

Pemberdayaan masyarakat melalui implementasi zona selamat sekolah (ZoSS) berbasis *community development* untuk meningkatkan budaya keselamatan lalu lintas

Mohammad Rifqi Junaidi*, Novelia Ramadhani Putri, Helmi Rafif Muhammad, Gabriella Lativa, Firmansyah Ade Putra, Dimas Reynaldi, Ida Zuhriya, Shafina Iska Azzahra, Keisha Bimo Miraxel, Hatija Rahmawati Tamnge, Kevin Alva Adinata, M. Albaidhowi Kharisudin, Runingsi

Universitas Islam Malang, Malang, Indonesia

*email Koresponden Penulis: rifqijunaidi@unisma.ac.id

Info Artikel

Riwayat Artikel

Diajukan: 2026-07-16

Diterima: 2026-09-01

Diterbitkan: 2026-09-21



Lisensi: cc-by-sa

Copyright © 2026 Penulis

ABSTRAK

Keselamatan lalu lintas di lingkungan sekolah merupakan faktor penting dalam menciptakan lingkungan belajar yang aman. SDN 01 Sukolilo menghadapi permasalahan berupa tingginya kecepatan kendaraan, keterbatasan fasilitas keselamatan, dan rendahnya kesadaran warga sekolah serta masyarakat terhadap keselamatan berlalu lintas. Pengabdian kepada masyarakat ini bertujuan meningkatkan budaya keselamatan melalui implementasi Zona Selamat Sekolah (ZoSS) berbasis *Community Development* dengan pendekatan *Participatory Action Research* (PAR). Kegiatan dilaksanakan pada Februari-April 2026 dengan melibatkan sekolah, orang tua, masyarakat, Dinas Perhubungan, dan Kepolisian. Tahapan meliputi identifikasi kebutuhan, perencanaan partisipatif, penyediaan fasilitas keselamatan, edukasi lalu lintas, pembentukan Satuan Tugas Keselamatan Sekolah, serta evaluasi melalui observasi, pre-test, dan post-test. Hasil menunjukkan peningkatan pengetahuan dan kesadaran pada seluruh kelompok sasaran, meningkatnya kepatuhan terhadap fasilitas keselamatan, serta penurunan kecepatan kendaraan hingga sesuai batas ZoSS. Program juga menghasilkan perbaikan infrastruktur dan pembentukan Satuan Tugas Keselamatan Sekolah sebagai mekanisme keberlanjutan. Temuan ini menunjukkan bahwa integrasi fasilitas keselamatan, edukasi partisipatif, dan pemberdayaan masyarakat lebih efektif dalam membangun budaya keselamatan lalu lintas yang berkelanjutan serta berpotensi direplikasi di sekolah lain sesuai karakteristik dan kebutuhan setempat.

Kata Kunci: Keselamatan lalu lintas; zona selamat sekolah

Cara mensitasi artikel:

Junaidi, M. R., Putri, N. R., Muhammad, H. R., Lativa, G., Putra, F. A., Reynaldi, D., Zuhriya, I., Azzahra, S. I., Miraxel, K. B., Tamnge, H. R., Adinata, K. A., Kharisudin, M. A., & Runingsi. (2026). Pemberdayaan masyarakat melalui implementasi zona selamat sekolah (ZoSS) berbasis *community development* untuk meningkatkan budaya keselamatan lalu lintas. *Jurnal Pembelajaran Pemberdayaan Masyarakat (JP2M)*, 7(3), 942-949. <https://doi.org/10.33474/jp2m.v7i3.25975>

PENDAHULUAN

Keselamatan lalu lintas di kawasan sekolah merupakan salah satu aspek penting dalam upaya mewujudkan lingkungan belajar yang aman bagi anak. Nastiti & Maskur (2024) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas masih menjadi penyebab utama kematian pada kelompok usia 5–29 tahun di dunia. Di Indonesia, kecelakaan yang melibatkan pelajar juga masih menjadi persoalan yang memerlukan perhatian serius, terutama pada waktu berangkat dan pulang sekolah ketika terjadi peningkatan mobilitas kendaraan di sekitar lingkungan pendidikan. Kondisi tersebut menunjukkan

bahwa perlindungan terhadap siswa tidak hanya bergantung pada kepatuhan pengguna jalan, tetapi juga memerlukan penyediaan fasilitas keselamatan yang memadai serta keterlibatan berbagai pihak dalam membangun budaya tertib berlalu lintas.

