
PENINGKATAN PERSEPSI RESIKO MELALUI PENYULUHAN KESELAMATAN BERKENDARA PADA SISWA SMA MATER DEI PAMULANG TANGERANG SELATAN

Verdy Ananda Upa, Eka Apriliasi

Institut Teknologi Indonesia, Serpong, Tangerang Selatan, INDONESIA

Email: verdy.ananda@gmail.com

| Diterima: 30 Desember 2023 | Direvisi: 10 Januari 2024 | Diterima: 17 Januari 2024 |
| Diterbitkan: 19 Januari 2024 |

Abstract

Traffic accidents are one of the causes of death in adolescence and the cause of most pain in the world, especially in developing countries such as Indonesia. Risk perception is one of the important factors in developing safety behaviour. These sessions aimed to improve the perception of safety risk remains low drive that was originally to be better. Risk perception is assessed by the psychometric paradigm. The study was conducted on 150 students in September 2023 using a cross-sectional design, the primary data in the form of a questionnaire and supporting data in the form of interviews. The parameters used are Likert scale numbers 1-4. The results showed that before the activity, the perception of the students had been quite good (intermediate category) but there is still a need for improvement. Dimensions voluntariness is perceived as high compared with 8 other dimensions, meaning that students are willing to accept all the risks that exist while driving. Having conducted outreach activities increased scores on each dimension, and there are changes in the highest score on the dimensions of knowledge. Creating safety cultured behaviour then takes a strong commitment from students related to road safety, training, and dissemination of information about the applicable safety and participation of the whole society to always prioritize safety.

Keywords: *safety risk, perception, students.*

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab kematian pada usia remaja dan penyebab kesakitan terbanyak di dunia terutama di negara berkembang seperti Indonesia. Persepsi resiko merupakan faktor penting dalam terbentuknya perilaku keselamatan. Penyuluhan ini bertujuan untuk meningkatkan persepsi resiko keselamatan berkendara yang semula masih rendah menjadi lebih baik. Persepsi resiko dinilai berdasarkan paradigma psikometri. Penelitian dilakukan terhadap 150 siswa-siswi pada bulan September 2023

menggunakan desain cross-sectional, data primer berupa kuisioner, dan data pendukung berupa wawancara. Parameter yang digunakan adalah skala Likert 1-4. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebelum dilakukan kegiatan, persepsi siswa telah cukup baik (kategori menengah) namun masih perlu adanya peningkatan. Dimensi penerimaan secara sukarela dipersepsikan tinggi dibandingkan dengan 8 dimensi yang lain, berarti bahwa siswa mau menerima segala resiko yang ada selama berkendara. Setelah dilakukan kegiatan penyuluhan terjadi peningkatan skor pada masing-masing dimensi, perubahan skor tertinggi terdapat pada dimensi pengetahuan. Agar tercipta perilaku berbudaya keselamatan maka diperlukan komitmen yang kuat dari siswa terkait keselamatan berkendara, pelatihan, dan penyebaran informasi tentang keselamatan yang aplikatif dan partisipasi dari seluruh masyarakat untuk selalu mengutamakan keselamatan.

Kata kunci: resiko keselamatan, persepsi, siswa.

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara ketiga dengan populasi kendaraan terbesar di dunia, tiap tahun kepemilikan kendaraan mengalami peningkatan. Pada tahun 2013 tercatat penjualan kendaraan roda dua sebesar 7.771.014, data Korlantas Polri 2014 terdapat 86.253.000 motor dengan asumsi tiap 4 orang memiliki 1 motor. Akan tetapi, peningkatan jumlah sepeda motor di Indonesia tidak diimbangi dengan meningkatnya kesadaran berkendara yang baik dan aman sehingga pengguna sepeda motor masih beresiko mengalami kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan sepeda motor di Indonesia tercatat tahun 2013 sebanyak 119.560 kejadian (71% dari kecelakaan kendaraan di Indonesia). Menurut data dari Kepolisian Republik Indonesia menyatakan angka kecelakaan lalu lintas paling banyak dialami remaja usia 15 – 25 tahun. Kecelakaan di jalan raya merupakan faktor penyebab utama kematian pada usia muda. Angka kematian pada usia muda akibat kecelakaan lalu lintas sangat tinggi karena pengetahuan tentang keselamatan berkendara yang masih kurang, rendahnya persepsi mereka terhadap resiko bahaya, kondisi emosional, serta keterampilan dalam mengemudi. Pengemudi pemula sering mengambil perilaku beresiko saat berkendara seperti mengendarai motor dengan kecepatan tinggi, membonceng lebih dari dua orang, menggunakan telepon saat berkendara, dan tidak menggunakan alat keselamatan berupa helm.

