

Edukasi Keselamatan Berlalu Lintas Bagi Remaja di Kota Kupang

**Indriati Andolita Tedju Hinga¹, Maria M. Dwi Wahyuni², Rofina Juita Nduku³,
Kristiani Natalia⁴, Opiliana Elam Jemeo⁵, Thesa A. Banamtuan⁶, Komang Adyatha⁷**

^{1,2,3,4,5,6,7} Universitas Nusa Cendana, Indonesia

Corresponding Author

Nama Penulis: Rofina Juita Nduku

E-mail: rofinaj79@gmail.com

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas telah menjadi masalah yang semakin serius, terutama di kalangan remaja. Di Kota Kupang, telah terjadi peningkatan kasus kecelakaan lalu lintas yang cukup signifikan, terutama pada kelompok usia 16-25 tahun. Kegiatan pengabdian masyarakat ini bertujuan untuk meningkatkan kesadaran dan pengetahuan remaja tentang keselamatan berlalu lintas melalui kombinasi metode edukasi, termasuk ceramah, diskusi kelompok terarah (FGD), dan pemutaran video. Kegiatan ini melibatkan 25 remaja, lima di antaranya pernah mengalami kecelakaan. Evaluasi dilakukan melalui pre-test dan post-test dengan menggunakan Google Forms. Hasilnya menunjukkan adanya peningkatan rata-rata skor pengetahuan dari 66,55% menjadi 98,45% setelah intervensi edukasi, yang menunjukkan keefektifan pendekatan tersebut. Pendidikan keselamatan lalu lintas telah terbukti meningkatkan pemahaman remaja dan diharapkan dapat membantu mengurangi risiko kecelakaan di masa depan.
Kata kunci - keselamatan berlalu lintas, remaja, edukasi, kecelakaan, Kota Kupang.

Abstract

Traffic accidents have become an increasingly serious issue, especially among teenagers. In Kupang City, there has been a significant increase in traffic accident cases, particularly in the 16-25 age group. This community service activity aimed to raise awareness and improve teenagers' knowledge about traffic safety through a combination of educational methods, including lectures, focus group discussions (FGDs), and video screenings. The activity involved 25 teenagers, five of them had experienced an accident. Evaluation was carried out through pre- and post-tests using Google Forms. The results showed an increase in the average knowledge score from 66.55% to 98.45% following the educational intervention, highlighting the effectiveness of the approach. Traffic safety education has proven to enhance teenagers' understanding and is expected to help reduce the risk of accidents in the future.

Keywords - traffic safety, adolescents, education, accidents, Kupang city.

PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas menjadi masalah yang semakin kompleks dan semakin mendesak. Hal ini terlihat dari bertambahnya angka kecelakaan setiap tahunnya. Insiden lalu lintas ini tidak bisa dipisahkan dari bertambahnya jumlah kendaraan bermotor. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda (Undang – Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009). Laporan Status Global tentang Keselamatan Jalan Raya tahun 2013 mengungkapkan bahwa setiap tahunnya terdapat 1,24 juta orang yang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia dan antara 20 hingga 50 juta orang lainnya mengalami cedera. Penelitian WHO dalam Global Status Report on Road Safety tahun 2018, sekitar 1,35 juta meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia. Sementara itu, sebuah studi (Kurebwa dan Mushiri, 2019) menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas menewaskan 3. 000 orang setiap hari dan menyebabkan luka pada lebih dari 3 juta orang setiap tahunnya. Afrika dan Asia Tenggara memiliki angka kematian tertinggi per 100. 000 penduduk akibat kecelakaan lalu lintas, dengan estimasi tingkat kematian masing-masing sebesar 26,6 dan 20,7. Cedera akibat kecelakaan di jalan merupakan penyebab utama kematian bagi anak-anak dan remaja berusia antara 5-29 tahun.

