. Selanjutnya dilakukan pre-test secara online dengan google form untuk mengetahui seberapa jauh pemahaman murid SMP Muhammadiyah Sewon tentang keselamatan berkendara seperti yang terlihat pada Gambar 6.



Gambar 4. Proses *setting* alat simulator



Gambar 5. Sambutan dari guru SMP Muhammadiyah Sewon



Gambar 6. Proses *Pre-test* melalui google form

Kegiatan pengabdian dilanjutkan dengan pemberian materi edukasi keselamatan berkendara sesuai dengan UU no 14 tahun 1992, dengan partisipative learning dengan strategi klasikal. Pembelajaran partisipatif adalah pembelajaran dengan melibatkan siswa dalam suasana pembelajaran secara optimal (Sutiah, 2018, p. 141). Strategi klasikal biasanya dipakai saat pengajar ingin semua peserta didik mendapatkan informasi yang sama (Simatupang, 2019, p. 125) dan dilanjutkan dengan praktek menggunakan alat simulator berkendara yang aman. Dengan alat ini peserta edukasi jadi tahu seberapa aman dalam berkendara baik menggunakan motor matic maupun manual, kegiatan ini dapat dilihat pada Gambar 7 dan 8.



Gambar 7. Pelaksanaan Pengabdian dari TIM Honda Safety Driving



Gambar 8. Contoh Penggunaan Alat simulator oleh instruktur

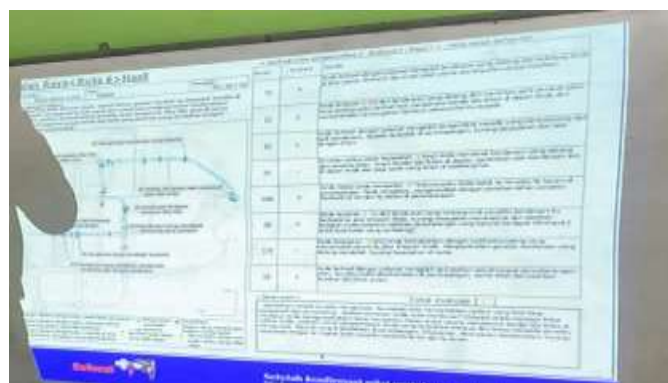
Setelah penjelasan dan pengarahan dari tim edukasi keselamatan maka dilanjutkan dengan praktek penggunaan alat simulator oleh peserta. Ada penilaian tentang hasil dari berkendara peserta edukasi apakah mereka sudah layak berkendara secara aman atau belum. Kegiatan uji coba siswa menggunakan alat simulator berkendara dapat dilihat pada Gambar 9 dan 10, serta contoh hasil penilaian berkendara dapat dilihat pada Gambar 8. Dari hasil simulasi dengan alat tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar siswa SMP Muhammadiyah Sewon yang melakukan simulasi dengan alat simulator masih belum bisa berkendara secara aman. Hal ini sesuai dengan publikasi yang dikeluarkan oleh Ogden (1996) penyebab kecelakaan lalulintas jalan raya dapat dikelompokkan menjadi tiga macam, yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan dan lingkungan. Pada dasarnya penyebab kecelakaan dapat dirinci lagi lebih dalam yang terkait dengan karakteristik dan perilaku pengendara. Indikator yang termasuk dalam faktor manusia meliputi kedisiplinan, keterampilan, konsentrasi, kedewasaan, kecepatan, emosi, kelelahan, pengaruh obat-obatan atau narkoba serta aspek-aspek lain yang terkait dengan perilaku pengendara. Disini peserta edukasi keselamatan yang masih merupakan anak sekolah atau pra remaja dikategorikan belum mempunyai kedewasaan yang cukup sehingga dalam merespon hal-hal yang terjadi saat berkendara belum sesuai.