Salah satu faktor yang mempengaruhi terbentuknya perilaku masyarakat dalam keselamatan berkendara adalah persepsi terhadap resiko bahaya yang dihadapi. Oleh sebab itu, penyuluhan penyuluhan terkait keselamatan berkendara dipandang perlu untuk dilakukan. Penyuluhan tentang keselamatan berkendara merupakan hal yang tidak mudah untuk dilakukan karena hal

ini berkaitan erat dengan perubahan perilaku. Masyarakat dalam lingkungan sekolah seperti siswa SMA merupakan kelompok masyarakat yang mempunyai potensi tinggi untuk mengadaptasi pesan-pesan keselamatan, hal ini karena usia 15 – 18 tahun merupakan rentang usia dimana banyak siswa yang baru menggunakan sepeda motor dengan pengalaman dan pengetahuan tentang keselamatan berkendara yang masih sedikit. Kelompok yang menjadi sasaran terbaik adalah lingkungan sekolah, hal ini karena sekolah merupakan tempat pembentukan dari proses pendewasaan. Sehingga lokasi yang dipilih pada kegiatan pengabdian masyarakat ini adalah Sekolah Menengah Atas (SMA).

Selain itu, penggunaan kendaraan bermotor dan kejadian kecelakaan berkendara yang tinggi pada kelompok siswa sekolah menjadi faktor pendorong perlu dilakukan upaya peningkatan pengetahuan, pemahaman, dan kesadaran akan keselamatan dalam berlalu lintas sedini mungkin sehingga dapat mengubah perilaku, siswa-siswi lebih peduli terhadap keselamatan berkendara di jalan raya. Dengan meningkatnya pengetahuan, pemahaman, serta kesadaran tentang resiko dalam berkendara, perilaku aman dalam berkendara, cara pencegahan terjadinya kecelakaan, maka diharapkan dapat menumbuhkan sikap dan perilaku positif dalam berkendara khususnya sepeda motor di jalan raya di kemudian hari saat siswa-siswi beranjak dewasa. Hal ini sesuai dengan teori perubahan perilaku yaitu semakin meningkatnya pengetahuan sikap dan dikuatkan dengan pengalaman, resiko paparan, serta kemudahan dalam pelaksanaan pencegahan akan dapat membentuk perilaku yang mendukung aman dan tertib berlalu lintas secara mandiri.

Hasil penelitian menemukan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara variable persepsi resiko keselamatan dengan perilaku keselamatan berkendara. Dari hasil uji statistic yang diperoleh, responden akan berperilaku aman selama berkendara jika memiliki persepsi yang dan begitu pula sebaliknya. Selain itu, dalam penelitian tersebut menggambarkan persepsi resiko berdasarkan sembilan dimensi paradigma psikometri. Hasil yang diperoleh adalah hanya terdapat satu dimensi (kesukarelaan) yang berada pada kategori tinggi (persepsi baik) dari sembilan dimensi yang diteliti, sedangkan dimensi yang lain menduduki kategori menengah. Tujuan dari kegiatan pengabdian ini adalah meningkatkan persepsi resiko siswa-siswi SMA Mater Dei Pamulang melalui penyuluhan keselamatan berkendara, sehingga terlihat peningkatan skor pada hasil penilaian menjadi lebih baik.

Melaksanakan kegiatan berkendara dalam masyarakat dapat menimbulkan berbagai risiko, baik bagi pengendara, penumpang, pejalan kaki, maupun lingkungan sekitar. Risiko-risiko ini

dapat berkisar dari kecelakaan lalu lintas hingga dampak lingkungan akibat polusi kendaraan. Berikut adalah beberapa risiko umum yang terkait dengan kegiatan berkendara yang terjadi di masyarakat di lapangan. Risiko kecelakaan lalu lintas adalah salah satu yang paling nyata dan sering terjadi. Hal ini dapat melibatkan kendaraan bermotor, pejalan kaki, dan pengendara sepeda. Faktor-faktor seperti kelelahan, ketidakpatuhan terhadap peraturan lalu lintas, dan kondisi jalan yang buruk dapat meningkatkan risiko kecelakaan (Budiman B dkk, 2023; Syamsurizal A, Sutoyo E, 2023; Ariyanti R, Lutfi M, 2023).