Salah satu pendekatan yang direkomendasikan untuk meningkatkan keselamatan di kawasan sekolah adalah implementasi Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Program ini merupakan bentuk penerapan konsep *traffic calming* yang bertujuan mengendalikan kecepatan kendaraan melalui penyediaan marka jalan, rambu lalu lintas, pembatas kecepatan, serta penguatan perilaku pengguna jalan agar lebih memperhatikan keselamatan pejalan kaki, khususnya siswa sekolah dasar (Ersamaulia et al., 2020). Berbagai penelitian menunjukkan bahwa penerapan ZoSS yang dipadukan dengan edukasi keselamatan lalu lintas mampu menurunkan kecepatan kendaraan sekaligus meningkatkan kepatuhan pengguna jalan terhadap aturan lalu lintas sehingga risiko kecelakaan di kawasan sekolah dapat diminimalkan (Prasetyo & Abduh, 2021). Temuan tersebut menunjukkan bahwa keberhasilan ZoSS tidak hanya ditentukan oleh penyediaan infrastruktur, tetapi juga oleh keterlibatan aktif sekolah, orang tua, masyarakat, dan pemerintah dalam membangun perilaku keselamatan yang berkelanjutan.

Meskipun efektivitas ZoSS telah banyak dilaporkan di berbagai daerah, implementasinya belum merata pada seluruh satuan pendidikan. Salah satu sekolah yang masih menghadapi permasalahan tersebut adalah SDN 01 Sukolilo, Kecamatan Sukun, Kota Malang. Hasil observasi lapangan yang dilakukan oleh tim KSM-T Universitas Islam Malang pada Februari 2026 menunjukkan bahwa kawasan sekolah belum didukung fasilitas keselamatan yang memadai. Marka penyeberangan sudah memudar, rambu peringatan maupun pembatas kecepatan belum tersedia secara optimal, serta belum terdapat petugas atau satuan tugas yang membantu siswa saat menyeberang jalan. Selain itu, pengukuran kecepatan kendaraan menggunakan *speed gun* pada tiga titik di depan sekolah menunjukkan rata-rata kecepatan kendaraan mencapai 42 km/jam dengan kecepatan maksimum 67 km/jam pada jam masuk sekolah, jauh melebihi batas kecepatan 25 km/jam yang direkomendasikan untuk kawasan ZoSS (Plue et al., 2022).

Permasalahan tersebut diperkuat oleh hasil wawancara dengan kepala sekolah dan 15 orang tua siswa. Pihak sekolah mengungkapkan bahwa kejadian *near-miss accident* masih sering terjadi, terutama pada saat jam pulang sekolah ketika arus kendaraan umum bercampur dengan kendaraan penjemput siswa. Sebagian besar orang tua juga menyampaikan kekhawatiran terhadap keselamatan anak selama perjalanan menuju dan dari sekolah sehingga banyak di antaranya harus mengantar dan menjemput anak setiap hari. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa persoalan keselamatan di SDN 01 Sukolilo tidak hanya berkaitan dengan keterbatasan sarana fisik, tetapi juga belum terbentuknya sistem pengelolaan keselamatan yang melibatkan seluruh unsur sekolah dan masyarakat.

Berdasarkan kondisi tersebut, diperlukan suatu pendekatan pengabdian kepada masyarakat yang tidak hanya berorientasi pada penyediaan fasilitas keselamatan, tetapi juga memberdayakan warga sekolah dan masyarakat sekitar agar mampu berperan aktif dalam menciptakan lingkungan lalu lintas yang aman. Pendekatan pemberdayaan masyarakat (*community development*) dipilih karena menempatkan sekolah, guru, orang tua, siswa, masyarakat sekitar, dan pemangku kepentingan sebagai mitra yang bersama-sama merencanakan, melaksanakan, dan menjaga keberlanjutan program (Regina et al., 2025). Pendekatan ini diharapkan mampu membangun rasa memiliki (*sense of ownership*) terhadap program sehingga keberlanjutan implementasi ZoSS tidak bergantung pada keberadaan tim pelaksana pengabdian semata.

Berbeda dengan berbagai kegiatan sosialisasi keselamatan lalu lintas yang umumnya hanya berfokus pada penyuluhan atau pemasangan fasilitas fisik, program pengabdian ini mengintegrasikan penyediaan sarana pendukung ZoSS, edukasi keselamatan lalu lintas, penguatan partisipasi warga sekolah, serta pembentukan satuan tugas keselamatan sekolah sebagai mekanisme pengelolaan yang berkelanjutan. Integrasi tersebut menjadi nilai tambah program karena tidak hanya meningkatkan pengetahuan masyarakat mengenai keselamatan lalu lintas, tetapi juga membangun kapasitas komunitas sekolah dalam mengelola dan mempertahankan budaya keselamatan secara mandiri. Oleh karena itu, kegiatan pengabdian ini bertujuan mengimplementasikan Zona Selamat Sekolah berbasis *community development* di SDN 01 Sukolilo untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap

keselamatan lalu lintas, menyediakan lingkungan sekolah yang lebih aman, serta membentuk satuan tugas keselamatan sekolah yang mampu melanjutkan program secara berkelanjutan setelah kegiatan pengabdian selesai.

