

Original Research Paper

Penguatan Watak dan Budaya Tertib Berlalulintas Pada Usia Dini Dengan Metode Bermain Sambil Belajar Bagi Siswa TK Dwijendra di Kota Mataram

I Wayan Suteja¹, Hasyim¹, Rohani¹, I A O Suwati Sideman¹, Salehudin¹, Didi Supriadi Agustawijaya¹, Made Mahendra¹, Hartana¹, Ngudiyono¹

¹ Department of Civil Engineering, Mataram University, Mataram, Indonesia

DOI: <https://doi.org/10.29303/jpmipi.v7i3.9039>

Sitasi: Suteja, I. W., Hasyim., Sideman, I, A, O. S., Salehudin., Agustawijaya, D. S., Mahendra, M., Hartana., & Ngudiyono. (2024). Penguatan Watak dan Budaya Tertib Berlalulintas Pada Usia Dini Dengan Metode Bermain Sambil Belajar Bagi Siswa TK Dwijendra di Kota Mataram. *Jurnal Pengabdian Magister Pendidikan IPA*, 7(3)

Article history

Received: 7 July 2024

Revised: 28 August 2024

Accepted: 2 September 2024

Corresponding Author:

I Wayan Suteja, Civil Engineering Departmen, Mataram University, Mataram, Indonesia

Email:

wayansuteja@unram.ac.id

Abstract: Menurut definisi Dewan Keamanan Nasional (1996), kecelakaan adalah rangkaian peristiwa yang tidak disengaja yang terjadi di jalan umum atau lokasi lain yang digunakan untuk lalu lintas kendaraan dan mengakibatkan kematian, cedera, atau kerusakan harta benda. Menurut Austroad (2002) dalam Indriastuti, A.K. et al. (2008), faktor manusia (pengemudi) secara umum menjadi faktor utama yang memberikan kontribusi paling besar terhadap kecelakaan lalu lintas. Data dari Kepolisian Daerah Nusa Tenggara Barat menunjukkan bahwa antara tahun 2015 dan 2023, telah terjadi lebih dari 1600 kejadian kecelakaan yang berhubungan dengan sepeda motor, yang mencakup lebih dari 76% (>75%) dari seluruh pelanggaran lalu lintas yang berhubungan dengan sepeda motor. Mayoritas pengendara ini adalah laki-laki. Tingkat kematian akibat insiden ini lebih dari 400 orang per tahun. Hal ini menunjukkan bahwa perilaku pengendara sepeda motor di jalan raya yang tidak dapat diprediksi dan tidak dapat diatur dapat berkontribusi terhadap peningkatan jumlah pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya. Peningkatan sikap mental pengemudi diperlukan untuk mengatasi tiga penyebab utama terjadinya kecelakaan: kecerobohan, kurang disiplin, dan melebihi batas kecepatan. Sejak kecil hingga mampu mengemudikan kendaraan bermotor (memiliki Surat Izin Mengemudi), pengemudi di Kota Mataram masih memiliki pemahaman yang terbatas mengenai praktik berkendara yang aman dan pola lalu lintas yang tertib. Penting bagi anak-anak untuk mempelajari cara menggunakan peralatan keselamatan lalu lintas di jalan raya agar seiring dengan bertambahnya usia mereka dan menjadi pengendara atau pengguna sepeda motor (di atas usia 17 tahun), mereka sudah semakin mahir dalam mengendalikan mobil dan memiliki kesadaran yang lebih besar terhadap kendaraan. keamanan. Memperkenalkan pengetahuan keselamatan pada anak kecil sejak dini dapat membantu mereka lebih siap dalam berkendara di jalan raya nantinya. Pendekatan pengajaran tata tertib lalu lintas dan fasilitas keselamatan jalan melalui bermain sambil belajar tentunya merupakan cara yang berhasil untuk mencapai tujuan pembelajaran yang diinginkan. Namun, mungkin agak sulit untuk mempertahankan perhatian mereka dalam jangka waktu lama, karena mereka masih sangat muda. Teknik-teknik seperti ini kepada anak kecil perlu terus diajarkan agar dapat mengurangi kemungkinan terjadinya pelanggaran lalu lintas saat berkendara di jalan raya yang berdampak pada kecelakaan ketika sudah dewasa. Hal ini secara tidak langsung akan berdampak pada potensi terciptanya ketertiban lalu lintas di kawasan Kota Mataram dan sekitarnya.

