

MODEL EDUKASI PARTISIPATIF ZONA SELAMAT SEKOLAH UNTUK PENGUATAN LITERASI DAN PERILAKU KESELAMATAN LALU LINTAS SISWA

Fitridawati Soehardi^{1*}, Hendri Rahmat², Marlaily Idris³, Yohana Pinta uli Panjaitan⁴, Rezky Aulia Ramadhani⁵

Universitas lancang kuning

fitridawati@unilak.ac.id¹, hendri@unilak.ac.id²,
marlaliyidris@unilak.ac.id³, 2320201041@ft.unilak.ac.id⁴,
2320201021@ft.unilak.ac.id⁵

Submit: 23/01/2026

Revisi: 12/05/2026

Diterima: 16/06/2026

ABSTRACT

This community service program strengthened road safety literacy and safe behavior among school community members at Witama School, Pekanbaru, through a participatory School Safety Literacy Model based on the School Safety Zone. The program responded to the school need for practical traffic safety education, clearer understanding of signs and markings, safer crossing habits, and a simple school follow up mechanism. The model consisted of five connected components: risk mapping, traffic sign literacy, guided safe crossing practice, school commitment, and program continuity. Activities involved 95 students through coordination with the school, field observation, interactive education, group discussion, traffic sign simulation, safe crossing practice, reflection, and handover of educational outputs. The outputs received by the school included a road safety literacy module, traffic sign posters, a simple risk map around the school gate, a teacher monitoring checklist, presentation materials, and recommendations for pick up and drop off arrangement. A short pre and post activity quiz was used only as a learning reflection tool. The average score increased from 52.37 before the activity to 95.74 after the activity, showing improved understanding of School Safety Zone concepts, traffic signs, safe crossing steps, and school safety culture. The program also produced a sustainability plan through teacher supervision, repeated use of educational media, and routine reminders during school arrival and dismissal times. This program shows that community service in school traffic safety becomes more useful when it leaves practical tools, builds school participation, and creates a follow up mechanism after the activity ends.

Fitridawati Soehardi, Hendri Rahmat, Marlaily Idris, Yohana Pinta uli Panjaitan, Rezky Aulia Ramadhani

Keywords: *school safety zone, participatory education, pedestrian safety, road safety literacy, safe school culture*

ABSTRAK

Program pengabdian kepada masyarakat ini memperkuat literasi keselamatan berlalu lintas dan perilaku aman warga sekolah di Sekolah Witama Pekanbaru melalui School Safety Literacy Model berbasis Zona Selamat Sekolah. Program ini menjawab kebutuhan sekolah terhadap edukasi keselamatan lalu lintas yang praktis, pemahaman rambu dan marka yang lebih jelas, kebiasaan menyeberang aman, serta mekanisme tindak lanjut sederhana di lingkungan sekolah. Model ini terdiri atas lima komponen yang saling terhubung, yaitu pemetaan risiko, literasi rambu dan marka, praktik menyeberang aman, komitmen sekolah, dan keberlanjutan program. Kegiatan melibatkan 95 siswa melalui koordinasi dengan sekolah, observasi lapangan, edukasi interaktif, diskusi kelompok, simulasi rambu lalu lintas, praktik menyeberang aman, refleksi, dan serah terima luaran edukatif. Luaran yang diterima sekolah meliputi modul literasi keselamatan jalan, poster rambu lalu lintas, peta sederhana titik risiko di sekitar gerbang sekolah, lembar checklist pemantauan guru, bahan presentasi, dan rekomendasi penataan area antar jemput. Kuis singkat sebelum dan sesudah kegiatan hanya digunakan sebagai alat refleksi pembelajaran. Rata rata skor peserta meningkat dari 52,37 sebelum kegiatan menjadi 95,74 setelah kegiatan. Hasil ini menunjukkan adanya penguatan pemahaman tentang konsep ZoSS, rambu lalu lintas, langkah menyeberang aman, dan budaya keselamatan sekolah. Program juga menghasilkan rencana keberlanjutan melalui pengawasan guru, pemanfaatan ulang media edukasi, dan pengingat rutin pada jam datang serta pulang sekolah. Kegiatan ini menunjukkan bahwa PkM keselamatan lalu lintas di sekolah lebih bermanfaat ketika meninggalkan perangkat praktis, membangun partisipasi sekolah, dan menyiapkan tindak lanjut setelah kegiatan selesai.

Kata Kunci: *Zona Selamat Sekolah, edukasi partisipatif, keselamatan pejalan kaki, literasi keselamatan jalan, budaya sekolah aman*

A. PENDAHULUAN

Keselamatan berlalu lintas perlu ditempatkan sebagai isu prioritas di lingkungan sekolah karena berdampak langsung pada keselamatan anak, remaja, dan pengguna jalan rentan. WHO mencatat bahwa kecelakaan lalu lintas masih menyebabkan sekitar 1,19 juta kematian per tahun dan tetap menjadi penyebab utama kematian pada kelompok usia 5 sampai 29 tahun, sehingga pendekatan keselamatan jalan perlu diarahkan pada sistem yang mampu mencegah kesalahan manusia berubah menjadi fatalitas. Dalam konteks Indonesia, UNICEF menegaskan bahwa mobilitas aman merupakan hak dasar anak dan perlu didukung melalui edukasi keselamatan di sekolah, infrastruktur yang sensitif terhadap anak, serta koordinasi lintas sektor.