Kegiatan berkendara juga berpotensi menimbulkan kerusakan pada properti di sekitarnya, seperti kendaraan, pagar, dan fasilitas umum. Kecelakaan yang melibatkan kendaraan berat dapat menyebabkan kerusakan yang signifikan pada infrastruktur jalan. Kecelakaan lalu lintas dapat mengakibatkan cedera fisik pada pengendara, penumpang, dan pejalan kaki. Cedera bisa berkisar dari yang ringan hingga yang serius, dan dapat memerlukan perawatan medis yang intensif. Kecelakaan dapat menyebabkan kerugian ekonomi baik bagi pihak yang terlibat langsung maupun masyarakat di sekitarnya. Biaya perbaikan kendaraan, biaya perawatan kesehatan, dan kerugian produktivitas dapat menjadi dampak ekonomi yang signifikan (Alhadi A dkk, 2023; Sunarya D, Sutoyo E, 2023; Siradz S, Rulhendri R, 2023).

Tingginya volume kendaraan di jalan raya dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas, yang dapat mengakibatkan penundaan perjalanan dan meningkatkan tingkat stres pengguna jalan. Kemacetan juga dapat berdampak negatif pada kegiatan ekonomi dan produktivitas masyarakat. Penggunaan kendaraan bermotor yang menggunakan bahan bakar fosil dapat menyebabkan pencemaran udara. Gas emisi seperti karbon dioksida (CO₂), nitrogen dioksida (NO₂), dan partikel-partikel berbahaya dapat merusak kualitas udara dan mempengaruhi kesehatan masyarakat. Beberapa kelompok masyarakat mungkin menghadapi kesulitan dalam mengakses transportasi, baik karena ketersediaan, biaya, atau infrastruktur yang tidak ramah terhadap pejalan kaki atau penyandang disabilitas. Perilaku pengemudi yang berisiko, seperti mengemudi dalam keadaan mabuk atau menggunakan ponsel selama berkendara, dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Tindakan ini juga dapat diperparah oleh kurangnya penegakan aturan dan sanksi yang efektif. Tidak patuh terhadap peraturan lalu lintas seperti melanggar lampu merah, melebihi batas kecepatan, atau tidak menggunakan helm pengaman dapat meningkatkan risiko kecelakaan (Maulani D dkk, 2023; Rahmah R, Rulhendri R, 2023; Fiqih M dkk, 2023).

Terlibat dalam kecelakaan atau menyaksikan kejadian traumatis di jalan dapat meninggalkan dampak psikologis pada korban, saksi, atau bahkan pengendara yang bertanggung jawab.

Masalah kesehatan mental, seperti stres, kecemasan, atau gangguan tidur, dapat timbul sebagai akibat dari kejadian lalu lintas yang traumatis. Beberapa daerah mungkin memiliki risiko kriminalitas di jalan, seperti perampokan atau tindak kejahatan lainnya yang dapat merugikan masyarakat yang menggunakan transportasi. Keberadaan infrastruktur dan fasilitas keselamatan yang kurang dapat meningkatkan risiko kecelakaan, terutama di daerah dengan kondisi jalan yang buruk atau minimnya rambu lalu lintas (Komalasari A, Riani D, 2023; Jaenudin J dkk, 2023; Bastian R, Rulhendri R, 2023; Novianto D dkk, 2023).

Untuk mengurangi risiko-risiko ini, perlu diadopsi pendekatan holistik yang melibatkan pemerintah, masyarakat, dan pihak terkait lainnya. Ini termasuk penegakan aturan lalu lintas yang ketat, investasi dalam infrastruktur yang aman dan ramah lingkungan, kampanye kesadaran dan pendidikan, serta peningkatan layanan transportasi umum untuk mengurangi beban kendaraan pribadi. Kesadaran dan tanggung jawab bersama dalam menggunakan jalan raya adalah kunci untuk menciptakan lingkungan berkendara yang lebih aman dan berkelanjutan (Oktavia M, Rulhendri R, 2023; Maulani D dkk, 2023).

METODOLOGI PENELITIAN

Penyuluhan ini dilakukan dengan metode penyajian materi tentang keselamatan berkendara antara lain peraturan keselamatan berkendara, perilaku keselamatan berkendara, serta gambaran korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya kepada siswa-siswi SMA Mater Dei Pamulang Tangerang Selatan yang menggunakan sepeda motor sebanyak 150 orang dalam bentuk penyuluhan. Kegiatan dilakukan pada bulan September 2023 sebanyak 3 kali mengingat jumlah responden yang cukup banyak. Penyuluhan dilaksanakan di beberapa ruang kelas Sekolah Menengah Atas (SMA) Mater Dei Pamulang Tangerang Selatan. Tahapan kegiatan pengabdian masyarakat yang dilakukan meliputi persiapan kegiatan, pelaksanaan kegiatan, dan evaluasi kegiatan pengabdian.

