

## Analisis Tingkat Keberhasilan Penyuluhan Keselamatan Berlalu lintas pada Usia Remaja di SMP N 1 Kota Tegal

### *Analysis of the Effectiveness Counseling Traffic Safety at SMP N 1 Tegal*

Hafidz Nurrohman

Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan  
Email: uti.islamiyah1963@gmail.com  
(Diterima 18-11-2024; Disetujui 05-02-2025)

#### ABSTRAK

Meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia menjadi perhatian serius, terutama pada kelompok usia anak-anak dan remaja. Data menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian pada kelompok usia tersebut, dengan sekitar 15% dari kecelakaan melibatkan anak di bawah umur setiap tahunnya. Di Kota Tegal, angka kecelakaan pada remaja berusia 15–19 tahun mencapai 15,8% dari total kecelakaan dalam periode 2019–2023. Rendahnya pemahaman terhadap keselamatan berlalu lintas, khususnya pada siswa SMP, menjadi salah satu penyebab utama. Untuk mengatasi masalah ini, dilakukan penyuluhan keselamatan berlalu lintas di SMP N 1 Kota Tegal. Tujuan dari kegiatan ini adalah untuk meningkatkan pemahaman dan kesadaran siswa terhadap pentingnya keselamatan di jalan raya. Metode yang diterapkan mencakup *pre-test* dan *post-test* guna menilai tingkat efektivitas penyuluhan, dengan hasil yang dianalisis menggunakan uji *paired t-test*. Penyuluhan berlangsung selama dua jam dengan pendekatan interaktif, melibatkan 40 siswa dari organisasi intra-sekolah. Hasil evaluasi menunjukkan peningkatan signifikan pada semua indikator, termasuk pemahaman rambu lalu lintas, keselamatan bersepeda, dan kepatuhan terhadap marka jalan. Rata-rata nilai *pre-test* sebesar 58,3% mengalami peningkatan menjadi 88,2% pada *post-test*. Keberhasilan ini dipengaruhi oleh relevansi materi, media pendukung, dan metode diskusi aktif yang diterapkan. Penyuluhan ini membuktikan efektivitasnya dalam membangun pemahaman dan sikap positif siswa terhadap keselamatan berlalu lintas, yang diharapkan dapat menurunkan jumlah pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di kalangan remaja.

Kata kunci: Penyuluhan, keselamatan lalu lintas, Remaja

#### ABSTRACT

*The high rate of traffic accidents in Indonesia has become a serious concern, particularly among children and teenagers. Data indicates that traffic accidents are the primary cause of death in this age group, with approximately 15% of accidents involving minors annually. In Kota Tegal, traffic accidents among teenagers aged 15–19 accounted for 15.8% of total accidents from 2019 to 2023. The low level of traffic safety awareness, especially among junior high school students, is one of the primary causes. To address this issue, a traffic safety outreach program was conducted at SMP N 1 Kota Tegal. This program aimed to enhance students' understanding and awareness of road safety. The method included pre-test and post-test evaluations are conducted to assess the program's effectiveness. effectiveness, analyzed using paired t-test. The two-hour session employed an interactive approach and involved 40 students from school organizations. Evaluation results revealed significant improvements across all indicators, such as understanding traffic signs, bicycle safety, and compliance with road markings, with the average pre-test score increasing from 58.3% to 88.2% in the post-test. This success was attributed to relevant materials, supportive media, and the active discussion method applied. The outreach demonstrated its effectiveness in fostering positive attitudes and understanding among students regarding traffic safety, contributing to reduced traffic violations and accidents among teenagers.*

*Keywords: Counseling, Traffic Safety, Teenager*

#### PENDAHULUAN

Kejadian yang tidak direncanakan dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan ataupun tanpa pengguna jalan yang menyebabkan korban serta kerugian material disebut kecelakaan (UU No. 22, 2009). Di Indonesia, sepanjang tahun 2010 hingga 2020, fakta menyebutkan jumlah korban kecelakaan lalu lintas masih tergolong tinggi. Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian pada kelompok usia anak-anak dan remaja. Selain itu, sekitar 50% dari korban meninggal akibat kecelakaan LLAJ merupakan pengguna jalan yang rentan, seperti pejalan kaki, pengendara

