Penyuluhan Keselamatan Berkendara melalui Edukasi Pengelolaan Emosi bagi Siswa SMA Negeri 8 Kota Batam, Kepulauan Riau

Juhanda Kartika Wijaya*[1], Andi Sarbiah[2], Hengky Oktarizal[3], Hero Abdi Jasri Pratama[4], Welia Anggarani[5]

[1,2,4,5] Kesehatan dan Keselamatan Kerja, Fakultas Ilmu Kesehatan, Universitas Ibnu Sina, Indonesia
[3] Magister Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Kesehatan, Universitas Ibnu Sina, Indonesia
e-mail: juhanda@uis.ac.id

Abstrak

Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian pada kelompok usia 5–29 tahun, dan di Indonesia sepeda motor serta usia pelajar mendominasi kejadiannya. Edukasi keselamatan berkendara bagi pelajar umumnya menekankan aturan dan perlengkapan, sedangkan kesiapan emosi pengendara jarang dibahas. Kegiatan ini bertujuan meningkatkan pemahaman siswa mengenai keselamatan berkendara dan pengelolaan emosi sebelum berkendara. Penyuluhan dilaksanakan pada 17 Juni 2026 di SMA Negeri 8 Kota Batam bagi 90 siswa kelas X dan XI selama tiga jam melalui ceramah interaktif, video stimulus, refleksi diri, latihan pernapasan, simulasi "Cek Mental Sebelum Berkendara", dan ikrar komitmen. Pemahaman diukur dengan tes 40 soal sebelum dan segera sesudah penyuluhan; siswa dengan skor ≥ 70% dari skor maksimum dikategorikan memahami. Siswa yang memahami materi meningkat dari 27 siswa (30%) menjadi 81 siswa (90%), atau naik 60 poin persentase, sedangkan yang belum memahami turun dari 63 siswa (70%) menjadi 9 siswa (10%). Hasil ini menggambarkan pemahaman segera setelah kegiatan, belum perubahan perilaku berkendara. Sekolah menerima media edukasi berupa handout *siswa dan berkas bahan presentasi untuk digunakan kembali oleh guru. Penyuluhan keselamatan berkendara yang memadukan pengelolaan emosi dapat meningkatkan pemahaman siswa dalam jangka pendek dan perlu dilanjutkan dengan pendampingan guru bimbingan konseling serta pemantauan penerapan rutinitas pemeriksaan kesiapan diri.*

Kata kunci: Kecelakaan Lalu Lintas, Keselamatan Berkendara, Pengelolaan Emosi, Penyuluhan, Remaja

Abstract

Road traffic injuries are the leading cause of death among people aged 5–29 years, and in Indonesia motorcycles and school-age riders account for a large share of crashes. Road safety education for students usually focuses on rules and equipment, while riders' emotional readiness is rarely addressed. This community service programme aimed to improve students' understanding of safe riding and of managing emotions before riding. It was conducted on 17 June 2026 at SMA Negeri 8 Batam with 90 tenth- and eleventh-grade students as a three-hour session of interactive lectures, stimulus videos, self-reflection, breathing exercises, a "Mental Check Before Riding" simulation, and a safe-riding pledge. Understanding was measured with a 40-item test before and immediately after the session; students scoring ≥ 70% of the maximum score were classified as understanding the material. The number of students who understood the material rose from 27 (30%) to 81 (90%), an increase of 60 percentage points, while those who did not fell from 63 (70%) to 9 (10%). These results reflect understanding immediately after the session, not changes in riding behaviour. The school received a student handout and the presentation files for reuse by teachers. Road safety education that integrates emotion management can improve students' short-term understanding and should be followed by guidance-counsellor support and monitoring of the pre-riding self-check routine.

Keywords: Adolescents, Emotion Management, Health Education, Road Safety, Road Traffic Accidents

1. PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi masalah kesehatan masyarakat yang besar. Laporan global terbaru mencatat sekitar 1,19 juta kematian akibat kecelakaan lalu lintas setiap tahun, dan cedera lalu lintas merupakan penyebab kematian utama pada anak dan orang muda berusia 5–29 tahun. Lebih dari separuh korban meninggal adalah pengguna jalan yang rentan, yaitu pejalan kaki, pesepeda, dan pengendara sepeda motor (World Health Organization, 2023).

Di Indonesia, sepanjang tahun 2023 tercatat lebih dari 152 ribu kejadian kecelakaan dengan korban meninggal lebih dari 27 ribu orang; 77,05% kendaraan yang terlibat adalah sepeda motor dan 39,48% korban berusia 6–25 tahun, yaitu usia pelajar dan mahasiswa (Putra, 2024).