Di Indonesia, terdapat sekitar 89,4 juta anak dalam kelompok usia 8 hingga 18 tahun. Siswa sekolah menengah adalah anak-anak berusia 16 hingga 18 tahun, dan pada fase ini, anak-anak mulai dianggap bertanggung jawab atas tindakan mereka sendiri dalam interaksi dengan orang tua, teman sebaya, dan orang lain. Masa remaja adalah saat di mana terjadi perubahan fisik dan mental yang memengaruhi pola pikir, sikap, dan perilaku. Remaja sering kali menunjukkan kecenderungan untuk terlibat dalam perilaku yang menyimpang, melakukan hal-hal yang mereka sukai tanpa mempertimbangkan konsekuensinya. Kepolisian daerah Nusa Tenggara, mengungkapkan bahwa kecelakaan lalu lintas di Provinsi Nusa Tenggara Timur mengalami peningkatan yang cukup signifikan pada tahun 2018. Persentase peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas bahkan mencapai lebih dari 60%. Dibandingkan dengan angka kecelakaan tahun 2017 yang tercatat sebanyak 131 kasus, angka pada tahun 2018 meloncat hingga 213 kasus. Berdasarkan data dari Kasat Lantas Polres Kupang Kota pada tahun 2018, kecelakaan lalu lintas tertinggi tercatat sebanyak 276 kasus, dengan mayoritas terjadi pada kelompok usia 16 hingga 25 tahun.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kondisi lalu lintas memiliki kompleksitas yang tinggi dan saling terkait, mencakup pengguna jalan, kendaraan, jalan itu sendiri, dan lingkungan di sekelilingnya. Pengguna jalan adalah elemen utama yang paling tidak tetap dan sulit untuk diprediksi karena melibatkan berbagai macam perilaku manusia (Warpani, 2001 dalam Wedasana, 2011). Di sisi lain, kendaraan juga memainkan peranan penting karena setiap tipe kendaraan memiliki karakteristik yang berbeda, seperti jarak pandang, kemampuan untuk berhenti, ukuran dan berat, serta performa yang memengaruhi perilaku di jalan. Selain itu, aspek jalan sangat berpengaruh terhadap keselamatan dalam berlalu lintas. Kondisi fisik jalan, termasuk lebar dan jenis permukaan, tikungan, tanjakan, serta sistem pencahayaan dan pengelolaan jalan, dapat menjadi faktor langsung yang menyebabkan kecelakaan. Sebagai contoh, jalan yang rusak, tikungan tajam, atau tanda lalu lintas yang tidak berlokasi tepat dapat membahayakan pengguna (Soesantiyo, 1985 dalam Wedasana, 2011).

Faktor lingkungan juga memiliki peran yang signifikan terhadap tingginya kasus kecelakaan lalu lintas. Posisi geografis jalan, apakah berada di kawasan perkotaan, pedesaan, atau area tertentu seperti sekolah dan rumah sakit, sangat memengaruhi cara berkendara. Selain itu, perubahan cuaca dan kondisi iklim di Indonesia yang bervariasi, serta intensitas cahaya yang berbeda dari pagi hingga malam, berkontribusi pada tingkat kewaspadaan dan kemampuan pengemudi. Terakhir, volume lalu lintas atau karakter arus lalu lintas menjadi faktor penting dalam teknik transportasi karena mencerminkan seberapa banyak kendaraan bergerak dalam waktu tertentu. Volume ini bersifat dinamis, tergantung pada waktu, tempat, dan keadaan lingkungan, yang berpengaruh terhadap

kelancaran maupun kemacetan di jalan (Oglesby dan Hick dalam Heru Aditriansyah, 2018). konstruksi, pemeliharaan, dan pengoperasian jalan. Jalan yang rusak, licin, berlubang, sempit, atau kurangnya rambu dan marka jalan dapat menjadi penyebab kecelakaan. Terakhir, faktor lingkungan melibatkan kondisi alam dan sosial yang dapat mempengaruhi keselamatan berlalu lintas, seperti cuaca buruk (hujan, kabut, angin kencang), kebisingan, polusi, keramaian, hingga kehadiran hewan, anak-anak, atau pekerja di sekitar jalan. Factor-faktor tersebut saling berkaitan dan perlu diperhatikan secara menyeluruh dalam upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas.

Dampak dari kecelakaan lalu lintas bisa dikelompokkan berdasarkan keadaan para korban, sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 mengenai Prasarana dan Lalu Lintas Jalan. Pengelompokan ini terdiri dari tiga kategori utama, yakni korban yang meninggal, korban dengan luka berat, dan korban dengan luka ringan. Korban meninggal adalah mereka yang dipastikan telah meninggal akibat kecelakaan lalu lintas dalam waktu maksimal 30 hari setelah kejadian. Di sisi lain, korban dengan luka berat adalah mereka yang mengalami cedera serius yang mengakibatkan cacat permanen atau membutuhkan perawatan di rumah sakit lebih dari 30 hari. Cacat permanen diartikan sebagai kehilangan fungsi atau penggunaan suatu bagian tubuh secara tetap. Sedangkan korban yang mengalami luka ringan adalah mereka yang terluka namun tidak memerlukan perawatan inap, atau jika harus dirawat, tidak lebih dari 30 hari setelah kecelakaan terjadi (Peraturan Pemerintah RI Nomor 43 Tahun 1993; e-journal. uajy. ac. id, 2021).

