

Edukasi Perilaku Berkendaraan Aman Kepada Generasi Z SMP Seruni Putih Tangerang Selatan

Safe Driving Behavior Education for Generation Z, Seruni Putih Junior High School, South Tangerang

Fredy Jhon Philip^{1*}, Eka Permanasari², Aqilla Dhaifa Anjani³

^{1,3} Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknologi dan Desain, Universitas Pembangunan Jaya, Tangerang Selatan, 15413 - Indonesia

² Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknologi dan Desain, Universitas Pembangunan Jaya, Tangerang Selatan, 15413 - Indonesia

*E-mail corresponding author: fredy.jhon@upj.ac.id

Received: 03 Februari 2023; Revised: 17 April 2023; Accepted: 09 Mei 2023

Abstrak. Tingginya angka kecelakaan dan korban jiwa di jalan raya khususnya di kalangan usia produktif perlu menjadi perhatian semua pihak yang terlibat. Pemerintah Indonesia melalui instansi terkait telah melakukan upaya strategis melalui program jalan berkeselamatan dan infrastruktur yang berkeselamatan. Namun dengan masih minimnya implementasi program tersebut, dampak perbaikan masih belum optimal yang disebabkan masih rendahnya sosialisasi khususnya di kalangan remaja. Oleh karena itu melalui kegiatan pengabdian masyarakat ini diharapkan mampu memberikan pembekalan wawasan dan pengetahuan sehingga generasi Z mampu menjadi pelopor-pelopor keselamatan dalam usaha mencapai target zero accident. Kegiatan Edukasi Perilaku Berkendaraan Aman Kepada Generasi Z dilaksanakan di SMP Seruni Putih kecamatan Pamulang Tangerang Selatan. Metode kegiatan berupa kampanye kepada peserta webinar yang dilaksanakan secara daring. Berdasarkan hasil pengujian dengan paired samples t test, diperoleh nilai signifikansi (2-tailed) adalah 0,001 atau p value < 0,05. Sehingga disimpulkan bahwa terdapat pengaruh Webinar "Youth and Road Safety" terhadap pengetahuan siswa SMP Seruni Putih terhadap perilaku berkendara aman. Melalui kegiatan ini diharapkan menghasilkan manfaat bagi generasi z untuk memiliki kepekaan dan kesadaran yang tinggi terhadap keselamatan diri dan juga keselamatan pengguna jalan lainnya sehingga dapat mencapai target zero accident di jalan raya.

Kata Kunci: Etika; generasi z; keselamatan; lalu lintas; perilaku

Abstract. The high number of accidents and fatalities on the highway, especially among the productive aging, needs to be a concern for a. The Government of Indonesia through the relevant agencies has made strategic efforts through the program of safer roads and safer infrastructure. However, the lack of implementation of the program, the impact of the improvement is still not optimal due to the low level of campaign, especially among teenagers as we known as generation Z. Therefore, through this community service activity, it is expected to be able to provide insight and knowledge so that the generation Z is able to become safety pioneers in an effort to achieve vision of zero accidents. Safe Driving Behavior Education for Generation Z was held at Seruni Putih Junior High School, Pamulang District, South Tangerang. The method of activity is in the form of a campaign to webinar participants which is carried out online. Based on the test results with paired samples t test, the significance value (2-tailed) is 0.001 or p value < 0.05. It can be concluded that there is an effect of the "Youth and Road Safety" Webinar on the knowledge of SMP Seruni Putih students on safe driving behavior. Through this activity, it is expected to generate benefits for Generation Z not only to have high sensitivity and awareness of individual safety but also other road users.

Keywords: Ethics; z generation; safety; traffic; behavior

DOI: 10.30653/jppm.v8i2.411



1. PENDAHULUAN

Salah satu tujuan pembangunan berkelanjutan adalah membangun kota dan komunitas yang berkelanjutan dimana salah satu tergetnya adalah menyediakan akses terhadap sistem transportasi yang aman, terjangkau, mudah di akses dan berkelanjutan bagi semua, meningkatkan keamanan jalan dengan memperbanyak transportasi publik, dengan perhatian khusus terhadap kebutuhan pada kelompok rentan yaitu perempuan, anak-anak, kaum disabilitas dan lansia.

