

ANALISIS PEMAHAMAN PELAJAR PADA RAMBU LALU LINTAS

Ahmad Soimun¹, Arinda Leliana², Eriza Islakhul Ulmi³, Dio Hananda Ziantono⁴, Hera Widyastuti⁴

¹Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Bali, Jl. Cempaka Putih, Sam-sam Kec. Kerambitan, Tabanan, Bali, 82111

²Manajemen Transportasi Perkeretapian, Politeknik Perkeretapian Indonesia Madiun, Jl. Tirta Raya, Pojok, Nambangan Lor, Kec. Manguharjo, Madiun, Jawa Timur, Indonesia, 63161

³Teknik Sipil, Universitas Nahdlatul Ulama Kalimantan Selatan, Jl. Ahmad Yani Km. 12.5, Kec. Gambut Kabupaten Banjar, Kalimantan Selatan, 70552

⁴Departemen Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil, Lingkungan dan Kebumihan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Kampus ITS Sukolilo, Surabaya, Keputih, Sukolilo, Surabaya, Jawa Timur, 60111

*soimun@poltradabali.ac.id

ABSTRAK

Tulisan ini bertujuan untuk menjelaskan dan menganalisis pengaruh pemahaman dan sikap pelajar SMP di Surabaya terhadap rambu lalu lintas. Metode yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif. Pengumpulan data menggunakan teknik angke/kuisisioner dan observasi. Penelitian ini menggunakan sampel sebanyak 178 siswa dengan teknik random sampling. Teknik analisis data ini dilakukan untuk mendapatkan seberapa besar pemahaman pelajar terhadap rambu lalu lintas, adapun teknik analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan rumus metode analisis regresi linear dengan bantuan software SPSS. Setelah dilakukan sosialisasi tentang keselamatan berkendara dan rambu rambu lalu lintas dengan baik pengetahuan siswa SMP dapat meningkat. Dibuktikan dengan nilai hasil postest yang meningkat. Diharapkan pengetahuan yang diterima dapat diaplikasikan untuk keselamatan berkendara di waktu siswa sudah mendapatkan surat izin mengemudi. Hasil dari uji paired t test penelitian ini menunjukkan bahwa responden mampu memahami materi yang telah diberikan dan sosialisasi berhasil.

Kata kunci: pelajar; rambu lalu lintas

ANALYSIS OF STUDENTS 'UNDERSTANDING ON TRAFFIC TRAVEL

ABSTRACT

The writing aims to explain and analyze the influence of understanding and attitude of junior high school students in Surabaya on traffic signs. The method is used quantitative descriptive. Data collection used both archery/quisionary and observation techniques. The study used a sample of 178 students with random sampling techniques. This data analysis technique was done to gain how much student understanding of traffic signs, as for data analysis techniques in this study were done using the linear regression analysis method formula with the help of SPSS. Once socialized about driving safety and traffic signs well the knowledge of junior high students can increase. It is proven with increased postest value. Hope that the accepted knowledge can be applied for driving safety when students already get a driver's license. The results of the research paired t test show that respondents are able to understand the material that has been provided and socialization is successful.

Keywords: student; traffic signs

PENDAHULUAN

Kegiatan transportasi darat diatur oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dengan keberadaan undang-undang ini diharapkan tercipta keamanan, kenyamanan, ketertiban, dan kelancaran dalam berlalu lintas dan segala kegiatan yang berkaitan dengan angkutan jalan. Keselamatan berkendara merupakan salah satu komponen penting dalam sistem transportasi berkelanjutan (ADB, 2010), bahkan seiring ditempatkan pada prioritas pertama. Kecelakaan transportasi jalan telah menjadi masalah yang serius di banyak negara, termasuk di Indonesia. Diseluruh dunia, kurang lebih 95%

kecelakaan terjadi pada moda transportasi jalan, dan sisanya pada moda transportasi lainnya (Miaou, Song, & K. Mallick, 2003).