sepeda, dan pengendara sepeda motor. (Siswanto et al., 2023). Data kecelakaan menyebutkan pada setiap jam terdapat 3 (tiga) orang yang meninggal di jalan raya, artinya ada satu (1) orang yang meninggal Di jalan raya, kecelakaan terjadi setiap 20 menit. Sekitar 15% dari kecelakaan di Indonesia setiap tahunnya melibatkan anak di bawah umur (Lumba et al., 2022). Kecelakaan di Kota Tegal pada tahun 2019-2023 berdasarkan jenis usia remaja 15-19 tahun tercatat 297 kejadian dan menyumbang 15,8% dari total kecelakaan berdasarkan jenis usia (Polres Kota Tegal, 2023). Hal ini sangat disayangkan karena kurangnya pendidikan dan pemahaman remaja terhadap etika keselamatan lalu lintas (Utami et al., 2023).

Remaja anak yang belum berusia 17 tahun tidak berhak mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya sebelum memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) (UU No. 22, 2009). Ada beberapa alasan mengapa anak di bawah usia 17 tahun belum boleh mengemudikan kendaraan. Dari segi fisik, kendaraan dirancang untuk orang dewasa, sehingga tidak selalu cocok digunakan oleh anak-anak yang secara fisik berbeda dengan orang dewasa. Dari segi kognitif, anak berusia remaja memiliki keterbatasan dalam melihat, menganalisis, dan menyimpulkan situasi di jalan raya. Hal ini membuat mereka kurang mampu merencanakan strategi saat berkendara. Misalnya, anak-anak yang mengendarai sepeda motor cenderung menyalip kendaraan di depannya tanpa memperhitungkan waktu dan risiko dengan baik. Selain itu, remaja sering kali bertindak berdasarkan emosi yang dipengaruhi oleh hormon yang belum stabil. Akibatnya, mereka cenderung bertindak bersikap meledak-ledak dan mudah tersulut emosi (Pizzo et al., 2024). Data menyebutkan bahwa 40% anak sekolah belum memiliki pemahaman yang tepat mengenai peraturan keselamatan lalu lintas dan 60% memiliki pemahaman yang benar tentang risikodan faktor-faktor keselamatan jalan. Secara khusus pengetahuan anak sekolah tentang batas kecepatan kendaraan, 67,3% menyebutkan anak perempuan menyadari dan mematuhi peraturan lalu lintas menunjukkan bahwa 63% pejalan kaki menyeberang di lampu merah, sementara 42% melakukannya di tempat penyeberangan yang sudah ditentukan. Selain itu, anak laki-laki lebih berpengalaman dalam mengikuti aturan lalu lintas untuk pejalan kaki, dengan persentase sebesar 49,8% (Swami et al., 2006).

Kegiatan Penyuluhan Keselamatan Berlalu Lintas merupakan salah satu bentuk kegiatan yang diharapkan dapat mengurangi pelanggaran berlalu lintas usia remaja terutama pada SMP N 1 Tegal merupakan sekolah teladan yang berlokasi di Jl. Tentara Pelajar No.32, Panggung, Kec. Tegal Timur, Kota Tegal, Jawa Tengah. Siswa kelas 8 dan 9 SMP N 1 Tegal adalah 500 siswa dengan rentang usia 14-16 tahun dimana dalam waktu dekat mereka akan mendapatkan surat izin mengemudi (SIM). Kegiatan ini bertujuan mengukur keberhasilan penyuluhan dalam rangka meningkatkan pengetahuan dan pemahaman serta menerapkan budaya berkeselamatan jalan yang berisikan materi sesuai dengan kebutuhan. Keberhasilan penyuluhan diukur dengan menggunakan asil pre-test dan post-test kemudian dianalisis menggunakan uji statistik validitas *paired t-test* untuk dapat menyimpulkan apakah terdapat dan ada perbedaan signifikan pada pemahaman sebelum dan sesudah penyuluhan (Siswanto et al., 2023). Penentuan materi didasarkan pada hasil survei yang kami lakukan terhadap angkutan yang digunakan untuk berangkat sekolah (Hidayati et al., 2023).