Persiapan Kegiatan

Persiapan yang dilakukan sebelum kegiatan pengabdian ini dilaksanakan meliputi persiapan secara administratif seperti mengirimkan surat izin ke SMA Mater Dei Pamulang Tangerang Selatan untuk melakukan penyuluhan selama 3 hari, penyiapan tema, dan sarana penyuluhan, penyiapan materi yang akan disampaikan serta persiapan teknis lainnya.

Pelaksanaan Kegiatan

Kegiatan pengabdian ini dilaksanakan selama 3 hari dimulai pada tanggal 12, 13, dan 14 September 2023 pukul 09.00 – 11.00 WIB di SMA Mater Dei, Kompleks Jln. Pamulang Permai

1, Jln. Siliwangi No. 2 RT 02/RW 22, Pamulang Barat, Kecamatan Pamulang, Kota Tangerang Selatan. Kegiatan pengabdian dilaksanakan dalam bentuk penyuluhan dengan menyampaikan materi tentang keselamatan berkendara.

Evaluasi Kegiatan Pengabdian

Evaluasi kegiatan ini dilakukan melalui 2 tahapan penilaian yaitu penilaian sebelum dilakukan penyuluhan (pre-test) dan penilaian sesudah dilakukan penyuluhan (post-test). Sebelum dilakukan penyuluhan, dilakukan penilaian terkait pemahaman siswa-siswi terhadap keselamatan berkendara melalui survei wawancara dengan menggunakan kuisisioner. Selain itu, digunakan pula desain cross-sectional, lalu kemudian dianalisis dengan parameter penilaian mengikuti skala Likert 1 – 4. Hasil akhir diharapkan terjadi peningkatan skor persepsi resiko tentang keselamatan berkendara yang nantinya akan berpengaruh terhadap perubahan perilaku siswa-siswi dalam berkendara. Kegiatan penyuluhan yang dilakukan disajikan dalam Gambar 1.



Gambar 1. Penyuluhan Keselamatan Berkendara pada Siswa SMA Mater Dei Pamulang Tangerang Selatan

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penyuluhan tentang keselamatan berkendara dilakukan dengan memberikan paparan materi kepada siswa-siswi dan dilanjutkan dengan diskusi. Selama proses paparan materi, peserta yang merupakan siswa-siswi SMA sangat antusias mengikuti jalannya kegiatan, hal tersebut dibuktikan dengan keaktifan dalam sesi tanya jawab serta kehadiran dalam kegiatan tersebut mulai dari awal hingga akhir.

Pemaparan diawali dengan materi tentang Keselamatan Berkendara di Jalan Raya serta gambaran korban kecelakaan lalu lintas. Materi tersebut memberikan wawasan kepada siswa-siswi bahwa kecelakaan lalu lintas dapat dicegah dengan penggunaan alat pelindung diri bagi