Salah satu faktor yang menjadi penyebab semakin tingginya jumlah kecelakaan lalu lintas yaitu pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor yang meningkat tajam pada satu dasawarsa terakhir, terutama kepemilikan jenis kendaraan sepeda motor. Faktor lain yang menjadi penyebab tingginya jumlah kecelakaan lalu lintas adalah masih rendahnya tingkat kedisiplinan dari pengguna jalan dalam berlalu lintas (Sugiyanto, Gito & Santi, 2015). Beberapa faktor yang menjadi penyebab dari kecelakaan lalu lintas adalah faktor human (manusia), faktor kendaraan, faktor jalan (sarana prasarana) dan faktor cuaca. Faktor manusia menjadi faktor tertinggi sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas.

Menurut penelitian disebutkan faktor manusia diantaranya adalah lengah, tidak tertib, tidak terampil, dan kecepatan tinggi. Pada penelitian tersebut juga di sebutkan bahwa kecelakaan paling banyak terjadi pada anak muda usia 18-23 tahun yaitu sebanyak 259 dari 851 kecelakaan di sepanjang tahun 2008-2010. Hal ini dapat dikarenakan pada rentang umur 18-23 tahun merupakan kelompok umur yang memiliki mobilitas tinggi dengan berbagai aktifitas dan cenderung masih labil dalam berkendara karena usia yang muda. Pengemudi muda terus mengalami over represented dalam kegagalan sistem transportasi yang dibuktikan oleh korban jiwa dan luka-luka yang timbul akibat kecelakaan jalan. Dengan kegagalan sistem transportasi merupakan penyebab utama kematian di kalangan muda di seluruh dunia (Nirmala & Patria, 2016) Apalagi sebagian besar jalan macet, korban jiwa dan luka di antara pengemudi muda berusia 15-29 tahun terjadi di negara berpenghasilan rendah dan menengah (WHO, 2015).

Peraturan lalu lintas, dalam hal ini (Achmad Sanusi, 1991) mengemukakan bahwa "kesadaran hukum yang rendah cenderung pada pelanggaran hukum dengan berbagai kemungkinan korban dan kerugian yang dideritanya, makin rendahnya kesadaran hukum makin banyak pelanggaran dan makin besar pula korbannya". Pengaturan lalu lintas meliputi kegiatan penetapan kebijakan lalu lintas pada jaringan atau ruas jalan tertentu. Wujud pengaturan ini dapat bersifat dilakukan dengan alat perlengkapan jalan berupa pulau lalu lintas, rambu lalu lintas, marka jalan, lampu (isyarat) lalu lintas atau oleh petugas (Polisi Lalu Lintas, dan atau Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Perlengkapan jalan menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor KM 14 tahun 2006 Bab V Pasal 20, semua fasilitas dan kelengkapan jalan meliputi rambu rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) dan alat pengendali pemakai jalan.

Perlengkapan jalan untuk zona sekolah dengan penerapan ZoSS juga belum terlalu efektif untuk menurunkan tingkat kecelakaan dalam pelajar (Dalono *at all* 2012). Jenis jalan dalam perkotaan juga mempengaruhi tingkat kecelakaan sehingga perlu dipisahkan jenis dan kelas jalan untuk melakukan evaluasi kecelakaan dan keselamatan lalu lintas (Widyastuti et al., 2016). Menurut UU No. 22 Tahun 2009 pasal 1 ayat (24), keselamatan lalulintas adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalulintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan tujuan utamanya upaya sebagai pengendalian lalu lintas melalui rekayasa dan upaya yang lain adalah keselamatan berlalu lintas. Penyebab kecelakaan lalu lintas merupakan akibat dari kurang memperhatikan keselamatan lalu lintas. Menurut (Warpani, P Suwardjoko, 2002) kurangnya perhatian keselamatan diakibatkan berbagai faktor yaitu manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Manusia memegang peranan penting dalam keselamatan berkendara, maka perlu dilakukan sosialisasi berkendara sejak dini untuk

mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas. Khusus untuk sosialisasi keselamatan jalan, bila sistem pangkalan data belum terwujud dengan sempurna, maka data perilaku (*attitude*), kebiasaan (*behavior*) dan pengetahuan (*knowledge*) dari para pengguna jalan dapat dipakai untuk mengukur keberhasilan dan/atau kegagalan atau untuk peningkatan yang telah dicapai dari suatu program keselamatan transportasi.