## BAHAN DAN METODE

Kegiatan penyuluhan ini dilaksanakan di SMP N 1 Kota Tegal yang terletak pada Jl. Tentara Pelajar No.32, Panggung, Kec. Tegal Timur, Kota Tegal, Jawa Tengah, yang mana sasaran utama kegiatan penyuluhan keselamatan berkendara ini adalah anggota organisasi intra-sekolah, yaitu OSIS, Pramuka, PMR, Paskibraka dan PKS, dengan fokus pada siswa kelas 8 dan kelas 9. Kegiatan dilaksanakan dalam 4 pertemuan dimana pada setiap pertemuan akan dilakukan *pre-test* dan *post-test* guna mengukur Tingkat keberhasilan dari setiap pertemuan kegiatan ini dilaksanakan dengan menggunakan 3 tahapan yaitu identifikasi, penyuluhan, dan evaluasi (Siswanto et al., 2023). Bagan alir dari model dapat dilihat pada gambar 1.



Gambar 1. Model Penyuluhan (Siswanto et al., 2023)

### 1. Identifikasi

Tahap ini mencakup dalam mengenali problem dan kebutuhan yang mendasari perlunya kegiatan. Proses identifikasi masalah berfokus terhadap permasalahan atau kendala yang dialami, untuk kemudian menyusun bahan yang sesuai dalam menentukan sasaran siswa di lokasi penyuluhan. Analisis kebutuhan harus sesuai dengan perlengkapan yang diperlukan selama pelaksanaan penyuluhan. Pada SMP N 1 Kota Tegal, masalah utama dalam penyuluhan terkait dengan pengetahuan tentang rambu, marka jalan, pejalan kaki, dan pesepeda, sehingga materi yang disusun berfokus pada keselamatan lalu lintas. Dalam identifikasi kebutuhan penyuluhan disiplin dalam berlalu lintas, diperlukan media penyuluhan, alat bantu atau peraga, ruang atau lokasi yang memadai, serta perlengkapan lain yang menunjang kegiatan penyuluhan.

### 2. Penyuluhan

Tahap ini dilakukan dengan menerapkan cara yang memungkinkan penyampaian materi kepada partisipan secara langsung serta metode pengumpulan data melalui *pre-test* dan *post-test* dalam mengukur parameter tingkat keberhasilan. Penyuluhan secara langsung dilakukan dengan mengumpulkan partisipan dalam ruangan. Pengukuran *pretest* dan *posttest* menggunakan media *g-form*. Dalam kegiatan ini, terdapat 8 anggota penyuluh. Konsep penyuluhan dirancang untuk mengutamakan diskusi dan interaksi aktif, di mana partisipan dapat berbagi kejadian atau pengalaman terkait keselamatan berlalu lintas, sehingga materi yang disampaikan lebih relevan dan mudah dipahami.

### 3. Evaluasi

Tahap evaluasi adalah proses menilai pelaksanaan penyuluhan dari tahap identifikasi hingga selesainya kegiatan. Evaluasi ini bertujuan untuk memantau kualitas serta mengidentifikasi kegiatan yang memerlukan perbaikan pada saat penyuluhan. Penilaian dalam evaluasi disesuaikan dengan materi, siswa, serta lokasi penyuluhan. Pada penyuluhan keselamatan berlalu lintas di SMP N 1 Kota Tegal, evaluasi dilakukan untuk menilai pengetahuan serta pemahaman partisipan mengenai keselamatan dalam berlalu lintas. Penilaian ini didasarkan pada hasil dari *pre-test* dan *post-test*. *Pre-test* dan *post-test* memiliki format yang sama, dengan jawaban pilihan ganda dengan 4 jawab A,B,C, dan D yang pada tiap jawaban benar bernilai 10 dan jawaban yang salah nilai 0. Nilai akhir diperoleh dari rata-rata persentase nilai di setiap aspek keseluruhan, dengan skala nilai berkisar antara 0 hingga 100.