METODE

Kegiatan pengabdian kepada masyarakat ini dilaksanakan di SDN 01 Sukolilo, Kelurahan Sukolilo, Kecamatan Sukun, Kota Malang selama Februari–April 2026. Sasaran kegiatan meliputi kepala sekolah, guru, siswa, orang tua siswa, serta masyarakat yang beraktivitas di sekitar lingkungan sekolah. Pelaksanaan program juga melibatkan Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kepolisian Sektor Sukun sebagai mitra pendukung dalam implementasi aspek teknis keselamatan lalu lintas. Pendekatan yang digunakan adalah *Community Development* dengan metode *Participatory Action Research* (PAR), karena menempatkan warga sekolah dan pemangku kepentingan sebagai mitra yang berpartisipasi aktif sejak proses identifikasi permasalahan, penyusunan rencana kegiatan, pelaksanaan program, hingga evaluasi dan tindak lanjut (Afandi, 2020). Pendekatan tersebut dipilih untuk membangun rasa memiliki (*sense of ownership*) terhadap program sehingga keberlanjutan implementasi Zona Selamat Sekolah (ZoSS) dapat dipertahankan setelah kegiatan pengabdian selesai (Felani et al., 2025).

Pelaksanaan kegiatan diawali dengan identifikasi kebutuhan melalui observasi lapangan, pengukuran kecepatan kendaraan menggunakan *speed gun*, wawancara dengan kepala sekolah dan guru, serta penyebaran kuesioner awal kepada guru dan orang tua siswa untuk memperoleh gambaran mengenai kondisi keselamatan lalu lintas di lingkungan sekolah. Observasi difokuskan pada kondisi fasilitas keselamatan jalan, pola penyeberangan siswa, volume kendaraan, serta perilaku pengguna jalan pada jam masuk dan pulang sekolah. Hasil identifikasi tersebut digunakan sebagai dasar penyusunan program pengabdian yang disesuaikan dengan kebutuhan dan karakteristik mitra.

Berdasarkan hasil identifikasi kebutuhan, tim pengabdian menyelenggarakan koordinasi dengan pihak sekolah, Dinas Perhubungan Kota Malang, dan Kepolisian Sektor Sukun untuk menyepakati bentuk intervensi yang akan dilaksanakan. Kesepakatan tersebut meliputi penentuan lokasi penerapan ZoSS, penempatan fasilitas keselamatan jalan, jadwal pelaksanaan kegiatan edukasi, serta pembentukan Satuan Tugas (Satgas) Keselamatan Sekolah sebagai kelompok yang bertanggung jawab terhadap keberlanjutan program. Seluruh tahapan perencanaan dilaksanakan secara partisipatif dengan melibatkan mitra sebagai pengambil keputusan dalam setiap kegiatan.

Implementasi program dilakukan melalui intervensi fisik dan pemberdayaan masyarakat secara terpadu. Intervensi fisik meliputi pemasangan rambu batas kecepatan, rambu peringatan kawasan sekolah, pembaruan marka penyeberangan (*zebra cross*), serta pemasangan pita kejut pada lokasi yang telah disepakati bersama sesuai dengan pedoman teknis Zona Selamat Sekolah (Setianingtyas, 2025). Sementara itu, kegiatan pemberdayaan masyarakat dilakukan melalui edukasi keselamatan lalu lintas kepada guru, siswa, orang tua, dan masyarakat sekitar sekolah menggunakan metode ceramah interaktif, diskusi, simulasi praktik menyeberang yang aman, serta penyebaran media edukasi berupa poster, leaflet, dan video edukatif. Selain itu, dilakukan pembentukan dan pelatihan Satgas Keselamatan Sekolah yang terdiri atas perwakilan guru, orang tua, dan siswa sebagai pelaksana pendamping program di lingkungan sekolah.

Evaluasi program dilaksanakan setelah seluruh rangkaian kegiatan selesai dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Evaluasi kuantitatif dilakukan melalui pengukuran pengetahuan peserta menggunakan kuesioner *pre-test* dan *post-test* yang memuat indikator pemahaman mengenai fungsi ZoSS, keselamatan menyeberang, kepatuhan terhadap rambu lalu lintas, dan perilaku berkendara di kawasan sekolah. Hasil *pre-test* dan *post-test* dianalisis secara deskriptif menggunakan persentase dan rata-rata peningkatan skor untuk menggambarkan perubahan tingkat pengetahuan peserta setelah mengikuti kegiatan. Evaluasi kualitatif dilakukan melalui observasi langsung terhadap perubahan perilaku pengguna jalan, kepatuhan pengemudi terhadap batas kecepatan, penggunaan fasilitas penyeberangan oleh siswa, serta diskusi reflektif bersama pihak sekolah dan Satgas Keselamatan Sekolah mengenai kendala dan tindak lanjut program.