Urgensi tersebut relevan dengan kondisi Kota Pekanbaru, di mana Dinas Perhubungan telah mendorong sosialisasi dan penerapan Zona Selamat Sekolah atau ZoSS sebagai upaya mencegah kecelakaan, membantu siswa menyeberang dengan aman, serta mengenalkan tata cara berlalu lintas sejak dini. Pada konteks sekolah mitra, risiko keselamatan menjadi semakin penting karena SMA Witama Nasional Plus Srikandi berada di Jalan Srikandi No. 89 sampai 108, Kelurahan Delima, Kecamatan Binawidya, Kota Pekanbaru, yaitu kawasan yang terhubung dengan mobilitas padat Panam dan akses permukiman, sekolah, serta aktivitas harian masyarakat.

Data lokal menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas pernah terjadi di Jalan Srikandi, Kecamatan Bina Widya, pada 28 Oktober 2025, melibatkan dua mobil, terjadi saat hujan, permukaan jalan licin, dan mengakibatkan luka ringan serta kerugian materiil. Pada skala yang lebih luas, Ditlantas Polda Riau mencatat 2.457 kasus kecelakaan lalu lintas

sepanjang 2025 dengan 560 korban meninggal dunia, 1.032 luka berat, dan 2.548 luka ringan. Koridor Panam juga mencatat beberapa kecelakaan fatal, termasuk kecelakaan di Simpang Panam yang melibatkan sepeda motor dan dump truck pada 29 Juli 2025, serta kecelakaan fatal di Jalan HR Soebrantas depan Universitas Riau pada 17 Agustus 2025.

Kondisi ini menunjukkan bahwa siswa sekolah mitra berpotensi menghadapi risiko saat berangkat dan pulang sekolah, terutama ketika menyeberang jalan, diantar jemput kendaraan pribadi, menggunakan sepeda motor, atau melintasi koridor Panam yang padat. Oleh karena itu, program ZoSS di lingkungan sekolah mitra perlu diarahkan tidak hanya sebagai kegiatan sosialisasi, tetapi sebagai intervensi berbasis risiko yang menggabungkan edukasi perilaku aman, penguatan literasi rambu dan marka, pengaturan titik antar jemput, serta pembentukan budaya sekolah yang tertib dan sadar keselamatan.

Kawasan sekolah mitra merupakan titik kritis keselamatan lalu lintas karena menjadi ruang pertemuan antara arus kendaraan, aktivitas antar jemput siswa, kendaraan warga sekitar, serta pergerakan pejalan kaki anak pada waktu masuk dan pulang sekolah. Berdasarkan observasi awal di sekitar lingkungan sekolah, ditemukan beberapa kondisi yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan, antara lain masih adanya kendaraan yang melaju relatif cepat di depan sekolah, pengemudi yang berhenti atau parkir tidak teratur saat menurunkan dan menjemput siswa, serta siswa yang menyeberang jalan tanpa memperhatikan arus kendaraan secara memadai.

Selain itu, sebagian siswa terlihat belum konsisten menggunakan perilaku aman berlalu lintas, seperti berjalan di sisi jalan yang aman, menunggu di titik penyeberangan, menggunakan helm dengan benar ketika diantar menggunakan sepeda motor, dan memastikan kondisi jalan sebelum

menyeberang. Dari sisi fasilitas, kondisi keselamatan di sekitar sekolah juga masih memerlukan penguatan. Observasi awal menunjukkan bahwa fasilitas pendukung Zona Selamat Sekolah belum sepenuhnya optimal, terutama terkait keterlihatan marka jalan, ketersediaan atau kejelasan rambu peringatan sekolah, penataan area antar jemput, serta keberadaan petugas atau mekanisme pengawasan saat jam sibuk sekolah. Kondisi ini dapat menimbulkan konflik lalu lintas antara kendaraan yang melintas, kendaraan yang berhenti sementara, dan siswa sebagai pejalan kaki.

Dengan demikian, permasalahan mitra tidak hanya terletak pada rendahnya pengetahuan siswa tentang keselamatan berlalu lintas, tetapi juga pada kombinasi antara perilaku berisiko, ketidakteraturan aktivitas antar jemput, serta belum optimalnya fasilitas keselamatan di sekitar sekolah. Oleh karena itu, program keselamatan berbasis ZoSS perlu dirancang sebagai intervensi terpadu yang memadukan edukasi perilaku aman, simulasi menyeberang jalan, penguatan literasi rambu dan marka, penataan titik antar jemput, serta keterlibatan sekolah, orang tua, dan pemerintah setempat dalam membangun budaya sekolah amaa.

Kondisi tersebut menjadi landasan penting bagi pelaksanaan kegiatan pengabdian pada mitra, yaitu Sekolah Witama Pekanbaru. Berdasarkan observasi awal di lingkungan sekitar sekolah, ditemukan bahwa aktivitas lalu lintas pada jam masuk dan pulang sekolah cukup padat karena adanya pertemuan antara kendaraan pengantar siswa, kendaraan yang melintas, kendaraan warga sekitar, serta pergerakan siswa sebagai pejalan kaki. Beberapa perilaku berisiko juga masih terlihat, seperti siswa menyeberang tanpa menunggu kondisi jalan benar benar aman, pengendara berhenti atau parkir tidak teratur di area depan sekolah, sebagian siswa belum menggunakan helm dengan benar saat diantar menggunakan sepeda motor,

serta masih rendahnya kepatuhan terhadap prinsip berjalan dan menyeberang secara aman.