Aksesibilitas merupakan indikator memberikan gambaran yang lebih beragam, lengkap dan realistis tentang kinerja sistem transportasi dimana menunjukkan adanya kesenjangan spasial dan sosial-ekonomi yang besar yang dapat membantu perbaikan kinerja transportasi perkotaan (Brussel et al., 2019). Kondisi Indonesia khususnya kawasan perkotaan masih belum sesuai standar yang diharapkan mengingat banyaknya permasalahan di sektor transportasi, salah satunya masih tingginya tingkat kecelakaan di Indonesia.

Masih rendahnya penggunaan transportasi publik menyebabkan kendaraan pribadi masih menjadi alat transportasi masyarakat Indonesia khususnya di kawasan perkotaan. Berdasarkan data BPS selama periode 2018 hingga 2020, pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi meningkat. Hal ini tentunya berkaitan erat dengan fasilitas pada sistem angkutan umum yang ada. Penyediaan sistem transportasi umum yang baik dapat mengurangi permintaan perjalanan pribadi dan mengakibatkan lebih sedikit waktu yang dialokasikan untuk mengemudi dan pada akhirnya, mengurangi beban lalu lintas dan pencemaran lingkungan (Rezaimoghadam & Davoodi, 2022). Dampak tingginya penggunaan angkutan pribadi menyebabkan semakin tingginya tingkat kemacetan lalu lintas sehingga pelaku perjalanan memiliki waktu tempuh perjalanan yang semakin lama serta kecelakaan lalu lintas yang semakin meningkat.

Tabel.1 Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor menurut jenis (unit)

Jenis kendaraan	Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit)		
	2018	2019	2020
Mobil penumpang	14.830.698	15.592.419	15.797.746
Mobis bis	222.872	231.569	233.261
Mobil barang	4.797.254	5.021.888	5.083.405
Sepeda motor	106.657.952	112.771.136	115.023.039
Jumlah	126.508.776	133.617.012	136.137.451

Sumber : BPS, 2021

Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang rutin terjadi di dunia dan menjadi salah satu penyebab kematian terbesar di dunia. Berdasarkan data yang diperoleh oleh WHO, kecelakaan lalu lintas menyebabkan kematian sebesar 1,2 juta per tahun di negara berpendapatan rendah dan menengah. Jika diperhatikan lebih mendetail, terdapat 1000 kematian per hari bagi di bawah usia 25 tahun di dunia sehingga kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab tertinggi kasus kematian untuk kategori anak-anak dan remaja pada rentang usia 5 sampai 29 tahun (WHO, 2018). Pada wilayah Asia Tenggara, kecelakaan lalu lintas menyebabkan 316.000 orang meninggal setiap tahunnya dimana hal ini memberikan kontribusi 25% dari total kematian secara global akibat kecelakaan lalu lintas (WHO, 2015).

Sedangkan di Indonesia, menurut data kasus kecelakaan yang diperoleh dari Kementerian Perhubungan dan Kepolisian Republik Indonesia menunjukkan bahwa sebelum masa pandemi Covid-19 mengalami peningkatan yaitu 104.327 kasus pada tahun 2017, 107.968 kasus pada tahun 2018 dan 116.411 kasus pada tahun 2019. Namun selama masa pandemic Covid-19 mengalami

penurunan menjadi 100.028 kasus pada tahun 2020 dan seiring pelanggaran kebijakan PPKM kembali mengalami peningkatan menjadi 103.645 kasus pada tahun 2022.

Berdasarkan kelompok usia, kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian tertinggi pada rentang usia 5 sampai 29 tahun dimana melibatkan pengguna jalan sebagai pengendara roda dua, pejalan kaki dan pesepeda (WHO, 2018). Data Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub pada tahun 2020 menunjukkan bahwa profil tingkat pendidikan korban kecelakaan di Indonesia, yang menjadi korban kecelakaan terbesar yaitu para pelajar dengan tingkat pendidikan SLTA sebanyak 80.641 orang, SLTP (17.699 orang), dan SD (12.557 orang). Sedangkan, untuk tingkat pendidikan D3 (770 orang), S1 (3.751 orang), dan S2 (136 orang).