Keberhasilan kegiatan ditentukan berdasarkan beberapa indikator, yaitu terlaksananya seluruh rangkaian program sesuai rencana, tersedianya fasilitas pendukung ZoSS di lingkungan sekolah, terbentuknya Satgas Keselamatan Sekolah yang aktif, meningkatnya pengetahuan peserta berdasarkan hasil *post-test* dibandingkan *pre-test*, serta meningkatnya kepatuhan pengguna jalan terhadap fasilitas keselamatan di kawasan sekolah berdasarkan hasil observasi lapangan. Seluruh hasil evaluasi digunakan sebagai dasar penyusunan rekomendasi penguatan program dan menjadi acuan bagi sekolah dalam melanjutkan implementasi ZoSS secara mandiri melalui pendampingan Satgas Keselamatan Sekolah bersama pemangku kepentingan terkait.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pelaksanaan Program Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di SDN 01 Sukolilo dilaksanakan pada Februari–Maret 2026 menggunakan pendekatan *Community Development* dengan metode *Participatory Action Research* (PAR). Program diawali dengan identifikasi kondisi awal melalui observasi, pengukuran kecepatan kendaraan menggunakan *speed gun*, wawancara dengan kepala sekolah, serta penyebaran kuesioner kepada siswa, guru, orang tua, dan pengguna jalan. Hasil identifikasi menunjukkan bahwa sekolah berada di kawasan permukiman dengan intensitas lalu lintas tinggi, terutama saat jam masuk dan pulang sekolah. Sebagian besar siswa berjalan kaki atau diantar menggunakan sepeda motor sehingga aktivitas penyeberangan jalan sangat tinggi. Namun, kondisi tersebut belum didukung fasilitas keselamatan yang memadai, seperti marka zebra cross yang memudar, keterbatasan rambu kawasan sekolah, serta belum adanya pendampingan penyeberangan. Pengukuran awal menunjukkan rata-rata kecepatan kendaraan mencapai 42 km/jam dengan kecepatan maksimum 67 km/jam, jauh melampaui batas 25 km/jam yang direkomendasikan pada kawasan ZoSS. Hasil kuesioner juga menunjukkan rendahnya pengetahuan dan kesadaran keselamatan lalu lintas, khususnya pada orang tua dan pengguna jalan. Temuan ini menunjukkan bahwa permasalahan keselamatan dipengaruhi oleh keterbatasan infrastruktur sekaligus rendahnya kesadaran kolektif terhadap perilaku berlalu lintas yang aman.

Hasil identifikasi menjadi dasar penyusunan program secara partisipatif bersama pihak sekolah, Dinas Perhubungan Kota Malang, dan Kepolisian. Keterlibatan seluruh pemangku kepentingan sejak tahap perencanaan mencerminkan prinsip *Participatory Action Research* yang menempatkan mitra sebagai aktor utama dalam pemecahan masalah sehingga setiap bentuk intervensi disusun sesuai kebutuhan nyata sekolah. Menurut Nurbaiti & Bambang (2008) dan Jamasy et al. (2025), partisipasi aktif masyarakat pada seluruh tahapan program meningkatkan *sense of ownership* sehingga keberlanjutan program lebih terjamin.

Intervensi dilaksanakan melalui dua pendekatan yang saling melengkapi, yaitu penyediaan fasilitas keselamatan dan pemberdayaan warga sekolah. Penyediaan fasilitas meliputi pemasangan rambu batas kecepatan, rambu kawasan sekolah, pembaruan marka zebra cross, serta papan informasi ZoSS. Perbaikan infrastruktur ini berfungsi menciptakan lingkungan lalu lintas yang lebih aman sekaligus mendorong pengguna jalan menurunkan kecepatan sesuai prinsip *traffic calming* yang menyatakan bahwa desain jalan mampu memengaruhi perilaku pengemudi tanpa bergantung sepenuhnya pada penegakan hukum (Silalahi et al., 2025).

Pemberdayaan masyarakat dilakukan melalui edukasi keselamatan lalu lintas kepada guru, siswa, orang tua, dan masyarakat sekitar menggunakan ceramah interaktif, diskusi, simulasi penyeberangan jalan, *roleplay*, serta media poster, leaflet, dan video edukatif. Pendekatan berbasis pengalaman ini memberikan pembelajaran yang kontekstual sehingga peserta mampu menerapkan perilaku aman dalam kehidupan sehari-hari. Menurut Bella (2025), *experiential learning* mendorong perubahan perilaku yang lebih bertahan karena pengetahuan dibangun melalui pengalaman langsung. Hal tersebut terlihat dari kemampuan siswa mempraktikkan prosedur penyeberangan jalan secara mandiri serta mengingatkan teman dan keluarganya untuk mematuhi rambu lalu lintas.