### 4. Hasil

Tahap ini merupakan tahap akhir dalam proses penyuluhan yang bertujuan untuk menampilkan perbedaan pengetahuan serta pemahaman siswa mengenai keselamatan lalu lintas sebelum dan setelah mengikuti kegiatan penyuluhan. Hasil evaluasi ini diperoleh dengan membandingkan nilai *pre-test* dan *post-test* yang diberikan kepada partisipan. Dalam menganalisis data digunakan uji *t-test* Untuk dapat menentukan apakah ada perbedaan yang signifikan antara rata-rata dari dua kelompok data, dilakukan analisis statistik yang membandingkan nilai rata-rata kedua kelompok. Analisis ini bertujuan untuk mengidentifikasi apakah perbedaan yang muncul disebabkan oleh faktor tertentu atau hanya terjadi secara kebetulan. Analisis ini memberikan gambaran tentang tingkat keberhasilan penyuluhan dalam meningkatkan pengetahuan partisipan di SMP N 1 Kota Tegal terkait keselamatan berlalu lintas.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Identifikasi

Komitmen SMP N 1 Kota Tegal dalam hal Pendidikan keselamatan berlalu lintas sangat kuat untuk dapat berpartisipasi dalam Penurunan Tingkat pelanggaran berlalu lintas dan dalam rangka menurunkan angka kecelakaan pada usia remaja yang terlihat dengan kegiatan yang dihadiri oleh 50 siswa dari masing-masing organisasi sekolah yang mencakup 4 organisasi yang berada di SMPN 1 Kota Tegal yaitu paskibra, palang merah remaja (PMR), pramuka, dan OSIS. Penentuan materi didasarkan pada hasil survei yang kami lakukan terhadap angkutan yang digunakan untuk berangkat sekolah sebagai berikut.



**Gambar 2. Diagram pie hasil survei Angkutan Sekolah (Analisis, 2024)**

Total responden dalam kuesioner ini mencapai 174, dari diagram di atas menyebutkan bahwasanya moda transportasi yang digunakan para siswa yaitu 131 anak diantar, 12 anak jalan kaki, 28 anak dengan sepeda, 2 anak dengan ojek online (Analisis, 2024). Mengidentifikasi dari hasil kuisisioner yang telah diisi oleh beberapa siswa SMPN 1 Kota Tegal. Dapat diambil suatu kesimpulan dimana para siswa mayoritas diantar oleh orang tua/wali mereka dan juga menggunakan sepeda, namun juga ada beberapa yang berlajalan kaki dan menggunakan angkutan umum. Hal tersebut sebagai bahan acuan kami dalam menyusun materi yang akan kami sampaikan kepada para peserta penyuluhan

Materi disusun dengan memperhatikan hasil kuesioner pada Gambar 2. Dari hasil kuesioner Langkah selanjutnya adalah penyusunan materi yang meliputi, Rambu Lalu Lintas, Marka Jalan, Keselamatan Bersepeda, dan Menyebrang Jalan yang dapat dilihat pada Tabel 1.

**Tabel 1. Indikator dan Subs Indikator Materi**

| Indikator   | Subs Indikator  |
|---|---|
| Pengetahuan Dasar Rambu Lalu Lintas                           | Pengertian Rambu<br>Pengertian Jenis Rambu<br>Arti Rambu  |
| Pemahaman Fungsi Rambu  | Bentuk dan Warna Rambu<br>Pentingnya Mematuhi Jenis Rambu<br>Fungsi dari Rambu  |
| Situasi dan Penerapan Lapangan                                | Tindakan Yang Dilakukan Jika Melihat Rambu<br>Hal Yang Dilakukan Jika Melihat Rambu di Lapangan   |
| Sikap Terhadap Rambu Lalu Lintas                              | Pendapat Jika Melanggar Sebuah Rambu<br>Manfaat Rambu Bagi Keselamatan  |
| Evaluasi Diri   | Hal Yang Dilakukann Jika Tidak Mengetahui Arti Rambu  |
| Pengetahuan Dasar Keselamatan Bersepeda                       | Penggunaan Helm dan Perlengkapan Pelindung<br>Kondisi Sepeda Sebelum Digunakan  |
| Pemahaman Aturan Lalu Lintas untuk Bersepeda                  | Lampu Lalu Lintas dan Rambu Khusus Pesepeda<br>Penggunaan Tanda Isyarat saat Berbelok/Berpindah Tempat  |
| Sikap dan Etika Bersepeda                                     | Menghormati Pejalan Kaki dan Pengguna Jalan Lainnya<br>Menghindari Aktivitas yang Mengganggu Fokus<br>Jarak Aman Kendaraan Lain                                   |
| Kesadaran Terhadap Keselamatan Diri dan Orang Lain            | Mengatur Kecepatan di Area Lingkungan Sekitar<br>Tindakan saat Terjadi Kerusakan Pada Sepeda  |
| Sikap dan Tanggung Jawab serta Empati Terhadap Pengguna Jalan | Sikap Saat Bertemu Pejalan kaki yang Menyebrang<br>Mengetahui Arti Berbagai Jenis Marka Jalan   |
| Pemahaman Fungsi Marka Jalan                                  | Memahami Fungsi Garis Pembatas  |
| Sikap Terhadap Kepatuhan Marka                                | Kesadaran Pentingnya Mengikuti Marka Jalan untuk Keselamatan<br>Mematuhi Marka Jalan  |
| Pemahaman Cara Menyebrang dengan Aman                         | Mengetahui fungsi Zebra cross dan cara menyebrang di titik Penyebrangan<br>Mengerti Aturan Menyebrang baik di fasilitas penyebrangan maupun tidak                 |
| Sikap Tanggung Jawab saat Menyeberang                         | Kesadaran untuk Menyeberang hanya di Tempat yang disediakan<br>Kedisiplinan untuk Menyeberang<br>Empati dengan tidak Membahayakan Pengguna Jalan saat Menyeberang |