Untuk mengubah persepsi dan paradigma masyarakat tentang keselamatan jalan harus dilakukan melalui pendidikan dan sosialisasi yang terus-menerus kepada masyarakat, sehingga nilai-nilai keselamatan jalan diadopsi menjadi nilai-nilai kehidupan. Salah satu metode untuk meningkatkan kesadaran dan budaya keselamatan jalan adalah dengan melakukan pendidikan dan promosi akan pentingnya keselamatan jalan. Pendidikan keselamatan yang dilakukan pada anak-anak sejak usia dini mengenai pentingnya keselamatan di jalan merupakan cara untuk membentuk pola pikir dan karakter pada anak-anak sehingga diharapkan mereka menjadi disiplin dalam berlalulintas.

Menurut (Indriastuti K Amelia *at all*, 2011) kecelakaan di Surabaya dominan terjadi pada ruas jalan yang merupakan factor manusia. Kecelakaan juga didominasi oleh pengendara sepeda motor. Data kecelakaan yang bersumber dari Kepolisian Negara Republik Indonesia (Departemen Perhubungan, 2007) menunjukkan bahwa lebih dari 10.000 orang meninggal dunia, dan 32.000 orang mengalami luka, baik luka ringan maupun luka berat akibat kecelakaan lalu lintas. Pada tahun 2006 dan 2007 jumlah kecelakaan di wilayah Surabaya juga terjadi cukup besar, 1.432 dan 759 kecelakaan lalu lintas, dengan korban masing-masing sebesar 358 orang meninggal dunia, 366 orang luka berat, dan 1.051 orang luka ringan, serta sebanyak 316 orang meninggal dunia, 129 orang luka berat, dan 573 orang luka ringan.

Melihat dari banyaknya jumlah kecelakaan lalu lintas tiap tahunnya maka diperlukan kesadaran berlalu lintas yang baik bagi masyarakat, terutama di kalangan pelajar dan salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas adalah dengan berperilaku *safety riding* (KARTIKA, Widyatuti, Buana, & Istiar, 2009). Perilaku *safety riding* merupakan upaya untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan cedera akibat kecelakaan lalu lintas. Dalam studi kasus ini, akan diambil data siswa dari beberapa Sekolah Menengah Pertama (SMP) untuk kemudian akan di data berdasarkan karakteristik yang meliputi jenis kelamin (*gender*), usia korban, kepemilikan SIM jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan, kesadaran akan rambu lalu lintas, serta kesediaan untuk memprotect diri. Untuk mengubah persepsi dan paradigma masyarakat tentang keselamatan jalan harus dilakukan melalui pendidikan dan sosialisasi yang terus-menerus kepada masyarakat, sehingga nilai-nilai keselamatan jalan diadopsi menjadi nilai-nilai kehidupan. Salah satu metode untuk meningkatkan kesadaran dan budaya keselamatan jalan adalah dengan melakukan pendidikan dan promosi akan pentingnya keselamatan jalan. Pendidikan keselamatan yang dilakukan pada anak-anak sejak usia dini mengenai pentingnya keselamatan di jalan merupakan cara untuk membentuk pola pikir dan karakter pada anak-anak sehingga diharapkan mereka menjadi disiplin dalam berlalu lintas.

Berdasarkan uraian di atas bahwa pemahaman mengenai norma dan rambu lalu lintas pada siswa siswi smp di Surabaya merupakan salah satu faktor penting dalam menyelenggarakan peraturan lalu lintas, pengetahuan tentang peraturan hukum, pengetahuan tentang isi peraturan hukum, sikap tentang peraturan hukum dan pola perilaku hukum. Untuk itu kesadaran hukum taat terhadap peraturan lalu lintas perlu ditanamkan kepada seluruh siswa selaku salah satu pengguna jalan raya. Untuk mewujudkan siswa yang taat akan keselamatan berkendara.

METODE

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah penyebaran kuisioner. Penyebaran kuesioner adalah teknik pengumpulan data dengan cara mengajukan sejumlah pertanyaan tertulis kepada responden (siswa SMP) mengenai karakteristik pelajar tentang jenis kelamin, usia pelajar, jumlah uang saku yang di terima serta kepatuhan siswa terhdap etika berlalu lintas dan faktor yang mendorong siswa mematuhi etika berlalu lintas serta pertanyaan tentang pernah atau tidaknya dalam mengalami kecelakaan.