Secara umum, penyebab terbesar kecelakaan disebabkan karena faktor manusia (Hamid et al., 2021), sedangkan di sisi lain salah satu faktor penyebab tingginya angka kecelakaan pada usia produktif adalah pengendara muda dan tidak berpengalaman cenderung mengambil perilaku berisiko yang meningkatkan risiko terlibat dalam kecelakaan (Yeh & Chang, 2009; Lady, Rizqandini, 2020). Sementara berdasarkan studi yang dilakukan terhadap pengendara muda yang telah memiliki SIM, perlu adanya implementasi program pendampingan yang efektif bagi kelompok usia rentan terhadap kecelakaan lalu lintas (Rahman et al., 2021). Pada usia remaja, terdapat banyak kasus kecelakaan yang disebabkan ketidakpatuhan dan kurangnya pengetahuan terhadap rambu dan marka (Hardini & Indriyati, 2018) yang disebabkan kurangnya pengalaman pengemudi kelompok usia remaja (Ngongo et al., 2019).

Berdasarkan data yang diperoleh Korlantas Polri, proporsi kecelakaan yang melibatkan kendaraan roda dua mencapai 75% dari total kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Potensi tingginya angka kecelakaan sepeda motor merupakan salah permasalahan transportasi di perkotaan yang perlu segera dibenahi. Oleh karena itu perlu adanya upaya nyata yang dapat mengurangi tingkat kecelakaan khususnya bagi sepeda motor antara lain dengan perbaikan perilaku melalui pendidikan, penegakan hukum dan keterlibatan pemangku keputusan, perbaikan sistem pemberian SIM (Guritnaningsih et al., 2018) serta meningkatkan pengetahuan berkendara (Permanawati et al., 2010). Selain itu koordinasi antar Lembaga negara melalui komunikasi dan kolaborasi yang kuat antar lembaga negara dengan para stakeholder sangat diperlukan untuk menyelenggarakan strategi pencegahan dan intervensi cedera akibat kecelakaan lalu lintas (Buntara, 2019) khususnya di daerah perkotaan dengan tingkat kepemilikan kendaraan yang tinggi.

Tangerang Selatan sebagai salah satu kota yang berkembang pesat sebagai kawasan hunian dan pusat pendidikan. Berdasarkan data BPS kota Tangerang Selatan tahun 2020, terdapat 1,131 pusat pendidikan dari tingkat TK hingga SMA. Hal ini menunjukkan tingginya komposisi jumlah siswa di wilayah Tangerang Selatan yang mencapai 15% dari total jumlah penduduk Tangerang Selatan. Sementara angka kecelakaan yang melibatkan pengendara motor dan mobil di wilayah Tangerang Selatan pada tahun 2019 mengalami peningkatan yaitu mencapai 507 peristiwa dimana pada tahun 2018 sebanyak 291 peristiwa.

Berdasarkan latar belakang kondisi dan permasalahan tersebut, maka perlu adanya suatu upaya untuk menekankan pentingnya keselamatan lalu lintas dan perilaku berkendara yang baik dan benar khususnya untuk kelompok remaja, salah satunya melalui kegiatan sosialisasi. Kegiatan ini dapat dilakukan dengan memberikan pengenalan mengenai Undang-Undang Lalu Lintas Jalan serta bagaimana perilaku berkendara yang baik khususnya roda dua. Dampak dari pengetahuan dan kesadaran yang kurang tentang keselamatan lalu lintas menjadi penyebab utama kecelakaan lalu lintas pada kelompok remaja. Wilayah yang menjadi lokasi kegiatan pengabdian masyarakat ini adalah SMP Seruni Putih yang terletak di kecamatan Pamulang kota Tangerang Selatan.