Remaja sekolah menengah atas berada pada irisan kedua kelompok berisiko tersebut. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mewajibkan setiap pengemudi memiliki surat izin mengemudi, berkendara dengan wajar dan penuh konsentrasi, serta mengenakan helm berstandar nasional (Republik Indonesia, 2009). Kewajiban berkendara dengan penuh konsentrasi pada dasarnya menuntut kesiapan mental pengendara, bukan hanya keterampilan teknis. Pada masa remaja, sistem sosio-emosional yang mendorong pencarian sensasi berkembang lebih cepat daripada kendali kognitif sehingga remaja lebih mudah mengambil risiko, terutama ketika bersama teman sebaya (Steinberg, 2008).

Sejumlah penelitian menunjukkan bahwa kondisi emosi berkaitan dengan cara berkendara. Kemarahan saat mengemudi, pencarian sensasi, dan impulsivitas memprediksi perilaku berkendara tidak aman (Dahlen et al., 2005). Pada 761 pengemudi muda berusia 17–25 tahun, tekanan psikologis menjelaskan 8,5% variasi perilaku berkendara berisiko (Scott-Parker et al., 2011). Pada pengendara roda dua, pria muda yang merasa sulit mengelola marah melaporkan lebih banyak perilaku agresif dan berisiko di jalan (Kumar et al., 2019), dan emosi negatif dinilai berdampak buruk pada cara berkendara kelompok berisiko tinggi (Kumar et al., 2020). Pada pengendara moped remaja, lemahnya regulasi emosi yang tampak sebagai agresi berhubungan dengan sikap yang kurang mendukung keselamatan dan perilaku berkendara berisiko (Lucidi et al., 2019). Sebaliknya, pengendara yang lebih mampu memusatkan perhatian pada saat ini cenderung lebih jarang meluapkan kemarahan secara agresif, sebagian karena kemarahan saat berkendara dan kebiasaan memikirkan kemarahan secara berulang lebih rendah (Qu et al., 2024).

Kesiapan emosi pengendara perlu dibedakan dari masalah kesehatan mental yang lebih luas. Survei nasional kesehatan mental remaja melaporkan bahwa satu dari tiga remaja Indonesia berusia 10–17 tahun mengalami masalah kesehatan mental dalam 12 bulan terakhir, tetapi hanya 2,6% di antara mereka yang memanfaatkan layanan kesehatan mental atau konseling (Center for Reproductive Health et al., 2022). Masalah seperti gangguan cemas dan depresi memerlukan skrining dan penanganan oleh tenaga profesional sehingga tidak menjadi sasaran penyuluhan ini. Yang dapat dipelajari bersama oleh seluruh siswa dalam satu sesi kelas adalah keterampilan pengelolaan emosi sehari-hari, yaitu mengenali dan menamai emosi, memahami pengaruhnya terhadap keputusan di jalan, dan menenangkan diri sebelum berkendara. Dalam artikel ini, istilah pendekatan kesehatan mental merujuk pada keterampilan tersebut dan pada kesiapan mental pengendara, bukan pada diagnosis atau terapi.

Kegiatan edukasi keselamatan berkendara di sekolah yang pernah dilaporkan umumnya berfokus pada aturan lalu lintas, perlengkapan, dan sikap berkendara. Edukasi tersebut terbukti meningkatkan pengetahuan, misalnya kenaikan rata-rata skor pengetahuan dari 7,85 menjadi 9,48 pada siswa sekolah menengah kejuruan di Jambi (Kusmawan, 2021) dan dari 2,5 menjadi 8,0 pada skala sepuluh setelah pelatihan yang memadukan materi, diskusi, dan simulasi pada siswa SMA/SMK di Gresik (Ayunaning et al., 2026). Namun, kegiatan tersebut belum memasukkan kesiapan emosi pengendara sebagai bagian dari materi.

Mitra kegiatan ini adalah SMA Negeri 8 Kota Batam, sekolah menengah atas negeri di Kecamatan Bengkong, Kota Batam, dengan 2.240 siswa. Peserta kegiatan adalah 90 siswa kelas X dan XI berusia 15–18 tahun. Peserta ditetapkan oleh sekolah dari kelas X dan XI dengan pertimbangan kapasitas ruang pertemuan, sehingga kegiatan ini menjadi percontohan sebelum diperluas ke siswa lain. Gambaran kebiasaan berkendara siswa diperoleh dari penelitian tim di sekolah yang sama, sebagaimana diuraikan berikut.