Keywords: keselamatan, kecelakaan, tertib berlalulintas, usia dini

Pendahuluan

Menurut Austroad (2002) dalam Indriastuti, A. K. dkk (2008), secara umum faktor utama yang paling berkontribusi dalam kecelakaan lalu lintas antara lain faktor manusia (pengemudi dan pejalan kaki), kendaraan, jalan dengan lingkungannya. Sitorus (1992) dalam Utari (2010), mengemukakan penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia yang paling besar adalah faktor manusia 89,5%, peran manusia sebagai pengemudi 82,39%, dan sebagai pejalan kaki 7,11%, faktor kendaraan 4,8%, faktor jalan raya 5,05%, dan faktor lingkungan 0,65%.

Sabey, 1983 (dalam Kartika, M., 2009) menyatakan bahwa umur mempunyai pengaruh terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas. Orang yang berusia muda cenderung lebih sering terlibat kecelakaan lalu lintas, baik sebagai pejalan kaki maupun sebagai pengendara dibandingkan dengan orang yang sudah berusia lanjut. Orang yang berusia muda juga lebih sering melakukan pelanggaran lalu lintas baik disengaja maupun tidak.

Kecelakaan adalah rangkaian peristiwa yang biasanya menimbulkan korban jiwa, kerusakan harta benda, atau kematian dan terjadi di jalan umum atau area lain yang digunakan untuk kendaraan bermotor (Dewan Keselamatan Nasional, 1996). Menurut PP Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, kecelakaan juga disebut sebagai suatu kejadian yang tidak direncanakan dan tidak terduga yang melibatkan kendaraan di jalan raya, dengan atau tanpa pengguna jalan lain, yang mengakibatkan kerugian harta benda atau korban jiwa. Selain itu, kecelakaan juga dapat disebabkan oleh kesalahan yang dilakukan di lingkungan, di jalan raya, oleh pengemudi, atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut sebagai bagian dari sistem lalu lintas (Carter, 1978).

Banyak faktor yang mungkin berkontribusi terhadap kecelakaan lalu lintas, termasuk cuaca, lalu lintas, kondisi jalan, jenis dan kondisi kendaraan, serta kebiasaan dan kemampuan mengemudi. Peristiwa kecelakaan sering kali diawali dengan perilaku pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi seperti melanggar rambu dan marka, mengemudikan kendaraan dengan kecepatan tinggi, tidak memakai helm dan banyak hal lainnya. Namun faktor usia juga menjadi salah satu faktor yang tidak bias dipisahkan dari munculnya risiko kecelakaan (Lam, 2002).

Anggapan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian yang harus kita terima sebenarnya bisa diminimalkan dengan cara memperbaiki faktor-faktor penyebab kecelakaan, sehingga bukan saatnya lagi kita beranggapan bahwa perencanaan keselamatan jalan merupakan biaya (*cost*) yang harus dikeluarkan tapi berfikirilah bahwa itu semua adalah investasi dimasa depan.

Tujuan keselamatan jalan raya adalah menurunkan angka kecelakaan di jalan dengan memperhatikan faktor-faktor berikut: (1) jalan atau infrastruktur; (2) kondisi lingkungan atau cuaca; (3) kendaraan atau fasilitas; (4) orang atau pengemudi dan pejalan kaki; dan (5) tanda dan hukum. Agar program keselamatan jalan raya dapat berjalan dengan baik maka diperlukan berbagai peralatan bantu keselamatan jalan raya, misalnya :

1. Pemasangan Rambu khusus pada lokasi yang sering terjadi kecelakaan.
2. Pemasangan rambu ini dimaksudkan agar para pengemudi lebih berhati-hati,
3. Pemakaian helm yang benar dengan helm standar.
4. Pemakaian sabuk pengaman untuk kendaraan bermotor 4 roda atau lebih,
5. Menyalakan lampu sepeda motor pada waktu siang hari, ternyata menyalakan lampu pada siang hari cukup efektif, di mana kendaraan menjadi terlihat menyolok pada siang hari.
6. Mematuhi semua peraturan berlalu lintas yang tertib
7. Pengaturan parkir di jalan raya (*on street parking*) yang sesuai dengan kondisi jalan
8. Manajemen lalu lintas untuk memperkecil resiko kemacetan di jalan (*troublespot*)

Kesadaran akan serius-nya masalah keselamatan lalu lintas baru menjadi perhatian berbagai pihak dalam 20 tahun terakhir, akibat terjadinya kecelakaan yang tinggi tiap tahunnya. Semua pihak sangat prihatin dengan kecelakaan lalu lintas karena merupakan penyebab kematian nomor tiga di Indonesia setelah stroke dan penyakit jantung. Selama perayaan Idul Fitri di Indonesia, laporan kecelakaan dari tahun 2010 hingga 2020 (sepuluh tahun terakhir) menunjukkan rata-rata lebih dari 1200 orang meninggal dan sejumlah besar harta benda hancur. Selain itu, hal ini menunjukkan adanya kesalah-pahaman masyarakat mengenai penggunaan jalan yang baik, termasuk kurangnya kesadaran dan kepatuhan terhadap fasilitas RPPJ (Rambu dan Prasarana Petunjuk