Tujuan dari pengabdian masyarakat ini adalah meningkatkan kesadaran kelompok remaja yang rentan mengalami risiko kecelakaan melalui melalui pendidikan perilaku berkendara roda dua. Kegiatan ini merupakan salah satu upaya pencegahan terhadap kerugian yang disebabkan kecelakaan lalu lintas serta memberi manfaat bagi peserta (Rahmat et al., 2020; Raharjo et al., 2021). Salah satu dampak langsung kecelakaan di jalan adalah kematian atau cacat fisik yang berkaitan dengan biaya kompensasi yang dikeluarkan akibat kecelakaan lalu lintas (Eboli & Mazzulla, 2008)

2. METODE

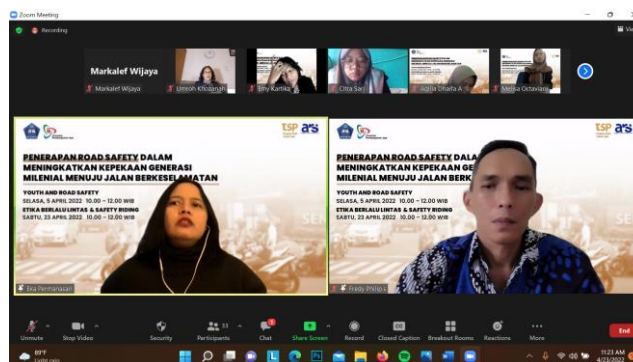
Pelaksanaan kegiatan pengabdian masyarakat dilakukan melalui koordinasi antara program studi Teknik Sipil Universitas Pembangunan Jaya dengan SMP Seruni Putih. Mengingat situasi masih dalam kondisi pandemi Covid-19, maka pada tahap persiapan dilaksanakan pertemuan daring dengan para guru untuk mengidentifikasi permasalahan. Kemudian panitia internal yang melibatkan dosen sebagai narasumber dan mahasiswa sebagai pelaksana melakukan pertemuan internal yang membahas jadwal pelaksanaan, susunan rangkaian kegiatan serta desain kuisisioner kepada peserta pengabdian masyarakat.

Metode kegiatan berupa partisipasi peserta kelas 7 hingga 9 dalam webinar melalui ceramah, sesi diskusi dan penyebaran kuisisioner. Dalam kegiatan ini topik webinar adalah Etika Berlalu Lintas & Safety Riding yang membahas mengenai pengantar Undang_undang No.22 Tahun 2009, pengenalan rambu dan marka di jalan raya, etika berlalu lintas, cara aman berkendara dengan kendaraan roda dua, aturan bersepeda, aturan berjalan kaki di jalan raya. Peserta yang hadir adalah siswa-siswi SMP Seruni Putih dan juga para guru pendamping.



Gambar 1. Pelaksanaan kegiatan Webinar
Sumber: dokumen pengabdian

Dalam sesi diskusi yang dipandu oleh moderator, beberapa peserta bertanya terkait permasalahan dalam pengambilan keputusan dalam menghadapi situasi di jalan raya. Selain itu juga beberapa peserta bertanya mengenai maksud dan tujuan adanya suatu peraturan yang peserta amati ketika melalui suatu ruas jalan. Untuk meningkatkan antusias peserta, kegiatan ini juga diisi oleh permainan yang berkaitan dengan materi yang telah disampaikan.



Gambar 3. Pelaksanaan sesi diskusi

Sumber: Dokumen pengabdian, 2021

Sebagai bentuk evaluasi kegiatan dan tingkat pemahaman peserta sosialisasi, maka peserta diminta untuk melakukan pengisian kuisioner baik sebelum kegiatan webinar (pre-test) maupun setelah kegiatan webinar (post-test). Tabel 2 menunjukkan kuisioner yang berisi 14 pertanyaan terkait sikap yang harus diambil terhadap prinsip *safety riding* dengan menggunakan skala Likert dimana 1 adalah sangat tidak setuju dan 4 adalah sangat setuju