Sumber: Analisis Data Primer (2024)

Kebutuhan penyuluhan untuk menunjang kegiatan adalah berupa media/materi yang dirangkum dalam bentuk presentasi yang berisikan materi dan sub materi, video materi, dan kuis menarik. Ruang yang digunakan sebagai tempat penyuluhan adalah ruang kelas di SMP N 1 Kota Tegal untuk menampung partisipan. Selain itu, penyuluh juga mempersiapkan hadiah untuk partisipan yang aktif saat kegiatan penyuluhan berlangsung.

**2. Penyuluhan**

Kegiatan dilaksanakan pada hari Sabtu, 19 Oktober 2024. Kegiatan penyuluhan bertempat di SMP N 1 Kota Tegal, yang diawali dengan mengumpulkan siswa ke ruang kelas yang sudah disediakan. Waktu kegiatan dimulai pukul 09.00 – 11.00 WIB, kegiatan dihadiri sebanyak 40 siswa yang terdiri atas 4 organisasi yaitu paskibra, palang merah remaja (PMR), pramuka, dan OSIS kelas 8 dan kelas 9.

Kegiatan berlangsung dengan penuh antusias dan partisipasi aktif. Komunikasi dua arah yang terjalin menjadi bukti keterlibatan peserta. Pengalaman serta kejadian nyata sering kali menjadi bahan diskusi, didukung oleh berbagai pertanyaan yang diajukan sepanjang acara. Media dan perlengkapan memiliki peran penting dalam menyampaikan materi penyuluhan dengan efektif. Interaksi aktif selama dua jam menunjukkan antusiasme peserta terhadap kegiatan ini. Desain kegiatan dibuat menarik dan relevan dengan kehidupan peserta, sehingga materi yang disampaikan oleh tim penyuluh mampu menarik perhatian dan mempertahankan fokus mereka. Kegiatan penyuluhan berjalan sesuai dengan rencana awal hingga akhir, dapat dilihat melalui Gambar 3. Sebagai berikut.



**Gambar 3. Dokumentasi Kegiatan Penyuluhan**

**3. Evaluasi**

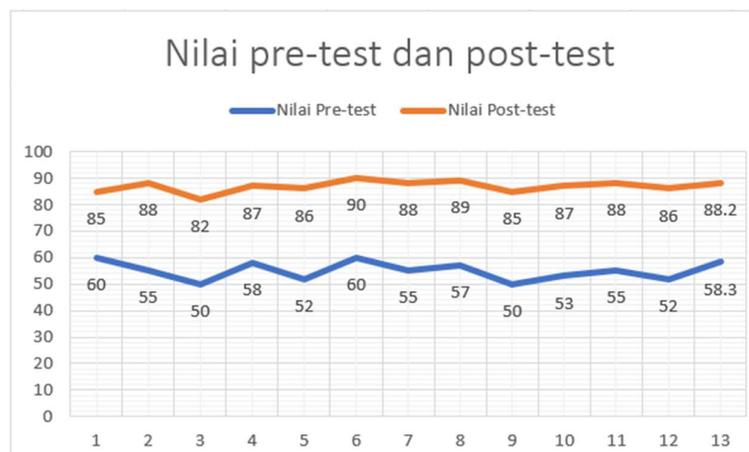
Evaluasi hasil penyuluhan dilakukan dengan data yang telah di himpul melalui pengisian form pre-test pada sebelum penyuluhan dan post-test setelah dilakuka penyuluhan. Hasil dirangkum dan dilakukan perhitungan rata-rata pada setiap aspek yang diberikan kepada partisipan. Hasil *pre-test* dan *post-test* dapat dilihat pada Tabel 2.

