

Original Research Paper

## Penerapan Metode Belajar dan Bermain untuk Embinaan dan Pengenalan Fasilitas Keselamatan Jalan Raya Bagi Anak Usia Dini

I Wayan Suteja<sup>1\*</sup>, Suryawan Murtiadi<sup>1</sup>, Rohani<sup>1</sup>, I Gde Putu Warka<sup>1</sup>, IAO Suwati Sideman<sup>1</sup>, Made Mahendra<sup>1</sup>, Hasyim<sup>1</sup>, Salehudin<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Department of Civil Engineering, Mataram University, Mataram, Indonesia

DOI : <https://doi.org/10.29303/jpmipi.v6i1.3674>

Sitasi : Suteja, I. W., Murtiadi, S., Warka, I. G. P., Sideman, I. A. O. S., Mahendra, M., Hasyim., & Salehudin. (2023). Penerapan Metode Belajar dan Bermain untuk Embinaan dan Pengenalan Fasilitas Keselamatan Jalan Raya Bagi Anak Usia Dini. *Jurnal Pengabdian Magister Pendidikan IPA*, 6(1)

### Article history

Received: 03 Januari 2023

Revised: 15 Februari 2023

Accepted: 20 Februari 2023

\*Corresponding Author: I

Wayan Suteja,

Department of Civil

Engineering, Mataram,

Indonesia; Email:

[wayansuteja@unram.ac.id](mailto:wayansuteja@unram.ac.id)

**Abstract:** Transportasi secara umum mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan. Salah satu permasalahan dalam transportasi adalah kecelakaan lalu lintas. Menurut D.A. Colling, 1990 (Dalam Manurung, J.R.H., 2012) kecelakaan diartikan sebagai tiap kejadian yang tidak direncanakan dan tidak terkontrol yang dapat disebabkan oleh manusia, situasi, faktor lingkungan, ataupun kombinasi dari hal-hal tersebut yang mengganggu proses kerja dan dapat menimbulkan cedera ataupun tidak, kesakitan, kematian, kerusakan property ataupun kejadian yang tidak diinginkan lainnya, sehingga kecelakaan lalu lintas merupakan indikator utama tingkat keselamatan jalan raya. Berdasarkan data dari Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah Nusa Tenggara Barat Resor Mataram 2014, terlihat bahwa dari tahun 2015 hingga 2020 kecelakaan dan pelanggaran yang melibatkan sepeda motor cukup tinggi, dengan tingkat fatalitas > 500 orang meninggal pertahun, dengan lebih dari 3000 kejadian kecelakaan, yang mana jumlah kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang melibatkan sepeda motor sampai lebih dari 85% (>85%), hal ini memberikan indikasi bahwa ketidak-tertiban dari sikap pengendara sepeda motor di ruas jalan cenderung dapat mengganggu kendaraan lain berpotensi untuk menyebabkan kejadian kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas meningkat dari tahun ke tahun. Pengendara motor di Kota Mataram dari sejak usia dini sampai mampu mengendarai kendaraan bermotor belum memiliki pemahaman yang baik tentang atacara berlalu lintas yang tertib di jalan raya serta berkeselamatan yang tinggi. Pembelajaran pengenalan perangkat keselamatan berlalu lintas di jalan raya sejak usia dini adalah suatu bagian yang cukup penting dilakukan, sehingga pada saat mereka besar dan sebagai pengendara atau pengguna sepeda motor dengan usia >17 tahun, mereka sudah memiliki pemahaman berkeselamatan dan kemampuan pengendalian kendaraan secara lebih baik. Pendidikan usia dini sebagai cara penginputan informasi keselamatan lebih awal agar dimasa mendatang mereka lebih siap saat berkendara di jalan raya. Metode pemberian pembelajaran atau penyuluhan tentang pengenalan fasilitas keselamatan berlalu lintas di jalan raya dan tata cara berlalu lintas di jalan, melalui cara bermain sambil belajar, tentu adalah metode efektif dalam penyampaian target capaian yang diharapkan. Namun karena masih usia dini ini, ada sedikit kesulitan dalam menarik fokus perhatian mereka yang lebih lama. Metode seperti ini untuk anak usia dini harus terus-menerus disampaikan secara berkesinambungan agar potensi pelanggaran dalam berkendara di jalan raya yang berdampak pada kecelakaan saat mereka dewasa dapat diminimalisir, sehingga secara tidak langsung terciptanya tertib berlalu lintas di wilayah Kota Mataram dapat lebih terwujud.