Upaya Pencegahan Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Kematian yang disebabkan oleh kecelakaan di jalan raya adalah hal yang seharusnya bisa dihindari atau setidaknya diminimalkan. Untuk menurunkan angka kecelakaan dan efek negatif yang ditimbulkannya, semua pihak yang terlibat, termasuk pemerintah, baik di tingkat eksekutif maupun legislatif, tenaga kesehatan, akademisi, dan masyarakat umum, perlu ikut berpartisipasi (Siregar dan Patriotika, 2022). Upaya menurunkan angka kecelakaan lalu lintas, pemerintah Indonesia telah melakukan berbagai langkah, terutama yang terkait dengan regulasi dan penerapannya. Seperti yang diungkapkan dalam Laporan Status Global tentang Keselamatan Jalan 2013, Indonesia telah merumuskan berbagai aturan untuk melindungi pengguna jalan, seperti menetapkan batasan kecepatan maksimum kendaraan secara nasional, mengatur pengemudi yang mengonsumsi alkohol, kewajiban penggunaan helm bagi pengendara sepeda motor dan penumpangnya, dengan pencapaian 80% pengendara dan 52% penumpang sepeda motor yang menggunakan helm saat berkendara, mewajibkan penggunaan sabuk pengaman bagi pengendara mobil, peraturan mengenai penggunaan alat komunikasi bagi pengendara, serta regulasi untuk pengendara yang menggunakan obat-obatan (WHO 2013).

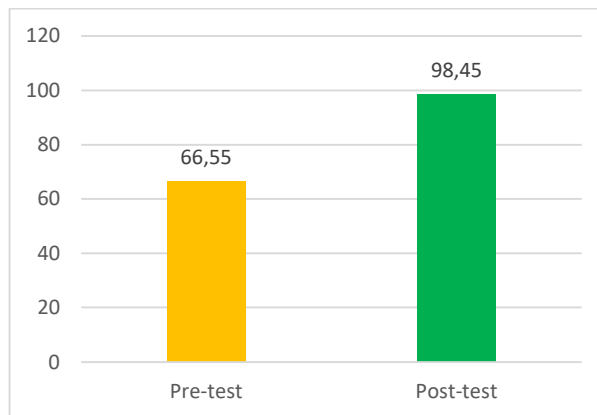
Penerapan aturan tersebut belum sepenuhnya optimal, seperti terlihat dari masih adanya beberapa regulasi yang belum disahkan, misalnya kewajiban menggunakan kursi pengaman untuk anak-anak, kewajiban sabuk pengaman untuk penumpang di kursi belakang, dan larangan bagi anak-anak untuk duduk di kursi depan, langkah-langkah yang diambil pemerintah sudah mencerminkan perhatian serius terhadap tingginya angka kecelakaan lalu lintas dan dampaknya. Selain itu, untuk mendukung program (WHO 2013). Oleh sebab itu perlu dilakukan pengabdian kepada masyarakat khususnya remaja di kota Kupang untuk meningkatkan kesadaran berlalu lintas guna mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

METODE

Metode yang digunakan dalam pengabdian ini adalah ceramah dan fokus grup diskusi (FGD) dengan menggunakan alat bantu media video. Sasaran dalam pengabdian ini adalah 25 remaja yang terdiri dari 5 orang yang mengalami kecelakaan lalu lintas dan 20 orang remaja di Kota Kupang dengan tema Edukasi Keselamatan Berjalan Lintas Bagi Remaja di Kota Kupang. Materi yang disajikan dalam penyuluhan mencakup pemahaman tentang kecelakaan, penyebab, dampak, serta cara pencegahan yang ditimbulkan dari kecelakaan lalu lintas.

Persiapan untuk kegiatan dimulai dengan menyiapkan semua alat dan bahan yang diperlukan, termasuk pembuatan video edukasi dan penyusunan soal *pretest* dan *posttest*. Saat pelaksanaan, edukasi disampaikan melalui pemutaran video yang membahas tentang kecelakaan lalu lintas. Tujuan dari penyampaian ini adalah untuk meningkatkan pengetahuan serta kesadaran remaja dalam berkendara agar mereka dapat menghindari risiko yang dapat merugikan diri mereka sendiri maupun orang lain.

HASIL DAN PEMBAHASAN



Gambar 1.