Dari sisi fasilitas, lingkungan sekolah juga belum sepenuhnya didukung oleh sarana keselamatan yang optimal, terutama terkait kejelasan rambu peringatan sekolah, keterlihatan marka jalan, ketersediaan area antar jemput yang tertata, dan mekanisme pengawasan lalu lintas pada jam sibuk sekolah. Temuan awal ini menunjukkan bahwa permasalahan mitra tidak hanya berkaitan dengan kurangnya pemahaman peserta didik mengenai rambu lalu lintas, prinsip keselamatan berkendara, dan prosedur menyeberang yang aman, tetapi juga berkaitan dengan perilaku berisiko dan kondisi fasilitas keselamatan yang masih perlu diperkuat. Oleh karena itu, kegiatan pengabdian ini diarahkan untuk meningkatkan literasi keselamatan berlalu lintas, membentuk perilaku aman siswa, serta memperkuat kesadaran kolektif warga sekolah dalam meminimalkan risiko kecelakaan di sekitar lingkungan sekolah.

Selain itu, persoalan mitra tidak hanya bersifat pengetahuan, tetapi juga menyangkut pembentukan sikap, kebiasaan aman, dan konsistensi praktik keselamatan di ruang aktivitas sekolah. Merespons permasalahan tersebut, desain pengabdian ini tidak hanya diarahkan pada kegiatan penyuluhan keselamatan berlalu lintas, tetapi dikembangkan sebagai intervensi edukatif berbasis *school safety literacy model*. Model ini memadukan peningkatan pengetahuan, pembentukan kesadaran risiko, latihan keterampilan keselamatan, dan penguatan budaya aman di lingkungan sekolah. Pendekatan yang digunakan bersifat partisipatif, di mana siswa tidak hanya menerima materi secara pasif, tetapi dilibatkan secara aktif dalam mengidentifikasi potensi bahaya di sekitar sekolah, memahami makna rambu dan marka, mendiskusikan perilaku berisiko, serta

mempraktikkan prosedur keselamatan dalam situasi yang dekat dengan aktivitas harian mereka.

Keunikan intervensi ini terletak pada penggunaan simulasi kontekstual dan experiential learning yang disesuaikan dengan kondisi nyata sekolah mitra. Siswa dilibatkan dalam praktik menyeberang jalan yang aman, simulasi titik antar jemput, pengenalan zona rawan di sekitar sekolah, serta refleksi terhadap perilaku berlalu lintas yang sering mereka temui saat berangkat dan pulang sekolah. Dengan demikian, metode ceramah interaktif, diskusi, demonstrasi, simulasi, dan evaluasi tidak berdiri sebagai kegiatan umum, melainkan dirancang sebagai rangkaian pembelajaran pengalaman yang bertujuan membangun literasi keselamatan sekolah secara lebih aplikatif, terukur, dan berkelanjutan. Intervensi ini diharapkan mampu menghasilkan perubahan tidak hanya pada aspek pemahaman siswa, tetapi juga pada sikap, keterampilan, dan kesadaran kolektif warga sekolah dalam menciptakan lingkungan sekolah yang lebih aman.

Kegiatan direncanakan melibatkan siswa dan guru sebagai sasaran utama, sehingga transfer pengetahuan dan pembiasaan perilaku aman dapat terjadi melalui dukungan ekosistem sekolah. Pendekatan ini selaras dengan praktik pengabdian di Indonesia yang menunjukkan peningkatan pemahaman siswa setelah penyuluhan rambu dan tertib lalu lintas dengan penyampaian komunikatif dan kontekstual. Dengan memperkuat literasi rambu, etika berlalu lintas, dan pemahaman ZoSS, program diharapkan membentuk disiplin mobilitas yang lebih aman, khususnya pada jam berangkat dan pulang sekolah.

Secara keseluruhan urgensi pengabdian kepada masyarakat di Sekolah Witama Pekanbaru sebagai respons terhadap kebutuhan riil mitra

sekaligus kontribusi pada agenda keselamatan jalan yang lebih luas. Keunikan program ini terletak pada pengembangan intervensi *school safety literacy model* berbasis ZoSS yang tidak hanya berfokus pada penyampaian materi keselamatan lalu lintas, tetapi juga mengintegrasikan literasi rambu, identifikasi risiko di sekitar sekolah, simulasi kontekstual, dan evaluasi perubahan pemahaman siswa melalui pretest dan posttest. Inovasi program ini berada pada penggunaan pendekatan pembelajaran partisipatif dan experiential learning, di mana siswa dilibatkan secara aktif untuk mengenali potensi bahaya, mempraktikkan prosedur menyeberang yang aman, memahami fungsi rambu dan marka ZoSS, serta merefleksikan perilaku berisiko yang terjadi dalam aktivitas berangkat dan pulang sekolah. Kontribusi ilmiah program ini adalah menghasilkan model intervensi edukasi keselamatan sekolah yang terukur, berbasis data awal, dan dapat dievaluasi secara kuantitatif sederhana untuk melihat perubahan literasi keselamatan siswa. Berbeda dari kegiatan PKM keselamatan lalu lintas yang umumnya bersifat penyuluhan satu arah, program ini menawarkan desain intervensi yang lebih sistematis karena menggabungkan edukasi, praktik langsung, pengamatan risiko lokal, penguatan budaya aman sekolah, serta kemitraan antara sekolah, orang tua, dan pemangku kepentingan terkait. Dengan demikian, hasil program tidak hanya bermanfaat untuk meningkatkan pemahaman siswa, tetapi juga dapat menjadi dasar perbaikan program ZoSS, replikasi pada sekolah lain, dan penguatan kebijakan keselamatan berbasis sekolah.