**Keywords:** keselamatan, kecelakaan, tertib berlalu lintas di jalan raya, usia dini

## Pendahuluan

Keselamatan merupakan salah satu prinsip dasar penyelenggaraan transportasi. Di Indonesia prinsip ini seringkali tidak sejalan dengan apa yang terjadi dilapangan. Hal ini dapat diindikasikan dengan semakin meningkatnya jumlah dan fatalitas korban kecelakaan. Berdasarkan laporan yang dikeluarkan oleh Kepolisian Republik Indonesia tahun 2010 - 2020 jumlah kematian akibat kecelakaan telah mencapai 31.234 jiwa, yang artinya setiap 1 jam terdapat sekitar 3 – 4 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas jalan. Meskipun dalam 2 (dua) tahun terakhir menunjukkan penurunan angka kematian akibat kecelakaan kecelakaan yang menurun, namun jumlah kejadian kecelakaan tidak berubah secara signifikan dalam arti angka kejadian kecelakaan masih tetap tinggi.

Secara Nasional, kerugian akibat kecelakaan lalu lintas jalan diperkirakan mencapai 2,9 – 3,1 % dari total PDB Indonesia. Memperhatikan hal tersebut, keselamatan jalan sudah sewajarnya menjadi prioritas nasional yang mendesak untuk segera diperbaiki. Permasalahan keselamatan jalan tidak hanya dihadapi dalam skala nasional saja, tetapi juga menjadimasalah global. Setiap tahun terdapat sekitar 1,3 juta jiwa meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, atau lebih 3.000 jiwa per harinya. Jika tidak ada langkah penanganan yang segera dan efektif, diperkirakan korban kecelakaan akan meningkat dua kali lipat setiap tahunnya.

*World Health Organization (WHO)* telah mempublikasikan bahwa kematian akibat kecelakaan di jalan diperlakukan sebagai salah satu penyakit tidak menular dengan jumlah kematian tertinggi pada tahun 2030, kecelakaan lalu lintas di jalan diperkirakan akan menjadi penyebab kematian nomor 5 (lima) didunia setelah penyakit jantung, stroke, paru-paru, dan infeksi saluran pernapasan. menindaklanjuti hal tersebut, pada maret tahun 2010 Majelis Umum PBB mendeklarasikan *Decade of Action (DoA) for Road Safety 2011 – 2020* yang bertujuan untuk mengendalikan dan mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan secara global dengan meningkatkan kegiatan yang dijalankan pada skala nasional, regional dan global.

Semangat pendeklarasian *Decade of Action (DoA) for Road Safety 2011 – 2020* ini sejalan

dengan amanat Undang-Undang (UU) Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan khususnya pasal 203 untuk menyusun Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan dalam program jangka panjang 25 tahun. Pendekatan keselamatan jalan menggunakan pendekatan 5 (lima) pilar keselamatan jalan yang meliputi : 1) manajemen keselamatan jalan, 2) jalan yang berkeselamatan, 3) kendaraan berkeselamatan, 4) perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, dan 5) penanganan korban pasca kecelakaan. Jelaslah bahwa keselamatan jalan sangat tergantung pada salah satu pilar ke 4) perilaku pegguan jalan (Road User).

Hasil analisis data kecelakaan tahun 2010 menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas di jalan di Indonesia (termasuk juga di NTB) telah mengakibatkan sekitar 86 orang meninggal tiap harinya. Sebanyak 67% korban kecelakaan berada pada usia produktif (22 – 50 tahun, termasuk didalamnya remaja). Loss productivity dari korban dan kerugian material akibat kecelakaan tersebut diperkirakan mencapai 2,9 – 3,1% dari total PDB atau setara Rp. 205 – 220 trilyun tiap tahun dengan Total PDB 7.000 trilyun.