Jalan). Oleh karena itu, perlu dilakukan upaya untuk meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap tata cara penggunaan jalan yang benar guna meningkatkan keselamatan lalu lintas. Pengguna pinggir jalan dan aktivitas properti di sepanjang jalan dipengaruhi oleh perlengkapan jalan, yang merupakan infrastruktur keselamatan LLAJ yang digunakan sebagai alat manajemen lalu lintas selain untuk mengurangi konflik kendaraan di jalan. Tujuan pembangunan fasilitas perlengkapan jalan adalah untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan memperlancar tertib arus lalu lintas. Pengguna jalan dapat memperoleh informasi dari fasilitas perlengkapan jalan mengenai peraturan dan pedoman yang diperlukan untuk menjamin arus lalu lintas yang konsisten, aman, dan efektif. Fasilitas keselamatan LLAJ telah berkembang secara signifikan dari segi kuantitas dan lokasi pemasangan untuk memenuhi tujuan yang diperlukan, yaitu keamanan, kenyamanan, dan keselamatan. Setiap orang yang berkesempatan mengemudi harus mengetahui fitur keselamatan di jalan raya. Prasarana yang meliputi marka, petunjuk arah, dan/atau petunjuk pada rambu berwarna putih, kuning, dan simbol digunakan untuk memastikan kendaraan di jalan raya berada pada jalur yang benar dan mencegah kelainan yang dapat menimbulkan kecelakaan.

Keamanan berkendara saat berkendara di jalan raya ditentukan oleh kehati-hatian dan kesiapan pengemudi. Rendahnya kesiapsiagaan dan perhatian adalah akibat dari rendahnya pemahaman terhadap praktik lalu lintas yang aman di jalan raya. Angka kejadian kecelakaan di NTB yang terus meningkat menunjukkan bahwa hampir semua kelompok umur di wilayah tersebut memiliki kesadaran yang rendah terhadap keselamatan jalan raya. Hal ini masuk akal mengingat pendidikan formal dan informal yang tidak tepat mengenai keselamatan lalu lintas diterima. Oleh karena itu, pengembangan “karakter dan budaya tertib” jauh lebih penting dibandingkan pencapaian tujuan perjalanan guna menumbuhkan budaya kewaspadaan dan kesiapsiagaan berlalu lintas di jalan. Sejak masa kanak-kanak hingga dewasa, pengembangan karakter dapat terus dilakukan untuk menciptakan budaya berkendara yang positif. Pengajaran keselamatan jalan raya tidak dimasukkan dalam kurikulum saat ini, baik di kelas reguler maupun kegiatan ekstrakurikuler. Program pendidikan dan pelatihan yang eksplisit mengenai

kesadaran keselamatan jalan tidak ditawarkan di ruang kelas SMP dan SMA, khususnya dalam kurikulum Pendidikan Anak Usia Dini (PAUD). Sebaliknya, siswa mempelajari keterampilan ini sendiri ketika mereka mengemudi dan tumbuh dewasa. mengenali setiap fitur lalu lintas di jalan. Hal ini mungkin menjadi penyebab utama tingginya angka kecelakaan lalu lintas jalan raya setiap tahunnya.

Taman Kanak-Kanak Dwijendra Yayasan Dharma Laksana yang terletak di Jalan Dr. Soedjono Lingkar Selatan Kota Mataram menjadi sasaran masyarakat sekaligus tempat kegiatan. Terdapat taman bermain di pinggir jalan utama. Untuk menjaga keberlangsungan sekolah (pembelajaran) dengan aman, tentunya perlu dilakukan koordinasi yang erat antara pengelola sekolah, komite sekolah, dan siswa (TPA, KB, TK, SD, SMP, dan SMA) dengan pihak keamanan. Hal ini terutama penting ketika siswa dan orang tua mereka tiba di sekolah, ketika siswa pulang, dan selama kegiatan lain yang berhubungan dengan sekolah. Tentu saja akan lebih mudah untuk menggunakan teknik Belajar Sambil Bermain untuk membantu anak kecil mempelajari fitur-fitur keselamatan di jalan raya, dan diyakini bahwa seiring bertambahnya usia — remaja dan orang dewasa — mereka akan memahaminya dengan lebih baik. Oleh karena itu, penting sekali untuk mempraktekkan “Pemantapan Karakter dan Budaya Tertib Lalu Lintas Sejak Dini Bagi Siswa TK Dwijendra Kota Mataram”. Berbagai kelompok belajar siswa, baik PAUD (TPA, KB, dan TK kategori usia dini), SD, SMP, dan SMA tergabung dalam Yayasan Dharma Laksana dan bersekolah di Sekolah Dwijendra. Jumlah mahasiswanya sebanyak 177 orang dan dosennya 54 orang.