B. PELAKSANAAN DAN METODE

Program dilaksanakan di Sekolah Witama Pekanbaru pada Oktober 2025 sampai Januari 2026. Sasaran kegiatan adalah 95 siswa yang

mengikuti rangkaian edukasi, diskusi, simulasi, dan refleksi. Pihak sekolah berperan sebagai mitra aktif dengan menyediakan peserta, ruang kegiatan, guru pendamping, informasi kondisi lapangan, dan dukungan tindak lanjut setelah kegiatan selesai.

Metode PkM disusun dalam enam tahap. Tahap pertama adalah koordinasi dengan sekolah untuk menyepakati jadwal, peserta, kebutuhan mitra, dan bentuk luaran yang akan diterima sekolah. Tahap kedua adalah observasi awal dan pemetaan risiko di sekitar gerbang sekolah. Tahap ketiga adalah edukasi interaktif tentang ZoSS, rambu, marka, etika berlalu lintas, dan perilaku menyeberang aman. Tahap keempat adalah simulasi dan praktik menyeberang aman sesuai konteks sekolah. Tahap kelima adalah serah terima luaran edukatif kepada sekolah. Tahap keenam adalah pendampingan ringan melalui rencana tindak lanjut, checklist pemantauan, dan rekomendasi pengawasan pada jam sibuk sekolah.

Evaluasi kegiatan menggunakan observasi partisipasi, diskusi reflektif, umpan balik peserta, dan kuis singkat sebelum serta sesudah kegiatan. Kuis tersebut tidak diperlakukan sebagai desain eksperimen. Kuis hanya digunakan sebagai alat refleksi untuk melihat perubahan pemahaman peserta setelah mendapatkan edukasi dan praktik. Penekanan utama evaluasi berada pada keterlibatan peserta, kelengkapan luaran yang diterima sekolah, dan keberlanjutan penggunaan perangkat edukasi.

Tabel 1.
Tahapan kegiatan PkM berbasis School Safety Literacy Model

Tahap	Kegiatan	Teknik Pelaksanaan	Luaran Sekolah untuk
1	Koordinasi mitra	Diskusi dengan sekolah, penentuan peserta, jadwal, dan kebutuhan kegiatan	Kesepakatan pelaksanaan dan daftar kebutuhan sekolah

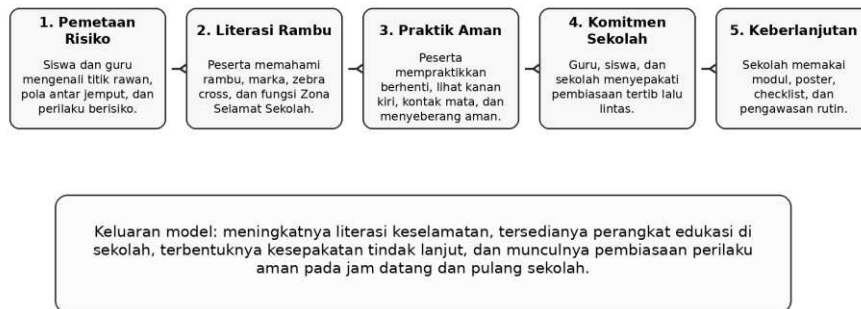
2	Observasi dan pemetaan risiko	Pengamatan gerbang sekolah, pola antar jemput, perilaku menyeberang, rambu, marka, dan titik rawan	Catatan risiko dan peta sederhana area rawan
3	Edukasi literasi ZoSS	Penyampaian materi, tanya jawab, diskusi kasus, dan pengenalan rambu serta marka	Pemahaman dasar tentang ZoSS dan bahan presentasi untuk digunakan ulang
4	Simulasi praktik aman	Praktik menyeberang aman, simulasi rambu, dan diskusi perilaku berisiko	Keterampilan dasar menyeberang aman dan contoh praktik pembiasaan
5	Serah terima luaran	Penyerahan modul, poster, peta risiko, dan checklist pemantauan	Perangkat edukasi keselamatan yang dapat dipakai sekolah
6	Pendampingan dan keberlanjutan	Refleksi dengan guru pendamping dan rekomendasi pengawasan rutin	Rencana tindak lanjut sekolah setelah kegiatan selesai

School Safety Literacy Model yang digunakan dalam kegiatan ini terdiri atas lima komponen. Komponen pertama adalah pemetaan risiko. Siswa dan guru diajak mengenali titik rawan di sekitar sekolah. Komponen kedua adalah literasi rambu dan marka. Peserta memahami makna rambu, marka, zebra cross, dan fungsi ZoSS. Komponen ketiga adalah praktik aman. Peserta mempraktikkan langkah berhenti, melihat arus kendaraan, memastikan kondisi aman, dan menyeberang dengan tertib. Komponen keempat adalah komitmen sekolah. Guru dan siswa menyepakati pembiasaan perilaku aman. Komponen kelima adalah keberlanjutan. Sekolah menggunakan modul, poster, checklist, dan pengawasan rutin agar edukasi tidak berhenti pada hari kegiatan.