Kalau dirunut kembali bahwa kecelakaan merupakan suatu rentetan kejadian yang biasanya mengakibatkan kematian, luka atau kerusakan harta benda yang tidak disengaja dan terjadi di jalan atau tempat yang terbuka untuk umum dan digunakan untuk lalu lintas kendaraan (National Safety Council, 1996). Kecelakaan juga diartikan sebagai suatu peristiwa di jalan raya yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda (PP No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu lintas Jalan). Dan kecelakaan juga merupakan suatu peristiwa yang terjadi akibat kesalahan fasilitas jalan dan lingkungan, kendaraan serta pengemudi sebagai bagian dari sistem lalu lintas, baik berdiri sendiri maupun saling terkait (Carter, 1978).

Keselamatan Jalan Raya sebagai upaya untuk mengurangi kecelakaan jalan raya dengan memperhatikan faktor-faktor penyebab kecelakaan, yaitu: (1) prasarana atau jalan raya, (2) faktor sekeliling atau cuaca, (3) sarana atau kendaraan, (4) manusia atau pengendara dan pejalan kaki, (5) rambu dan peraturan.

Dengan tingginya kematian akibat kecelakaan di jalan raya, maka sudah saatnya pemahaman bahwa kecelakaan lalu lintas menjadi persoalan yang sangat serius, sehingga perlu peran serta semua sector, semua kalangan dan semua instansi dalam upaya sinergitas penurunan angka kecelakaan dan angka kematian akibat kecelakaan. Di Indonesia kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh nomor 3 setelah penyakit jantung dan stroke. Data sejak 2006 tercatat sebanyak 30.000 nyawa manusia melayang setiap tahun sebagai akibat kecelakaan lalu lintas, "Ini berarti korban yang tewas adalah sebanyak 45 orang per hari atau sama dengan dua orang setiap jamnya (FINROLL News).

Catatan kecelakaan di Indonesia selama mudik lebaran (hari raya Idul Fitri) sejak tahun 2010 – 2020 rata-rata mengakibatkan korban meninggal lebih dari 1200 jiwa, serta mengakibatkan korban harta benda yang cukup besar. Ini juga menandakan ada kesalahan dalam pemahaman cara berlalulintas yang benar di ruas jalan oleh masyarakat, termasuk lemahnya pemahaman dan pengenalan fasilitas RPPJ (Rambu dan Prasarana Pemanduan Jalan), sehingga perlu dilakukan upaya pemantapan bagaimana masyarakat paham dengan baik tata cara berlalulintas di ruas jalan agar keselamatan berlalulintas dapat ditingkatkan. Perlengkapan jalan yang merupakan fasilitas keselamatan LLAJ sebagai alat control lalulintas, selain dapat memperkecil konflik kendaraan di jalan juga terhadap pemakai tepi jalan maupun aktivitas pada lahan di sisi jalan. Tujuan dari pemasangan fasilitas perlengkapan jalan adalah untuk meningkatkan keselamatan jalan dan menyediakan pergerakan yang teratur terhadap pengguna jalan. Fasilitas perlengkapan jalan memberi informasi kepada pengguna jalan tentang peraturan dan petunjuk yang diperlukan untuk mencapai arus lalulintas yang selamat, seragam dan beroperasi dengan efisien. Guna mencapai sasaran yang hendak dicapai yaitu keamanan, kenyamanan dan keselamatan tersebut, fasilitas keselamatan LLAJ telah berkembang cukup baik, baik dari segi jumlah maupun lokasi dimana fasilitas tersebut terpasang.

Pemahaman terhadap fasilitas keselamatan di jalan raya penting untuk diketahui oleh setiap orang yang berpeluang ada di jalan raya. Fasilitas berupa rambu (perintah, larangan, dan atau petunjuk), marka (putih, kuning, lambing dll), dan

fasilitas lainnya, adalah perangkat yang digunakan untuk menjamin pelaku perjalanan di jalan raya berada dalam jalur yang benar sehingga tidak terjadi ketidakteraturan yang berakibat kecelakaan tersebut. Dalam berkendara di jalan raya, tingkat kesiapan dan tingkat kewaspadaan pengemudi menjadi penentu keselamatan di jalan. Pemahaman yang kurang baik (rendah) tentang tata cara berlalulintas di jalan raya yang berkeselamatan menjadikan kesiapan dan kewaspadaan juga menjadi rendah. Hampir semua kelompok umur masyarakat di NTB memiliki pemahaman keselamatan yang rendah saat di jalan raya, yang ditunjukkan oleh angka kecelakaan di NTB yang meningkat secara terus menerus. Hal ini dapat dipahami karena pembelajaran secara formal maupun informal tentang berkeselamatan di jalan tidak diperoleh secara baik. Tingkat pemahaman yang paling rendah dapat dijustifikasi banyak terjadi pada kelompok umur 18 -22 dan 23-30 tahun yang mana kecelakaan tertinggi yang terjadi di NTB melibatkan kedua kelompok umur tersebut. Oleh karena itu untuk membudayakan kewaspadaan dan kesiapan berlalulintas di jalan haruslah dimulai dari pembentukan "*watak*" akan kesadaran bahwa selamat sampai pada tujuan perjalanan jauh lebih penting dari sekedarnya sampai pada tujuan perjalanan tersebut. Pembentuk watak dimaksud harus dilakukan secara terus menerus mulai dari *usia kecil (dini)* sehingga menjadi budaya berkendara yang baik.