Metode Pelaksanaan di Lapangan

Karena menggunakan konsep gembira buat peserta maka pelaksanaan kegiatan ini menggunakan alat peraga yang menarik. Pendekatan Belajar Sambil Bermain cenderung menyebabkan peserta lebih fokus, senang, dan bersemangat dalam mengikuti kegiatan. Metode Bermain dan Belajar dipilih untuk kegiatan ini agar menarik dan meningkatkan kemampuan fokus anak. Hal ini juga bertujuan untuk mendorong inisiatif dan partisipasi anak-anak, karena kegiatan ini akan memfasilitasi bagaimana proses "transfer pengetahuan" dapat terjadi optimal serta pola ini

dapat membantu memudahkan proses menciptakan watak dan budaya tertib anak lebih baik. Kesadaran anak sejumlah akan perangkat keselamatan di jalan sebelumnya telah dievaluasi melalui observasi lapangan disejumlah PAUD di Kota Mataram. Permainan dalam menguatkan respon penglihatan, pendengaran, dan partisipasi dalam permainan yang dimainkan, memungkinkan anak lebih cepat menguasai materi yang ingin kita sampaikan. Selain itu, kedepannya anak TK Dwijendra Kota Mataram mampu menjadi kelompok *Pelopor Safety Care* di wilayah Kota Mataram. Terlihat dalam pelaksanaan kegiatan mereka antusias dalam menyiapkan alat peraga, menyusun, mengikuti arahan dan membawanya keluar. Pada kegiatan ini digunakan :

A. Alat Peraga :

1. Gambar miniatur tanda dan simbol yang lebih mudah diidentifikasi karena lebih kecil dari bidangnya
2. Contoh lalu lintas yang tidak teratur dan kacau (film atau gambar yang menggambarkan kecelakaan)
3. Fasilitas keselamatan fisik di jalan raya, seperti rambu dan penanda

B. Gambar Rompi/Seragam Safety

Tujuan dari gambar seragam/rompi keselamatan adalah untuk membantu aparat penegak hukum di jalan membedakan berbagai jenis rompi keselamatan (hijau, merah, biru, dll.) dan untuk membantu mereka memahami perbedaannya.

C. Desain dan Format Evaluasi

Tingkat keterlibatan peserta kelompok pelajar dalam kegiatan yang diukur dari seberapa baik mereka memahami aspek keselamatan jalan di masa depan dapat menjadi standar keberhasilan kegiatan tersebut. Dengan metode kuesioner, pengetahuan akademis dan praktis peserta diukur sebagai bagian dari metode evaluasi. Skenario evaluasi dikembangkan berdasarkan sebaran peserta sebagai representasi seluruh pihak yang terlibat dan sesuai dengan kebutuhan (siswa, guru, orang tua, personel sekolah). Temuan dari desain evaluasi ini menjadi pedoman untuk inisiatif tambahan, khususnya yang berkaitan dengan penyebaran informasi oleh peserta (siswa, guru, staf, dan orang tua), khususnya kepada masyarakat luas dalam kelompok masyarakat (warga), pemuda, atau siswa lain di sekolah. tingkat pendidikan yang sama atau lebih rendah, atau lingkungan sekitar, guna meningkatkan volume dan cakupan

informasi yang dibagikan tentang pentingnya tertib berlalu lintas. Dengan demikian, ketika melakukan aktivitas di jalan di wilayah Provinsi Nusa Tenggara Barat, para peserta (siswa, guru, orang tua) dapat menyaksikan bagaimana keselamatan jalan raya dapat dijadikan semboyan kehidupan sehari-hari.

Pendekatan Literatur

1. Definisi Pengemudi

Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan baik kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.

2. Pengertian Aspek Jenis Kelamin

Perbedaan yang sangat nampak antara laki-laki dan perempuan terletak pada perbedaan fisik (Monks dkk 2000). Secara fisik laki-laki terlihat lebih kuat dibandingkan wanita, namun wanita memiliki daya tahan tubuh yang lebih tangguh daripada laki-laki. Selain perbedaan fisik laki-laki dan wanita juga mempunyai perbedaan sifat yang disebabkan oleh perlakuan.