**Tabel 2. Hasil *pre-test* dan *post-test***

| Indikator                                    | Nilai <i>Pre-test</i> (%) | Nilai <i>Post-test</i> (%) |
|--|---------------------------|----------------------------|
| Pemahaman Dasar Rambu Lalu Lintas            | 60                        | 85                         |
| Pemahaman Fungsi Rambu                       | 55                        | 88                         |
| Situasi dan Penerapan Lapangan               | 50                        | 82                         |
| Sikap Terhadap Rambu Lalu Lintas             | 58                        | 87                         |
| Evaluasi Diri Terhadap Rambu                 | 52                        | 86                         |
| Pengetahuan Dasar Keselamatan Sepeda         | 60                        | 90                         |
| Pemahaman Aturan Lalu Lintas untuk Bersepeda | 55                        | 88                         |
| Sikap dan Etika Bersepeda                    | 57                        | 89                         |

|  |      |      |
|--|------|------|
| Kesadaran Terhadap Keselamatan Diri dan Orang Lain | 50   | 85   |
| Sikap Terhadap Kepatuhan Marka Jalan               | 53   | 87   |
| Pemahaman Cara Menyebrang dengan Aman              | 55   | 88   |
| Sikap Tanggung Jawab saat Menyeberang              | 52   | 86   |
| Rata-rata  | 58.3 | 88.2 |

Sumber: Analisis Data Primer (2024)



Gambar 4. Diagram garis hasil pre-test dan post-test (Analisis, 2024)

Hasil di atas menunjukkan peningkatan yang signifikan pada pemahaman dan sikap siswa terhadap keselamatan lalu lintas di berbagai aspek. Pemahaman dasar siswa tentang rambu lalu lintas meningkat dari 62% pada *pre-test* menjadi 88% pada *post-test*, sementara pemahaman fungsi rambu meningkat dari 58% menjadi 90%. Ini mengindikasikan bahwa siswa semakin mengenal dan memahami peran penting rambu lalu lintas. Selain itu, pemahaman siswa terhadap situasi dan penerapan lapangan juga mengalami peningkatan dari 55% menjadi 85%, yang menunjukkan kepatuhan mereka lebih siap menerapkan pengetahuan rambu di situasi nyata. Sikap siswa terhadap kepatuhan pada rambu lalu lintas juga meningkat dari 60% menjadi 89%, serta kemampuan mereka dalam mengevaluasi pemahaman sendiri terhadap rambu meningkat dari 57% menjadi 87%.

Pada aspek keselamatan bersepeda, terdapat peningkatan yang signifikan dalam pengetahuan dan sikap siswa. Pengetahuan dasar keselamatan bersepeda meningkat dari 63% menjadi 91%, dan pemahaman terhadap aturan lalu lintas khusus bersepeda meningkat dari 59% menjadi 88%. Sikap dan etika bersepeda siswa juga meningkat dari 61% menjadi 90%, menunjukkan bahwa mereka lebih sadar akan pentingnya berperilaku aman dan bertanggung jawab saat bersepeda. Kesadaran siswa terhadap keselamatan diri dan orang lain juga meningkat dari 56% menjadi 86%, mencerminkan pemahaman yang lebih baik akan pentingnya menjaga keselamatan di jalan.

Pada aspek kepatuhan terhadap marka jalan, nilai *pre-test* sebesar 54% meningkat menjadi 87% pada *post-test*, menunjukkan bahwa siswa lebih patuh dan memahami fungsi marka jalan. Pemahaman cara menyebrang dengan aman juga meningkat dari 57% menjadi 89%, serta sikap tanggung jawab saat menyebrang meningkat dari 55% menjadi 88%. Secara keseluruhan, peningkatan pada setiap indikator ini mencerminkan keberhasilan sosialisasi dalam meningkatkan pengetahuan serta sikap positif siswa terhadap keselamatan lalu lintas. Program sosialisasi ini terbukti efektif dalam memperkuat pemahaman siswa dan membentuk sikap yang lebih peduli dan bertanggung jawab saat berada di jalan raya.