Kegiatan ini dirancang berpasangan dengan penelitian tim mengenai pengetahuan dan perilaku *safety riding* di sekolah yang sama (Wijaya et al., 2026). Data penelitian dikumpulkan melalui kuesioner daring pada hari yang sama dengan penyuluhan, dan 55 respons dapat dianalisis. Sebanyak 56,4% responden belum berusia 17 tahun, 61,8% sudah mengendarai sepeda motor sendiri, tidak seorang pun memiliki SIM C, dan 40,0% pernah mengalami kecelakaan lalu lintas. Pernyataan bahwa kelelahan dan emosi memengaruhi kemampuan

berkendara hanya dijawab tepat oleh 74,5% siswa, dan 29,1% siswa hanya kadang-kadang atau tidak pernah menunda berkendara saat mengantuk atau emosi. Temuan ini menunjukkan bahwa banyak siswa sudah berkendara sebelum usia legal, sementara pemeriksaan kesiapan diri belum menjadi kebiasaan. Karena hasil penelitian baru tersedia setelah kegiatan, materi penyuluhan disusun mengacu pada ranah instrumen penelitian tersebut, yaitu kesiapan pengendara, kepatuhan terhadap aturan, dan penggunaan perlengkapan. Hasil penelitian kemudian digunakan untuk menggambarkan profil sasaran dan menilai kesesuaian materi dengan kebutuhan siswa.

Evaluasi awal terhadap 90 siswa peserta menunjukkan bahwa 70% belum memahami keselamatan berkendara dan kaitannya dengan pengelolaan emosi, dan sekolah belum memiliki media edukasi yang memadukan kedua topik tersebut. Berdasarkan kondisi itu, kegiatan pengabdian ini bertujuan meningkatkan pemahaman siswa mengenai keselamatan berkendara melalui edukasi pengelolaan emosi, membekali siswa dengan rutinitas praktis untuk memeriksa kesiapan diri sebelum berkendara, dan menyediakan media edukasi yang dapat digunakan kembali oleh sekolah.

2. METODE

2.1. Waktu, Tempat, dan Sasaran

Kegiatan dilaksanakan pada Rabu, 17 Juni 2026, pukul 09.00–12.00 WIB di ruang pertemuan SMA Negeri 8 Kota Batam. Sasaran kegiatan adalah 90 siswa kelas X dan XI yang ditetapkan bersama pihak sekolah sebagaimana diuraikan pada Pendahuluan. Metode yang digunakan adalah pendidikan kesehatan berbentuk penyuluhan tatap muka dengan pendekatan partisipatif.

2.2. Tahapan Kegiatan

Kegiatan berlangsung dalam lima tahap. Tahap pertama adalah penetapan sasaran dan koordinasi dengan pihak sekolah untuk memetakan kebutuhan, karakteristik siswa, serta waktu dan tempat. Tahap kedua adalah perencanaan, meliputi pengurusan izin kegiatan, penyusunan bahan presentasi yang memadukan materi pengelolaan emosi dengan materi keselamatan berkendara, penyusunan *handout* siswa, dan penyiapan instrumen evaluasi. Tahap ketiga adalah sosialisasi tujuan dan susunan kegiatan kepada sekolah dan peserta. Tahap keempat adalah pelaksanaan penyuluhan. Tahap kelima adalah evaluasi, penyerahan media edukasi, dan pelaporan.

2.3. Materi dan Susunan Sesi

Setiap pokok materi disusun untuk menjawab kebutuhan sasaran yang teridentifikasi pada analisis situasi. Keterkaitan kebutuhan, materi, dan aktivitas disajikan pada Tabel 1.

Susunan sesi dan alokasi waktu disajikan pada Tabel 2. Simulasi “Cek Mental Sebelum Berkendara” dilakukan oleh seluruh siswa. Fasilitator membacakan contoh situasi, misalnya hendak berangkat setelah bertengkar dengan teman atau dalam keadaan mengantuk, lalu siswa menyebutkan keempat langkah dan tindakan yang dipilih.

2.4. Instrumen dan Evaluasi

Pemahaman siswa diukur dengan tes tertulis yang diberikan dua kali, yaitu sebelum materi pertama disampaikan dan segera setelah sesi berakhir pada hari yang sama. Tes terdiri atas 40 soal berbentuk benar–salah dan setuju–tidak setuju yang mencakup faktor risiko kecelakaan pada remaja, pengaruh emosi dan kelelahan terhadap berkendara, prinsip *safety riding*, cara menenangkan diri, dan empat langkah “Cek Mental Sebelum Berkendara”. Jawaban yang sesuai kunci diberi skor 1 dan jawaban yang tidak sesuai atau kosong diberi skor 0 sehingga rentang skor adalah 0–40. Siswa dengan skor ≥ 28 (70% dari skor maksimum) dikategorikan sudah memahami, sedangkan siswa dengan skor di bawah 28 dikategorikan belum memahami. Soal pada tes awal dan tes akhir sama.