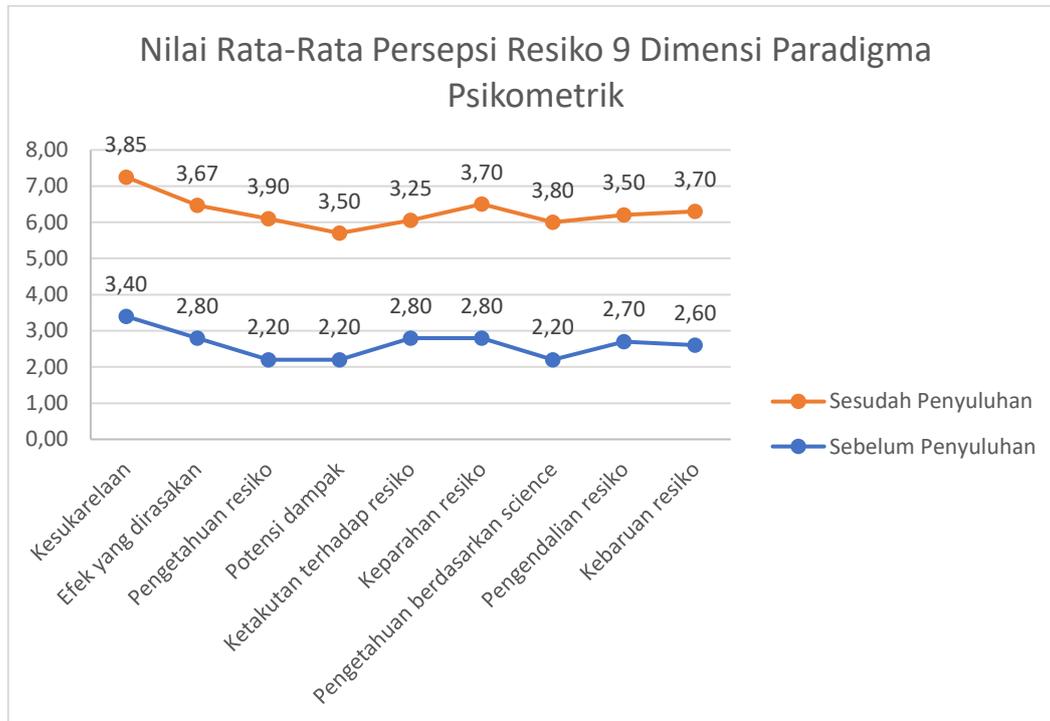
pengendara terutama pengendara sepeda motor. Alat pelindung diri yang dimaksud antara lain helm, sarung tangan, jaket, penggunaan celana panjang, dan alas kaki (Sepatu), yang tujuannya adalah untuk melindungi diri dan mengurangi tingkat keparahan luka apabila terjadi kecelakaan. Selain itu, kelengkapan dari kendaraan saat berkendara juga diperlukan seperti kaca spion pada motor, plat kendaraan, surat tanda nomor kendaraan (STNK), dan surat izin mengemudi (SIM). Perawatan terhadap kendaraan yang akan digunakan juga sangat diperlukan untuk menurunkan resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas seperti perawatan terhadap oli, kampas rem, hingga ban kendaraan.

Selain itu, dilakukan pula pemaparan tentang peraturan keselamatan berkendara saat berlalu lintas di jalan raya. Pada saat pemaparan materi ini, pemateri memperoleh banyak respon dari peserta, karena peserta sangat antusias, serta peserta banyak mengaitkan materi yang dipaparkan dengan fenomena-fenomena remaja yang sedang tren seperti balap motor liar, kasus tilang kendaraan, serta kebiasaan berkendara dengan membawa muatan yang lebih dari yang dianjurkan.

Penilaian persepsi resiko dilakukan dengan menggunakan dimensi paradigma psikometri yang dibentuk dari berbagai dimensi yang saling terkait satu dengan yang lain. Berdasarkan analisis yang dilakukan, menunjukkan bahwa terdapat perubahan skor pada masing-masing dimensi persepsi resiko antara sebelum dilakukan penyuluhan dan sesudah dilakukan penyuluhan. Peningkatan yang signifikan terlihat pada dimensi pengetahuan akan resiko bahaya yang terjadi, dimana sebelum dilakukan penyuluhan memiliki skor 2,20, setelah dilakukan penyuluhan mengalami peningkatan menjadi 3,90. Selain itu, dimensi pengetahuan berdasarkan *science* juga mengalami peningkatan yang cukup signifikan, dimana sebelum dilakukan penyuluhan memiliki skor 2,20, setelah dilakukan penyuluhan mengalami peningkatan menjadi 3,80.

Hal ini menunjukkan bahwa rata-rata siswa masih memiliki pengetahuan yang kurang tentang resiko dari bahaya yang mereka akan hadapi ketika berkendara di jalan raya. Selanjutnya, penyuluhan ini memberikan informasi kepada siswa-siswi pengguna kendaraan roda dua tentang keselamatan berkendara sehingga terlihat skor akhir pada keseluruhan dimensi mengalami peningkatan, khususnya pada dimensi pengetahuan resiko. Hasil penyuluhan ini hanya melihat apakah terjadi perubahan skor persepsi pada siswa-siswi dengan membandingkan skor sebelum dan sesudah dilakukan penyuluhan, akan tetapi untuk menilai apakah terjadi perubahan persepsi diperlukan adanya penyuluhan serupa yang dilakukan secara

kontinu. Nilai rata-rata skor persepsi resiko berdasarkan 9 dimensi paradigma psikometrik disajikan dalam Gambar 2.