Gambar 1.

School Safety Literacy Model berbasis Zona Selamat Sekolah

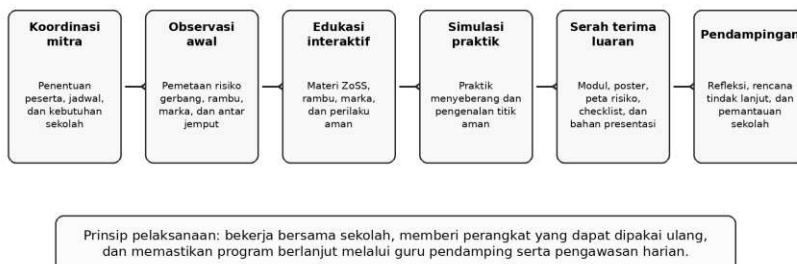
School Safety Literacy Model Berbasis ZoSS



Gambar 2.

Alur kegiatan PkM Zona Selamat Sekolah

Alur Kegiatan PkM Zona Selamat Sekolah



Instrumen evaluasi disusun dalam bentuk soal pretest dan posttest serta kuesioner skala sederhana berdasarkan indikator kompetensi tersebut. Validitas isi instrumen diperiksa melalui telaah ahli atau tim pelaksana, sedangkan reliabilitas kuesioner dianalisis menggunakan Cronbach's Alpha dengan nilai $\geq 0,70$ sebagai batas konsistensi internal yang memadai. Data pretest dan posttest dianalisis menggunakan *paired sample t-test* apabila data berdistribusi normal. Jika data tidak normal atau jumlah peserta terbatas, analisis dilakukan menggunakan *Wilcoxon signed-rank test*. Hasil

analisis digunakan untuk mengetahui signifikansi peningkatan pemahaman siswa setelah intervensi, sedangkan umpan balik dan observasi dianalisis secara deskriptif untuk menilai keterlibatan peserta, penerimaan program, dan peluang keberlanjutan ZoSS di sekolah mitra. Desain evaluasi ini mengikuti praktik pengabdian dan studi ZoSS di Indonesia yang menekankan asesmen kinerja penerapan, perilaku pengguna jalan, serta pembelajaran keselamatan berbasis sekolah. (Baihaqi et al., 2024; Simanjuntak et al., 2023; Huda, 2025).

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Pelaksanaan Kegiatan dan Partisipasi dan Kehadiran peserta

Kegiatan pengabdian kepada masyarakat ini dilaksanakan sebagai upaya penguatan literasi keselamatan lalu lintas dan pembiasaan perilaku aman warga sekolah melalui model edukasi partisipatif Zona Selamat Sekolah. Sesuai dengan kebutuhan mitra, program ini dirancang secara sistematis melalui asesmen awal, intervensi edukatif, simulasi kontekstual, serta evaluasi hasil pembelajaran. Pelaksanaan kegiatan berlokasi di Sekolah Witama Pekanbaru dan diarahkan untuk membantu siswa memahami risiko lalu lintas di sekitar sekolah, mengenali rambu dan marka jalan, serta mempraktikkan cara menyeberang yang aman. Pendekatan ini dipilih agar kegiatan tidak berhenti pada sosialisasi satu arah, tetapi mampu membentuk kesadaran dan keterampilan keselamatan yang dapat diterapkan dalam aktivitas berangkat dan pulang sekolah.

Gambar 3.
Penyampaian Materi Oleh Nara sumber



Gambar 4.
Suasana Pelaksanaan Pengabdian



Berdasarkan rekapitulasi kehadiran, Kegiatan diikuti oleh 95 peserta dengan tingkat kehadiran 100% pada seluruh sesi, sehingga pelaksanaan intervensi dapat berlangsung secara utuh dan konsisten. Namun, capaian utama program tidak terletak pada jumlah kehadiran, melainkan pada dampaknya terhadap peningkatan literasi keselamatan berlalu lintas siswa, terutama dalam memahami rambu, marka, fungsi ZoSS, prosedur menyeberang yang aman, serta risiko perilaku tidak tertib di lingkungan

Fitridawati Soehardi, Hendri Rahmat, Marlaily Idris, Yohana Pinta uli Panjaitan, Rezky Aulia Ramadhani