Tabel 2. Atribut pertanyaan sikap terhadap *safety riding*

No	Pertanyaan
X1	Safety riding dapat mencegah terjadinya kecelakaan.
X2	Saya melakukan safety riding meskipun tidak ada bahaya yang mengancam terjadinya kecelakaan
X3	Ketika Saya akan melakukan perjalanan dekat, anda tidak perlu melakukan pemeriksaan kendaraan
X4	Ketika Saya jalanan sepi, anda boleh mengendarai sambil memegang handphone.
X5	Demi keamanan Saya ketika berkendara ke sekolah harus memakai perlengkapan seperti helm, jaket, masker, sarung tangan dan sepatu serta membawa SIM dan STNK
X6	Ketika Saya hendak membelok sebaiknya terlebih dahulu menyalakan lampu sein
X7	Setiap pengendara harus mematuhi hukum dan undang-undang yang berlaku.
X8	Pada saat akan membuat SIM C, saya akan mengikuti ujian teori/ujian praktek
X9	Ketika menerima telepon pada saat berkendara tidak mengganggu konsentrasi
X10	Saat saya mengendarai bermotor wajib menaati peraturan lalu lintas salah satunya tidak menerobos lampu merah, ketika lampu hijau saya baru meneruskan kendaraan saya
X11	Saya tidak pernah memperlambat laju kendaraan ketika berada di persimpangan
X12	Saling susul menyusul di jalan raya adalah hal yang biasa untuk saya
X13	Saya lebih suka untuk berteduh ketika hujan turun dan menunggu hingga hujan reda karena jalan yang licin
X14	Berkendara melawan arus dapat menyebabkan kecelakaan

Untuk memastikan ketepatan data hasil kuisioner, dilakukan pengujian validitas dan reabilitas, kemudian pengujian normalitas dilakukan dengan tujuan mengukur distribusi normal. Metode analisis data yang digunakan adalah *paired test*, yaitu dengan membandingkan rata-rata kedua kelompok yang memiliki pasangan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kegiatan pengabdian masyarakat ini dilaksanakan di Sekolah Menengah Pertama Seruni Putih yang berlokasi di Pamulang Permai II Jl Benda Barat 13, Pondok Benda, Kecamatan Pamulang, Kota Tangerang Selatan Provinsi Banten. SMP Seruni Putih merupakan sekolah swasta yang berdiri sejak tahun 1998 di bawah Yayasan Seruni Putih dan terakreditasi B berdasarkan hasil akreditasi

pada tahun 2015. Total siswa yang dimiliki SMP Seruni Putih adalah 61 siswa yang terdiri dari 42 laki-laki dan 19 wanita.

Pelaksanaan kegiatan dilaksanakan secara daring mengingat kondisi penyebaran virus Covid-19 varian Omicron masih cukup tinggi di Indonesia. Peserta yang hadir dalam kegiatan webinar ini terdiri dari 45 siswa serta para guru yang mendampingi kegiatan ini. Sedangkan panitia yang terlibat dalam kegiatan ini sebanyak 5 mahasiswa yang bertugas sebagai pemandu kegiatan, operator dan dokumentasi dan 2 dosen sebagai narasumber dan moderator.

Sebelum pelaksanaan kegiatan webinar, peserta diwajibkan mengisi daftar hadir serta mengisi kuisioner (pre test), penyampaian kata sambutan oleh kepala sekolah SMP Seruni Putih dan perwakilan dari program studi Teknik Sipil Universitas Pembangunan Jaya.

Kegiatan sosialisasi kepada peserta SMP Seruni Putih bertujuan memberikan edukasi kepada generasi remaja mengenai keselamatan di jalan raya baik dalam regulasi maupun implementasi keselamatan jalan di Indonesia sehingga peserta diharapkan memiliki ketaatan terhadap hukum saat berlalu lintas dan dapat menekan angka kecelakaan lalu lintas.