Gambar 2. Nilai Rata-Rata Persepsi Resiko 9 Dimensi Paradigma Psikometrik

Responden menerima resiko yang ada di jalan raya dengan sukarela, akan tetapi sukarela disini bukan berarti responden menerima dengan pasrah, namun memberi batasan-batasan tertentu terkait bahaya yang mereka hadapi. Batasan-batasan tertentu yang dimaksud seperti kondisi kendaraan yang memadai dan perlengkapan alat pelindung diri yang baik. Oleh karena itu, dengan adanya penerimaan tersebut, dapat dikatakan bahwa tingkat kewaspadaan terhadap resiko pun cukup baik. Manusia dapat mentoleransi lebih banyak resiko secara substansial saat mereka terlibat dalam perilaku sukarela. Hal ini berkaitan dengan faktor pengendalian, yaitu resiko dirasakan lebih ringan pada situasi dimana seseorang dapat melakukan pengendalian secara personal.

Pengetahuan diperoleh dari pengalaman pribadi dan dari lingkungan sekitar/orang lain. Dengan adanya rasa kesukarelaan maka tentunya akan mendorong seseorang untuk mencari tahu mengenai resiko-resiko yang ada selama berkendara. Ketika responden pertama kali menggunakan kendaraan roda dua, idealnya mereka mengetahui resiko apa yang akan mereka hadapi saat berkendara. Akan tetapi, pengetahuan yang mereka miliki di awal mungkin saja bersifat terbatas dan merupakan resiko-resiko yang umum, namun pengetahuan itu tentunya akan berkembang ketika responden mendapatkan pengetahuan berupa informasi-informasi

keselamatan baik melalui media, pelatihan, dan seminar. Seseorang akan lebih waspada ketika mengetahui resiko yang dihadapi. Pengetahuan tersebut dapat berasal dari pengalaman yang diperoleh dari diri sendiri ataupun orang lain.

Pengetahuan yang dimiliki oleh responden yang berkaitan dengan identifikasi resiko seperti dampak dari resiko yang mungkin timbul. Dampak tersebut dapat berupa kecepatan, keluasan, dan kematian yang mungkin ditimbulkan. Dengan pengetahuan yang dimiliki oleh responden, responden dapat memperkirakan seberapa luas dampak yang timbul dari berbagai resiko yang ada, bagaimana kecepatan dampaknya, dan apakah resiko tersebut dapat menimbulkan kematian baik dalam jumlah yang sedikit atau banyak. Keluasan dampak dapat dijadikan pertimbangan dalam persepsi resiko. Suatu kegiatan yang menyebabkan banyak korban, cenderung dipersepsikan kurang baik, dan orang akan lebih waspada terhadap kegiatan tersebut. Selanjutnya, pengetahuan terkait resiko penting, individu yang tahu akan resiko cenderung mengetahui tindakan apa yang harus dilakukan untuk menghadapi resiko yang ada. Pemahaman tentang resiko yang baik tentunya akan menurunkan tingkat kekhawatiran seseorang terhadap bahaya yang ada. Ketakutan akan dipandang sebagai hal yang wajar, ketika resiko yang dihadapi merupakan resiko yang dapat dikendalikan. Pengendalian tentunya disesuaikan dengan resiko yang dihadapi. Resiko yang telah lama diketahui tentunya memiliki cara pengendalian yang lebih baik dibandingkan dengan resiko yang baru diketahui. Artinya, responden telah memiliki metode yang baku untuk meminimalisir resiko-resiko yang telah mereka ketahui.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis yang dilakukan, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa terjadi peningkatan skor penilaian terhadap persepsi resiko 9 dimensi paradigma psikometri setelah dilakukan penyuluhan antara lain: (1) Skor penilaian dimensi kesukarelaan sebelum diadakan penyuluhan sebesar 3,40, mengalami peningkatan setelah dilakukan penyuluhan sebesar 3,85, (2) Skor penilaian dimensi efek yang dirasakan. sebelum diadakan penyuluhan sebesar 2,80, mengalami peningkatan setelah dilakukan penyuluhan sebesar 3,67, (3) Skor penilaian dimensi pengetahuan resiko sebelum, diadakan penyuluhan sebesar 2,20, mengalami peningkatan setelah dilakukan penyuluhan sebesar 3,90, (4) Skor penilaian dimensi potensi dampak, sebelum diadakan penyuluhan sebesar 2,20, mengalami peningkatan setelah dilakukan penyuluhan sebesar 3,50, (5) Skor penilaian dimensi ketakutan terhadap resiko, sebelum diadakan penyuluhan sebesar 2,80, mengalami peningkatan setelah dilakukan penyuluhan