Teknik analisis data ini dilakukan untuk mendapatkan hasil dan kesimpulan dari data yang dianalisis, adapun teknik analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan rumus metode analisis regresi linear dengan bantuan software SPSS. Penelitian ini menggunakan metode perspektif deskriptif kuantitatif yang pengumpulan datanya berbentuk hasil survei yang dilakukan peneliti. Penelitian ini tergolong penelitian kuantitatif, dengan menggunakan data yang terukur, dan akan menghasilkan kesimpulan yang digeneralisasikan (Sugiyono 2010:143). Penelitian ini dilakukan karena peneliti ingin mengetahui wawasan tingkat pengetahuan para pelajar SMP terhadap keamanan lalu lintas dan pentingnya kesadaran terhadap perlindungan diri sendiri pada kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya khususnya pengendara kendaraan sepeda motor. Penelitian ini dilakukan di SMP N 17 Surabaya, SMP N 52 Surabaya, SMP N 57 Surabaya. Penelitian ini dilaksanakan pada tanggal 4 dan 7 desember 2017.

HASIL DAN PEMBAHASAN



Gambar 1. Kegiatan Sosialisasi berkendara

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran berkendara dan pengetahuan rambu rambu lalu lintas untuk siswa siswa SMP untuk meningkatkan keselamatan berkendara. Keselamatan berkendara dipengaruhi oleh kondisi kendaraan dan jalan itu sendiri, keselamatan berkendara akan meningkat apabila sarana dan prasarana lalu lintas berfungsi dengan baik, seperti kendaraan dalam kondisi lengkap, rambu-rambu lalu lintas, marka, alat pengamanan pemakai jalan, kondisi jalan, dan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas lainnya. Keselamatan lalu lintas juga dipengaruhi oleh kedisiplinan pengendara, peningkatan pemahaman melalui pendidikan keselamatan berkendara, rambu-rambu yang ada di jalan harus diberikan sejak dini, peraturan-peraturan yang ada dan juga tingkah laku yang

harus dijaga sewaktu di jalan, karena banyak anak-anak, khususnya SMP, sudah banyak mengendarai kendaraan terutama sepeda motor yang dapat menyebabkan kejadian yang tidak diinginkan apabila tanpa dibekalnya pendidikan tersebut. Dalam sosialisasi pemahaman berkendara dan pengenalan rambu rambu lalu lintas diidentifikasi berdasarkan karakteristik siswa siswa SMP di kota Surabaya.

Karakteristik Responden

Tabel 1.
 Karakteristik Pelajar yang di teliti

Karakteristik	Keterangan	Persentase
Kelas	VII	38%
	VIII	62%
	IX	0%
Jenis Kelamin	L	46%
	P	54%
Usia	11	1%
	12	19%
	13	56%
	14	22%
	15	2%
Uang Saku	Rp 5,000	19%
	Rp 10,000	57%
	Rp 15,000	16%
	Rp 20,000	4%
	> Rp.20.000	4%
Pernah Tidak Kecelakaan	Ya	35%
	Tidak Pernah	65%
Peran Saat Kecelakaan	Penumpang	48%
	Pengemudi	52%
Kendaraan Yang Digunakan	Sepeda Motor	97%
	Mobil	2%
	Angk.Umum	2%
	Lainnya	0%
Kecepatan Saat Kecelakaan	< 30 Km/Jam	33%
	30-40 Km/Jam	41%
	40-50 Km/Jam	19%
	>50 Km/Jam	6%
Frekuensi Kecelakaan	1 Kali	67%
	2-4 Kali	29%
	> 5 Kali	5%
Tingkatan Luka Yang Dialami	Luka Ringan	90%
	Luka Berat	10%
	Luka Berat Hingga Opname	0%
Lama Dirawat Pasca Kecelakaan	1-3 Hari	84%
	4-7 Hari	8%
	> 7 Hari	8%
Lama Istirahat Yang Diberikan Sekolah	1-3 Hari	83%
	4-7 Hari	6%
	> 7 Hari	11%
Biaya Yang Dikeluarkan Akibat Kecelakaan	< Rp. 100.000	81%
	Rp.100.000 - Rp. 500.000	10%
	> Rp. 500.000	10%

Hasil pengisian kuisioner didapatkan analisis bahwa dari kegiatan sosialisasi ini ditunjukkan pada sekolah SMP di Surabaya kelas VII dan VIII. Dari usia siswa kelas VII dan VIII paling banyak berumur 13 tahun. Uang saku siswa untuk sekali dalam berangkat sekolah antara Rp 5.000, - Rp 10.000,. Dari total 178 siswa terdapat 35% pernah mengalami kecelakaan dalam berkendara dalam mengemudi dan menggunakan sepeda motor. Meskipun dari tingkat kecelakaan tergolong ringan tetapi lama dirawat pasca kecelakaan rata2 1-3 hari hal ingin pasti sangat berpengaruh terhadap proses belajar di sekolah siswa tersebut.

Analisis Pretest dan Post Test

Sosialisasi yang dilakukan di 3 SMP, *pretest* dan *post test* diberikan dengan tujuan mengetahui pengaruh pemberian materi tentang keselamatan berkendara khususnya bagi pelajar sekolah. Pemberian soal *pretest* dan *post test* berupa 16 soal pilihan ganda yang telah disesuaikan dengan materi keselamatan berkendara diantaranya pernah tidaknya mengendarai sepeda motor, menggunakan helm SNI, memiliki SIM, menggunakan kaca spion dan lampu saat berbelok dan menyalip, mengatur kecepatan, memperhatikan rambu rambu lalu lintas, menyalakan lampu, tidak menggunakan gaway saat berkendara, dan memperhatikan parkir kendaraan. Hasil dari tes tersebut kemudian diolah data dan diberikan penilaian untuk masing-masing siswa. Nilai dari masing-masing siswa tersebut dilakukan pengujian menggunakan “Uji J Test dan Uji T Test”

Pada analisis pemahaman pelajar siswa SMP terhadap rambu lalu lintas dilakukan dengan analisis beberapa uji yang dilakukan.

Uji J Test

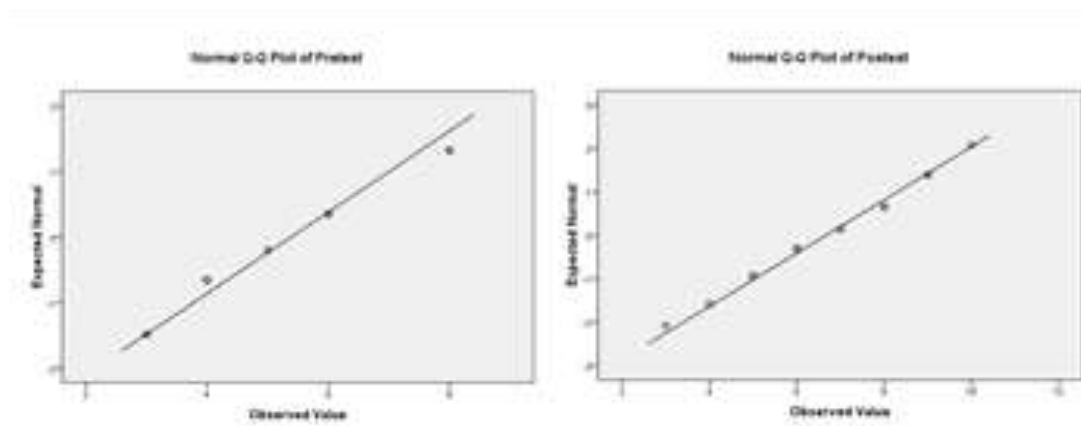
Sebelum melakukan J Test, perlu dilakukan dulu pemunahan asumsi dengan uji distribusi normal. Berikut hasil uji distribusi normal dengan menggunakan program bantu SPSS untuk masing-masing sekolah dan gabungan semua sekolah. Hasil uji J Test dengan rincian SMPN 17 Surabaya sebanyak 68 siswa, SMPN 52 Surabaya sebanyak 46 siswa, SMPN 57 Surabaya sebanyak 64 siswa. Dapat dilihat pada grafik dan tabel berikut.

Tabel 2.
 Uji Distribusi Normal untuk *Pretest* dan *Posttest*

Tests of Normality	Kolmogorov-Smirnov (a)			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	df	Sig.
SMPN 17 Surabaya Pretest	0.191	68	0.000	0.882	68	0.000
SMPN 17 Surabaya Posttest	0.172	68	0.000	0.948	68	0.003
SMPN 52 Surabaya Pretest	0.141	46	0.023	0.956	46	0.077
SMPN 52 Surabaya Posttest	0.205	46	0.000	0.877	46	0.000
SMPN 57 Surabaya Pretest	0.173	64	0.000	0.930	64	0.001
SMPN 57 Surabaya Posttest	0.151	64	0.001	0.956	64	0.022
All Pretest	0.212	178	0.000	0.908	178	0.000
All Posttest	0.184	178	0.000	0.941	178	0.000

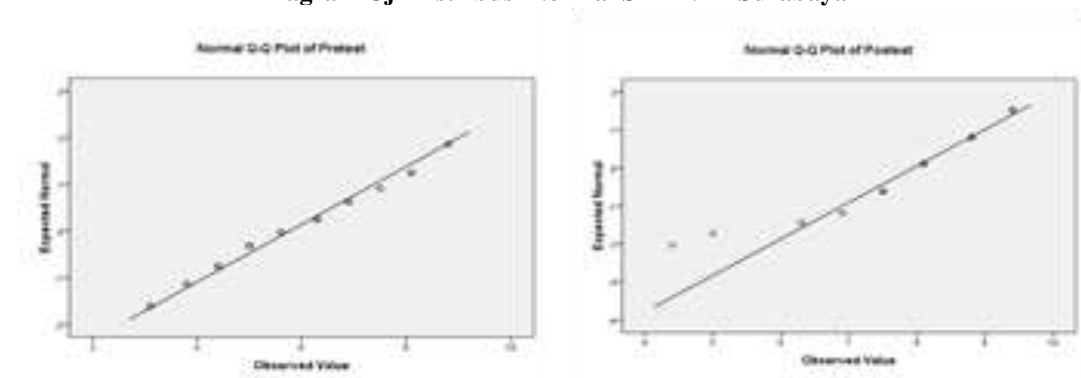
Hasil analisis SPSS pada tabel 2, hasil uji normalitas Kolmogorov Smirnov dan Shapiro – Wilk. Diasumsikan data disebut signifikan apabila nilai signifikansi data menunjukkan $< \alpha$ (0,05) artinya data terdistribusi normal.

Perlu juga di lihat dari grafik Q-Q plotnya seperti pada grafik pada gambar 2-4.



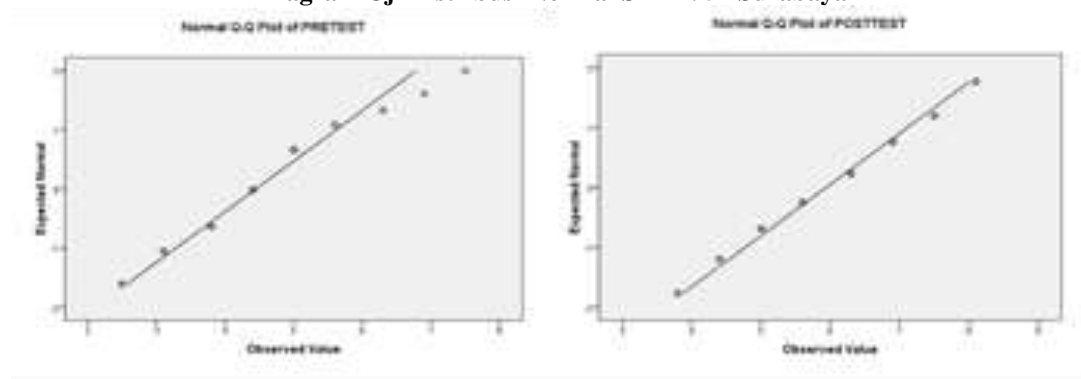
Sumber: Hasil Analisis

Gambar 2.
Diagram Uji Distribusi Normal SMPN 17 Surabaya



Sumber: Hasil Analisis

Gambar 3.
Diagram Uji Distribusi Normal SMPN 52 Surabaya

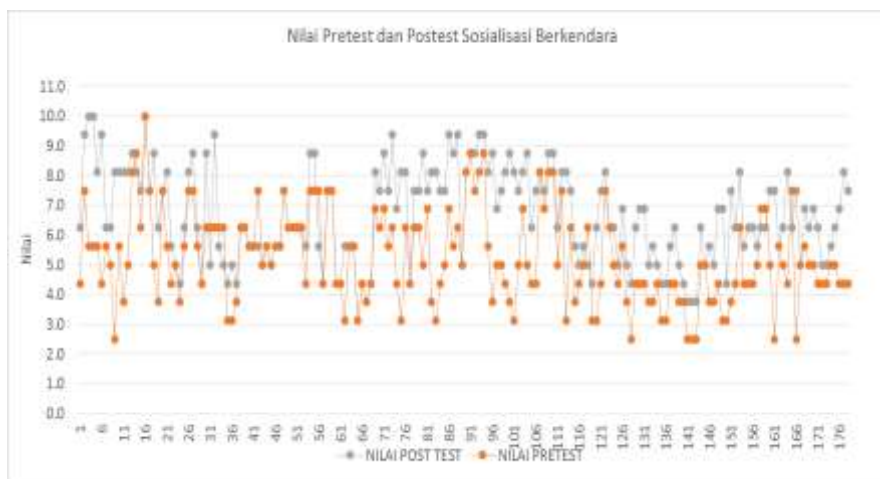


Sumber: Hasil Analisis

Gambar 4.
Diagram Uji Distribusi Normal SMPN 57 Surabaya

Dari keterangan pada gambar 2-4 hasil grafik Q-Q pada SMP N di Surabaya secara teoritis, suatu set data dikatakan berdistribusi normal jika Q-Q Plot tersebar disekitar garis. Dari output SPSS terlihat bahwa data menyebar disekitar garis, tampaknya data berdistribusi normal.

Siswa siswi diberikan soal pemahaman tentang berkendara dan lalu lintas dengan 16 pertanyaan standar tentang tata cara berkendara dalam lalu lintas. Hasil pretest dan posttest Gabungan SMP dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 5. Diagram Nilai *Pretest* dan *Post test* Semua Sekolah dan Karang Taruna Surabaya

Gambar 5 terlihat dari nilai pretest masing-masing siswa yang belum mendapatkan materi tentang keselamatan berkendara masih minim dan perlu ditingkatkan seperti pada hasil nilai *pretest*. Setelah dilakukan sosialisasi berkendara dan pemahaman rambu - rambu lalu lintas nilai siswa siswi mengalami peningkatan yang signifikan seperti pada grafik nilai posttest yang rata-rata naik, ada juga yang masih sama nilainya. Kegiatan sosialisasi berkendara untuk anak SMP ini bisa dikatakan berhasil menurut hasil nilai *pretest* dan *posttest*.

Setelah itu Hasil nilai dari 16 soal pilihan soal kemudian dilakukan uji *paired t test*, yang sebelum melakukan uji, terlebih dahulu ditetapkan hipotesis nol dan hipotesis alternatif. Setelah dilakukan sosialisasi tentang rambu rambu lalu lintas dan berkendara dengan baik siswa SMP dapat meningkat dan diharapkan dapat diaplikasikan untuk berkendara di waktu siswa sudah mendapatkan surat izin mengemudi.

Pada kasus ini, hipotesis berupa :

H_0 = setelah pemberian materi ada pengaruh

H_1 = setelah pemberian materi tidak ada pengaruh

Setelah hipotesis ditentukan, kemudian ditentukan tingkat kesalahan yaitu α . Dalam uji ini nilai α diambil sebesar 5%. Hasil-hasil dari uji *paired T Test* ditunjukkan dengan tabel sebagai berikut:

Tabel 3.
 Hasil *T Test Paired Two For Means* Gabungan SMP dan Karang Taruna

	<i>PRETEST</i>	<i>POST TEST</i>
<i>Mean</i>	5,046728972	6,626752336
<i>Variance</i>	2,389238076	2,507405952
<i>Observations</i>	178	178
<i>Pearson Correlation</i>	0,673859899	
<i>Hypothesized Mean Difference</i>	0	
<i>Df</i>	177	
<i>t Stat</i>	-18,28472378	
<i>P(T<=t) one-tail</i>	7,77601E-46	
<i>t Critical one-tail</i>	1,652038878	
<i>P(T<=t) two-tail</i>	1,5552E-45	
<i>t Critical two-tail</i>	1,971163885	