Vol. 6, No. 6, November 2026, Hal. 7273-7282
DOI: https://doi.org/10.54082/jamsi.3553

Tabel 1. Keterkaitan kebutuhan sasaran dengan materi dan aktivitas penyuluhan

Kebutuhan sasaran	Materi dan pokok bahasan	Aktivitas
Banyak siswa sudah berkendara sebelum usia legal dan belum menyadari besarnya risiko	Urgensi keselamatan berkendara: besaran kecelakaan lalu lintas; dominasi sepeda motor dan usia pelajar	Ceramah interaktif; video stimulus
Siswa belum terbiasa mengenali emosi yang sedang dirasakan	Mengenal rasa dan mengenal diri: ragam emosi dasar; hubungan pikiran, perasaan, dan perilaku	Refleksi "Aku adalah…"
Pengaruh emosi dan kelelahan terhadap cara berkendara belum dipahami	Emosi di balik kemudi: marah mendorong kebut-kebutan; cemas mengurangi fokus; sedih dan lelah memperlambat reaksi; ingin diakui mendorong balapan	Diskusi contoh situasi
Kepatuhan terhadap aturan dan penggunaan perlengkapan belum merata	Prinsip *safety riding*: helm berstandar, kelengkapan dan surat kendaraan, pemeriksaan kendaraan, kepatuhan rambu dan batas kecepatan, tidak memakai ponsel saat berkendara	Ceramah interaktif; tanya jawab
Siswa belum memiliki cara sederhana untuk menenangkan diri	Mengelola rasa: menyadari dan menamai emosi; pernapasan dan relaksasi; bercerita kepada orang yang dipercaya	Latihan pernapasan dan relaksasi terpandu; "Surat untuk Diriku"
Pemeriksaan kesiapan diri sebelum berkendara belum menjadi kebiasaan	Cek Mental Sebelum Berkendara: sadari kondisi diri; tarik napas dan tenangkan diri; tunda berkendara bila sedang emosi atau mengantuk; pastikan fokus dan perlengkapan	Simulasi empat langkah; ikrar komitmen

Tabel 2. Susunan sesi penyuluhan

Waktu (WIB)	Kegiatan	Durasi
09.00–09.15	Pembukaan oleh pihak sekolah dan tes awal	15 menit
09.15–10.00	Ceramah interaktif: urgensi keselamatan berkendara dan prinsip *safety riding*	45 menit
10.00–10.15	Pemutaran video stimulus dan diskusi emosi di balik kemudi	15 menit
10.15–10.30	Mengenal rasa dan mengenal diri; refleksi "Aku adalah…" dan "Surat untuk Diriku"; latihan pernapasan dan relaksasi terpandu	15 menit
10.30–11.00	Simulasi "Cek Mental Sebelum Berkendara"	30 menit
11.00–12.00	Ikrar komitmen, tanya jawab, tes akhir, penyerahan media edukasi, dan penutupan	60 menit
	Jumlah	**180 menit**

Sebelum digunakan, kelayakan soal diperiksa melalui telaah isi oleh tim pengabdi (dosen K3 dan kesehatan masyarakat) dan uji keterbacaan pada 50 siswa. Lembar tes tidak memuat identitas siswa dan tidak dipasangkan per siswa, sehingga analisis dilakukan pada tingkat kelompok.

Pelaksanaan simulasi diamati langsung oleh tim pengabdi untuk melihat apakah siswa dapat menyebutkan keempat langkah dan memilih tindakan yang tepat pada contoh situasi. Data tes dianalisis secara deskriptif dalam bentuk jumlah dan persentase, yaitu jumlah siswa yang memahami dan belum memahami materi sebelum dan sesudah penyuluhan. Kegiatan dinyatakan berhasil apabila proporsi siswa yang memahami materi sesudah penyuluhan lebih

tinggi daripada sebelum penyuluhan. Ketercapaian juga dilihat dari keterlaksanaan seluruh sesi, keikutsertaan siswa dalam simulasi dan ikrar, serta diterimanya media edukasi oleh sekolah.

2.5. Persetujuan dan Perlindungan Peserta

Kegiatan dilaksanakan setelah memperoleh izin dari Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Ibnu Sina (Nomor 009/FIKes.D/PM/V/2026) dan persetujuan Kepala SMA Negeri 8 Kota Batam. Sebelum kegiatan dimulai, siswa memperoleh penjelasan mengenai tujuan, susunan kegiatan, dan penggunaan hasil tes, lalu menyatakan kesediaan secara lisan; siswa yang tidak bersedia tetap dapat mengikuti penyuluhan tanpa mengisi tes. Lembar tes tidak memuat nama siswa, dan hasilnya hanya dilaporkan secara agregat. Dokumentasi foto dilakukan atas izin sekolah, dan foto yang dimuat dalam artikel ini telah disetujui sekolah untuk publikasi. Pada aktivitas "Surat untuk Diriku", siswa menulis surat untuk dirinya sendiri; tulisan tersebut disimpan oleh masing-masing siswa, tidak dikumpulkan, tidak dibacakan, dan tidak dinilai sehingga isinya tetap menjadi milik siswa. Siswa yang tampak tertekan selama refleksi diarahkan untuk berbicara dengan guru bimbingan konseling (BK).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Pelaksanaan Kegiatan

