

SOSIALISASI PEMAHAMAN BLINDSPOT PADA KENDARAAN DALAM RANGKA MENEKAN ANGKA KECELAKAAN LALU LINTAS BAGI GURU DAN SISWA SMP NEGERI 1 KARANG BAHAGIA, DESA KARANG BAHAGIA, KECAMATAN KARANG BAHAGIA, KABUPATEN BEKASI, PROVINSI JAWA BARAT

Winoto Hadi¹, Henita Rahmayanti², Siti Sahara³ Vivian Karim Ladessi⁴, Adhi Purnomo⁵,
Fanny Aulia N⁶, Desi Rokhyani⁷

D4 Manajemen Pelabuhan dan Logistik Maritim – Fakultas Teknik – Universitas Negeri
Jakarta

winoto@unj.ac.id¹, henita.rahmayanti@unj.ac.id², sitisahara@unj.ac.id³,
Vivian_ladessi@unj.ac.id⁴, apurnomo@unj.ac.id⁵, fannyaulia15@gmail.com⁶
desirokhyani_1511520004@mhs.unj.ac.id⁷

Abstract

In Indonesia, an average of three people die every hour due to road accidents. The number of accidents is caused by human factors, namely those related to the ability and character of the driver, vehicle factors related to the fulfillment of roadworthy technical requirements and infrastructure and environmental factors. In addition to the problem of underage drivers, the most violations are followed by traffic sign violations and incomplete driving attributes. There are also some riders whose driving attributes are not standard such as helmets plus the blind spot knowledge factor is an important factor considering that the Bekasi City area has many heavy vehicles. Therefore, it is necessary to socialize the understanding of blind spots on vehicles in order to reduce the number of traffic accidents, especially for teachers and students who are one of the highest groups of victims of traffic accidents. The purpose of this socialization is to fulfill the activities of the Tridharma of Higher Education, to reduce the number and number of victims of traffic accidents caused by Blindspot in the Karang Bahagia sub-district, Bekasi Regency. The method of carrying out activities with lectures and discussions through the Zoom application. The results of the implementation of the activity went well. This can be seen from the increase in the average pre-test score of participants by 55.8 to 88.7 in the post-test average value, which illustrates that the increased knowledge and understanding of participants regarding blind spots to support safe and comfortable driving.

Keyword: Accident, Safety, motor vehicle, blind spot, Bekasi City

Abstrak

Di Indonesia, rata-rata tiga orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, faktor kendaraan terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan dan faktor prasarana dan lingkungan. Selain masalah pengendara di bawah umur, pelanggaran paling banyak disusul pelanggaran rambu lalu lintas dan tidak lengkapnya atribut berkendara. Ada pula beberapa pengendara yang atribut berkendaranya tidak standar seperti helm ditambah faktor pengetahuan blind spot menjadi faktor penting mengingat daerah Kota Bekasi banyak kendaraan berat. Oleh sebab itu, diperlukan sosialisasi pemahaman blindspot pada kendaraan dalam rangka menekan angka kecelakaan lalu lintas khususnya bagi guru dan siswa yang menjadi salah satu kelompok tertinggi korban kecelakaan lalu lintas. Tujuan sosialisasi ini untuk memenuhi kegiatan Tridharma Perguruan Tinggi, menekan angka serta jumlah korban kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh Blindspot di wilayah kecamatan Karang Bahagia Kabupaten Bekasi. Metode pelaksanaan kegiatan dengan ceramah dan diskusi melalui aplikasi Zoom. Hasil pelaksanaan kegiatan berjalan baik. Hal ini terlihat dari adanya peningkatan nilai pre-test rata-rata peserta sebesar 55,8 menjadi 88,7 pada nilai rata-rata post-test, dimana menggambarkan bahwa peningkatan pengetahuan dan memahami peserta mengenai blind spot guna mendukung berkendara secara aman dan nyaman.