Gambar 9. Contoh Penggunaan Alat simulator oleh siswa



Gambar 10. Contoh gambar layar monitor pada alat simulator kendaraan



Gambar 11. Contoh Penilaian dari penggunaan alat simulator



Gambar 12. Wawancara terhadap siswa tentang kesan dan pesan setelah mengikuti sosialisasi edukasi keselamatan.



Gambar 13. Foto Bersama dengan sebagian peserta edukasi keselamatan.



Gambar 14. Foto serah terima hibah barang ke sekolah SMP Muhammadiyah Sewon

Setelah Pelaksanaan pengabdian masyarakat selesai maka dilanjutkan dengan foto Bersama dan penyerahan hibah barang ke kepala sekolah, seperti yang terdapat pada Gambar 13 dan 14. Setelah kegiatan simulasi berkendara dengan alat simulator juga dilakukan post-test untuk mengetahui seberapa jauh pemahaman atau materi edukasi yang bisa diserap oleh siswa, para peserta diminta untuk mengisi kuesioner post-test. Berikut hasil dari pretest dan post-test peserta edukasi keselamatan berkendara. Dari peserta sebanyak 60 siswa hanya 55 yang mengisi pretest dan 59 yang memberikan respons pada saat posttest.

Hasil dari pretest dan post test dapat dilihat pada gambar berikut ini:



Gambar 15. Hasil dari *pretest* dan *post test*

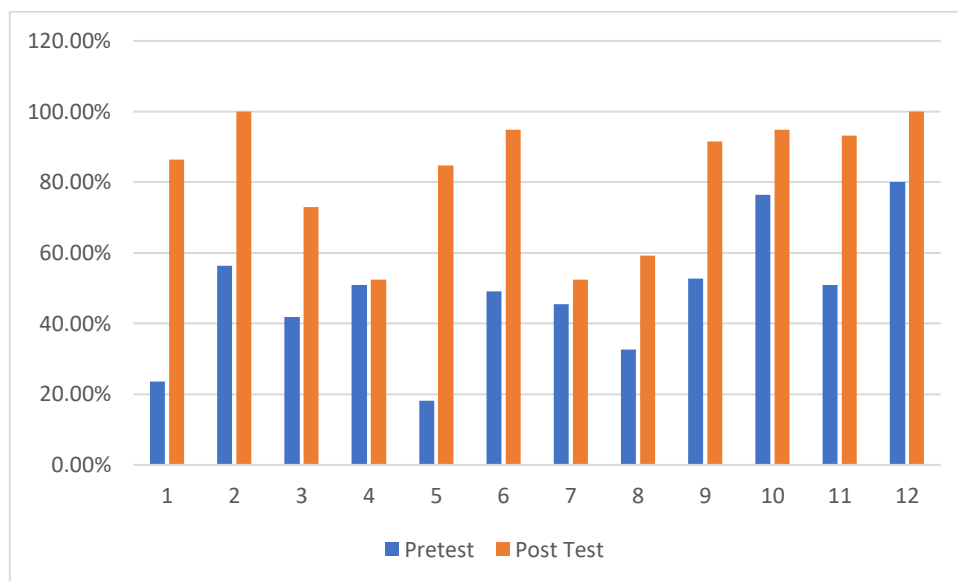
Dari gambar di atas terlihat bahwa sebelum edukasi keselamatan dilaksanakan banyak yang belum memahami penyebab terjadinya kecelakaan. Hanya sekitar 16,4% yang merasa sudah tahu sebelum sosialisasi diadakan dan berubah menjadi 61%.



Gambar 16. Hasil dari *pretest* dan *post test* terkait penyebab kecelakaan

Dari gambar di atas terlihat bahwa sebelum edukasi keselamatan dilaksanakan banyak yang belum memahami penyebab terbesar terjadinya kecelakaan. Hanya sekitar 23,6% yang menjawab benar, namun pada saat post test hasil yang didapat sebesar 86,4%.