Mean : rata-rata nilai siswa

t stat : t hitung

t critical two tail : t tabel

t hitung < t tabel maka H₀ ditolak

t hitung > t tabel maka H₀ diterima

t tabel = 1,971 dan t hitung = -18,285

jadi, t hitung > t tabel maka H₀ diterima

Dari hasil uji T dengan menggabungkan nilai pretest dan posttest terdapat peningkatan nilai rata-rata dan variansi menunjukkan bahwa sosialisai berkendara dan pemahaman rambu-rambu lalu lintas

SIMPULAN

Pelaksanaan sosialisasi berjalan dengan baik dan siswa dapat lebih memahami rambu rambu lalu lintas. Dari nilai *pretest* dapat dilihat analisis pemahaman siswa SMP terhadap rambu rambu lalu lintas masih minim dan perlu ditingkatkan. Setelah dilakukan sosialisasi tentang keselamatan berkendara dan rambu rambu lalu lintas dengan baik pengetahuan siswa SMP dapat meningkat. Dibuktikan dengan nilai hasil *posttest* yang meningkat. Dan diharapkan pengetahuan yang diterima dapat diaplikasikan untuk keselamatan berkendara di waktu siswa sudah mendapatkan surat izin mengemudi.

Dari hasil analisa menunjukkan t hitung > t tabel maka H₀ diterima, berarti bahwa ada pengaruh signifikan setelah pemberian materi yang dilakukan. Bisa diidentifikasi bahwa responden mampu memahami materi yang telah diberikan dan sosialisasi berhasil.

DAFTAR PUSTAKA

_____, 2009, Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Departemen Perhubungan, Jakarta.

Achmad Sanusi, (1991). Masalah Kesadaran Hukum dalam Masyarakat Indonesia dewasa ini. dalam seminar Hukum Nasional ke-4 tahun 1979, buku III Jakarta : Bina Cipta

ADB. (2010). Operational plan: Sustainable transport initiative.

Dalono, H. Sulistio., I. Nurhadi(2012) Kajian ZOSS dan Potensi lajur Sepeda motor. Jurnal Rekayasa Sipil Volume 6 No.3,199-213

KARTIKA, A. A. G., Widyatuti, H., Buana, C., & Istiar, I. (2009). The Analysis of Safe Riding Campaign in Surabaya, Indonesia, 7, 74–74. <https://doi.org/10.11175/EASTPRO.2009.0.74.0>

Indriastuti, K Amelia., Yessi Fauziah, dan Edy Priyanto. 2011. Karakteristik Kecelakaan Dan Audit Keselamatan Jalan Pada Ruas Ahmad Yani Surabaya. Universitas Brawijaya, Malang. Sugiyono. 2010. Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta

Menteri Perhubungan (2006), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan. Menteri Perhubungan. Jakarta.

Miaou, S.-P., Song, J. J., & K. Mallick, B. (2003). Roadway Traffic Crash Mapping: A Space-Time Modeling Approach. Journal of Transportation Statistics (Vol. 6).

- Nirmala, H. V. P., & Patria, B. (2016). Peran Regulasi Diri dan Konformitas terhadap Perilaku Berkendara Berisiko pada RemajaNo Title. *Gajah Mada Journal of Psychology*, 2(2), 113–125. <https://doi.org/https://doi.org/10.22146/gamajop.33095>
- Sugiyanto, Gito & Santi, M. Y. (2015). Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas dan Pendidikan Keselamatan Berlalulintas Sejak Usia Dini: Studi Kasus di Kabupaten Purbalingga. *Jurnal Ilmiah Semesta Teknika*, 18 No. 1(1), 65–75. Retrieved from <http://journal.umy.ac.id/index.php/st/article/download/707/857>
- Warpani, P Suwardjoko. (2002). *Pengelola lalu lintas dan angkutan jalan*. Bandung : Penerbit ITB
- Anonim. 2007. *Pedoman Operasi ABIU/UPK (Accident Blackspots Investigation Unit/Unit Penelitian Kecelakaan*.
- Widyastuti, H., Istiara, G. Thompson, R., Tay, R., Huda, M., Widiywati, F., & Riana Prabawati, A. (2016). *Evaluation of Indonesia Road Safety Campaigns (RUNK)*. *Procedia - Social and Behavioral Sciences* (Vol. 227). <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2016.06.111>