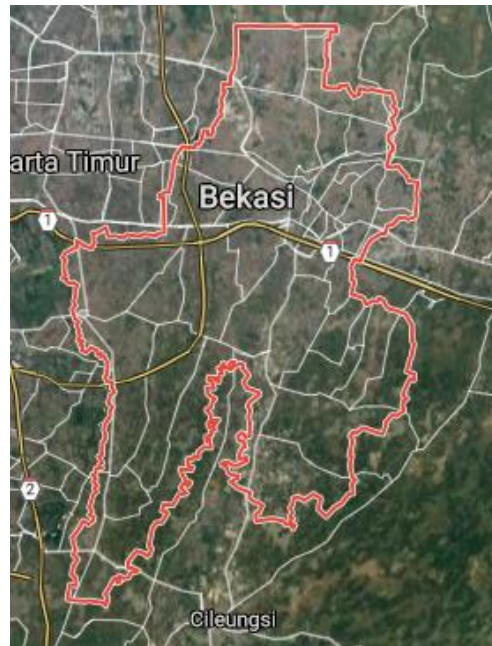
Kata Kunci : Accident, keselamatan, kendaraan bermotor, blindspot, Kota Bekasi

1. PENDAHULUAN (Introduction)

Di Indonesia, rata-rata tiga orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu: 61 % kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9 % disebabkan karena faktor kendaraan (terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan) dan 30 % disebabkan oleh faktor prasarana dan

lingkungan (Hartanto, 2020). Data juga menunjukkan bahwa kendaraan roda dua yang paling besar mengalami kecelakaan (Santoso & Maulina, 2019).

Kota Bekasi merupakan salah satu kota yang terdapat di provinsi Jawa Barat, Indonesia. Nama Bekasi berasal dari kata bagasasi yang artinya sama dengan candrabaga yang tertulis di dalam Prasasti Tugu era Kerajaan Tarumanegara, yaitu nama sungai yang melewati kota ini. Kota ini merupakan bagian dari megapolitan Jabodetabek dan menjadi kota satelit dengan jumlah penduduk terbanyak se-Indonesia. Saat ini Kota Bekasi berkembang menjadi tempat tinggal kaum urban dan sentra industri, kota Bekasi juga dijuluki sebagai Kota Patriot dan Kota Pejuang.



Gambar 1. Peta Kota Bekasi (Googlemaps, 2020)

Kota Bekasi memiliki luas wilayah sekitar 210,49 km², dengan batas wilayah Kota Bekasi adalah:

1. Utara dengan kabupaten Bekasi
2. Timur dengan kabupaten Bekasi
3. Selatan dengan Kabupaten Bogor dan Kota Depok
4. Barat dengan Provinsi DKI Jakarta

Kondisi Topografi kota Bekasi dengan kemiringan antara 0 – 2 % dan terletak pada ketinggian antara 11 m – 81 m di atas permukaan air laut dengan rata-rata ketinggian permukaan tanah lebih dari 25 m untuk wilayah Kecamatan Medan Satria, Bekasi Utara, Bekasi Selatan, Bekasi Timur dan Pondok Gede. Ketinggian rata-rata 25 – 100 m terdapat pada wilayah Kecamatan Bantargebang, Pondok Melati, Jatiasih.

Jumlah Penduduk Kota Bekasi saat ini lebih dari 2,2 juta jiwa yang tersebar di 12 kecamatan, yaitu Kecamatan Pondok Gede, Jati Sampurna, Jati Asih, Bantar Gebang, Bekasi Timur, Rawa Lumbu, Bekasi Selatan, Bekasi Barat, Medan Satria, Bekasi Utara, Mustika Jaya, Pondok Melati.

Sepanjang 2019, tingkat kecelakaan lalu lintas di wilayah Kota Bekasi menunjukkan peningkatan dibanding tahun 2018. Dari total 675 kasus kecelakaan lalu lintas 36 orang di

antaranya meninggal dunia. Korban meninggal dunia mencapai 36 orang, jumlahnya menurun di banding tahun 2018 yang mencapai 45 korban tewas menurut AKBP Eka Mulyana (Mawardi, 2019). Lanjutnya, dari jumlah 675 kecelakaan itu, 50 orang mengalami luka berat. Angka ini juga menunjukkan kenaikan dibanding 2018 yang mencapai 35 orang korban luka berat. Untuk korban luka ringan ada 739 orang di tahun 2019 dan di tahun 2018 korban luka ringan mencapai 509 orang. Kerugian materi akibat kecelakaan ini mencapai Rp 381 juta, sedangkan di tahun 2018, kerugian materi akibat kecelakaan lebih tinggi yakni sekitar Rp 423 juta.

Masyarakat Kota Bekasi khususnya pemakai kendaraan roda dua dinilai masih kurang kesadaran dalam berlalu lintas. Hal ini terlihat dari hasil kegiatan Operasi Zebra Jaya 2019 dan menahan hampir sebagian besar merupakan pengendara di bawah umur. Jumlahnya mencapai 1.950 pelanggar. Hal tersebut disampaikan Wakil Kepala Satuan Lalulintas Polres Metro Bekasi Kota, AKP Indira (Mantalaen, 2019).

Total ada 3.395 kendaraan terjaring razia di Kota Bekasi. Jumlah STNK dan SIM yang ditahan polisi mencapai 1.926 dan 1.443 lembar. Polisi juga menahan 24 unit kendaraan roda dua dan 2 unit kendaraan roda empat. Selain pengendara di bawah umur, pelanggaran paling banyak disusul pelanggaran rambu lalu lintas dan tidak lengkapnya atribut berkendara. Ada pula beberapa pengendara yang atribut berkendaranya tidak standar, utamanya helm, sebanyak 348 pengendara yang dilakukan teguran, seperti helm tidak standar.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Pasal 1 ayat 32, Ketertiban lalu lintas merupakan suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan. Masalah Ketertiban Berlalu lintas di Jalan Raya menjadi tanggung jawab bersama, bukan hanya pihak kepolisian tetapi seluruh pengguna jalan. Seluruh pengguna jalan memiliki kewajiban untuk mentaati peraturan berlalu lintas. Hal seperti ini setidaknya mengurangi tingginya angka kecelakaan di jalan raya, banyak lagi peraturan-peraturan di jalan raya yang seharusnya kita patuhi yaitu tidak menerobos Lampu Merah, menggunakan Helm sesuai standar dan lainnya. Setiap berkendara roda dua dan juga setiap pengendara seharusnya memiliki surat pengendara yang lengkap sehingga tidak terjadi hal-hal yang tidak kita inginkan. Masih banyak juga pengendara yang tidak menghiraukan hal seperti itu sehingga masih banyak terjadinya pelanggaran-pelanggaran lalu lintas di jalan raya yang mengakibatkan tingginya angka kecelakaan banyak korban yang hilang nyawa di jalan raya akibat kecerobohan dan tidak mematuhi peraturan lalu lintas.

Penyebab kecelakaan yang umum adalah kemampuan pengendara menghindari blind spot atau titik buta. Blind spot terjadi karena pandangan pengendara tidak mampu memantau pergerakan kendaraan sekelilingnya sehingga potensi terjadinya kecelakaan menjadi besar. Atas dasar hal tersebut menjadikan beberapa pertanyaan terkait seperti: Apakah masyarakat paham mengenai blind spot? Titik area mana saja yang merupakan blind spot? Seberapa besar peserta paham mengenai blind spot sebelum dan sesudah diadakan Pelatihan? Pentingkah pengetahuan blind spot buat masyarakat?

Program keselamatan berlalu lintas sering dilakukan dan disosialisasikan baik dalam media sosial maupun mendatangkan pakar atau narasumber di berbagai seminar, diskusi maupun sekolah-sekolah. Program tersebut belum memberikan pengetahuan mengenai blind spot sehingga layak dilakukan sosialisasi pengetahuan blind spot pada masyarakat terutama di

wilayah kabupaten Bekasi dengan sasaran Sekolah Negeri 1 Karang Bahagia.

2. TINJAUAN LITERATUR (*Literature Review*)

Blind spot adalah posisi di mana seorang pengemudi tidak dapat melihat posisi kendaraan di dekatnya atau tidak dapat melihat kendaraan yang akan melintas di depannya karena terhalang pandangannya oleh kendaraan lain. Dian Hapsari Manager Communication dan CSR MOR III Pertamina menyatakan bahwa Blind Spot adalah area di mana sopir mobil tangki tidak dapat melihat objek yang ada di area tersebut melalui spion (Murdaningsih, 2018). Umumnya kendaraan truk tidak dapat melihat baik dari sisi depan maupun sisi samping kendaraan melalui kaca cermin atau spion (Rosenberg & Glock, 2022).