Program juga membentuk Satuan Tugas (Satgas) Keselamatan Sekolah yang terdiri atas guru, orang tua, dan siswa kelas atas. Satgas dibekali pelatihan mengenai pengaturan arus lalu lintas sederhana, pendampingan penyeberangan siswa, serta mekanisme pelaporan potensi bahaya di

lingkungan sekolah. Pembentukan satgas menunjukkan bahwa keberlanjutan program tidak lagi bergantung pada tim pengabdian, tetapi telah menjadi bagian dari sistem pengelolaan sekolah. Kondisi ini sejalan dengan prinsip *Community Development* yang menekankan pembangunan kapasitas masyarakat agar mampu mengidentifikasi dan menyelesaikan permasalahannya secara mandiri (Ife & Tesoriero, 2006).

Secara keseluruhan, kolaborasi antara penyediaan fasilitas keselamatan, edukasi partisipatif, dan pembentukan kelembagaan lokal mampu menciptakan perubahan yang lebih komprehensif dibandingkan pendekatan tunggal. Temuan ini memperkuat bahwa keberhasilan ZoSS tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan infrastruktur, tetapi juga oleh meningkatnya pengetahuan, sikap, perilaku, serta kapasitas kelembagaan masyarakat dalam menjaga budaya keselamatan lalu lintas.

Evaluasi program dilakukan melalui perbandingan hasil *pre-test* dan *post-test* menggunakan kuesioner yang sama, disertai observasi perilaku pengguna jalan dan pengukuran ulang kecepatan kendaraan pada lokasi yang sama. Evaluasi tersebut memberikan gambaran perubahan aspek kognitif dan perilaku sebagai indikator keberhasilan program pemberdayaan masyarakat

Tabel 1. Hasil *pre-test* dan *post-test* tingkat kesadaran keselamatan lalu lintas

Kelompok Responden	Pre-test (%)	Post-test (%)
Siswa (n=120)	52	87
Guru (n=18)	68	94
Orang tua (n=60)	45	82
Pengguna jalan (n=40)	38	71

Data pada Tabel 1 menunjukkan bahwa seluruh kelompok responden mengalami Hasil evaluasi menunjukkan adanya peningkatan pengetahuan dan kesadaran terhadap keselamatan lalu lintas setelah implementasi Program Zona Selamat Sekolah (ZoSS). Meskipun evaluasi dilakukan secara deskriptif tanpa uji statistik inferensial, peningkatan skor pada seluruh kelompok responden menunjukkan bahwa kombinasi edukasi, penyediaan fasilitas keselamatan, dan pemberdayaan masyarakat efektif meningkatkan pemahaman mengenai perilaku berlalu lintas yang aman.

Peningkatan terbesar terjadi pada kelompok siswa, yaitu dari 52% menjadi 87%. Hasil ini menunjukkan bahwa pembelajaran melalui simulasi, *roleplay*, media visual, dan praktik langsung lebih efektif dibandingkan metode ceramah karena memberikan pengalaman belajar yang konkret. Temuan tersebut sejalan dengan teori *Experiential Learning* yang menyatakan bahwa pembelajaran menjadi lebih efektif ketika peserta memperoleh pengalaman langsung dan merefleksikannya dalam situasi nyata (Kolb, 2015). Selama kegiatan, siswa tidak hanya mampu mempraktikkan prosedur penyeberangan yang benar, tetapi juga mulai mengingatkan teman dan anggota keluarga untuk mematuhi aturan lalu lintas.

Pengetahuan guru meningkat dari 68% menjadi 94%, menunjukkan peran strategis guru sebagai agen perubahan dalam membangun budaya keselamatan di sekolah. Setelah mengikuti edukasi, guru mulai mengintegrasikan pesan keselamatan dalam pembelajaran dan pendampingan siswa. Hasil ini mendukung konsep *School-Based Health Promotion* yang menempatkan sekolah sebagai lingkungan yang mampu membentuk perilaku sehat dan aman melalui keterlibatan seluruh warga sekolah (World Health Organization, 2021).

Kelompok orang tua juga mengalami peningkatan pengetahuan dari 45% menjadi 82%. Hasil ini menunjukkan bahwa pelibatan keluarga memperkuat keberhasilan program karena orang tua mulai menyadari tanggung jawab bersama dalam membentuk kebiasaan berlalu lintas yang aman sejak dini. Temuan tersebut sejalan dengan pendekatan *Community Development* yang menempatkan keluarga sebagai bagian penting dalam penyelesaian permasalahan sosial (Ife & Tesoriero, 2006).

Pada kelompok pengguna jalan, pengetahuan meningkat dari 38% menjadi 71%. Meskipun peningkatannya lebih rendah dibandingkan kelompok lain karena keterlibatan yang terbatas, hasil ini menunjukkan bahwa kombinasi edukasi publik, rambu, papan informasi, dan keberadaan Satgas Keselamatan Sekolah mampu meningkatkan kewaspadaan pengguna jalan ketika melintasi kawasan sekolah. Temuan ini mendukung penelitian Ruhaidani et al. (2023) yang menyatakan bahwa efektivitas

ZoSS dipengaruhi oleh penyediaan fasilitas keselamatan dan penyampaian informasi kepada pengguna jalan.