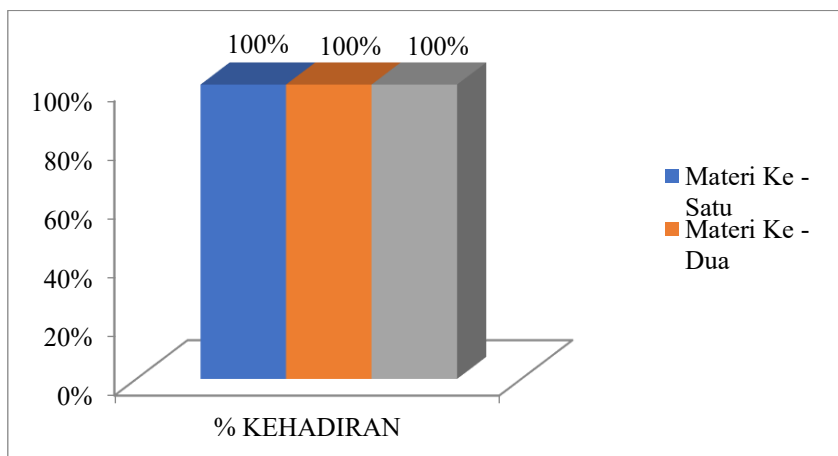
sekolah. Partisipasi penuh peserta juga mendukung proses pembelajaran berbasis pengalaman, sehingga siswa tidak hanya menerima informasi, tetapi mulai menunjukkan perubahan kesadaran dan perilaku awal, seperti lebih memperhatikan kondisi jalan sebelum menyeberang, memahami pentingnya titik penyeberangan aman, serta menyadari perlunya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas di kawasan sekolah., dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 2.
Rekap Kehadiran Peserta Persesi (n = 95 Orang)

No	Sesi Kegiatan	Jumlah Peserta	Hadir	Tidak Hadir	Peserta Kehadiran
1	Sesi 1	95	95	0	100
2	Sesi 2	95	95	0	100
3	Sesi 3	95	95	0	100

Gambar Grafik Rekapitulasi kehadiran peserta dapat dilihat pada gambar 5.

Gambar 5.
Kehadiran Peserta Persesi



2. Peningkatan literasi keselamatan peserta

Pengukuran dampak pembelajaran dilakukan menggunakan pra tes dan pasca tes pada seluruh peserta. Hasil analisis menunjukkan peningkatan skor yang sangat kuat setelah mengikuti rangkaian sosialisasi dan simulasi ZoSS.

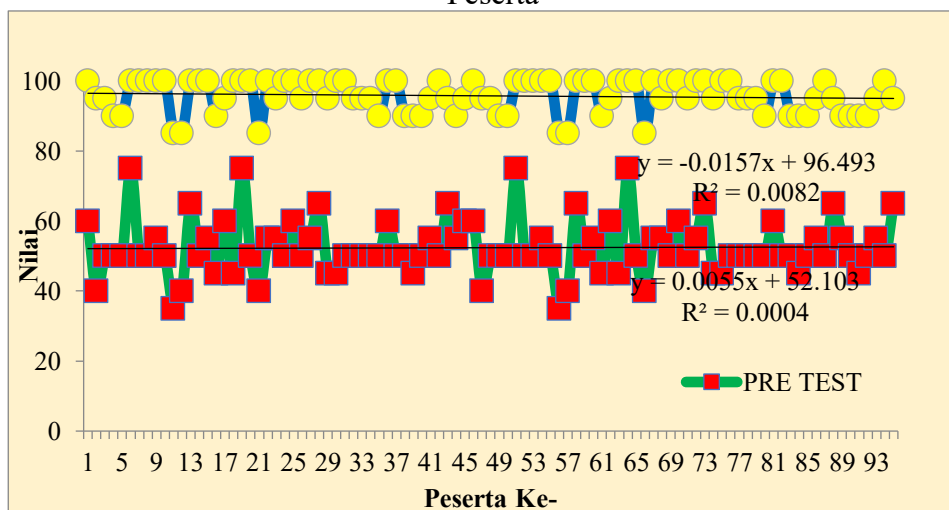
Tabel 3.

Statistik deskriptif skor pra tes, pasca tes, dan peningkatan (n = 95)

Variabel	Rata rata	Simpangan baku	Minimum	Median	Maksimum
Pra tes	52,37	8,08	35,00	50,00	75,00
Pasca tes	95,74	4,78	85,00	95,00	100,00
Peningkatan	43,37	7,05	25,00	45,00	55,00

Tabel 3 menunjukkan bahwa kegiatan edukasi yang diberikan sangat efektif dalam meningkatkan pemahaman peserta terkait konsep Zona Selamat Sekolah. **Rata-rata peningkatan skor sebesar 43,37 poin** mengindikasikan bahwa hampir seluruh peserta berhasil memperoleh peningkatan yang signifikan setelah mengikuti kegiatan. Variasi yang lebih kecil pada skor posttest juga menunjukkan bahwa kegiatan berhasil meratakan pemahaman peserta, dengan sebagian besar peserta mencapai skor yang sangat baik di posttest. sehingga dapat disimpulkan bahwa intervensi edukatif memberi dampak substansial pada peningkatan pemahaman peserta terkait konsep ZoSS, rambu dan marka, serta praktik menyeberang aman. Perbandingan distribusi skor pra tes dan pasca tes ditunjukkan pada Gambar 2.

Gambar 6.
Grafik Peningkatan Pemahaman Peserta Berdasarkan Pretest dan Posttest Peserta



3. Luaran nyata yang diterima sekolah

Salah satu perbaikan penting pada kegiatan ini adalah penegasan luaran nyata yang diterima sekolah. Luaran tersebut dirancang agar sekolah dapat menggunakan kembali materi keselamatan lalu lintas tanpa bergantung pada kehadiran tim pelaksana. Luaran tidak hanya berupa peningkatan pemahaman siswa, tetapi juga perangkat edukasi dan alat bantu pengawasan sederhana.