Fenomena blind spot kerap terjadi saat kendaraan hendak menyalip atau pindah jalur. Tak terbantahkan bahwa pengemudi pasti sangat mengandalkan kaca spion untuk memantau lalu lintas di belakang dan sisi kanan serta kiri mobil. Namun karena keterbatasan desain spion tidak dapat merekam seluruh panorama di belakang, apalagi di sisi kanan dan kiri mobil, apalagi pada truk yang tidak mempunyai spion tengah. Penyebab kondisi blind spot ini bermacam-macam mulai dari kondisi jalan, bentuk, dimensi mobil, hingga bentuk pilar A pada kendaraan hingga kebiasaan pengemudi yang sedang mengendarai kendaraan, ada sudut tertentu di mana sopir tidak dapat melihat objek. Hal ini tentu sangat berbahaya apabila mobil tangki akan bermanuver atau jika ada kendaraan lain yang melintas. Beberapa produsen mencoba memecahkan hal ini dengan berbagai strategi mulai dengan menipiskan bentuk pilar A hingga memperbesar dan memperbesar sudut kaca spion. Dengan sudut pandang yang lebar maka pengemudi akan makin aman ketika mobil menyalip atau didahului. Ini disebabkan sudut pandang pengemudi ke arah samping dan belakang yang makin luas.

Ketika pandangan pengemudi terhalang, berarti ia telah menemukan sebuah titik buta (*blind spot*). Selain blind spot yang disebabkan desain mobil (ukuran dan bentuk pilar A), pengemudi juga dihadapkan dengan titik buta yang ditimbulkan oleh faktor-faktor yang ada di luar mobil (*eksternal*). Salah satu blind spot *eksternal* adalah kendaraan berbadan besar seperti bus, truk atau mobil boks. Mobil berbadan besar ini memberi handicap bagi pengemudi yang ada di belakangnya sehingga sulit untuk memantau kondisi lalu lintas jauh ke depan (Wahyu & D, 2019). Terlebih lagi faktor kendaraan truk mengalami rem blong sehingga tidak mampu mengendalikan laju kendaraan dan berakibat terjadinya kecelakaan. Semakin besar bobot kendaraan semakin cepat laju kendaraan di jalan yang menurun sehingga kecepatan melebihi batas (Guritnaningsih et al., 2019) dan dampak kecelakaan semakin besar.

Lalu lintas di dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas (*UU No.22 Tahun 2009*, n.d.). Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. Tujuan tersebut dapat dilaksanakan dengan membuat rambu lalu lintas guna memberikan petunjuk mengenai mana yang boleh dan mana yang tidak boleh dilakukan selama berkendara. Rambu-rambu lalu lintas tersebut merupakan bagian dari perlengkapan jalan, yang dapat berupa lambang, angka, huruf, kalimat dan/atau perpaduan di antaranya sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi

pemakai jalan. Rambu-rambu tersebut digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pemakai jalan.

Perilaku berkendara umumnya ditunjang dari pelatihan dan pengujian menggunakan kendaraan (Santoso & Maulina, 2019). Pengujian perilaku berkendara menunjang tingkat kepatuhan di jalan raya. Kepatuhan merupakan bentuk dari pengaruh sosial, yaitu individu diminta untuk melakukan sesuatu dan individu tersebut pun melakukannya. Individu mematuhi suatu perintah karena figur yang memerintahkan memiliki otoritas tertentu. Figur otoritas tidak hanya individu, tetapi juga dapat berupa suatu aturan, seperti hukum dan rambu-rambu lalu lintas. Berdasarkan penjelasan di atas, dapat bahwa dari sudut kepatuhan pemakai jalan raya, dibedakan dalam beberapa golongan.

Pertama, golongan yang mematuhi peraturan lalu lintas, golongan yang benar-benar memahami manfaat kaidah-kaidah hukum dan keserasian kaidah-kaidah hukum dengan nilai yang dianutnya.

Kedua, golongan yang secara potensial merupakan pelanggar. Golongan ini tampaknya taat pada kaidah-kaidah hukum, tetapi kepatuhan itu sebenarnya sifatnya rapuh karena tergantung pada apakah penegakan kaidah-kaidah hukum diawasi atau tidak. Contohnya adalah pelanggaran yang sering terjadi adalah melawan arah terutama pengendara roda dua (Irta et al., 2021).

Ketiga, golongan yang secara nyata melanggar hukum. Terhadap golongan ini diterapkan penjatuhan sanksi atau hukuman.

Keempat, golongan bekas pelanggar. Golongan yang sudah pernah melanggar dan dikenai sanksi serta hukuman. Secara ekstrim menilai tinggi rendahnya disiplin nasional suatu bangsa diukur dari sejauh mana ketaatan masyarakat terhadap hukum lalu lintasnya di jalan raya dengan kata lain disiplin lalu lintas adalah cermin disiplin dan budaya bangsa.

Dari pemaparan di atas, dapat menarik simpulan bahwa disiplin berkendara seseorang dipengaruhi oleh dua faktor yaitu faktor internal dan eksternal. Faktor internal dapat meliputi dorongan yang muncul dalam diri seseorang untuk mentaati peraturan lalu lintas, sementara faktor eksternal yaitu tekanan agar seseorang mentaati peraturan lalu lintas.

Perilaku dapat dipahami sebagai suatu tindakan yang konkrit yang ada pada diri manusia yang terwujud dari individu berupa suatu sikap dari anggota badan ataupun berupa ucapan secara spontan tanpa direncanakan atau dipikirkan dan tanpa paksaan (Mustafa, 2012). Perilaku yang disebut juga tingkah laku adalah pernyataan kegiatan yang dapat diamati oleh orang lain dan merupakan hasil perpaduan dari pemahaman pengaruh-pengaruh luar dan pengaruh dalam. Lebih lanjut dijelaskan perkataan tingkah laku atau perbuatan mempunyai pengertian yang luas sekali yaitu tidak hanya mencakup moralitas saja seperti berbicara, berjalan, lari-lari, berolah raga, bergerak dan lain-lain akan tetapi juga membahas macam-macam fungsi seperti melihat, mendengar, mengingat, berpikir, fantasi, pengenalan kembali, penampilan emosi-emosi dalam bentuk tangis atau senyum dan seterusnya.

Perilaku manusia dipengaruhi oleh pengetahuan, sikap dan niat. Adanya pengetahuan terhadap manfaat dari suatu hal akan menyebabkan seseorang mempunyai sikap terhadap hal tersebut. Kemudian sikap ini akan mempengaruhi niat seseorang untuk melakukan suatu kegiatan. Kegiatan yang dilakukan inilah yang disebut perilaku. Selain itu, sebagian besar dari perilaku organisme itu sebagai respon terhadap stimulus eksternal. Dalam paradigma perilaku sosial yang memusatkan perhatian antara individu dengan lingkungan sosialnya.

Kepatuhan hukum atau ketaatan hukum adalah kesadaran hukum yang positif. Sementara itu ketidaktaatan hukum padahal yang bersangkutan memiliki kesadaran hukum, berarti kesadaran hukum yang dipunyainya adalah kesadaran hukum yang negatif. Kesadaran hukum masyarakat tidak identik dengan kepatuhan atau ketaatan hukum masyarakat itu sendiri. Hal tersebut dikarenakan kesadaran hukum yang dimiliki oleh masyarakat belum menjamin masyarakat tersebut akan mentaati suatu aturan hukum atau perundang-undangan. Berkaitan dengan hal tersebut, sebab ketidakpedulian masyarakat terhadap hukum menjadi 3 (tiga), yaitu: (1) kurangnya sosialisasi dari pemerintah mengenai peraturan yang ada, baik peraturan lama maupun yang telah disempurnakan (baru). Minimnya pengetahuan masyarakat akan hukum, juga merupakan salah satu penyebab pelanggaran hukum, (2) hukum yang saat ini dirasakan terlalu bersifat kaku sehingga masyarakat seolah-olah diperlakukan sebagai robot yang didikte dalam melakukan berbagai kegiatan, (3) Perilaku pelanggaran aturan lalu lintas didorong oleh sikap terhadap pelanggaran itu sendiri, sikap terhadap hukum/aturan lalu lintas, sikap terhadap polantas, yang tentu memiliki implikasi di tiga level individual, interpersonal, dan societal.