3. Pengertian Kecelakaan Lalulintas

Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian dimana sebuah kendaraan bermotor tabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Kadang kecelakaan ini dapat mengakibatkan luka-luka atau kematian manusia atau binatang. Menurut Suwardi (2009) dalam Simanungkalit (2014), kecelakaan lalu lintas adalah kejadian pada lalu lintas jalan dimana paling sedikit melibatkan satu kendaraan dan mengakibatkan kerusakan yang merugikan pemiliknya

4. Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas di jalan bisa disebabkan berbagai faktor. Berikut ini empat faktor penyebab utama kecelakaan:

1. Manusia

Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidak tahuan terhadap aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu. Secara psikologis juga dipengaruhi oleh kondisi jalan yang macet sehingga mudah emosi.

2. Kendaraan

Faktor kendaraan yang paling sering terjadi

adalah kelalaian perawatan terhadap kendaraan. Modifikasi yang mengabaikan keselamatan, juga bisa menjadi penyebab terjadinya kecelakaan.

3. Jalan
Faktor jalan ini seperti desain geometrik jalan (*alignyement*) dan kelengkapan jalan yang kurang, kondisi permukaan jalan yang kurang memenuhi syarat (rusak dan berlubang), fasilitas pejalan kaki tidak memadai, pencahayaan jalan.
4. Lingkungan
Faktor lingkungan/cuaca juga berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan. Kelengkapan lampu jalan, sisi ruang jalan serta kondisi jalan yang kurang memadai seperti berlubang, berpasir dan licin akibat tumpahan oli atau solar dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan dengan fatalitasnya.

Rambu-rambu

Alat yang utama yang digunakan dalam mengatur, memberi peringatan dan mengarahkan lalu lintas disebut dengan Rambu, seperti berikut ini :

- Memenuhi kebutuhan.
- Menarik perhatian dan mendapat respek pengguna jalan.
- Memberikan pesan yang sederhana dan mudah dimengerti.
- Menyediakan waktu cukup kepada pengguna jalan dalam memberikan respon.

Pertimbangan-pertimbangan yang harus diperhatikan dalam perencanaan dan pemasangan rambu adalah :

1. Keseragaman bentuk dan ukuran rambu.
Keseragaman dapat memudahkan tugas pengemudi untuk mengenal, memahami dan memberikan respon.
2. Desain rambu
Warna, bentuk, ukuran, dan tingkat retrorefleksi yang memenuhi standar akan menarik perhatian pengguna jalan, mudah dipahami dan memberikan waktu yang cukup bagi respon pengemudi.
3. Lokasi rambu
Lokasi rambu berhubungan dengan pengemudi yang berjalan dengan kecepatan normal dapat memiliki waktu yang cukup dalam memberikan respon.

4. Operasi rambu
Rambu yang benar pada lokasi yang tepat harus memenuhi kebutuhan lalu lintas dan diperlukan pelayanan yang konsisten.
5. Pemeliharaan rambu
Pemeliharaan rambu diperlukan agar rambu tetap berfungsi baik.

Marka Jalan

Marka digunakan secara efektif dalam menyampaikan peraturan, petunjuk, atau peringatan yang tidak dapat disampaikan oleh alat kontrol lalu lintas lain. Fasilitas garis di jalan raya untuk menyediakan petunjuk dan informasi terhadap pengguna jalan tersebut selain rambu adalah Marka.

Tujuan dan Manfaat Kegiatan

Tujuan dari kegiatan ini adalah untuk meningkatkan kesadaran akan keselamatan, yang dapat dikembangkan menjadi “watak dan budaya” keselamatan yang dimulai sejak usia muda (PAUD atau TK). Hal ini juga bertujuan untuk menyebarkan pengetahuan dan memberikan pengenalan tentang jalan, fasilitas keselamatan jalan, dan fasilitas lainnya seperti rambu-rambu penting, marka, jalur, dan jalur, serta pengetahuan tentang geometri jalan, pengetahuan jalur, dan pemahaman berkendara di jalan. Untuk anak usia dini, khususnya kelompok siswa TK Dwijendra di Kota Mataram, dengan empat kelompok belajar (TPA, KB, TKA, dan TKB), sedangkan siswa SD, SMP, dan SMA diperbolehkan mengikuti kegiatan ini jika tidak ada pembelajaran di kelas dan dengan izin dari guru mereka.

Kegiatan ini juga dimaksudkan untuk membantu peserta didik usia dini (PAUD/TK) memperoleh pemahaman menyeluruh mengenai peraturan lalu lintas, khususnya yang berkaitan dengan peran lalu lintas yang aman di jalan raya. Dengan demikian, *tag-line* “Jadilah Pelopor Keselamatan Lalu Lintas dan Budayakan Keselamatan Sebagai Sebuah Keharusan” tidak akan terlupakan. Meskipun hanya sebatas slogan, namun mempunyai potensi untuk semakin menarik perhatian masyarakat luas dalam menciptakan “karakter dan budaya tertib” lalu lintas di jalan pada masa yang akan datang, sehingga memudahkan terwujudnya keamanan, keselamatan, ketertiban, dan ketertiban. dan kelancaran (kamseltibcar).

Solusi yang Ditawarkan

Pelaksanaan kegiatan *Pembinaan dan Pengenalan Budaya Lalu Lintas pada Anak Usia Dini dengan Metode Bermain Sambil Belajar* bagi Siswa TK Dwijendra Kota Mataram ini dilakukan karena kondisi saat pada kebanyakan pelajar SD, SMP, SMA (yang sudah berkendara di jalan raya) belum memiliki pemahaman yang baik tentang keselamatan di jalan. Dapat dipahami karena mereka tidak mendapatkan pembelajaran yang komprehensif sejak kecil, bahkan di sekolah mereka tidak ada kurikulum yang mengajarkan berlalulintas di jalan. Para pelajar selalu mengalami problem/permasalahan transportasi pada saat pelaksanaan kegiatan sekolah. Ruas jalan yang ada di kawasan sekolah TK tersebut merupakan ruas jalan dengan kepadatan kendaraan yang tinggi. Tentu hal ini mengakibatkan pada ruas jalan tersebut setiap hari dilalui oleh kendaraan besar (*Heavy Vehicle*) dengan kecepatan tinggi dan memuat barang yang harus didistribusikan secara segera. Dampaknya pada ruas tersebut keselamatan pelajar dan masyarakat secara umum tentu harus mendapatkan perhatian lebih, agar kecelakaan dapat dicegah dan diminimalisir.

Pembentukan kegiatan untuk peningkatan kesadaran dan pembentukan watak sejak usia dini dengan cara “Belajar sambil Bermain” sehingga dimasa mendatang dapat terbentuk secara permanen ***Kelompok Siswa Sadar Berkeselamatan (KSSB)*** dapat dipandang sebagai upaya pembekalan dan penanaman kemampuan siswa dalam memahami tata tertib di jalan raya, sehingga siswa selain dapat memahami secara lebih baik secara individu juga dapat menyebarkan di dalam lingkungan sekolahnya terlebih dapat menularkan ke siswa baru tahun berikutnya, regenerasi demikian dapat mempercepat terwujudnya tertib lalu lintas yang selamat di jalan raya.

Lebih lanjut dengan tahapan kegiatan mulai (1) pembentukan kelompok kecil, (2) pembuatan sarana taman lalu lintas sekolah, (3) pelatihan dan penyuluhan, (4) pelatihan dan praktek dengan metode bermain/bergembira, bagi siswa TK Dwijendra Kota Mataram Kota Mataram, sehingga dimasa mendatang kelompok-kelompok anak usia dini tersebut dapat menjadi pelopor/pionir kelompok sadar berkeselamatan di jalan bagi kelompok pelajar di kawasan Kota Mataram.

Target Capaian Kegiatan

Capaian dari pelaksanaan kegiatan pengabdian pada masyarakat ini adalah terbentuknya suatu kelompok sekolah dalam satu kegiatan dalam bentuk **“Kelompok Sekolah Sadar Budaya Berkeselamatan (KSSB)”** dan berwatak taat dan tertib berlalulintas di jalan sehingga mereka dimasa mendatang dapat sebagai kelompok pionir dalam penyebarluasan informasi kesadaran akan keselamatan berlalulintas di jalan raya

Pelaksanaan Kegiatan Lapangan

a. Persiapan

Mempersiapkan tim pelaksana dari Tim Pengabdian Fakultas Teknik Unram dan bekerjasama dengan lintas sektor seperti tim Polda NTB dan Tim Dinas Perhubungan Kota Mataram merupakan langkah awal dalam terlaksananya kegiatan tersebut. Selanjutnya alat peraga kegiatan seperti model rambu dan marka dibuat dan ditempatkan di area sekolah. Kota Mataram, Kota Mataram, TK Dwijendra.

b. Pelaksanaan Kegiatan

Pelaksanaan kegiatan penyuluhan kepada siswa TK Dwijendra Kota Mataram Kota Mataram dilaksanakan berdasarkan hasil koordinasi antara tim pelaksana, lintas sektor Polda, dan Dinas Perhubungan Kota Mataram. Unsur kepolisian dari Polda NTB, jajaran Direktorat Lalu Lintas Angkutan Jalan berjumlah enam belas (16) personel, disusul unsur Dinas Perhubungan Kota Mataram berjumlah 1 (satu) personel, dan dari unsur Fakultas Teknik Universitas Mataram (5 orang), terdiri dari satu orang ketua pelaksana dan empat orang anggota.

Pamflet, spanduk yang berkaitan dengan rambu, rambu, alat peraga, dan spanduk termasuk alat peraga yang disiapkan. Di antara alat peraga yang digunakan adalah sebagai berikut:





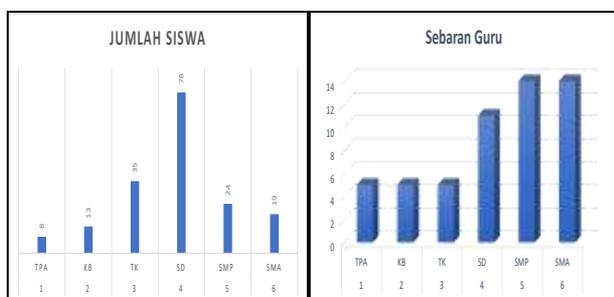
Gambar 1: Di lokasi dipasang alat peraga berupa spanduk dan rambu.

c. Peserta Kegiatan

Sebanyak 177 orang siswa dari TK Dwijendra Kota Mataram, termasuk TPA, KB, TKA, TKB, SD, SMP, dan SMA, serta dua orang pengelola sekolah, 54 orang guru, dan pengawas, enam (6) orang perwakilan orang tua, dan lima (5) orang anggota tim pelaksana, yang berpartisipasi dalam kegiatan ini. Berikut sebaran peserta kegiatan :

No	Tingkatan siswa	Jumlah murid
1	TPA	8
2	KB	13
3	TK	35
4	SD	78
5	SMP	24
6	SMA	19
		177

No	Tingkatan siswa	Jumlah Guru
1	TPA	5
2	KB	5
3	TK	5
4	SD	11
5	SMP	14
6	SMA	14
		54



Gambar 2 Peserta kegiatan pengabdian jumlah siswa dan guru yg ikut aktif

d. Hasil Kegiatan yang Dilaksanakan

Hasil pelaksanaan kegiatan pengabdian berjalan lancar. Tim Fakultas Teknik Unram memperkenalkan ide untuk menanamkan pengetahuan berlalu lintas yang baik dan akurat pada rasa aman anak-anak dengan menguraikan secara singkat risiko-risiko di jalan raya, dimana anak-anak harus mengemudi di bawah pengawasan orang tua. bepergian. penjelasan menyeluruh tentang arti dan maksud dari rambu-rambu jalan, termasuk mengenalkan pengertian dan tujuan dari berbagai rambu dengan memilih yang cukup sederhana untuk dipahami oleh siswa usia dini, seperti gambar mobil, truk, pohon, dan binatang, sehingga dapat melihat gambar-gambar itu dengan kegembiraan yang lebih besar.



Gambar 3 Penerapan pola bermain dan memberi hadiah untuk memancing focus daan interaksi anak



Gambar 4. Pengenalan Marka zebra cross dan rambu dengan cara bermain

Siswa usia dini di TK Dwijendra Kota Mataram diajak untuk berpartisipasi aktif dalam kegiatan sebagai bagian dari pendekatan bermain. Menawarkan hadiah kepada pemain yang berani bermain adalah cara lain untuk menarik perhatian anak-anak tanpa mengorbankan informasi yang perlu mereka pelajari (transfer pengetahuan), terutama dalam hal memahami tujuan dan pentingnya fasilitas keselamatan di sekitar. Jalan. Pemahaman mereka mengenai tujuan dan manfaat penetapan fasilitas sebagai tempat penyeberangan jalan yang aman semakin diperkuat ketika mereka diajak membuat model marka jalan untuk penyeberangan, misalnya zebra cross.



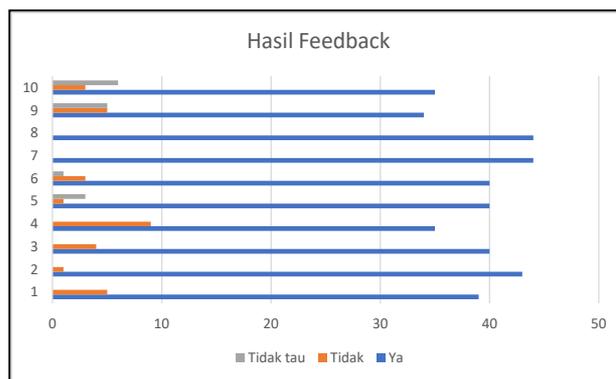
Gambar 4 Penerapan Pola bermain dan memberi hadiah untuk memancing interaksi anak