Penilaian Nilai Rata-Rata Pretest dan Posttest Kegiatan Edukasi Keselamatan Berlalu lintas pada Remaja di Kota Kupang

Berdasarkan hasil *pre-test* dan *post-test* dalam kegiatan pengabdian didapatkan nilai rata-rata dari pretest 66,55%. Setelah diberikan video edukasi terkait keselamatan berlalu lintas kemudian peserta diberikan *post-test* dan mendapatkan nilai rata-rata sebesar 98,45%. Hal ini menunjukkan ada pengaruh ketika diberikan edukasi melalui pemutaran video. Sesudah peserta diberikan edukasi ini mereka mengalami peningkatan pengetahuan sebesar 32%. Dari hasil ini menunjukkan bahwa sebagian besar remaja di kota kupang mengalami peningkatan pengetahuan tentang keselamatan berlalu lintas sesudah diberikan edukasi.

Pengabdian ini diawali dengan pemberian *link google form pre-test* kepada para responden secara *online* sebagai bagian dari evaluasi awal. Pretest ini bertujuan untuk menilai tingkat pemahaman serta pengetahuan responden tentang kecelakaan lalu lintas sebelum mereka mendapatkan edukasi. Tahap terakhir dari kegiatan ini adalah evaluasi setelah pemberian edukasi, yang dilakukan melalui *posttest*. Jika *pretest* bertujuan untuk mengukur pengetahuan awal responden, *posttest* digunakan untuk menilai sejauh mana pengetahuan dan pemahaman mereka telah meningkat setelah mendapatkan edukasi. Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, menunjukkan bahwa edukasi keselamatan berlalu lintas di kota kupang efektif dan mencapai tujuan yang diharapkan.



Gambar 2.

Pelaksanaan Kegiatan Edukasi Keselamatan Berjalan lintas pada Remaja di Kota Kupang

KESIMPULAN

Edukasi mengenai keselamatan berjalan lintas di kalangan remaja kota kupang sangat penting dilakukan untuk meningkatkan kesadaran berjalan lintas guna mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dengan adanya edukasi yang sesuai dan terus menerus, para remaja akan lebih mengerti tentang peraturan lalu lintas, seberapa penting memakai peralatan keselamatan seperti helm, serta akibat dari tindakan berkendara yang tidak bertanggung jawab. Oleh karena itu, partisipasi sekolah, orang tua, dan lembaga pemerintah sangat diperlukan untuk secara bersama-sama membangun budaya disiplin dalam berjalan lintas sejak usia dini.

UCAPAN TERIMA KASIH

Kami mengucapkan terimakasih kepada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Nusa Cendana yang telah mendukung dan memfasilitasi kegiatan ini serta para peserta kegiatan yang sudah berpartisipasi aktif pada pengabdian kepada masyarakat ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, (1993). *Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas Jalan*.
- Anonim, (1999). *Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Gigy, D. P. D., Setyobudi, A., & Tira, D. S. (2019). Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Risiko Kecelakaan Lalu lintas pada Siswa SMA di Kota Kupang Tahun 2019. *Lontar: Journal Of Community Health*, 1(4), 140-146.
- Hidayati, A., & Hendrati, L. Y. (2016). Analisis risiko kecelakaan lalu lintas berdasar pengetahuan, penggunaan jalur, dan kecepatan berkendara. *Jurnal Berkala Epidemiologi*, 4(2), 275-287.
- Kurebwa, J., & Mushiri T. (2019). A Study of Damage Patterns on Passenger Cars Involved in Road Traffic Accidents. *Hindawi Journal of Robotics*, 2019: 12.
- Oglesby, C. H., & Hicks, R. G. (1988). *Pengantar Teknik Jalan Raya*.
- Siregar, R. F., Paisah, N., & Patriotika, F. (2022). Analisis Kecelakaan Lalu Lintas (Black Site) Pada Ruas Jalan HT Rizal Nuridin Kota Padangsidempuan. *Statika*, 5(1), 14-30.
- Soesantiyo. (1985). *Teknik Lalu Lintas Terrafic Engineering, Jilid I, Jakarta*
- Warpani, S.P. (2001). *Rekayasa Lalu Lintas, Bharata, Jakarta*.

- Wedasana, A. (2011). Analisis Daerah Rawan Kecelakaan dan Penanganan Database Berbasis Sistem Geografis Studi Kasus Kota Denpasar (*Doctoral dissertation, Tesis*).
- WHO. (2013). *Laporan status global WHO tentang keselamatan jalan raya 2013: mendukung satu dekade aksi* Available at: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241564564> [Accessed 30 Mei 2025].
- World Health Organization. (2018). *Global Status Report On Road Safety*. Geneva: Author.