Secara ringkas hasil pretest dan posttest terlihat pada gambar berikut.



Gambar 17. Rekapitulasi hasil *pretest* dan *post test*

Hasil kuesioner pretest dan postest menunjukkan jumlah tertinggi dari peserta yang menjawab benar ada pada pertanyaan nomer 12 yaitu “sebagai pengguna jalan hal yang paling utama buat saya adalah keselamatan diri sendiri dan orang lain”. Sedangkan jawaban paling rendah untuk pretest terdapat pada pertanyaan nomer 5 yaitu “kecelakaan disebabkan oleh faktor lingkungan, urutkan faktor utamanya apa?” dan hasil post test jawaban paling rendah terdapat pada pertanyaan nomer 4. “kecelakaan disebabkan oleh faktor kendaraan, urutkan faktor utamanya apa?” Peningkatan prosentase peserta menjawab benar dari pretest ke postest sebesar 33,7%. Hal ini menunjukkan bahwa ada peningkatan pemahaman terkait keselamatan berkendara yang sudah diberikan.

4. KESIMPULAN

Kegiatan Pengabdian masyarakat ini merupakan bentuk perhatian akan pemahaman tentang keselamatan pada remaja dan praremaja terutama di lingkungan Muhammadiyah. khususnya di SMP Muhammadiyah Sewon yang merupakan salah satu amal usaha Muhammadiyah yang nantinya akan menjadi kader-kader muhammadiyah. Kegiatan ini menunjukkan hasil berupa peningkatan pemahaman terkait keselamatan berkendara bagi pra remaja terutama anak kelas 2 SMP di SMP Muhammadiyah Sewon dengan hasil Pre-Test rata yang menjawab benar sebesar 48,18 % dan hasil post-test yang menjawab benar sebesar 81,90%. Ada peningkatan pemahaman terhadap peserta edukasi keselamatan sebesar 33,72 %.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terimakasih penulis ucapkan kepada Universitas Muhammadiyah Yogyakarta yang telah memberikan bantuan dana untuk sosialisasi tentang Edukasi keselamatan berkendara terutama teman-teman mahasiswa yaitu As'ad Fauzi dan M. Muthi Thahir. Tidak lupa juga penulis ucapkan banyak terimakasih untuk SMP Muhammadiyah Sewon dan TIM *Honda Safety Driving* yang telah membantu terlaksananya pengabdian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. (2020). Jumlah Kecelakaan, Koban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 1992 - 2018. <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1134>
- Ogden, K. W. (1996). *Safer Road: A Guide to Road Safety Engineering*. Melbourne: Institute of Transport Studies, Department of Civil Engineering Monash University.
- Prima, D. W., Kurniawan, B., Masyarakat, F. K., & Diponegoro, U. (2016). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety Riding Pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 3(3), 370-381
- Rahmawati, A., & Adli, E. (2021). Edukasi Keselamatan Lalulintas Warga Ngadinegaran Kecamatan Mantrijeron Daerah Istimewa Yogyakarta. *Jurnal Dinamisia*, Vol. 5, No. 1 Februari 2021, Hal. 188-196.
- Simatupang, H. (2019). *Strategi Belajar Mengajar Abad ke-21*. Cipta Media Edukasi.
- Sugiyanto, Gito & Santi, M. Y. (2015). Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas dan Pendidikan Keselamatan Berlalulintas Sejak Usia Dini: Studi Kasus di Kabupaten Purbalingga. *Jurnal Ilmiah Semesta Teknik*, 18 No. 1(1), 65-75. <http://journal.umy.ac.id/index.php/st/article/download/707/857>
- Asia Development Bank. 2006. *Mainstreaming Road Safety*. Technical Note. Regional and Sustainable Development Department. Manila
- Sutiah. (2018). *Pengembangan Model Pembelajaran Pendidikan Agama Islam*. Nizamia Learning Centre
- Undang-Undang No.14 Tahun 2002 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan