

PKM Pendidikan Dan Penyuluhan Bidang Lalu Lintas Bagi Mahasiswa: Safety Riding

Yorina An'guna Bansa*, Ade Irma Suryani, Ika Dwimaya Roza

¹Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Muhammadiyah Jambi

email: yorinabansa@gmail.com

Abstract

From Korlantas Polri data regarding accidents, it can be seen that in 2017 there were 104,327 accidents, in 2018 there were 107,968, in 2019 there were 116,411, in 2020 there were 100,028, and in 2021 there were 103,645 accidents cases. Traffic accidents had been increasing lately, especially the student drivers and the paths that are traversed to campus are also prone to accidents because they run into large trucks, so education about safety riding is very important. The purpose of this counseling was to socialize the Traffic Law so that students know Traffic Laws and they become citizens who are aware of the law when driving in order to create a culture of obeying traffic laws. This counseling was also aims to educate how to be good driver, people who completed with standard driving attributes (Indonesia National Standard Helmet, jacket, gloves, shoes) as well as attributes such as SIM and STNK so that driving is safe and comfortable. This counseling was expected to increase awareness of driving safety for both themselves and others. The method of this counseling was an interactive lecture method that ends with a quiz and lots of prizes in the question and answer session. The result of this counseling was that 100 participants from Universitas Muhammadiyah Jambi students enthusiastically took part in safety riding education and counseling which was marked by their activeness in asking questions, sharing driving experiences, and participating in pre-quiz and post-quiz on safety riding knowledge cooperatively. The output of this counseling was that participants are asked to upload content about safety riding on their social media accounts. It is expected that safety riding can be noticed by more people.

Keywords: Safety Riding, Traffic Law Compliance Culture, Traffic Law

Abstrak

Dari data Korlantas Polri tentang kecelakaan terlihat bahwa pada tahun 2017 terdapat 104.327 kecelakaan, tahun 2018 sebanyak 107.968, tahun 2019 sebanyak 116.411, tahun 2020 sebanyak 100.028, dan pada tahun 2021 ada 103.645 kasus kecelakaan. Maraknya kecelakaan lalu lintas akhir – akhir ini terutama korbannya adalah pengendara mahasiswa dan jalur yang dilalui menuju kampus juga rawan kecelakaan karena berpapasan dengan truk – truk besar, maka edukasi mengenai safety riding ini sangatlah penting dilakukan. Tujuan pengabdian ini adalah untuk mensosialisasikan Undang-Undang Berlalu Lintas agar mahasiswa mengetahui hukum berlalu lintas sehingga menjadi warga yang sadar hukum saat berkendara guna mewujudkan budaya patuh hukum lalu lintas. Pengabdian ini juga bertujuan mengedukasi bagaimana menjadi pengendara kendaraan bermotor yang baik yaitu lengkap atribut berkendara sesuai standar (Helm Standar Nasional Indonesia, jaket, sarung tangan, sepatu) juga atribut seperti SIM dan STNK agar aman dan nyaman berkendara. Pengabdian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran keselamatan berkendara baik bagi diri maupun orang lain. Metode pengabdian ini adalah metode ceramah interaktif yang diakhiri dengan quiz serta banyak hadiah pada sesi tanya jawab. Hasil pengabdian ini adalah peserta dari mahasiswa Universitas Muhammadiyah Jambi yang berjumlah 100 orang antusias mengikuti pendidikan dan penyuluhan safety riding ini ditandai dengan keaktifan bertanya, berbagi pengalaman berkendara, dan mengikuti pra quiz serta post quiz pengetahuan safety riding dengan kooperatif. Luaran dari pengabdian ini adalah peserta diminta untuk mengupload konten tentang safety riding di akun media sosialnya. Hal ini diharapkan agar safety riding lebih diperhatikan oleh lebih banyak orang.

Kata Kunci: Aman Berkendara, Budaya Patuh Hukum Lalu Lintas, Safety Riding, Undang-Undang Lalu Lintas

PENDAHULUAN

Dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 pasal 1 ayat (3) ditegaskan bahwa negara Indonesia adalah negara hukum. Berdasarkan konsep negara hukum sebagaimana yang tercantum dalam UUD tersebut, maka dapat dipahami bahwa di dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara, masyarakat Indonesia diatur oleh hukum dan tentunya telah dibentuk berbagai aturan dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat, salah satunya adalah dalam hal berlalu lintas.

Ketentuan yang telah dibentuk oleh negara Indonesia dalam hal berlalu lintas adalah Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ketentuan tentang lalu lintas, khususnya yang terkait dengan pengguna kendaraan bermotor roda dua dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur pada bab VIII, bab IX, dan bab XX. Pada bab VIII bagian kesatu diatur tentang surat izin mengemudi, salah satunya pasal 77 ayat (1) tentang kewajiban memiliki surat izin mengemudi bagi pengemudi kendaraan.

Sedangkan pada bab IX bagian keempat telah diatur tentang tata cara berlalu lintas, diantaranya dalam pasal 106 ayat (8) yang mengatur tentang kewajiban mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia bagi pengemudi kendaraan. Bagi yang melanggar ketentuan tersebut di diancam dengan sanksi pidana yang diatur pada bab XX, diantaranya dalam pasal 281 yakni bagi yang melanggar pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah). Kemudian pada pasal 291 ayat (1) yakni sanksi bagi pelanggar pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Ketentuan-ketentuan tentang berlalu lintas bagi pengguna kendaraan bermotor

roda dua sebagaimana yang diatur di dalam UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari upaya pemerintah dalam rangka menciptakan ketertiban dan keselamatan bagi masyarakat.

Ketidakdisiplinan masyarakat pengguna jalan mencerminkan masih rendahnya antusias masyarakat untuk mematuhi peraturan berlalu lintas. Ketidakpedulian sebagian masyarakat tersebut menjadikan proses kegiatan berlalu lintas tidak terlaksana dengan tertib (Desril, et al, 2018). Dalam rangka mewujudkan budaya patuh hukum lalu lintas, penyuluhan hukum keselamatan lalu lintas sangat penting dilakukan. Berkaitan dengan beberapa hal di atas, maka diperlukan upaya yang harus dilakukan oleh Negara, khususnya oleh pemerintah yang mempunyai kewenangan dalam hal lalu lintas guna memecahkan permasalahan yang ada. Hal tersebut sebagaimana yang tercantum dalam UU RI No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 5 ayat (1) yang menegaskan bahwa Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah.

METODE PENGABDIAN

Khalayak sasaran dalam kegiatan ini adalah mahasiswa Universitas Muhammadiyah Jambi, Kecamatan Telanaipura, Kota Jambi yang secara teknis dilaksanakan oleh Polresta dan PT. Sinar Sentosa Honda serta dosen PKM UM Jambi ini. Mahasiswa Universitas Muhammadiyah Jambi sebagai pengguna jalan mempunyai kewajiban mentaati UU dalam keselamatan berkendara. Mahasiswa UM Jambi yang diundang dan hadir pada kegiatan ada 100 orang. Kegiatan ini dilaksanakan di aula kampus UM Jambi.

Metode penerapan Iptek dalam kegiatan ini bertujuan untuk menyelesaikan permasalahan yang dilakukan dengan:

a. Ceramah

Metode ceramah digunakan untuk mensosialisasikan peraturan Undang-

Undang Lalu Lintas, teori dan konsep-konsep mengenai keselamatan berkendara, dan tips menghindari kecelakaan.

b. Pendampingan

Metode pendampingan dimaksudkan memberikan contoh kasus kepada peserta untuk menyelesaikan SIM dan melengkapi perlengkapan saat berkendara.

c. Praktik Manual

Praktik manual dimaksudkan untuk menyebarluaskan informasi yang diberikan melalui media sosial. Mahasiswa memiliki proyek dalam menciptakan konten berupa himbauan mengenai keselamatan berkendara.

Keterkaitan kegiatan ini dengan Universitas Muhammadiyah Jambi adalah Universitas Muhammadiyah Jambi melalui pelaksanaan kegiatan ini mampu mewujudkan Tri Dharma Perguruan Tinggi yang diamanahkan oleh undang-undang untuk tertib berkendara demi menjaga keselamatan berkendara bagi diri dan orang lain.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Adapun materi yang diberikan adalah mengenai hal-hal berikut:

Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalanyang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan / atau hewan.

Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambing yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.

Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambing, huruf, angka, kalimat, dan/ atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Selain marka jalan ada pula rambu – rambu peringatan yang perlu pengendara pahami dan perhatikan. Adapun contoh rambu perintah adalah batas akhir kecepatan maksimum 40 km/jam, batas akhir larangan mendahului kendaraan lain, batas akhir semua larangan setempat terhadap kendaraan bergerak, wajib mengikuti arah ke kiri, lajur atau bagian jalan yang wajib dilewati, dan wajib mengikuti arah yang ditentukan pada bundaran.

Kewajiban pengemudi saat berkendara sesuai pasal 106 UU LLAJ No.22/2009 yaitu wajib mengendarai kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi, wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda, wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan, wajib mematuhi ketentuan, yaitu: semua jenis rambu lalu lintas, marka jalan, APIL (Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas), gerakan lalu lintas oleh petugas, berhenti dan paker, peringatan dengan bunyi dan sinar, dan batas kecepatan.

APIL atau Traffic Light adalah alat pemberi isyarat lalu lintas yaitu perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan / atau kendaraan di persimpangan atau pada ruas jalan.

Kewajiban pengemudi saat berkendara adalah pada saat diadakan pemeriksaan oleh petugas, pengendara wajib dapat menunjukan surat – surat sebagai berikut: STNK / STCK, SIM, bukti lulus uji berkala, tanda bukti lain yang sah. Kewajiban pengendara yang kedua adalah setiap orang yang mengemudikan Ranmor R4 atau lebih di jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk pengaman. Kewajiban pengendara

yang ketiga adalah setiap orang yang mengemudikan sepeda motor dan penumpang sepeda motor wajib menggunakan helm yang memenuhi SNI. Dan kewajiban pengendara yang keempat adalah setiap orang yang mengendarai sepeda motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari satu.

Penggunaan lampu utama terdapat pada pasal 107 UU LLAJ No. 22/2009 yang berisi pengemudi Ranmor wajib menyalakan lampu utama Ranmor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu dan kedua berisi bahwa pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan dimaksud ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Jalur dan lajur terdapat pada pasal 108 UU LLAJ No. 22/2009 yang menyatakan (1) Dalam berlalu lintas pengguna jalan harus menggunakan jalur jalan sebelah kiri, (2) Penggunaan jalur sebelah kanan hanya dapat dilakukan jika: (a). Pengemudi bermaksud akan melewati kendaraan didepannya, (b). Diperintahkan oleh petugas polri untuk digunakan sementara, (3). Sepeda motor, ranmor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang dan kendaraan tidak bermotor berada pada lajur sebelah kiri jalan, (4) Penggunaan lajur sebelah kanan hanya diperuntukkan bagi kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi, akan berbelok kanan, mengubah arah, atau mendahului kendaraan lain.

Tata cara berlalu lintas terdapat pada pasal 110 UU LLAJ No. 2/2009 yang menyatakan (1) Pengemudi yang berpapasan dengan kendaraan lain dari arah berlawanan pada jalan dua arah yang tidak dipisahkan secara jelas wajib memberikan ruang gerak yang cukup di sebelah kanan kendaraan, (2) Pengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) jika terhalang oleh suatu rintangan atau pengguna jalan lain didepannya wajib mendahului kendaraan yang datang dari arah berlawanan. Pasal 111 UU LLAJ No.22/2009 menyebutkan bahwa pada

jalan yang menanjak atau yang tidak memungkinkan bagi kendaraan untuk saling berpapasan, pengemudi kendaraan yang arahnya menurun wajib memberi kesempatan jalan kepada kendaraan yang mendaki.

Mengenai pejalan kaki terdapat pada pasal 132 UU LLAJ NO.22/2009 yang mengatur bahwa (1) Pejalan kaki wajib (a) menggunakan bagian jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki atau (b) jalan yang paling tepi atau menyeberang di tempat yang telah ditentukan, (2) Dalam hal tidak terdapat tempat penyeberangan yang ditentukan sebagaimana dimaksud ayat (1) huruf b, pejalan kaki wajib memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas. Pengguna jalan yang memperoleh hak utama terdapat pada pasal 134 UU LLAJ No.22/2009, pengguna jalan yang memperoleh hak utama untuk didahulukan sesuai dengan urutan berikut: (a) kendaraan pemadam kebakaran yang sedang melaksanakan tugas, (b) ambulans yang mengangkut orang sakit, (c) kendaraan untuk memberikan pertolongan pada kecelakaan lalu lintas, (d) kendaraan pimpinan lembaga negara RI, (e) kendaraan pimpinan dan pejabat negara asing serta lembaga internasional yang menjadi tamu negara, (f) iring-iringan pengantar jenazah, (g) konvoi dan/atau kendaraan untuk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Polri.