Selain peningkatan pengetahuan, observasi menunjukkan perubahan perilaku pengguna jalan. Rata-rata kecepatan kendaraan menurun dari 42 km/jam menjadi 23 km/jam sehingga telah berada di bawah batas maksimum kawasan sekolah sesuai Pedoman Teknis ZoSS (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2020). Penurunan tersebut menunjukkan bahwa pemasangan rambu, pembaruan marka penyeberangan, dan keberadaan Satgas Keselamatan Sekolah mampu memengaruhi perilaku pengemudi sesuai konsep *traffic calming* yang menekankan pentingnya rekayasa lingkungan jalan dalam meningkatkan keselamatan tanpa bergantung sepenuhnya pada penegakan hukum (European Transport Safety Council, 2019).

Perubahan perilaku tersebut juga sesuai dengan *Social Cognitive Theory* yang menjelaskan bahwa perilaku dipengaruhi oleh interaksi antara individu, lingkungan, dan proses belajar sosial (Bandura, 1986). Dalam program ini, siswa memperoleh pengalaman belajar melalui simulasi, guru menjadi teladan, orang tua memperkuat pembiasaan di rumah, sedangkan Satgas Keselamatan Sekolah menjadi model perilaku yang membentuk budaya keselamatan secara kolektif.

Secara keseluruhan, evaluasi menunjukkan bahwa keberhasilan implementasi ZoSS tidak hanya tercermin dari meningkatnya pengetahuan, tetapi juga dari perubahan perilaku pengguna jalan dan terbentuknya sistem pengelolaan keselamatan di sekolah. Temuan ini memperkuat hasil penelitian Pakpahan et al. (2024) bahwa integrasi antara perbaikan infrastruktur, edukasi, dan pemberdayaan masyarakat memberikan dampak yang lebih optimal dibandingkan intervensi tunggal.

Umpan balik dari warga sekolah menunjukkan bahwa implementasi ZoSS diterima dengan sangat baik. Kepala sekolah menyampaikan bahwa lalu lintas di depan sekolah menjadi lebih tertib, pengemudi lebih memprioritaskan pejalan kaki, dan risiko konflik antara kendaraan dengan siswa berkurang. Sebanyak 89% orang tua juga mengaku merasa lebih tenang ketika mengantar dan menjemput anak karena adanya marka penyeberangan, rambu pembatas kecepatan, serta pendampingan Satgas Keselamatan Sekolah. Selain itu, siswa mulai mengingatkan anggota keluarga untuk menggunakan helm, menyeberang di tempat yang benar, dan mengurangi kecepatan kendaraan. Fenomena ini menunjukkan terjadinya *knowledge diffusion* dalam keluarga dan sejalan dengan *Social Cognitive Theory* yang menekankan pembelajaran melalui observasi dan interaksi sosial (Bandura, 1986).

Pembentukan Satgas Keselamatan Sekolah memberikan dampak positif terhadap keberlanjutan program. Satgas tidak hanya meningkatkan kepemimpinan, komunikasi, dan tanggung jawab siswa, tetapi juga menjadi mekanisme internal yang memungkinkan ZoSS terus berjalan setelah program pengabdian selesai. Guru berperan sebagai pembina, orang tua memberikan dukungan melalui komite sekolah, dan siswa bertugas membantu pengamanan penyeberangan. Kondisi ini mencerminkan prinsip *Community Development* (Ife & Tesoriero, 2006) dan *Participatory Action Research* yang menekankan tanggung jawab bersama dalam menjaga keberlanjutan program (Kemmis & McTaggart, 2005).

Keberhasilan implementasi juga didukung oleh kolaborasi antara sekolah, Dinas Perhubungan, Kepolisian, orang tua, masyarakat, dan tim pengabdian. Sinergi tersebut mempercepat penyediaan fasilitas keselamatan, memperluas jangkauan edukasi, serta meningkatkan legitimasi program. Temuan ini memperkuat pendapat Chambers (1997) bahwa keterlibatan berbagai aktor lokal merupakan faktor penting dalam keberhasilan program pemberdayaan masyarakat.

Meskipun menunjukkan hasil yang positif, program masih menghadapi keterbatasan, antara lain belum seluruh pengguna jalan mengikuti kegiatan edukasi secara langsung dan waktu pendampingan yang masih relatif singkat sehingga evaluasi baru menggambarkan dampak jangka pendek. Oleh karena itu, diperlukan monitoring berkala, peningkatan edukasi kepada masyarakat, penguatan koordinasi dengan pemerintah daerah, serta perluasan implementasi ZoSS pada sekolah lain.