Seluruh tahapan kegiatan terlaksana. Penyuluhan diikuti oleh 90 siswa kelas X dan XI dan berlangsung selama kurang lebih tiga jam. Kegiatan dibuka oleh pihak sekolah, dilanjutkan dengan penyampaian materi oleh tim pengabdi (Gambar 1). Materi diawali dengan data kecelakaan pada remaja pengendara, kemudian beralih ke pengenalan emosi dan diri, hubungan emosi dengan perilaku berisiko di jalan, prinsip *safety riding*, cara mengelola emosi, dan simulasi empat langkah "Cek Mental Sebelum Berkendara".



Gambar 1. Penyampaian materi keselamatan berkendara dan pengelolaan emosi kepada siswa

Siswa terlibat dalam aktivitas refleksi dan latihan pernapasan, lalu mengucapkan ikrar komitmen berkendara aman pada akhir sesi. Kegiatan ditutup dengan tanya jawab, tes akhir, penyerahan media edukasi berupa *handout* siswa dan berkas bahan presentasi kepada sekolah, serta foto bersama peserta (Gambar 2). Jadwal pelaksanaan sempat disesuaikan dengan kalender akademik sekolah, tetapi penyesuaian tersebut tidak mengubah isi maupun sasaran kegiatan.



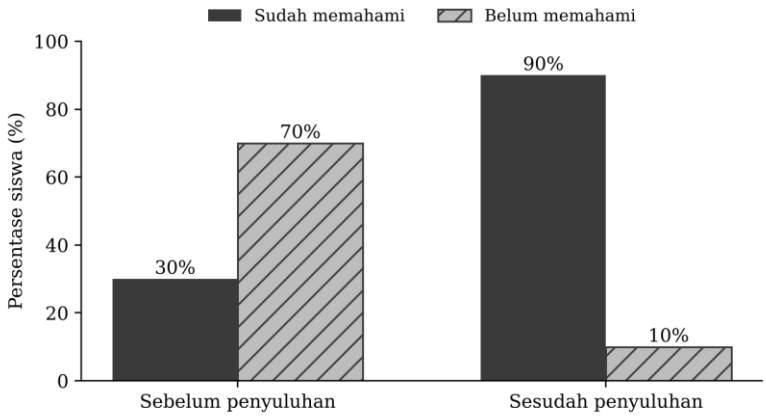
Gambar 2. Siswa peserta penyuluhan di ruang pertemuan sekolah

3.2. Perubahan Pemahaman Siswa

Hasil tes awal dan tes akhir disajikan pada Tabel 3 dan Gambar 3. Sebelum penyuluhan, 63 dari 90 siswa (70%) belum memahami keselamatan berkendara dan kaitannya dengan pengelolaan emosi, dan hanya 27 siswa (30%) yang sudah memahaminya. Segera setelah penyuluhan, siswa yang sudah memahami meningkat menjadi 81 siswa (90%), sedangkan yang belum memahami tinggal 9 siswa (10%). Dengan demikian, proporsi siswa yang memahami materi naik 60 poin persentase.

Tabel 3. Tingkat pemahaman siswa sebelum dan segera sesudah penyuluhan (n = 90)

Tingkat pemahaman	Sebelum penyuluhan	Sesudah penyuluhan
Sudah memahami	27 siswa (30%)	81 siswa (90%)
Belum memahami	63 siswa (70%)	9 siswa (10%)
Jumlah	90 siswa (100%)	90 siswa (100%)



Gambar 3. Persentase siswa yang sudah dan belum memahami materi sebelum dan segera sesudah penyuluhan

Lembar tes awal dan tes akhir tidak dipasangkan per siswa, sehingga perpindahan kategori pemahaman setiap siswa tidak dapat disajikan dan Tabel 3 menggambarkan perubahan pada tingkat kelompok. Meskipun demikian, karena jumlah siswa yang memahami bertambah dari 27 menjadi 81, sedikitnya 54 siswa berpindah dari kategori belum memahami menjadi memahami.

3.3. Hasil Pengamatan Simulasi

Seluruh siswa mengikuti simulasi “Cek Mental Sebelum Berkendara”. Dalam simulasi, siswa diminta menyebutkan keempat langkah dan memilih tindakan pada contoh situasi, misalnya menunda berangkat dan menenangkan diri lebih dahulu ketika sedang marah atau mengantuk. Pengamatan dilakukan secara langsung tanpa lembar observasi per siswa, sehingga jumlah siswa yang dapat menyebutkan keempat langkah secara lengkap belum dapat dilaporkan. Pada kegiatan berikutnya, pengamatan perlu dicatat dengan daftar periksa sederhana agar kemampuan siswa menerapkan langkah tersebut dapat diukur bersama hasil tes tertulis.