Pembentukan budaya sadar saat dini tentulah dilakukan upaya secara terus menerus dan berkesinambungan oleh semua pihak agar semua kelompok umur dalam masyarakat khususnya usia dini sampai usia remaja nantinya mereka dapat memiliki tingkat pemahaman berlalulintas lebih baik dan tertib, demikian juga pemahaman akan fasilitas jalan seperti rambu, marka, tata cara berlalu lintas di ruas jalan dan sebagainya lebih jelas tujuan dan fungsinya dalam mengatur pergerakan lalulintas kendaraan di jalan, sehingga mereka dapat tertib di jalan dengan demikian dapat selamat sampai tujuan dan Kembali kerumah, namun untuk usia dini pendekatannya dilakukan secara berbeda dengan orang dewasa, yaitu melalui pendekatan *Belajar sambil Bermain* agar materinya lebih mudah dipahami anak-anak.

Pada sekolah-sekolah strata Sekolah Menengah Atas dan Menengah Pertama, pendidikan dan pelatihan tentang kesadaran

berkeselamatan di jalan belum pernah dilakukan baik dalam kurikulum pendidikannya maupun dalam kegiatan ekstra kurikulumnya (ekskul), apalagi untuk anak usia dini (PAUD), sementara berdasarkan lokasi banyak sekali sekolah pendidikan Usia Dini di Kota Mataram berada dalam kawasan yang berdekatan (bahkan pinggir) jalan raya besar ataupun jalan sedang seperti PAUD Lentera Hati di Jalan Adi Sucipto Ampenen dan PAUD Kumara Asih di Jalan Telek Raya Mataram. Tentu hal ini memerlukan koordinasi yang cukup baik antara pengurus sekolah, komite sekolah, dan siswa (TPA, KB dan TK) dalam menjaga keberlangsungan sekolah (belajar) dengan aman, khususnya saat siswa memasuki sekolah dan saat siswa pulang sekolah atau kegiatan lainnya disekolah. Pendekatan cara Belajar sambil Bermain dalam peningkatan pemahaman alat2 keselamatan di jalan bagi anak usia dini tentu akan lebih mudah dilakukan dan diharapkan saat besar (remaja) mereka bisa memahami lebih baik dan bisa menjadi kelompok sadar keselamatan dan dapat menyebar luaskan pemahaman mereka secara lebih luas dalam menciptakan **“masyarakat pelajar yang sadar akan keselamatan berlalulintas di jalan”**.

Oleh karena itu *“Pembinaan dan Pengenalan Budaya Lalu Lintas pada Anak Usia Dini dengan Metode Bermain Sambil Belajar bagi Siswa PAUD Kumara Asih di Kota Mataram”* sangat penting untuk dilaksanakan dalam rangka pembentukan Watak Sadar Tertib Lalulintas di Jalan Raya pada Usia Dini di Kota Mataram (uji coba dengan protocol ketat di masa pandemi), sebagai salah satu unit kegiatan rutin bagi anak PAUD (TPA, KB, dan TK dalam katagori usia dini) melalui metode bermain. Hal ini diharapkan dapat memberikan pemahaman dasar bagi anak usia dini khususnya dalam menjamin keselamatan mereka saat berlalu lintas di jalan raya dapat menjadi lebih baik dimasa mendatang di saat mereka sudah dewasa.