Kesadaran terhadap peraturan keselamatan berkendara dilandasi oleh teori kesadaran hukum dimana kesadaran hukum adalah kesadaran diri sendiri tanpa tekanan, paksaan, atau perintah dari luar untuk tunduk pada hukum yang berlaku. Dengan berjalannya kesadaran hukum di masyarakat maka hukum tidak perlu menjatuhkan sanksi. Sanksi hanya dijatuhkan pada warga yang benar-benar terbukti melanggar hukum (Ruba'i, 2015).

3. METODE PELAKSANAAN (*Materials and Method*)

Tujuan kegiatan pengabdian kepada masyarakat dengan judul “Sosialisasi Pemahaman Blindspot Pada Kendaraan Dalam Rangka Menekan Angka Kecelakaan Lalu Lintas Bagi Guru dan Siswa SMP Negeri 1 Karang Bahagia, Desa Karang Bahagia, Kecamatan Karang Bahagia, Kabupaten Bekasi, Provinsi Jawa Barat” adalah untuk meningkatkan pemahaman ranah kognitif dan afektif bagi remaja usia sekolah akan pentingnya keselamatan berkendara dan diharapkan dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas. Selain itu, remaja yang sudah memiliki pengetahuan dasar mengenai keselamatan berkendara diharapkan mampu menjadi agen perubahan, menularkan kebiasaan berkendara yang baik di lingkungan keluarga dan masyarakat sekitar.

Metode yang akan digunakan adalah ceramah sebagai bentuk sosialisasi dan diskusi sebagai pendalaman materi yang dilakukan secara 2 (dua) arah agar terciptanya informasi yang tersampaikan dengan baik. Metode ini juga digunakan untuk program polisi ke sekolah dengan tujuan memberikan layanan pengetahuan keselamatan berkendara (Maulina et al., 2020).

Sosialisasi ini dilakukan dengan paparan di ruang kelas oleh pemateri namun dikarenakan masih dalam kondisi pandemi maka dilakukan melalui media zoom meeting.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN (*Results and Discussion*)

Peserta yang mengikuti kegiatan sosialisasi sebanyak 143 peserta. Hasil nilai pre tes rata-rata sebesar 55,8 sedangkan nilai pos tes sebesar 88,7. Hasil nilai tersebut menunjukkan bahwa peserta mampu menyerap informasi yang diberikan oleh instruktur.

Hasil evaluasi proses kegiatan yang diberikan oleh peserta, tercatat sebesar 81% peserta menyatakan bahwa kualitas audio zoom sangat baik, 86% peserta menyatakan bahwa kualitas visual zoom sangat baik, 78% peserta menyatakan sangat setuju bahwa materi sosialisasi yang

disampaikan sesuai dengan pelaksanaan sehari-hari yang dihadapi, 74% peserta menyatakan bahwa penyampaian materi sosialisasi sudah sangat baik, serta 91% jumlah peserta menyatakan sangat setuju bahwa sesi tanya jawab pada webinar berjalan efektif dan dapat menjawab pertanyaan yang diajukan.

Edukasi terhadap masyarakat umum dapat dimulai dari bangku pendidikan menengah dimana banyak siswa yang mulai aktif menjadi pengendara kendaraan bermotor. Edukasi ini berupa sosialisasi berbagai peraturan lalu lintas, upaya keselamatan berkendara, hal-hal yang harus diperhatikan ketika berkendara hingga pengenalan berbagai rambu lalu lintas serta sikap pengendara yang baik. Tambahan pula bahwa pengetahuan blind spot menjadi penunjang keselamatan berlalu lintas. Hasil sosialisasi ini diharapkan guru dan siswa mampu menyerap materi dengan baik, menerapkan di dalam kegiatan berlalu lintas di jalan raya serta mampu menularkan pengetahuan blind spot dan menerapkan keselamatan berkendara kepada lingkungan terdekatnya yaitu keluarga dan masyarakat sekelilingnya.