Tabel 4.
Luaran nyata kegiatan yang diterima sekolah

No	Luaran	Isi Utama	Manfaat bagi Sekolah
1	Modul ringkas literasi ZoSS	Berisi konsep ZoSS, rambu, marka, dan langkah menyeberang aman	Pegangan guru dan siswa untuk edukasi ulang
2	Poster rambu dan perilaku aman	Berisi rambu penting, pesan menyeberang aman, dan etika lalu lintas	Dipasang pada area sekolah yang mudah dilihat

3	Peta sederhana titik risiko	Menunjukkan titik rawan di sekitar gerbang dan area antar jemput	Dasar pengawasan guru dan diskusi dengan sekolah
4	Checklist pemantauan guru	Lembar sederhana untuk memantau perilaku menyeberang, helm, dan antrean antar jemput	Alat kontrol berkala pada jam datang dan pulang sekolah
5	Bahan presentasi edukasi	Slide materi yang dapat dipakai kembali oleh sekolah	Materi untuk orientasi siswa atau kegiatan kelas
6	Rekomendasi penataan area antar jemput	Catatan perbaikan rambu, marka, titik berhenti, dan pengawasan	Masukan bagi sekolah untuk koordinasi dengan pihak terkait

4. Pemberdayaan dan keberlanjutan program

Aspek pemberdayaan terlihat dari perubahan peran sekolah. Sekolah tidak hanya menjadi tempat kegiatan, tetapi menjadi penerima manfaat dan pengelola tindak lanjut. Guru pendamping memperoleh bahan ajar, poster, peta risiko, dan checklist pemantauan. Siswa memperoleh pengalaman langsung mengenali risiko dan mempraktikkan langkah aman. Tim pelaksana juga menyampaikan rekomendasi sederhana agar sekolah dapat menata titik antar jemput, memperkuat pengawasan saat jam sibuk, dan mengulang pesan keselamatan pada kegiatan rutin sekolah.

Bukti keberlanjutan program ditunjukkan melalui tiga bentuk tindak lanjut. Pertama, perangkat edukasi ditinggalkan di sekolah agar dapat dipakai kembali pada kegiatan orientasi siswa, penguatan karakter, atau pembinaan wali kelas. Kedua, guru pendamping dapat menggunakan checklist untuk mengamati perilaku siswa pada jam datang dan pulang. Ketiga, sekolah memperoleh rekomendasi penataan area antar jemput dan penguatan koordinasi dengan orang tua. Tindak lanjut ini penting karena

budaya keselamatan tidak terbentuk dari satu kali sosialisasi, tetapi dari pengulangan pesan, pengawasan, dan contoh perilaku aman dalam kegiatan harian.

Tabel 5.
Bukti keberlanjutan program setelah kegiatan selesai

No	Bentuk Keberlanjutan	Bukti Perangkat	atau	Dampak yang Diharapkan
1	Media edukasi tetap berada di sekolah	Modul, poster, peta risiko, dan bahan presentasi		Sekolah dapat mengulang edukasi tanpa menunggu kegiatan baru
2	Guru pendamping menggunakan checklist	Checklist pemantauan perilaku keselamatan siswa		Pengawasan lebih terarah pada jam datang dan pulang
3	Pesan keselamatan masuk kegiatan rutin	Pengingat saat apel, wali kelas, atau orientasi siswa baru		Pembiasaan tertib lalu lintas menjadi bagian budaya sekolah
4	Rekomendasi penataan area antar jemput	Catatan pengaturan titik berhenti kendaraan dan rambu		Sekolah memiliki dasar koordinasi dengan komite, orang tua, dan pihak terkait

Pembahasan kegiatan menunjukkan bahwa School Safety Literacy Model sesuai untuk kegiatan PkM karena menyatukan edukasi, praktik, dan tindak lanjut sekolah. Model ini membuat peserta tidak hanya mengetahui rambu, tetapi juga memahami alasan perilaku aman harus dilakukan. Kegiatan juga menghasilkan alat bantu yang dapat dipakai guru. Dengan demikian, keberhasilan PkM tidak hanya dilihat dari kenaikan skor kuis, tetapi dari adanya perangkat, partisipasi, komitmen, dan rencana keberlanjutan di sekolah mitra.

D. KESIMPULAN

Kegiatan pengabdian kepada masyarakat melalui School Safety Literacy Model berbasis Zona Selamat Sekolah telah memperkuat literasi keselamatan berlalu lintas siswa di Sekolah Witama Pekanbaru. Kegiatan ini menekankan pemberdayaan warga sekolah melalui pemetaan risiko, edukasi interaktif, simulasi menyeberang aman, serah terima perangkat edukasi, dan penyusunan tindak lanjut. Hasil kuis refleksi menunjukkan peningkatan rata rata skor dari 52,37 menjadi 95,74. Capaian tersebut menunjukkan bahwa peserta lebih memahami rambu, marka, fungsi ZoSS, dan langkah menyeberang aman setelah mengikuti kegiatan. Luaran nyata yang diterima sekolah berupa modul, poster, peta risiko, checklist pemantauan, bahan presentasi, dan rekomendasi penataan area antar jemput. Keberlanjutan program diperkuat melalui pemanfaatan media edukasi, pengawasan guru, pengingat rutin, dan koordinasi sekolah dengan orang tua serta pihak terkait. Dengan demikian, kegiatan ini tidak hanya menghasilkan peningkatan pengetahuan, tetapi juga meninggalkan perangkat praktis untuk membangun budaya sekolah aman secara bertahap.

E. UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Fakultas Teknik Universitas Lancang Kuning melalui pendanaan APBF, pihak Sekolah Witama Pekanbaru sebagai mitra kegiatan, serta seluruh peserta yang telah berpartisipasi aktif dalam pelaksanaan program pengabdian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Baihaqi, F. H., Lubis, F., & Anggraini, M. (2024). Evaluasi kinerja penerapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 21 Kota Pekanbaru. *Jurnal Rekayasa Kimia dan Lingkungan*, 4(3), 102–111. <https://doi.org/10.31849/jurkim.v4i3.23360>
- Dang, M. T., et al. (2024). Modeling speed behavior of vehicles in school zones: Implications for policy and children's safety. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 21, 101–118. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2185556024000270>
- Ellizar, E., Larastiti, S., & Bawono, T. E. (2023). Youth participation in school safety zones assessment: A case study in Indonesia. *Journal of Road Safety*, 34(2), 56–67. <https://doi.org/10.33492/JRS-D-22-00033>
- Formosa Publisher Team. (2022). Analisis Zona Selamat Sekolah (ZoSS) terhadap keselamatan penyeberang di SDN 36 Pekanbaru. *MUDIMA: Jurnal Teknik*, 2(1), 33–42.
- Global Alliance for Disaster Risk Reduction and Resilience in the Education Sector (GADRRRES). (2024). *Global status of school safety: Key findings & policy brief*. <https://gadrrres.net>
- Hidayati, N. (2015). Efektivitas Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kabupaten Banyumas. *Jurnal Studi Transportasi Indonesia*, 2(1), 45–53.
- JSSS Editorial Team. (2023). Analysis of the implementation of school safety zone (ZoSS). *Journal of Safety and Security Studies*, 5(2), 112–120.
- Kamal, I. (2019). Penerapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) sebagai manajemen lalu lintas di lingkungan sekolah. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 5(3), 354–362.
- Kurniati, T., Gunawan, H., & Zulputra, D. (2010). Evaluasi penerapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Padang. *Jurnal Rekayasa Sipil*, 6(2), 55–64.*
- Kusmaryono, I., Rusgiyarto, F., & Widjajanti, E. (2010). Persepsi pengguna fasilitas Zona Selamat Sekolah (ZoSS). *Jurnal Transportasi*, 10(3), 205–214.*

- Nanda, M. P., & Tim Peneliti. (2022). Perencanaan penempatan fasilitas Zona Selamat Sekolah: Studi perancangan dan referensi implementasi. *Prosiding Seminar Teknik Sipil Nasional*, 4(1), 90–98.*
- Pratama, D. A. (2024). Evaluasi keberadaan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Kota Pontianak. *Jurnal Mahasiswa Magister Hukum*, 7(1), 22–33.*
<https://jurnal.untan.ac.id/index.php/JMHMS/article/view/44622>
- Sholahudin, F. (2024). The effectiveness of school safe zones on Taman Siswa. *E3S Web of Conferences*, 490, 02007.
<https://doi.org/10.1051/e3sconf/202449002007>
- Soehardi, F., Putri, L. D., & Saleh, A. (2017). Tinjauan kecepatan kendaraan pada wilayah Zona Selamat Sekolah di Jalan Lintas Timur Provinsi Riau. *Siklus: Jurnal Teknik Sipil*, 3(2), 77–85.
<https://journal.unilak.ac.id/index.php/SIKLUS/article/view/382>
- Soehardi, F., Putri, L. D., & Saleh, A. (2017). *Tinjauan kecepatan kendaraan pada wilayah Zona Selamat Sekolah di Kota Pekanbaru* [Preprint]. ResearchGate.
<https://www.researchgate.net/publication/326119297>
- Sugiyanto, G. (2012). Evaluasi penerapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di sekolah dasar. *Jurnal Transportasi Indonesia*, 8(1), 17–25.*
- Turnip, D. M. (2017). Analisis kinerja ZoSS pada jalan perkotaan (Studi kasus SMPN 2 Boyolali dan SMPN 2 Klaten). *e-Jurnal Matriks Teknik Sipil*, 5(1), 45–52.*
- UNICEF Indonesia. (2024). *Road Safety Strategy for Children and Adolescents in Indonesia: Policy brief*.
<https://www.unicef.org/indonesia/media/24116/file/road-safety-policy-brief.pdf>
- Yermadona, H., Reniwati, R., & Andika, A. (2019). Tingkat keselamatan pengguna Zona Selamat Sekolah di Kota Padang Panjang. *Rang Teknik Journal*, 2(1), 21–28.*
- Yulianto, B., Santoso, D., & Surya, M. (2017). Traffic safety program for school children through safe school zone. *AIP Conference Proceedings*, 1903(1), 060001. <https://doi.org/10.1063/1.5011507>