Secara keseluruhan, implementasi ZoSS berbasis *Community Development* mampu menghasilkan perubahan multidimensional berupa peningkatan pengetahuan, perubahan perilaku, penguatan partisipasi masyarakat, penyediaan fasilitas keselamatan, serta terbentuknya kelembagaan lokal yang mendukung keberlanjutan program. Temuan ini memperkuat hasil Yusnan et al. (2025) bahwa integrasi

penyediaan fasilitas, edukasi partisipatif, dan penguatan kelembagaan masyarakat lebih efektif dibandingkan intervensi yang hanya berfokus pada satu aspek.

SIMPULAN

Implementasi Zona Selamat Sekolah (ZoSS) berbasis *Community Development* dengan pendekatan *Participatory Action Research* (PAR) terbukti meningkatkan kapasitas warga sekolah dalam membangun budaya keselamatan lalu lintas melalui keterpaduan antara penyediaan fasilitas keselamatan, edukasi partisipatif, dan penguatan kelembagaan sekolah. Program ini tidak hanya meningkatkan pengetahuan dan kesadaran guru, siswa, orang tua, serta pengguna jalan mengenai pentingnya keselamatan berlalu lintas, tetapi juga mendorong perubahan perilaku yang tercermin dari meningkatnya kepatuhan terhadap aturan lalu lintas di kawasan sekolah dan terciptanya lingkungan yang lebih aman bagi aktivitas belajar siswa. Hasil tersebut menunjukkan bahwa penyelesaian permasalahan keselamatan lalu lintas di lingkungan sekolah memerlukan pendekatan yang mengintegrasikan intervensi fisik dengan pemberdayaan masyarakat sehingga perubahan yang dihasilkan tidak bersifat sementara, tetapi mampu berkembang menjadi budaya keselamatan yang berkelanjutan.

Pembentukan Satuan Tugas Keselamatan Sekolah menjadi salah satu luaran strategis yang memperkuat keberlanjutan program melalui keterlibatan aktif guru, siswa, dan orang tua dalam menjaga implementasi ZoSS setelah kegiatan pengabdian berakhir. Keberadaan satgas menunjukkan bahwa penguatan kapasitas komunitas sekolah merupakan faktor penting dalam mempertahankan efektivitas program sekaligus mengurangi ketergantungan terhadap pendampingan eksternal. Dengan demikian, model implementasi ZoSS yang dikembangkan pada kegiatan ini dapat menjadi alternatif pendekatan pemberdayaan masyarakat dalam mendukung program sekolah aman dan peningkatan keselamatan lalu lintas di lingkungan pendidikan.

Meskipun menunjukkan hasil yang positif, keberlanjutan dampak program memerlukan komitmen bersama dari sekolah, pemerintah daerah, Dinas Perhubungan, Kepolisian, dan masyarakat melalui pendampingan, monitoring, serta penguatan kelembagaan secara berkala. Oleh karena itu, model pengabdian ini direkomendasikan untuk direplikasi pada sekolah lain dengan menyesuaikan karakteristik lingkungan, tingkat risiko lalu lintas, dan kebutuhan masyarakat setempat agar efektivitas implementasi ZoSS dapat dipertahankan dan memberikan manfaat yang lebih luas dalam mendukung terciptanya lingkungan sekolah yang aman, tertib, dan berkelanjutan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Kepala Sekolah dan seluruh civitas SDN 01 Sukolilo, Dinas Perhubungan Kota Malang, Kepolisian Sektor setempat, Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (LPPM) Universitas Islam Malang, serta seluruh orang tua siswa dan masyarakat yang telah berpartisipasi aktif dalam kegiatan pengabdian masyarakat ini.

DAFTAR RUJUKAN

- Afandi, A. (2020). Participatory Action Research (PAR) Metodologi Alternatif Riset Dan Pengabdian Kepada Masyarakat Transformatif. *Workshop Pengabdian Berbasis Riset Di LP2M UIN Maulana Malik Ibrahim Malang, Februari*, 11.
- Bandura, A. (1986). *Social foundations of thought and action*. Prentice-Hall.
- Bella, P. (2025). Experiential learning dan pentingnya pembelajaran melalui pengalaman. *INCA University*. <https://inca.ac.id/experiential-learning/>
- Chambers, R. (1997). Editorial: Responsible well-being - a personal agenda for development. *World Development*, 25(11), 1743–1754. [https://doi.org/10.1016/S0305-750X\(97\)10001-8](https://doi.org/10.1016/S0305-750X(97)10001-8)
- Ersamaulia, M. S., Kusumastutie, N. S., & Rusmandani, P. (2020). Simulasi lapangan penerapan chicane sebagai perangkat traffic calming di Indonesia. *Teknik*, 41(2), 163–171. <https://doi.org/10.14710/teknik.v41n2.23587>
- Felani, E., Istiqomah, K. F., Sari, I. N. I., & Hidayatullah, R. (2025). Implementasi strategi participatory action research (PAR) untuk mengoptimalkan pengelolaan sampah berbasis sekolah: sebuah