3.4. Materi yang Belum Dipahami

Sebanyak 9 siswa (10%) masih belum memahami materi setelah penyuluhan. Karena lembar tes tidak memuat identitas dan tidak dipasangkan per siswa, kesembilan siswa tersebut tidak dapat dikenali satu per satu, dan materi yang paling sulit bagi mereka belum dapat dipastikan. Oleh karena itu, tindak lanjut direncanakan bagi seluruh peserta: guru BK mengulang materi melalui diskusi kelompok kecil menggunakan *handout* dan contoh situasi pada semester ganjil 2026/2027, lalu memberikan tes ulang dengan soal yang sama. Pada tes ulang, lembar

jawaban diberi nomor peserta dan dianalisis per butir, sehingga siswa yang masih memerlukan pendampingan serta pokok bahasan yang sulit dapat dikenali.

3.5. Pembahasan

Tingginya proporsi siswa yang belum memahami materi sebelum penyuluhan sejalan dengan temuan penelitian tim bahwa pemeriksaan kesiapan diri sebelum berkendara belum menjadi kebiasaan (Wijaya et al., 2026). Kenaikan proporsi siswa yang memahami materi dari 30% menjadi 90% menunjukkan bahwa tujuan jangka pendek kegiatan tercapai. Arah hasil ini sama dengan edukasi keselamatan berkendara pada pelajar di Jambi dan Gresik serta edukasi keselamatan jalan oleh teman sebaya pada remaja di India, yang juga melaporkan kenaikan skor pengetahuan setelah intervensi (Ayunaning et al., 2026; Kusmawan, 2021; Masilamani et al., 2022). Karena tes akhir diberikan segera setelah sesi dan tanpa kelompok pembanding, hasil ini menggambarkan pemahaman sesaat dan belum dapat dibaca sebagai perubahan perilaku berkendara.

Yang membedakan kegiatan ini adalah isi materinya. Kondisi emosi ditempatkan sebagai bagian dari pemeriksaan sebelum berkendara, setara dengan pemeriksaan helm, rem, dan lampu. Pilihan ini didasarkan pada bukti bahwa kemarahan, tekanan psikologis, dan lemahnya regulasi emosi berhubungan dengan perilaku berkendara berisiko pada pengendara muda (Dahlen et al., 2005; Kumar et al., 2019; Lucidi et al., 2019; Scott-Parker et al., 2011).

Pemilihan aktivitas juga mengacu pada bukti mutakhir. Latihan pernapasan dipilih karena mudah dilakukan sebelum berangkat. Uji acak pada remaja menunjukkan bahwa satu kali latihan pernapasan resonansi selama 10 menit menurunkan laju napas dan meredam sebagian respons fisiologis terhadap stres, tetapi belum mengubah respons afektif, dan peneliti menyarankan latihan berulang (Michels et al., 2026). Pada pengemudi, kemampuan memusatkan perhatian pada saat ini berhubungan dengan lebih rendahnya kemarahan dan ekspresi marah saat berkendara (Qu et al., 2024). Sebaliknya, analisis ulang uji intervensi *mindfulness* universal di sekolah tidak menemukan manfaat yang konsisten pada remaja (Galla et al., 2024). Oleh karena itu, latihan pernapasan dalam kegiatan ini diposisikan sebagai satu langkah dalam rutinitas sebelum berkendara, bukan sebagai program *mindfulness* yang berdiri sendiri, dan perlu dilatih ulang agar menjadi kebiasaan.

Aktivitas refleksi tertulis “Surat untuk Diriku” memberi ruang bagi siswa untuk menamai perasaan tanpa harus membagikannya kepada orang lain. Uji acak pada siswa berusia 10–15 tahun menunjukkan bahwa menulis ekspresif positif yang dipandu guru selama 10 menit setiap minggu selama tujuh minggu menurunkan gejala depresi dan kecemasan sosial (Hu et al., 2025). Satu kali menulis dalam penyuluhan belum setara dengan program tersebut, tetapi dapat menjadi pengantar bagi kegiatan serupa yang dilanjutkan oleh guru. Tinjauan sistematis pada remaja di Asia Selatan juga melaporkan bahwa program pengelolaan emosi di sekolah, seperti pelatihan keterampilan hidup dan pendekatan kognitif-emosional, umumnya memberi hasil positif jangka pendek, tetapi dampaknya terbatas bila tidak terintegrasi dengan sistem pendidikan (Sharma et al., 2025).

Simulasi “Cek Mental Sebelum Berkendara” memberi siswa bentuk tindakan yang jelas sehingga pesan penyuluhan tidak berhenti sebagai pengetahuan. Pelatihan keselamatan berkendara yang memadukan materi, diskusi partisipatif, dan simulasi juga dilaporkan memperkuat kesadaran keselamatan pada pelajar (Ayunaning et al., 2026). Kecenderungan remaja mengambil risiko ketika bersama teman sebaya (Steinberg, 2008) menjadi alasan penggunaan aktivitas kelompok dan ikrar bersama. Pengaruh teman sebaya tersebut dapat diarahkan ke perilaku aman, sebagaimana ditunjukkan oleh edukasi keselamatan jalan yang dipimpin teman sebaya (Masilamani et al., 2022).

3.6. Keunggulan, Keterbatasan, dan Peluang Pengembangan

Keunggulan kegiatan ini adalah kesesuaian topik dengan keseharian siswa, materi yang disusun berdasarkan kebutuhan sasaran, dan tersedianya media edukasi yang dapat digunakan kembali oleh sekolah tanpa biaya tambahan yang berarti. Kegiatan juga tidak memerlukan peralatan khusus sehingga mudah direplikasi di sekolah lain.

Kegiatan ini memiliki beberapa keterbatasan. Tes akhir dilakukan segera setelah penyuluhan sehingga belum menggambarkan ketahanan pemahaman, perubahan perilaku berkendara, maupun dampaknya terhadap kecelakaan. Penilaian bersifat deskriptif, tanpa kelompok pembanding dan tanpa uji statistik, dan lembar tes tidak dipasangkan per siswa sehingga perubahan individual tidak dapat ditelusuri. Peserta merupakan sebagian kecil dari seluruh siswa sekolah, dan latihan pernapasan serta refleksi baru dilakukan satu kali. Ke depan, kegiatan dapat dikembangkan dengan pengulangan latihan oleh guru BK, sesi praktik berkendara, pelibatan kepolisian lalu lintas dan orang tua, pembentukan siswa pelopor keselamatan berkendara, serta pemantauan perilaku berkendara siswa beberapa bulan setelah kegiatan.

4. KESIMPULAN

Penyuluhan keselamatan berkendara melalui edukasi pengelolaan emosi bagi 90 siswa SMA Negeri 8 Kota Batam meningkatkan proporsi siswa yang memahami materi dari 30% menjadi 90% pada pengukuran segera setelah kegiatan, dan sekolah memperoleh media edukasi berupa *handout* siswa dan berkas bahan presentasi. Hasil ini belum menunjukkan perubahan perilaku berkendara maupun penurunan kecelakaan sehingga keduanya masih memerlukan pemantauan lanjutan. Karena sembilan siswa yang belum memahami materi tidak dapat dikenali secara individual, pengulangan materi oleh guru BK direncanakan bagi seluruh peserta pada semester ganjil 2026/2027, disertai tes ulang bernomor peserta. Selanjutnya, sekolah dapat menggunakan media yang telah diserahkan dalam layanan BK atau masa pengenalan lingkungan sekolah, dan bersama tim pengabdi memantau penerapan rutinitas “Cek Mental Sebelum Berkendara” pada siswa yang mengendarai sepeda motor.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat (LPPM) Universitas Ibnu Sina yang telah memberi dukungan finansial melalui Hibah Internal Pengabdian kepada Masyarakat (kontrak Nomor PKM-0041/H.INT/LPPM/UIS/III/2026), serta kepada Kepala Sekolah, guru, dan siswa SMA Negeri 8 Kota Batam atas kerja sama selama kegiatan.

DAFTAR PUSTAKA

Ayunaning, K., Makhrudy, K. A., Anugrah, I. G., Prafitasiwi, A. G., Witra, W. P. P., & Asror, M. C. (2026). Pelatihan keselamatan berkendara pada siswa/i SMA/SMK di Kabupaten Gresik. *Jurnal Pengabdian Masyarakat dan Lingkungan*, *5*(1), 26–40. https://doi.org/10.30587/jpml.v5i1.12110

Center for Reproductive Health, University of Queensland, & Johns Hopkins Bloomberg School of Public Health. (2022). *Indonesia – National Adolescent Mental Health Survey (I-NAMHS) report*. https://static1.squarespace.com/static/54431bbee4b0ba652295db6e/t/6387d7b252859e7624eca9b7/1669846969890/I-NAMHS+Report+English.pdf

Dahlen, E. R., Martin, R. C., Ragan, K., & Kuhlman, M. M. (2005). Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis & Prevention*, *37*(2), 341–348. https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.10.006