Setelah diperoleh hasil, maka akan dilakukan uji *paired t-test* dengan penetapan hipotesis  $H_0$  sebagai setelah pemberian materi tidak ada pengaruh dan  $H_1$  sebagai setelah pemberian materi ada pengaruh, setelah ditentukannya hipotesis dapat dilakukan penentuan nilai  $\alpha$  yaitu 5% sebagai Tingkat kesalahan. Hasil uji keberhasilan penyuluhan dapat dilihat pada Tabel 3.

**Tabel 3. Hasil *T.Test.Paired.Two.For.Means***

|                              | Nilai <i>Pre-test</i> | Nilai <i>Post-test</i> |
|------------------------------|-----------------------|------------------------|
| Mean                         | 58.3                  | 88.2                   |
| Variance                     | 25                    | 16                     |
| Obsevation                   | 40                    | 40                     |
| Peason Correlation           | 0.72                  |                        |
| Hypothesized Mean difference | 0                     |                        |
| Df                           | 39                    |                        |
| T Stat                       | 42.02                 |                        |
| P(T<= t) one-tail            | 2.15E-34              |                        |
| T Critical one-tail          | 1.684                 |                        |
| P(T<=t) two-tail             | 4.29E-34              |                        |
| T Critical two-tail          | 2.023                 |                        |

Sumber: Analisis Data Primer (2024)

Hasil analisis menunjukkan bahwa terdapat peningkatan yang signifikan antara nilai *pre-test* dan *post-test*. Rata-rata nilai *pre-test* adalah 58,3, sementara rata-rata nilai *post-test* adalah 88,2. Variansi pada nilai *pre-test* adalah 25, sedangkan pada *post-test* lebih kecil, yaitu 16, menunjukkan bahwa nilai *post-test* lebih konsisten.

Dengan jumlah observasi sebanyak 40 dan korelasi Pearson sebesar 0,72 antara nilai *pre-test* dan *post-test*, hasil uji statistik t menunjukkan t-statistik sebesar 42,02 dengan nilai p sangat kecil (2,15E-34 untuk one-tail dan 4,29E-34 untuk two-tail). Nilai ini jauh lebih kecil dari tingkat signifikansi standar (misalnya, 0,05), yang menunjukkan bahwa hasilnya sangat signifikan. Nilai t kritis untuk one-tail adalah 1,684, dan untuk two-tail adalah 2,023, yang lebih rendah dibandingkan dengan nilai t-statistik yang diperoleh, sehingga hipotesis nol (tidak ada perbedaan) dapat ditolak.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan signifikan antara hasil *pre-test* dan *post-test*, menunjukkan bahwa penyuluhan yang diberikan berhasil meningkatkan pemahaman atau kemampuan peserta. Peningkatan ini dapat dianggap sangat signifikan secara statistik, menandakan bahwa penyuluhan tersebut efektif dalam mencapai tujuannya.

### KESIMPULAN DAN SARAN

Kegiatan penyuluhan keselamatan berlalu lintas di SMP N 1 Kota Tegal berhasil meningkatkan pemahaman dan kesadaran siswa secara signifikan terhadap aspek-aspek penting keselamatan berlalu lintas. Hal ini terbukti dari hasil evaluasi yang menunjukkan kenaikan rata-rata nilai *pre-test* dari 58,3% menjadi 88,2% pada *post-test*. Peningkatan ini tampak pada berbagai indikator, seperti pemahaman rambu lalu lintas yang naik dari 60% menjadi 85%, serta kemampuan siswa untuk memahami arti, fungsi, dan penerapan rambu dalam situasi nyata. Pengetahuan tentang keselamatan bersepeda, termasuk pentingnya penggunaan helm dan aturan lalu lintas khusus pesepeda, juga meningkat signifikan dari 60% menjadi 90%.

Selain itu, kepatuhan siswa terhadap marka jalan dan pemahaman cara menyeberang dengan aman mengalami peningkatan yang mencolok, masing-masing dari 53% menjadi 87% dan dari 55% menjadi 88%. Interaksi aktif selama penyuluhan menjadi salah satu faktor utama keberhasilan, di mana siswa secara antusias berdiskusi, mengajukan pertanyaan, dan berbagi pengalaman terkait keselamatan berlalu lintas. Dukungan media, alat peraga, dan pendekatan materi yang relevan dengan kehidupan siswa turut mempermudah mereka dalam memahami materi yang disampaikan.