5. KESIMPULAN (*Conclusion*)

Kesimpulan dari hasil kegiatan sosialisasi Pemahaman Blindspot Pada Kendaraan Dalam Rangka Menekan Angka Kecelakaan Lalu Lintas Bagi Guru dan Siswa SMP Negeri 1 Karang Bahagia, Desa Karang Bahagia, Kecamatan Karang Bahagia, Kabupaten Bekasi, Provinsi Jawa Barat dinyatakan berhasil dengan cukup baik. Semua peserta paham mengenai blind spot dan berusaha menjaga jarak terhadap area blind spot tersebut. Peserta memahami pentingnya blind spot karena menjaga keamanan dan kenyamanan berlalu lintas utamanya kendaraan roda dua dan pejalan kaki.

Saran dari hasil kegiatan adalah perlunya keberlanjutan program guna mendukung tertib lalu lintas, keamanan dan kenyamanan berlalu lintas.

6. DAFTAR PUSTAKA (*References*)

- Guritnaningsih, Siregar, M. L., & Septiawan, A. (2019). Analysis Of Driving Speed In Highway And Psychological Factors In Speeding Behavior In The Jakarta Area And Its Surroundings (Case Study: Bekasi Main Street). *Traffic Accident Research Centre Journal of Indonesia Road Safety*, 2(3), 183–195.
- Hartanto, P. (2020). *Setiap Jam Rata-Rata 3 Orang Meninggal Akibat Kecelakaan Jalan di Indonesia*. https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr
- Irt, A. Z., Maulina, D., & Santoso, G. A. (2021). Peran Norma Deskriptif dan Kepribadian terhadap Perilaku Melawan Arah pada Pengendara Sepeda Motor. *Psymphatic : Jurnal Ilmiah Psikologi*, 8(1), 01–20. <https://doi.org/10.15575/psy-.v8i1.10748>
- Mantalaen, V. (2019). *Mayoritas Pelanggar Lalu Lintas di Bekasi di Bawah Umur*. <https://megapolitan.kompas.com/read/2019/11/08/16391331/mayoritas-pelanggar-lalu-lintas-di-bekasi-di-bawah-umur#source=clicktitle>
- Maulina, D., Dewa, G., & Bintamur, F. (2020). EVALUATING OF POLICE GOES TO SCHOOL PROGRAM IN IMPROVING TRAFFIC SAFETY IN WEST JAVA. *Traffic*

Accident Research Centre Journal of Indonesia Road Safety, 3(1), 21–32.

- Mawardi, I. (2019). *Kecelakaan di Kota Bekasi Selama 2019 Meningkat, 36 Orang Tewas*.
<https://news.detik.com/berita/d-4841376/kecelakaan-di-kota-bekasi-selama-2019-meningkat-36-orang-tewas>
- Murdaningsih, D. (2018). *Ojek Online Diminta Jaga Jarak dengan Mobil Tangki Pertamina*.
<https://www.republika.co.id/berita/ekonomi/korporasi/18/01/02/p1xb-1d368-ojek-online-diminta-jaga-jarak-dengan-mobil-tanki-pertamina>
- Mustafa, H. (2012). *Perilaku Manusia Dalam Perspektif Psikologi Sosial*.
- Rosenberg, & Glock. (2022). *Why Blinds Spot Cause Many Accidents?*
<https://www.lilawayer.com/why-blind-spot-cause-many-accidents/>
- Ruba'i. (2015). Kesadaran Hukum Masyarakat Dalam Berlalu Lintas Di Kepulauan Meranti. *JOM Fakultas Hukum, II*.
- Santoso, G. P., & Maulina, D. (2019). Human errors in traffic accidents: differences between car drivers and motorcyclists' experience. *Psychological Research on Urban Society*, 2(2), 118. <https://doi.org/10.7454/proust.v2i2.69>
- UU No.22 Tahun 2009*. (n.d.).
- Wahyu, & D. (2019). *Blind Spot akibat Bus dan Truk, Begini Cara Aman Mengatasinya*.
<https://www.gridoto.com/read/221694487/blind-spot-akibat-bus-dan-truk-begini-cara-aman-mengatasinya>