Surat Ijin Mengemudi (SIM) adalah bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh Polri kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas, dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor. Kewajiban pengemudi pada pasal 77 ayat 1 yaitu setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki SIM sesuai dengan kendaraan bermotor yang dikemudikan. Jenis dan penggolongan SIM pasal 80 yaitu: (1) SIM A untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak lebih dari 3.500

kg, (2) SIM B1 untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 kg, (3) SIM BII untuk mengemudikan kendaraan alat berat, kendaraan penarik atau ranmor dengan menarik kereta tempelan / gandengan perseorangan dengan berat yang diperbolehkan untuk kereta tempelan / gandengan lebih dari 1000 kg, (4) SIM C untuk mengemudikan sepeda motor, (5) SIM D berlaku untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang cacat. Persyaratan pemohon SIM ada pada pasal 81 & 83 UU LLAJ No. 22/2009 yaitu (1) syarat administrasi (KTP, isi formulir, rumusan sidik jari), (2) syarat kesehatan (sehat jasmani dengan surat keterangan dokter dan sehat rohani dengan surat lulus tes psikologis), (3) syarat lulus ujian teori, praktek, dan simulator, (4) syarat batas usia (a) SIM C.A.D minimal 17 tahun, (b) SIM BI minimal 20 tahun, (c) SIM BII minimal 21 tahun, (d) SIM A umum minimal 20 tahun, (e) SIM BI umum minimal 22 tahun, (f) SIM BII minimal 23 tahun.

Ketentuan pidana pasal 280 UU LLAJ No. 22/2009 adalah setiap orang yang mengemudikan ranmor di jalan yang tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) yang ditetapkan oleh Polri sebagaimana dimaksud dalam pasal 68 ayat 1 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,-. Pasal 281 UU LLAJ No.22/2009 juga menyatakan setiap orang mengemudikan ranmor di jalan yang tidak memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM) sebagaimana dimaksud dalam pasal 77 ayat 1 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp. 1.000.000,-. Pasal 288 ayat 1 UU LLAJ No. 22/2009: “Setiap orang yang mengemudikan ranmor di jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Ijin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat 5 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,-“.

Pasal 291 ayat 1 UU LLAJ No. 22/2009: “Setiap orang yang mengendarai sepeda motor tidak mengenakan Helm Standar Nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat 8 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,-. Pasal 291 ayat 2 UU LLAJ No. 22/2009: “Setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan yang membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat 8 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,-“.

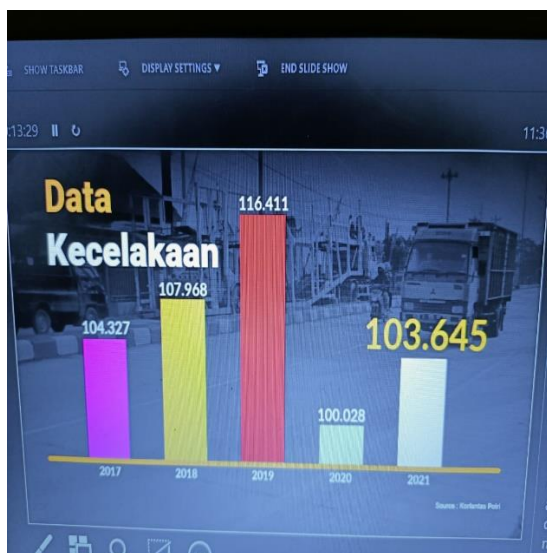
Lakalantas menyatakan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Pasal 310 ayat 4 menyebutkan “Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat 3 yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,-.” Pasal 310 ayat 2 UU “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat 3, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 2.000.000,-. Pasal 310 ayat 3 UU “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat 4, dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,-.

Penyebab kecelakaan berasal dari dua faktor yaitu: (1) Faktor pengemudi seperti; tidak disiplin (melanggar peraturan), emosional / tidak sabar, daya

koncentrasi kurang, kurang terampil, mengantuk/lelah, dan mabuk (pengaruh obat/miras). (2) Faktor kendaraan seperti; tidak laik jalan, ban pecah, rem. Lampu tidak berfungsi, dan melebihi muatan. (3) Faktor jalan seperti; jalan sempit, bergelombang, tikungan, tanjakan/menurun. (4) Faktor cuaca; hujan, licin, kabut.

Peserta diberikan pemahaman tentang case yang terjadi pada banyak pengendara. Kecelakaan lalu lintas membuktikan bahwa tidak disiplinnya pengguna jalan pada tata tertib dan peraturan lalu lintas di jalan (Nugroho, 2021). Tingginya angka kecelakaan di Indonesia dikarenakan kurangnya kesadaran keselamatan sehingga pengendara sepeda motor berkendara dengan berbahaya (Shinta, 2020).

Gambar 1



Faktor yang mempengaruhi tingkat kecelakaan dominan disebabkan kesalahan dan kelalaian manusia, karena kurangnya tingkat kesadaran perilaku pengendara terhadap peraturan lalu lintas (Zaini, 2022). Penyebab dari kejadian kecelakaan bervariasi namun didominasi oleh kelalaian pengendara seperti mengendarai dengan kecepatan tinggi, kondisi motor yang tidak sesuai standar, mengendarai melawan arus,

membelok tanpa menyalakan lampu sein, hingga membongkok lebih dari satu orang (Srisantyorini, 2021). Dari data Korlantas Polri tentang kecelakaan terlihat bahwa pada tahun 2017 terdapat 104.327 kecelakaan, tahun 2018 sebanyak 107.968, tahun 2019 sebanyak 116.411, tahun 2020 sebanyak 100.028, dan pada tahun 2021 ada 103.645 kasus kecelakaan. Maraknya kecelakaan lalu lintas akhir – akhir ini terutama korbannya adalah pengendara mahasiswa dan jalur yang dilalui menuju kampus juga rawan kecelakaan karena berpapasan dengan truk – truk besar, maka edukasi mengenai safety riding ini sangatlah penting dilakukan. Kecelakaan lalu lintas pada kelompok remaja cenderung lebih tinggi. Hal ini terlihat pada tingginya mahasiswa yang berperilaku tidak aman, yaitu sebanyak 72.1% mahasiswa yang berperilaku tidak aman lebih banyak dibanding mahasiswa yang berperilaku aman saat berkendara. (Qurotulaini, 2016). Perilaku tidak aman saat berkendara pada mahasiswa meliputi tidak mematuhi peraturan lalu lintas dan tidak menggunakan perlengkapan berkendara (jaket, helm, sarung tangan, dan sepatu) (Utari, 2010 pada Qurotulaini, 2016). Oleh karena itu, penyuluhan keselamatan berkendara kali ini ditujukan kepada mahasiswa, khususnya mahasiswa Universitas Muhammadiyah Jambi dimana kegiatan ini juga bekerjasama dengan PT. Sinar Sentosa Honda dan Polantas Kota Jambi. Perilaku berkendara selamat adalah perilaku berkendara roda dua dengan tata cara yang aman sesuai dengan peraturan lalu lintas (Ruzain, 2018). Hal ini bertujuan menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan mementingkan dan mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain didalam berkendara di jalan raya. Perilaku safety riding merupakan perilaku mengemudi yang aman dan dapat membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas (Wahyuningsih, 2020).

Untuk mendapatkan hasil yang diinginkan, maka disusun target dan luaran.

Detail dari target dan luaran tersebut tercantum sebagai berikut.

Adapun target yang ingin dicapai dalam program pengabdian masyarakat ini diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Membina mahasiswa Universitas Muhammadiyah Jambi sebagai mahasiswa yang tertib sebagai pengguna jalan.
2. Menjadikan mahasiswa Universitas Muhammadiyah Jambi sebagai mahasiswa binaan dalam semua aspek kegiatan pengabdian masyarakat Universitas Muhammadiyah Jambi, sehingga bisa menjadi mahasiswa percontohan.

Gambar 2



Gambar 3

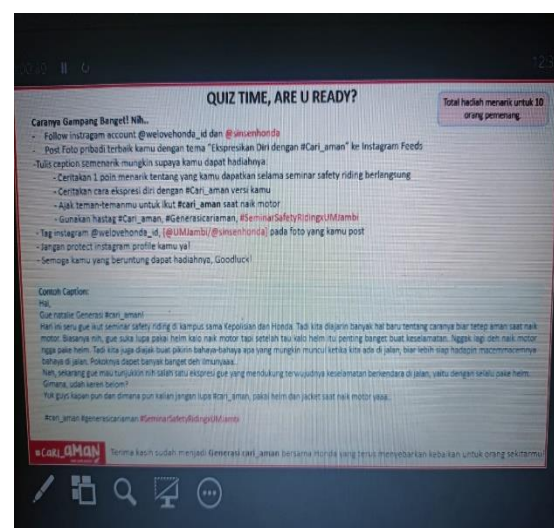


Gambar 4



Sedangkan luaran yang diharapkan dalam pelaksanaan program ini diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Terlaksananya program pengabdian masyarakat Universitas Muhammadiyah Jambi khususnya dalam bidang pendidikan keselamatan berkendara.
2. Hasil program pengabdian masyarakat ini disebarluaskan dalam bentuk promosi edukasi media sosial.



SIMPULAN

PKM ini diawali dengan pre test untuk menganalisis pengetahuan mahasiswa tentang safety riding dan kesadaran berkendara aman sebelum diberikan ceramah, setelah itu dilakukan ceramah tentang Undang Undang Lalu Lintas, tips terhindar dari kecelakaan, sesi tanya jawab dan sesi sharing pengalaman berkendara dan kecelakaan yang dialami diri sendiri atau teman terdekat. Diskusi dilakukan secara interaktif, diselingi dengan menonton video safety riding, dan diakhiri dengan post test. Hasil post test menunjukkan adanya peningkatan pengetahuan safety riding dan kesadaran berkendara aman bagi mahasiswa UM Jambi. Di setiap sesi ada pembagian hadiah sehingga mahasiswa semangat mengikuti hingga akhir penyuluhan ini.

UCAPAN TERIMAKASIH

Terimakasih kepada LPPM Universitas Muhammadiyah Jambi yang telah memberikan dukungan dana melalui hibah internal. Terimakasih kepada PT. Sinar Sentosa Honda dan Polresta Kota Jambi yang telah bekerjasama dalam memberikan materi safety riding kepada mahasiswa Universitas Muhammadiyah Jambi. Terimakasih atas bantuan materil, ilmu, dan moril sehingga pengabdian masyarakat ini dapat dijalankan dengan sukses dan memberi dampak.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Desril, et al. 2018. Penyuluhan Hukum Keselamatan Lalu Lintas sebagai Strategi Mewujudkan Budaya Patuh Hukum Lalu Lintas. *Jurnal Pengabdian UntukMu Negeri*, Vol (2), 2, 93-103.
- [2] Nugroho, Linda, and Novianus. 2021. Faktor yang Berhubungan dengan Safety Riding pada Mahasiswa Prodi Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Prof. Dr. Hamka. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, Vol (2), 1, 89-102.
- [3] Qurotulaeni. 2016. *Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Safety Riding pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat sebagai Pengendara Sepeda Motor*. [Skripsi].Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- [4] Ruzain, Herawati, and Christof. 2018. Hubungan Pengetahuan Berkendara Selamat dengan Kecelakaan Pengemudi Transportasi Roda Dua Berbasis Online di Kota Pekanbaru. *Jurnal Islamika*, Vol (1), 2, 161-169.
- [5] Shinta, J.L. 2020. Kesadaran Keselamatan dengan Agresivitas Berkendara Pengendara Sepeda Motor. *Psikoborneo Jurnal Ilmiah Psikologi*, Vol (8), 4, 579-589.
- [6] Srisantyorini, dkk. 2021. Kesadaran Pengendara Terhadap Perilaku Aman Dalam Berkendara (Safety Riding) Sepeda Motor Pada Siswa – Siswi Sekolah Menengah Kejuruan “X” di Kota Tangerang Selatan.
- [7] Wahyuningsih and Ramdana. 2020. Pengetahuan dan Perilaku Safety Riding Siswa SMA. *Holistik Jurnal Kesehatan*, Vol (14), 4, 564-572.
- [8] Zaini and Ariska. 2022. Motorcycle Behaviour and Traffic Safety (Case of Ujung Batu District, Rokan Hulu Regency) Riau Province. *Asian Journal of Mechatronics, and Electrical Engineering (AJMEE)*, Vol (1), 1, 13-24.
- [9] V. K. Kota, “An Ontological Approach for Digital Evidence Search,” *Int. J. Sci. Res. Publ.*, vol. 2, no. 12, pp. 2–5, 2012.