Materi yang disampaikan meliputi potret keselamatan secara lingkup global dan nasional. Kemudian menjelaskan juga bagaimana hubungan karakteristik remaja terhadap perilaku berkendara serta strategi yang dilakukan pemerintah dalam upaya pencegahan kecelakaan. Pada sesi kedua, materi lebih menekankan terhadap peraturan dalam Undang-undang No.22 Tahun 2009 serta bagaimana sikap dan tata cara menggunakan kendaraan roda dua, sepeda dan aturan berjalan kaki di jalan raya.

Penyampaian materi tersebut merupakan wujud promosi untuk membangun kesadaran generasi muda dalam membentuk budaya berkeselamatan di jalan raya sehingga tercapainya target *zero accident*. Mayoritas kecelakaan lalu lintas melibatkan pejalan kaki, pesepeda, pengendara motor roda dua dan penumpang angkutan umum. Sedangkan salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas didominasi oleh faktor manusia dimana pelanggaran terhadap aturan lalu lintas merupakan awal dari terjadinya kecelakaan. Oleh karena itu melalui pengetahuan yang diberikan, peserta diharapkan memiliki kesadaran dalam etika berlalu lintas.

Selama penyampaian materi, peserta sangat antusias dalam mengikuti kegiatan ini. Hal ini ditunjukkan dengan cukup banyaknya pertanyaan yang ditujukan kepada narasumber yang tidak hanya berkaitan dengan materi yang disampaikan tetapi juga pertanyaan yang berkaitan dengan pengalaman peserta sebagai pengguna jalan sebagai pejalan kaki, pesepeda, maupun pengendara sepeda motor.

Dari hasil kuisioner terhadap peserta webinar diperoleh 35 responden terdiri dari laki-laki sebanyak 23 orang dan wanita sebanyak 12 orang. Berdasarkan Gambar 3, uji reliabilitas diperoleh bahwa nilai Cronbach's alpha pada pre test sebesar 0,894 dan post test sebesar 0,883. Maka dapat dikatakan bahwa seluruh item reliabel dan seluruh tes secara konsisten memiliki reliabilitas yang tinggi.

Reliability Statistics (pre test)

Cronbach's Alpha	N of Items
,894	14

Reliability Statistics (post test)

Cronbach's Alpha	N of Items
,883	14

Gambar 3. Hasil Uji reliabilitas

Sumber: Hasil analisis, 2021

Pada uji validasi, hasil suatu instrument dapat dikatakan valid apabila nilai korelasi $R_{hitung} > R_{tabel}$ dan *level of significance* (α) sebesar 0,05. Pada pengujian ini, instrument menggunakan sampel sebanyak 35 orang dengan R_{tabel} yang didapatkan yaitu sebesar 0,334, dan uji validitas dilakukan menunjukkan bahwa seluruh atribut pertanyaan adalah valid karena $R_{hitung} > R_{tabel}$

Tabel 3. Hasil uji validasi

Atribut	R_{hitung}		R_{tabel}	Keterangan
	Pre test	Post test		
X1	0,758	0,662	0,334	valid
X2	0,793	0,481	0,334	valid
X3	0,517	0,846	0,334	valid
X4	0,651	0,353	0,334	valid
X5	0,757	0,650	0,334	valid
X6	0,766	0,872	0,334	valid
X7	0,744	0,674	0,334	valid
X8	0,545	0,662	0,334	valid
X9	0,744	0,393	0,334	valid
X10	0,650	0,814	0,334	valid
X11	0,793	0,821	0,334	valid
X12	0,459	0,404	0,334	valid
X13	0,651	0,872	0,334	valid
X14	0,388	0,389	0,334	valid

Sebelum dilakukan uji *paired test*, data perlu di uji untuk mengetahui apakah data tersebut dapat terdistribusi dengan normal atau tidak yaitu dengan menggunakan uji normalitas dengan menggunakan metode *Kolmogorov-Smirnov*.