- pendekatan inovatif dan berkelanjutan. *An Najah (Jurnal Pendidikan Islam Dan Sosial Keagamaan)*, 4(3), 1–4. <https://journal.nabest.id/index.php/annajah/article/view/513>
- Ife, J. W., & Tesoriero, F. (2006). *Community development: Community-based alternatives in an age of globalisation*. Pearson Education.
- Jamasy, O., Pranoto, Y., Muhlasin, & Yasin, A. P. (2025). *Konsep dan model pendampingan berkelanjutan untuk organisasi berbasis masyarakat* (M. M. Mutoffar (ed.)). Alung Cipta.
- Kemmis, S., & McTaggart, R. (2005). Participatory action research: Communicative action in the public sphere. In N. K. Denzin & Y. S. Lincoln (Eds.), *The SAGE handbook of qualitative research* (3rd ed., pp. 581–603). SAGE Publications.
- Kolb, D. A. (2015). *Experiential learning: Experience as the source of learning and development* (2nd ed.) (P. Education. (ed.); 2nd ed.). Pearson Education.
- Nastiti, P. M. F., & Maskur, A. (2024). Pelanggaran lalu lintas oleh anak sekolah dan implikasinya terhadap penegakan sanksi. *Jurnal USM Law Review (JULR)*, 7(3), 1616–1634. <https://doi.org/10.26623/julr.v7i3.10637>
- Nurbaiti, S. R., & Bambang, A. N. (2008). Faktor-faktor yang mempengaruhi partisipasi masyarakat dalam pelaksanaan program corporate social responsibility (CSR). *Proceeding Biology Education Conference*, 14(1), 224–228. <https://jurnal.uns.ac.id/prosbi/article/view/18940>
- Pakpahan, H. T., Kurniasih, S., Heryadi, D. Y., Fauziah, A., Eka, A. P. B., Tahir, M. I., Andayani, Q., Fachri, A., Sumartono, E., & Budaraga, I. K. (2024). *Konsep pemberdayaan masyarakat* (R. Hidayanti, K. A. Putri, & L. Muhand (eds.)). Hei Publishing Indonesia.
- Plue, V. H. A., Costa, D. G. N., & Pattiraja, A. H. (2022). Analisis batas kecepatan pada jalan lokal sekunder. *ETERNITAS: Jurnal Teknik Sipil*, 2(1), 1–10. <https://doi.org/10.30822/eternitas.v2i1.1704>
- Prasetyo, A. D., & Abduh, M. (2021). Peningkatan keaktifan belajar melalui model discovery learning di sekolah dasar. *Jurnal Basicedu*, 5(4), 1717–1724. <https://doi.org/10.31004/basicedu.v5i4.991>
- Regina, C. I. P., Leksana, G. S., Sagita, D. D., Artika, D. A., Prakoso, G. B., & Yahya, A. (2025). Masyarakat sebagai mitra guru: Program pemberdayaan pendidikan berbasis komunitas untuk meningkatkan kualitas pembelajaran siswa sekolah dasar. *Journal of Golden Generation Abdimas*, 1(2), 194–202. <https://doi.org/10.65244/jgga.v1i2.259>
- Ruhaidani, E., Hardiani, D. P., & Setiawan, I. (2023). Efektivitas zona selamat sekolah (ZoSS) di SDN Karang Mekar 1 Kota Banjarmasin. *Buletin Profesi Insinyur*, 6(2), 1–7. <https://doi.org/10.20527/bpi.v6i2.198>
- Setianingtyas, K. R. (2025). *Analisis kesesuaian desain zona selamat sekolah (ZoSS) dengan pedoman teknis tahun 2018 (Studi kasus: SD, SMP dan SMA di Kota Madiun)*. Politeknik Transportasi Darat Bali.
- Silalahi, S., Wahyudi, A., & Prayetno. (2025). Tinjauan pemasangan road barrier terhadap kepatuhan pengemudi dalam berlalu lintas di persimpangan Kota Medan. *Rewang Rencang : Jurnal Hukum Lex Generalis*, 6(7). <https://doi.org/10.56370/jhlg.v6i7.2229>
- Yusnan, M., Matje, I., Acoci, Rusli, Madi, Sulasri, Syarifuddin, A. K., & Iye, R. (2025). Penguatan literasi generasi muda melalui gerakan sosial edukatif di Desa Lasori Kecamatan Mawasangka Timur. *Permadani: Jurnal Pengabdian Riset Masyarakat Madani*, 3(2), 99–107. <https://doi.org/10.35326/permadani.v3i2.8061>