sebesar 3,25, (6) Skor penilaian dimensi keparahan resiko, sebelum diadakan penyuluhan sebesar 2,80, mengalami peningkatan setelah dilakukan penyuluhan sebesar 3,70, (7) Skor penilaian dimensi pengetahuan berdasarkan *science*, sebelum diadakan penyuluhan sebesar 2,20, mengalami peningkatan setelah dilakukan penyuluhan sebesar 3,80, (8) Skor penilaian dimensi pengendalian resiko, sebelum diadakan penyuluhan sebesar 2,70, mengalami peningkatan setelah dilakukan penyuluhan sebesar 3,50, (9) Skor penilaian dimensi kebaruan resiko, sebelum diadakan penyuluhan sebesar 2,60, mengalami peningkatan setelah dilakukan penyuluhan sebesar 3,70.

DAFTAR PUSTAKA

- Botterill, L., & Mazur, N. (2004). *Risk and Risk Perception*.
- G, S. B., Baughan, Elliot, M., & Maycook. (2004). The Accident Risk of Motorcyclists. *Crowthorne : Transport and Road Research Laboratory*.
- J Ferguson, D., Swain Campbell, N., & Horwood. (2003). Risky Driving Behaviour in Young People : Prevalence, Personal Characteristics and Traffic Accidents. *Australian and New Zealand Journal of Public Health 27 No. 3, 337 - 342*.
- J Mullin, B., Jackson, R., & Langley. (2000). Increasing Age and Experience : Are Both Protective Against Motorcycle Injury? A Case Control Study. *Injury Prevention 6 No. 1, 32 - 35*.
- Jenkin, C. M. (n.d.). Risk Perception and Terrorism : Applying the Psychometric Paradigm. *Homeland Security Affairs 2 No. 2*.
- Putri, H. (2016). Persepsi Resiko Keselamatan Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara pada Mahasiswa Pengguna Kendaraan Roda Dua. *Jurnal Forum Ilmiah 13 No. 1*.
- Sarah, F. B., Paul, S., & Lichtenstein. (1978). How Safe is Enough? A Psychometric Study of Attitudes Towards Technological Risks and Benefit. *Elsevier Scientific Publishing Company, 127 - 152*.
- Schmidt, M. (2004). *Investigating Risk Perception : A Short Introduction*.
- Sjoberg, L. (2004). Risk Perception is Not What It Seems : The Psychometric Paradigm Revisited. *VALDOR Conference 2003, (pp. 14 - 29)*.
- Transportasi, D. P. (2013). *Penyusunan Rencana Umum Keselamatan Transportasi Darat*.

U, S. P., Wber, & Elke. (2002). Perception of Risk Posed by Extreme Events . *Conference of Risk Management Strategies in an Uncertain World*, (pp. 12 - 13).

Budiman, B., Aminda, R., & Syaiful, S. (2023). PEMANFAATAN AIR HUJAN BERSIH DAN LAYAK MENGGUNAKAN ALAT FILTRASI SEDERHANA DI TAMAN PEGELARAN CIOMAS BOGOR. *SINKRON: Jurnal Pengabdian Masyarakat UIKA Jaya*, 1(1), 1-9. doi:10.32832/jpmuj.v1i1.1668

Syamsurizal, A., & Sutoyo, E. (2023). PEMANFAATAN PUPUK ORGANIK UNTUK MENINGKATKAN HASIL PANEN TANAMAN JAGUNG DI DESA CAMPA KECAMATAN MADAPANGGA. *SINKRON: Jurnal Pengabdian Masyarakat UIKA Jaya*, 1(1), 10-17. doi:10.32832/jpmuj.v1i1.1669

Ariyanti, R., & Lutfi, M. (2023). PENGEMBANGAN BANGUNAN INFRASTRUKTUR AIR BERSIH DESA CINANGKA KECAMATAN CIAMPEA KABUPATEN BOGOR. *SINKRON: Jurnal Pengabdian Masyarakat UIKA Jaya*, 1(1), 18-30. doi:10.32832/jpmuj.v1i1.1670

Alhadi, A., Riani, D., & Afrianto, Y. (2023). SISTEM INFORMASI PERSEDIAAN BARANG SEDERHANA PT. WISEMAN MULIA SEJAHTERA DENGAN APLIKASI BARANG DAN PERSEDIAAN BERBASIS ANDROID. *SINKRON: Jurnal Pengabdian Masyarakat UIKA Jaya*, 1(1), 31-39. doi:10.32832/jpmuj.v1i1.1671