Tabel 4. Hasil uji normalitas

Kelas		Kolmogorov-Smirnov ^a		
		Statistic	df	Sig.
Hasil Test	PreTest	,134	35	,118
	PostTest	,145	35	,060

Data dapat dikatakan normal apabila nilai *sig. Kolmogorov-Smirnov* $> 0,05$. Menurut Tabel 4, hasil pengujian normalitas menunjukkan bahwa nilai sig. untuk pre test adalah 0,118 dan post test adalah 0,06 sehingga dapat disimpulkan bahwa data terdistribusi secara normal. Kemudian membandingkan rata-rata kedua kelompok untuk mengetahui apakah ada perbedaan antara rata-rata dua kelompok yang memiliki pasangan dengan menggunakan uji T-test. Hipotesis pada pengujian ini adalah sebagai berikut :

- H_0 : Tidak ada perbedaan rata-rata antara hasil pretest dan posttest, yang artinya tidak ada pengaruh Webinar “*Youth and Road Safety*” terhadap pengetahuan siswa SMP Seruni Putih.
- H_a : Ada perbedaan rata-rata antara hasil pretest dan post test, yang artinya Ada pengaruh Webinar “*Youth and Road Safety*” terhadap pengetahuan siswa SMP Seruni Putih.

Berdasarkan hasil analisis uji *paired samples t test* pada Tabel 5, diperoleh nilai signifikansi (2-tailed) adalah 0,001 atau $p\text{ value} < 0,05$. Menurut kriteria pengujian uji *paired samples t-test* apabila nilai signifikansi ($p\text{ value}$) $\leq 0,05$ maka hipotesis nihil (H_0) ditolak dan hipotesis alternatif (H_a) diterima. Sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan rata-rata antara hasil pre test dan post test atau terdapat pengaruh Webinar “*Youth and Road Safety*” terhadap pengetahuan siswa SMP Seruni Putih terhadap perilaku berkendara aman

Tabel 5. Hasil Uji T-Test

		Paired Differences				t	df	Sig. (2-tailed)	
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower				Upper
Pair 1	Pre Test - Post Test	-1,571	2,417	,408	-2,402	-,741	-3,847	34	,001

Tindak lanjut dari hasil kegiatan pengabdian masyarakat ini adalah dengan melakukan evaluasi kegiatan berupa kunjungan tim pengabdian masyarakat ke SMP Seruni Putih. Berdasarkan Gambar 4, kunjungan ini membahas mengenai hasil evaluasi kegiatan terhadap sikap peserta webinar terhadap pemahaman etika berlalu lintas.



Gambar 4. Kegiatan kunjungan ke SMP Seruni Putih, Tangerang Selatan
Sumber : dokumen pengabdian, 2021

4. SIMPULAN

Kegiatan pengabdian masyarakat mengenai Edukasi Perilaku Berkendaraan Aman Kepada Generasi Z SMP Seruni Putih Tangerang Selatan telah dilaksanakan dengan baik walaupun masih dalam situasi pandemi. Peserta webinar mengikuti materi yang disampaikan oleh narasumber dengan tingkat pemahaman yang semakin tinggi terhadap etika berlalu lintas. Hal ini dapat dilihat dari hasil pengisian kuisioner saat pre test dan post test yang menunjukkan bahwa adanya perbedaan tingkat pemahaman berdasarkan pengujian *paired samples t test*. Melalui kegiatan ini diharapkan menghasilkan manfaat bagi generasi z untuk memiliki kepekaan dan kesadaran yang tinggi terhadap keselamatan diri dan juga keselamatan pengguna jalan lainnya sehingga dapat mencapai target zero accident di jalan raya.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terimakasih Kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat (LP2M) Universitas Pembangunan Jaya, Dekan Fakultas Teknologi dan Desain, Kepala program studi Teknik Sipil Universitas Pembangunan Jaya, Kepala Sekolah SMP Seruni Putih beserta tenaga pengajar dan siswa-siswi SMP Seruni Putih.