Tujuan kegiatan ini adalah untuk peningkatan pemahaman keselamatan yang dapat terbentuk menjadi “budaya” berkeselamatan sejak usia dini (PAUD atau Taman Kanak-kanak) serta menyebarluaskan informasi serta pemberian pemahaman dan pengenalan dasar terhadap jalan, fasilitas keselamatan jalan dengan fasilitas lainnya seperti rambu-rambu penting, marka, jalur dan lajur, serta pengetahuan geometric jalan, pengetahuan jalur-lajur, pemahanan berkendara

di jalan bagi pelajar SMA 1 ke-anak usia dini, khususnya kelompok siswa PAUD Kumara Asih Kota Mataram dengan empat kelompok belajar (TPA, KB, TKA, TKB) pada kegiatan rutin harian mereka, sehingga pemahanan, penyebarluasan, akan kesadaran berkeselamatan dapat lebih efektif dan nantinya setelah besar dapat meningkatkan kesadaran bagi kelompok pengguna jalan (*road user*) yang merupakan kelompok terbesar yang terlibat dalam kejadian kecelakaan diruas jalan (pelajar). Pengalaman dalam kegiatan ini, nantinya saat mereka sekolah di strata SD, SMP ataupun SMA, dapat ditularkan ke teman-teman siswa yang lain atau tiap tahunnya sehingga penyebarluasan informasi akan kesadaran berkeselamatan lalulintas di jalan raya dapat lebih efektif.

Disisi lain, dengan memberikan informasi dalam bentuk pelatihan, pembinaan serta praktek lapangan melalui cara Belajar sambil Bermain diharapkan kesadaran berlalulintas bagi mereka saat besar dapat lebih meningkat sehingga upaya menciptakan lalu lintas yang tertib dan manusiawi dapat tercapai dengan lebih baik. Dengan kegiatan ini juga diharapkan dapat memberikan pengetahuan dasar bagi anak usia dini (PAUD/TK) secara lebih awal dan komprehensif tentang tata tertib berlalulintas terutama pengenalan terhadap tujuan dan fungsi berlalulintas selamat di jalan sehingga slogan **“Jadilah Pelopor Keselamatan Berlalulintas dan Budayakan Keselamatan sebagai Kebutuhan”** bukan hanya slogan belaka, akan tetapi dapat lebih memasyarakat dalam membentuk watak berlalulintas yang tertib di jalan dimasa mendatang.

## Metode

Kegiatan ini dilaksanakan dengan menggunakan metode ***Bermain dan Belajar*** sehingga dapat bersifat ***inisiatif - partisipatif*** dalam arti bahwa setelah siswa TK ini terbentuk watak dan kesadaran akan perangkat keselamatan, maka kami akan memancing inisiatif dan partisipasi dari siswa TK sebelum kita berikan arahan dalam bentuk pembinaan, penyuluhan, dan praktek lapangan (bermain), sehingga kesadaran dan keingintahuan mereka terhadap keselamatan berlalulintas di jalan, tumbuh secara alamiah tanpa dipaksa. Selain itu partisipasi aktif mereka dalam menyiapkan alat peraga/ mengambil alat peraga yang telah dipersiapkan, sehingga kelompok siswa PAUD

Kumara Asih ini nantinya dapat menjadi kelompok Pioner Keselamatan dikawasan Kota Mataram secara berkesinambungan. Untuk mendukung target tersebut kegiatan dilengkapi dengan sarana prasarana berikut :

#### A. Alat Peraga :

- Gambar-gambar Rambu, Marka dan Fasilitas Lainnya di Jalan Raya dan Persimpangan
- Contoh-contoh berlalulintas yang tertib dan kurang tertib (film atau gambar tentang kejadian kecelakaan)
- Fasilitas Fasilitas berkeselamatan di jalan raya dalam bentuk fisik (marka, rambu)

#### B. Gambar Seragam Keselamatan / Rompi Keselamatan

Gambar Seragam Keselamatan / Rompi keselamatan dimaksudkan untuk memberikan pemahaman dan mampu membedakan model rompi keselamatan petugas yang ada di jalan dalam mengatur ketertiban lalulintas (hijau, merah, biru dll).