Sunarya, D., & Sutoyo, E. (2023). STRATEGI PENANGANAN BANJIR DI KAMPUNG BABAKAN BANDUNG DESA LEUWISADENG KECAMATAN LEUWISADENG. *SINKRON: Jurnal Pengabdian Masyarakat UIKA Jaya*, 1(1), 40-45. doi:10.32832/jpmuj.v1i1.1672

Siradz, S., & Rulhendri, R. (2023). PERENCANAAN DINDING PENAHAN TANAH UNTUK JALUR IRIGASI. *SINKRON: Jurnal Pengabdian Masyarakat UIKA Jaya*, 1(2), 46-52. doi:10.32832/jpmuj.v1i2.1677

Maulani, D., Wulandari, A., Octaviani, N., & Sukaesih, P. (2023). PENDAMPINGAN PENYUSUNAN LAPORAN KEUANGAN PADA KELOMPOK USAHA KECIL MENENGAH (UKM) DESA SUKAJADI. *SINKRON: Jurnal Pengabdian Masyarakat UIKA Jaya*, 1(2), 53-63. doi:10.32832/jpmuj.v1i2.1905

Rahmah, R., & Rulhendri, R. (2023). PERENCANAAN BANGUNAN MCK UNTUK KEBUTUHAN MASYARAKAT DI KAMPUNG SETU TONGGOH. *SINKRON: Jurnal Pengabdian Masyarakat UIKA Jaya*, 1(2), 64-70. doi:10.32832/jpmuj.v1i2.1906

Fiqih, M., Syaiful, S., & Aminda, R. (2023). PENEMPATAN BAK SAMPAH ORGANIK, ANORGANIK, DAN B3 DENGAN KONSEP GO GREEN PERUMAHAN BUDI AGUNG

RW 03/RT 05. SINKRON: Jurnal Pengabdian Masyarakat UIKA Jaya, 1(2), 71-81. doi:10.32832/jpmuj.v1i2.1907

Komalasari, A., & Riani, D. (2023). EDUKASI MANFAAT LITERASI MEMBACA DAN MENULIS DI SMK PGRI 3 BOGOR. SINKRON: Jurnal Pengabdian Masyarakat UIKA Jaya, 1(2), 82-92. doi:10.32832/jpmuj.v1i2.1909

Jaenudin, J., Afrianto, Y., & Firdaus, Y. (2023). LAYANAN PEMERIKSAAN DAN PENGUMPULAN DATA KESEHATAN SISWA-SISWI KELAS VI BERBASIS SISTEM INFORMASI MENGGUNAKAN METODE FUZZY TSUKAMOTO. SINKRON: Jurnal Pengabdian Masyarakat UIKA Jaya, 1(3), 93-105. doi:10.32832/jpmuj.v1i3.1914

Bastian, R., & Rulhendri, R. (2023). PERENCANAAN PELEBARAN JEMBATAN DESA TAMANSARI. SINKRON: Jurnal Pengabdian Masyarakat UIKA Jaya, 1(3), 106-112. doi:10.32832/jpmuj.v1i3.1915

Novianto, D., Syaiful, S., & Aminda, R. (2023). DAMPAK PEMBANGUNAN HOTEL CIBINONG CITY MALL TERHADAP PERUBAHAN KONDISI SOSIAL DAN EKONOMI MASYARAKAT RW 04 PAKANSARI CIBINONG. SINKRON: Jurnal Pengabdian Masyarakat UIKA Jaya, 1(3), 113-123. doi:10.32832/jpmuj.v1i3.1917

Oktavia, M., & Rulhendri, R. (2023). ANALISA PERMASALAHAN DAN RENCANA PELEBARAN SALURAN DRAINASE DI DAERAH JALAN CIMAHPAR. SINKRON: Jurnal Pengabdian Masyarakat UIKA Jaya, 1(3), 124-132. doi:10.32832/jpmuj.v1i3.1918

Maulani, D., Ristianti, D., & Yasfa, M. (2023). SOSIALISASI BULAN IMUNISASI ANAK NASIONAL DAN EDUKASI PENTINGNYA IMUNISASI DASAR LENGKAP PADA ANAK DI DESA CIBANTENG. SINKRON: Jurnal Pengabdian Masyarakat UIKA Jaya, 1(3), 133-141. doi:10.32832/jpmuj.v1i3.1920