Galla, B., Karanam, A., Pelakh, A., & Goldberg, S. B. (2024). Adolescents do not benefit from universal school-based mindfulness interventions: A reanalysis of Dunning et al. (2022). *Frontiers in Psychology*, *15*, Article 1384531. https://doi.org/10.3389/fpsyg.2024.1384531

Hu, C. S., Zhang, H., Hu, L., Nadiiev, A., Yan, J., & Liu, M. (2025). Efficacy of positive expressive

writing in reducing depression and social anxiety symptoms among schoolchildren during COVID-19: A randomized controlled trial. *Journal of Health Psychology*, *30*(10), 2516–2528. https://doi.org/10.1177/13591053241295446

Kumar, R., Mehrotra, S., Michael, R. J., Banu, H., Sudhir, P. M., & Sharma, M. K. (2020). Risky riding and its correlates in two-wheeler riding young men: Pillion riders' perspective. *Indian Journal of Community Medicine*, *45*(3), 328–332. https://doi.org/10.4103/ijcm.IJCM_357_19

Kumar, R., Sudhir, P. M., Michael, R. J., Sharma, M. K., Chakrabarty, N., & Mehrotra, S. (2019). Self-reported anger: Vulnerability for risky behaviors in two-wheeler riding young men. *Indian Journal of Psychological Medicine*, *41*(4), 375–379. https://doi.org/10.4103/IJPSYM.IJPSYM_414_18

Kusmawan, D. (2021). Peningkatan awareness, pengetahuan dan sikap dalam keselamatan berkendara (safety riding) untuk murid SMKN 2 Kota Jambi. *BERNAS: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, *2*(4), 913–920. https://doi.org/10.31949/jb.v2i4.1343

Lucidi, F., Mallia, L., Giannini, A. M., Sgalla, R., Lazuras, L., Chirico, A., Alivernini, F., Girelli, L., & Violani, C. (2019). Riding the adolescence: Personality subtypes in young moped riders and their association with risky driving attitudes and behaviors. *Frontiers in Psychology*, *10*, Article 300. https://doi.org/10.3389/fpsyg.2019.00300

Masilamani, N., Kothandan, P., Basker, M. M., & Immanuel, S. G. (2022). Effectiveness of peer-led education on knowledge and attitude among adolescents regarding road safety. *Indian Journal of Community Medicine*, *47*(3), 356–359. https://doi.org/10.4103/ijcm.ijcm_1021_21

Michels, N., Vanderhasselt, M. A., Braet, J., Vreye, J., Vergauwe, R., Depoorter, J., & Giletta, M. (2026). The immediate effects of a resonant breathing exercise on adolescents' stress responses: A randomized trial. *Biopsychosocial Science and Medicine*, *88*(2), 166–178. https://doi.org/10.1097/PSY.0000000000001448

Putra, P. M. S. (2024, Maret 4). *Jasa Raharja bersama Korlantas Polri gelar aksi keselamatan jalan, ajak masyarakat dispilin [sic] berkendara*. Liputan6.com. https://www.liputan6.com/news/read/5542491/jasa-raharja-bersama-korlantas-polri-gelar-aksi-keselamatan-jalan-ajak-masyarakat-dispilin-berkendara

Qu, W., Liu, M., & Ge, Y. (2024). Mindfulness decreases driving anger expression: The mediating effect of driving anger and anger rumination. *Accident Analysis & Prevention*, *203*, Article 107642. https://doi.org/10.1016/j.aap.2024.107642

Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Sekretariat Negara Republik Indonesia.

Scott-Parker, B., Watson, B., King, M. J., & Hyde, M. K. (2011). The psychological distress of the young driver: A brief report. *Injury Prevention*, *17*(4), 275–277. https://doi.org/10.1136/ip.2010.031328

Sharma, P., George, L. S., Rai, S., & Noronha, J. A. (2025). Factors affecting and the strategies to enhance emotional regulation among adolescents in South Asian countries: A systematic review. *BMC Public Health*, *25*, Article 3485. https://doi.org/10.1186/s12889-025-24793-8

Steinberg, L. (2008). A social neuroscience perspective on adolescent risk-taking. *Developmental Review*, *28*(1), 78–106. https://doi.org/10.1016/j.dr.2007.08.002

Wijaya, J. K., Oktarizal, H., Pratama, H. A. J., & Anggarani, W. (2026). *Analisis pengetahuan dan perilaku* safety riding *pada siswa sekolah menengah atas di SMAN 8 Kota Batam* [Laporan akhir penelitian]. Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat Universitas Ibnu Sina.

World Health Organization. (2023). *Global status report on road safety 2023*. https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517

Vol. 6, No. 6, November 2026, Hal. 7273-7282
DOI: https://doi.org/10.54082/jamsi.3553

Halaman ini dikosongkan