#### C. Rancangan Evaluasi

Tolok ukur keberhasilan kegiatan pengabdian ini dilaksanakan dengan mengevaluasi partisipasi peserta kelompok siswa dalam pelaksanaan kegiatan, yang ditunjukkan dengan sejauhmana pemahaman mereka terhadap aspek keselamatan di jalan yang nanti dirancang skema evaluasi dalam bentuk pengetahuan akademik dan pengetahuan lapangan. Skenario evaluasi ditentukan sesuai dengan kebutuhan. Dengan demikian kegiatan ini diharapkan akan berlanjut dengan dilaksanakannya kegiatan sejenis disekolah lain baik ditingkat SMA, SMP, ataupun SD pada kawasan Kota Mataram, sehingga dengan demikian dapat terjadi penyebaran informasi oleh para siswa peserta kepada masyarakat luas di lingkungan kelompok masyarakat (warga) dan pemuda atau pelajar lainnya dengan tingkat yang sama atau lebih rendah, atau lingkungan sekitarnya, sehingga penyebaran informasi pentingnya lalulintas yang tertib dapat disambut dengan baik oleh para pelajar dan oleh masyarakat luas sehingga lalulintas yang tertib bisa menjadi moto hidup masyarakat kota dan kabupaten seluruh wilayah provinsi Nusa Tenggara Barat.

## Hasil dan Pembahasan

### 1. Persiapan Pelaksanaan Kegiatan

Pelaksanaan kegiatan diawali dengan menyiapkan tim pelaksana dari Tim Pengabdian Fakultas Teknik Unram, koordinasi dengan lintas sector seperti tim Polda NTB, serta Tim Dinas Perhubungan Kota Mataram, dilanjutkan dengan menyiapkan alat peraga pelaksanaan kegiatan seperti contoh rambu, marka dan sebagainya yang akan dipasang di area sekolah PAUD Kumara Asih Kota Mataram.

Berdasarkan hasil pelaksanaan koordinasi tim pelaksana dengan lintas sector Polda dan Dishub Kota Mataram, maka pelaksanaan kegiatan penyuluhan pada siswa PAUD Kumara Asih Kota Mataram dilakukan dengan melibatkan unsur Kepolisian dari Polda Nusa Tenggara Barat, Jajaran Direktorat Lalulintas Angkutan Jalan sebanyak 6 (enam) personal,, kemudian dari unsur Dinas Perhubungan Kota Mataram sebanyak 1 (satu) personil, dan dari Unsur Perguruan Tinggi Fakultas Teknik Universitas Mataram, Tim Pengabdian Fakultas Teknik Unram yang terdiri atas 5 orang dengan 1 ketua pelaksana dan 4 anggota.

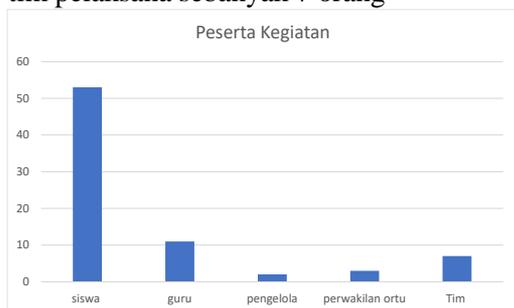
Alat peraga yang disiapkan antara lain berupa spanduk, pamlet, baner terkait rambu, alat peraga rambu dan marka. Beberapa alat peraga digunakan antara lain sebagai berikut :



Gambar 1 Alat Peraga berupa spanduk dan banner rambu terpasang dilokasi

## 2. Peserta Kegiatan

Peserta kegiatan ini terdiri atas beberapa unsur antara lain, usnue siswa PAUD Kumara Asih terdiri atas TPA, KB, TKA dan TKB sebanyak 53 orang, unsur pengelola sekolah sebanyak 2 orang, unsur guru dan pembina sebanyak 11 orang, unsur perwakilan orang tua 3 orang dan tim pelaksana sebanyak 7 orang



Gambar 2 Peserta kegiatan pengabdian

## 3. Hasil Pelaksanaan Kegiatan

Hasil pelaksanaan kegiatan pengabdian dapat berjalan dengan baik, penanaman pengetahuan berlalulintas yang baik dan benar dalam arti berkeselamatan dilakukan pertama kali oleh Tim Fakultas teknik Unram dengan menjelaskan secara singkat terkait dengan bahayana ada di jalan, dimana anak anak harus dibawah naunagndan bimbingan orang tua pada saat melakukan perjalanan. Penjelasan detail tentang makna dan arti tanda-tanda yang ada di jalan seperti pengenalan arti dan maksud dari macam-macam rambu dengan memilih yang mudah dipahami oleh siswa PAUD misalnya bergambar pohon, pesawat, mobil dan binatang sehingga mereka melihat gambar itu bisa lebih gembira.