Berdasarkan hasil yang diperoleh, disarankan agar kegiatan penyuluhan keselamatan berlalu lintas seperti ini dilakukan secara berkala untuk mempertahankan dan meningkatkan pemahaman serta kesadaran siswa. Penyuluhan lanjutan dapat melibatkan lebih banyak siswa, tidak hanya dari organisasi intra-sekolah, tetapi juga dari kelas lainnya, sehingga dampaknya lebih luas. Selain itu, penggunaan media yang lebih inovatif, seperti simulasi interaktif, video animasi, atau aplikasi pembelajaran berbasis teknologi, dapat semakin menarik perhatian siswa dan meningkatkan efektivitas pembelajaran.

Untuk mendukung keberlanjutan program, diperlukan kerja sama dengan instansi terkait, seperti kepolisian atau komunitas pecinta keselamatan lalu lintas, yang dapat memberikan perspektif dan pengalaman tambahan. Evaluasi keberlanjutan juga penting dilakukan untuk memantau sejauh mana pemahaman yang diberikan diterapkan dalam kehidupan sehari-hari siswa, seperti perilaku mereka

di jalan raya. Akhirnya, program serupa juga dapat diperluas ke tingkat orang tua, sehingga keluarga sebagai satu kesatuan dapat menjadi contoh yang baik dalam mempraktikkan keselamatan berlalu lintas.

### UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih yang sebesar-besarnya kami sampaikan kepada pihak sekolah SMP N 1 Kota Tegal yang menyambut baik kegiatan ini serta mendukung secara panuh dalam keberlangsungan kegiatan penyuluhan keselamatan jalan ini.

### DAFTAR PUSTAKA

- Hidayati, T. S., Siswanto, J., Hadi, S., & Ayu, B. P. S. B. R. (2023). Penyuluhan Pendidikan Keselamatan Jalan Siswa Sekolah Menengah Kejuruan. *INTEGRITAS: Jurnal Pengabdian*, 7(1), 208. <https://doi.org/10.36841/integritas.v7i1.2842>
- Lumba, P., Ariyanto, A., Alfirahmi, & Rismalinda. (2022). Dampak Peningkatan Pengendara Sepeda Motor Dibawah Umur terhadap Jumlah Kecelakaan di Indonesia. *Aptek*, 14(2), 94–102. <https://doi.org/10.30606/aptek.v14i2.1296>
- Pizzo, A., Lausi, G., Burrai, J., Quagliari, A., Mari, E., D'Alessio, I., Barchielli, B., Cordellieri, P., Giannini, A. M., & Cricenti, C. (2024). Emotion behind the Wheel: Unravelling the Impact of Emotional (dys)Regulation on Young Driving Behaviour—A Systematic Review. *Sustainability (Switzerland)*, 16(8). <https://doi.org/10.3390/su16083384>
- RI, B. (2009). UU No.22 Tahun 2009 Peraturan Presiden Republik Indonesia. *Demographic Research*, 4.
- Siswanto, J., Susila Hidayati, T., Hadi, S., Pradana Sela Bunga Riska Ayu Program Studi Rekayasa Sistem Transportasi Jalan, B., Keselamatan Transportasi Jalan Jalan Semeru Nomor, P., Tegal, K., & Tengah, J. (2023). Penyuluhan Keselamatan Berjalan Lintas Pada Smk Negeri 2 Subang Counseling on Traffic Safety At Smk Negeri 2 Subang. *Abdimas Galuh*, 5(1), 658–668. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.25157/ag.v5i1.10002>
- Swami, H., Puri, S., & Bhatia, V. (2006). Road Safety Awareness and Practices Among School Children of Chandigarh. *Indian Journal of Community Medicine*, 31(3), 199–200.
- Utami, A., Annisa Hayu, G., Fajar Januriyadi, N., & Adriana, R. (2023). 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. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Bidang Ilmu Komputer (ABDIKOM)*, 2(1), 2964–3759. <https://ejournal.upnvj.ac.id/index.php/abdikom>