REFERENSI

- Brussel, M., Zuidgeest, M., Pfeffer, K., & Van Maarseveen, M. (2019). Access or accessibility? A critique of the urban transport SDG indicator. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 8(2), 1–23. <https://doi.org/10.3390/ijgi8020067>
- Buntara, A. (2019). Cedera Akibat Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia. *Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat*, 11(3), 266.
- Eboli, L., & Mazzulla, G. (2008). A behavioural model to estimate willingness-to-pay for reducing road accident risk. *Advances in Transportation Studies*, 15, 63–74.
- Guritnaningsih, G., Tjahjono, T., & Maulina, D. (2018). Kelalaian Manusia (Human Error) Dalam Kecelakaan Lalu Lintas: Analisis Berdasarkan Pemrosesan Informasi. *Journal of Indonesia Road Safety*, 1(1), 30. <https://doi.org/10.19184/korlantas-jirs.v1i1.14772>
- Hamid, A., Kusumawati, N., & Lestari, R. R. (2021). Faktor-Faktor Penyebab Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor Di Kecamatan Tapung Kabupaten Kampar Provinsi Riau, Indonesia. *Jurnal Ilmiah Ilmu Kesehatan*, 1(1), 1–8. <https://journal.universitaspahlawan.ac.id/index.php/jiik/article/download/1423/1076>
- Hardini, P., & Indriyati, E. W. (2018). Pengetahuan Dan Pengaruhnya Terhadap Perilaku Berlalu Lintas; Tinjauan Terhadap Pelaku Lalu Lintas Usia Remaja Di Smk Ypt 1 Purbalingga. *Journal of Indonesia Road Safety*, 1(3), 138. <https://doi.org/10.19184/korlantas-jirs.v1i3.14787>
- Lady, Rizqandini, T. (2020). Efek usia, pengalaman berkendara, dan tingkat kecelakaan terhadap driver behavior pengendara sepeda motor. *Jurnal Teknologi*, 12(1), 57–64.
- Ngongo, O. L., Berek, N. C., & Talahatu, A. H. (2019). Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas Pengemudi Sepeda Motor di Sumba Barat. *Timorese Journal of Public Health*, 1(4), 170–176. <https://doi.org/10.35508/tjph.v1i4.2147>
- Permanawati, T., Sulistio, H., & Wicaksono, A. (2010). Model Peluang Kecelakaan Sepeda Motor Berdasarkan Karakteristik Pengendara (Studi Kasus: Surabaya, Malang dan Sragen). *Jurnal Rekayasa Sipil*, 4(3), 185–194. <https://rekayasasipil.ub.ac.id/index.php/rs/article/view/184>
- Raharjo, E. P., Mardikawati, B., Sukmayasa, I. M., Hidayat, D. W., Suartawan, P. E., & Asa, I. P. D. P. (2021). Tingkat Penguasaan Materi Aturan Berlalu-Lintas Siswa Sekolah Dasar Setelah Sosialisasi Tertib Berlalu-Lintas. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Semangat Nyata Untuk Mengabdi (JKPM Senyum)*, 1(2), 51–58. <https://doi.org/10.52920/jkpmsenyum.v1i2.42>
- Rahman, M. A., Hossain, M. M., Mitran, E., & Sun, X. (2021). Understanding the contributing factors to young driver crashes: A comparison of crash profiles of three age groups. *Transportation Engineering*, 5(November 2020), 100076. <https://doi.org/10.1016/j.treng.2021.100076>
- Rahmat, R., Hendriyani, I., & Utomo, G. (2020). Sosialisasi Safety Road Berkendaraan Roda Dua pada Pelajar SMU/SMK di Balikpapan. *Abdimas Universal*, 2(1), 23–28. <https://doi.org/10.36277/abdimasuniversal.v2i1.56>

- Rezaimoghadam, M. R., & Davoodi, S. R. (2022). *Public Transportation Users ' Behavior Based On Theory Of Planned*. 15(1), 10–18.
- WHO. (2015). *Road Safety In The South-East Asia Region 2015*. WHO.
- WHO. (2018). Global Status Report on Road Safety 2018. In *world health organization*. World Health Organization.
- Yeh, T. H., & Chang, H. L. (2009). Age and contributing factors to unlicensed teen motorcycling. *Safety Science*, 47(1), 125–130. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2008.02.002>