Gambar 3. Pengenalan Marka dan rambu dengan cara bermain

Metode bermain yang diterapkan dengan mengajak anak anak usia dini pada PAUD Kumara Asih untuk memancing peran aktif dan

interaksi mereka dalam kegiatan. Menyiapkan hadiah bagi yang berani berinteraksi dalam permainan juga digunakan sebagai upaya bagaimana kegiatan tersebut menarik perhatian anak anak usia dini tanpa mengurangi muatan materi yang ingin di pahami anak anak dengan baik (*transfer of knowledgment*) khususnya dalam mengenali arti dan maksud dari fasilitas keselamatan yang ada di jalan raya. Mengajak mereka dengan mensimulasikan marka jalan buat menyebrang (*zebra cross*) misalnya juga untuk menguatkan pemahaman mereka terhadap fungsi dan manfaat fasilitas marka sebagai tempat meyebrang jalan yang aman.



Gambar 4 Penerapan Pola bermain dan memberi hadiah untuk memancing interaksi anak

## 4. Umpan Balik

Hasil pelaksanaan kegiatan yang telah dilakukan di PAUD Kumara Asih, belum dapat diukur keberhasilannya dalam pemenuhan tujuan utama jangka Panjang khususnya terkait dengan kemampuan mereka untuk berlalulintas dengan baik dan mengutamakan keselamatan yang tinggi pada saat mereka dewasa nanti, sehingga perlu dilakukan upaya pemberian pemahaman secara terus menerus dan berkesinambungan. Upaya demikian tentu memerlukan waktu, entity yang kuat dari pengasuh, pengelola, dan guru guru yang ada di PAUD Kumara Asih, sehingga mereka lah yang ambil peran selanjutnya untuk selalu megingatkan, mendemokan sekaligus memberikan contoh keseharian di sekolah. Oleh karena harus ada pengelihan peran darii tim Fakultas Teknik Unram ke jajaran pengelola dan guru guru di sekolah PAUD Kumara Asih ini, maka untuk memastikan itu dapat berlangsung sesuai harapan maka perlu diketahui sejauh mana pemahaman para pengelola terhadap manfaat kegiatan dan fungsi dari mereka dalam meneruskannya,

Umpan balik kegiatan suatu metode yang digunakan oleh tim dalam kegiatan ini yaitu dengan menyebarkan kuisioner kepada semua pengelola, guru dan orang tua siswa yang berkesempatan hadir dan terlibat dalam kegiatan tersebut. Hasil analisis feedback ini sangat jelas terlihat bagaimana mereka merasakan manfaat kegiatan yang dilakukan.



Gambar 5 Hasil Peedback kegiatan Pengabdian

## Kesimpulan

Berdasarkan Hasil Evaluasi kegiatan dan umpan balik, ada beberapa kesimpulan antara lain :

1. Kegiatan pengabdian dapat berhasil dengan baik dan bermanfaat bagi siswa, pengelola, perangkat guru dan orang tua siswa PAUD Kumara Asih Kota Mataram.
2. Untuk keberlanjutan dibutuhkan kegiatan lanjut berupa penguatan pemahaman keselamatan dari unsur narasumber yang lebih banyak
3. Pola belajar sambil bermain dapat dijadikan model pelaksanaan kegiatan yang bersifat pemberian pemahaman (*transfer of knowledge*) secara gembira
4. Narasumber dari unsur tertentu dapat menjadi “model karakter” bagi siswa usia dini.

## Daftar Pustaka

- Arikunto, S., 2014, *Prosedur Penelitian (Suatu Pendekatan Praktek)*, Jakarta : Rineka Cipta.
- Badan Pusat Statistik, 2019, *Kota Mataram dalam Angka 2019*, Mataram : Badan pusat Statistik kota Mataram.
- Kamaluddin. 2003, *Ekonomi Transportasi*, Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Katsoff, Louis O., 1986, *Pengantar Filsafat*, Jakarta : Tiara Wacana.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2020, *Peraturan Menteri Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19)*, Jakarta.
- Miro, F., 2012, *Pengantar Sistem Transportasi*, Jakarta : Penerbit Erlangga.