e. Masukan dan koreksi

Upaya untuk memberikan pemahaman harus dilakukan secara konsisten karena luaran dari kegiatan yang dilakukan di TK Dwijendra Kota Mataram belum bisa diukur dari keberhasilannya dalam memenuhi tujuan utama jangka panjang, terutama yang berkaitan dengan kemampuannya dalam mengedepankan keselamatan yang tinggi. Saat mengemudi dapat dilakukan dengan baik ketika mereka dewasa, adalah hal baik yang sedang diharapkan terjadi dilapangan. Untuk keberlanjutan (*sustainable activity*) disarankan para pengasuh, pengurus, dan pengajar di TK Dwijendra Kota Mataram dapat mengemban tanggung jawab selanjutnya yaitu senantiasa mengingatkan, mendemonstrasikan, dan memberikan teladan dalam kehidupan sehari-hari di sekolah. Hal ini tentu membutuhkan kesungguhan, karena tugas mengingatkan tiap hari memerlukan waktu dan kesatuan yang kuat dari seluruh komponen pengelola sekolah. Penting untuk mengetahui seberapa besar pemahaman pengelola terhadap manfaat kegiatan dan perannya di masa depan, karena perlu adanya pengalihan tanggung jawab dari tim Fakultas Teknik Unram kepada pimpinan dan guru di TK Dwijendra Kota Mataram.

Tim menggunakan strategi umpan balik aktivitas di mana mereka membagikan 44 kuesioner kepada orang tua, guru, dan pengurus siswa yang dapat berpartisipasi dalam aktivitas tersebut. Temuan dari analisis umpan balik ini dengan jelas menunjukkan bagaimana mereka merasakan manfaat dari tindakan yang diambil dan ingin melanjutkannya secara berkelanjutan:

No	Petanyaan	Ya	Tidak	Tidak tau	Total
1	bersedia hadir	39	5	0	44
2	paham materinya	43	1	0	44
3	mengerti tujuannya	40	4	0	44
4	tau artinya faskelnya	35	9	0	44
5	mau mengikuti petunjuk	40	1	3	44
6	bisa menjalankan di jalan	40	3	1	44
7	mau menyebarluaskan	44	0	0	44
8	mau mengingatkan klg	44	0	0	44
9	Paham safety ridding	34	5	5	44
10	bisa mengikuti di jalan raya	35	3	6	44



Gambar 5 Hasil Peedback kegiatan Pengabdian

Kesimpulan dan Saran

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

1. Kegiatan pengabdian dapat berhasil dengan baik dan bermanfaat bagi siswa, pengelola, perangkat guru dan orang tua siswa TK Dwijendra Kota Mataram 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.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada LPPM Unram atas dukungan finansial kegiatan serta Jajaran Ditlantas Polda NTB yang telah memberi dukungan personal dalam pelaksanaan kegiatan pengabdian pada masyarakat ini. Demikian pula pada jajaran pengurus Yayasan Dharma Laksana TK Dwijendra Mataram yang telah bersedia menjadi masyarakat sasaran kegiatan

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.
- Keputusan Menteri Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang diJalan dengan Kendaraan Umum.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2020, *Peraturan MenteriRepublik 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.
- Morlok, Edward K., 1995, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Napitulu R., 1999, *Analisis Pemilihan Ukuran Angkutan Kota Optimum pada Suatu Rute Tertentu*, *Jurnal Transportasi FSTPT*, Nomor1, TahunI, Juni 1999, Jakarta.
- Salim Abbas, 2002, *Manajemen Transportasi*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Setijowarno, E.d., 2005, *Penelitian Model Angkutan Massal Yang Cocok Untuk Perkotaan*, Lembaga Penelitian Unika Soegija pranata Kerjasama dengan Badan Penelitian dan Pengembangan Propinsi Jawa Tengah dan PT Harsa Halyamulya, Semarang.
- Suteja W., 2000, *Studi Karakteristik Sistem Angkutan Umum di Kotamadya Mataram*, *Jurnal Transportasi FSTPT*, Vol2 Nomor 1 TahunI, Juni 2002, Jakarta.
- Suwarno., Sudiharto., Patriya, RukmaNur., 2007,*Tarikan Pergerakan pada Kawasan Wisata UPT Balai Konservasi Tumbuhan Kebun Raya Purwodadi*. *Jurnal Ilmu-ilmuTeknik– Sistem*, Pasuruan.
- Tamin, O., Z., 2008, *Perencanaan, Pemodelandan Rekayasa Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.