

**MEMBANGUN KESADARAN SAFETY AND SMART RIDING
MAHASISWA FEB UNDARIS KECAMATAN UNGARAN TIMUR
KABUPATEN SEMARANG**

Pitaloka Dharma Ayu¹, Fajar Suryatama², Nurmiyati³

Correspondensi e-mail: ayuloka@gmail.com, fsuryatama@gmail.com, nurmiyati@undaris.ac.id

^{1,2,3}Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI

ABSTRACT

The number of traffic accidents has continued to increase from year to year, which is certainly very concerning. Human error remains the main cause of traffic accidents, while traffic awareness should be the responsibility of all members of society. Changing the mindset regarding the lack of traffic awareness is not an easy task; it requires persistence, seriousness, and continuity. The Community Service Team of FEB Undaris strives to contribute to building traffic awareness among FEB Undaris students through a Safety Riding and Smart Driving socialization program, by presenting certified experts in smart and defensive driving training. This community service activity was carried out through the presentation of Safety Riding and Smart Driving materials and class-based discussions using a qualitative approach with the on-class method, targeting students of the Faculty of Economics and Business, Undaris, in Semarang Regency. The program was held at the HM Mansur Auditorium, Undaris, Semarang Regency.

ARTICLE INFO

Submitted: 7 September 2025

Revised: 25 September 2025

Accepted: 10 October 2025

Keywords:

Safety Riding, Smart Driving

ABSTRAK

Jumlah kecelakaan lalu-lintas dari tahun ke tahun semakin mengalami peningkatan, hal ini tentu saja sangat memprihatinkan, human error menjadi penyebab utama timbulnya kecelakaan lalu-lintas, kesadaran berlalu-lintas menjadi tugas seluruh warga masyarakat. Merubah mindset rendahnya kesadaran berlalu lintas bukan masalah mudah butuh ketekunan, keseriusan dan kontinuitas. Tim Pengabdian Kepada Masyarakat FEB Undaris, berusaha memberikan kontribusi untuk membangun kesadaran berlalu lintas bagi mahasiswa FEB Undaris melalui acara sosialisasi safety riding and smart driving dengan menghadirkan narasumber yang telah tersertifikasi pelatihan smart and defensive driving. Kegiatan pengabdian masyarakat ini melalui pemaparan materi Safety Riding and Smart Driving dan presentasi menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode on class terhadap para mahasiswa Fakultas ekonomi dan Bisnis Undaris di Kabupaten Semarang. Lokasi acara di Gedung Aula HM Mansur Undaris Kabupaten Semarang.

DOI: 10.55080/jim.v4i2.1738

Kata kunci:

Safety Riding, Smart Driving

PENDAHULUAN

Transportasi darat dalam kurun waktu 20 tahun terakhir mengalami perkembangan pesat seiring semakin majunya tingkat ekonomi masyarakat, teknologi dan pembangunan sarana prasarana jalan. Transportasi darat sudah menjadi bagian tak terpisahkan dengan kebutuhan manusia akan berbagai hal yang berkaitan dengan perpindahan manusia dan produk dari satu titik lokasi ke titik lokasi yang lain. Dunia transportasi sangat dinamis utamanya masalah jenis dan moda-nya, jumlah kendaraan bermotor baik mobil maupun sepeda motor semakin bertambah seiring kondisi dan kebutuhan masyarakat. *Demand-supply* alat

JURNAL INDONESIA MENGABDI

<http://tahtamedia.co.id/index.php/jim>

transportasi darat dipengaruhi banyak faktor, beberapa faktor tersebut diantaranya; kondisi ekonomi, aturan hukum, maraknya Lembaga Pembiayaan Konsumen dan semakin mahal transportasi umum. Kondisi ekonomi masyarakat yang semakin bertambah, membuat permintaan moda transportasi pribadi meningkat, hal ini didukung kondisi transportasi umum yang buruk dan mahal serta tidak menjangkau daerah-daerah terpencil membuat permintaan alat transportasi pribadi semakin tinggi. Kepemilikan kendaraan pribadi, sari hari ke hari semakin meningkat, sudah menjadi hal wajar dalam satu keluarga. (Triana, *et al.*, 2024)

Transportasi darat merupakan elemen krusial dalam sistem mobilitas masyarakat modern yang terus berkembang seiring dengan pertumbuhan ekonomi, urbanisasi, dan kemajuan teknologi. Dalam dua dekade terakhir, Indonesia mengalami lonjakan permintaan terhadap moda transportasi darat, khususnya kendaraan pribadi, yang didorong oleh peningkatan pendapatan per kapita serta persebaran infrastruktur jalan yang semakin luas. Urbanisasi pesat memperbesar kebutuhan akan sarana mobilitas yang cepat, fleksibel, dan terjangkau. Hal ini sejalan dengan tren global, di mana negara-negara berkembang menunjukkan kecenderungan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor sebagai bentuk adaptasi terhadap modernisasi sistem transportasi dan gaya hidup masyarakat. (Prawira, 2022).

Pertumbuhan ekonomi Indonesia yang stabil turut mendorong kepemilikan kendaraan pribadi dalam skala rumah tangga. Masyarakat secara bertahap beralih dari ketergantungan terhadap transportasi umum ke penggunaan kendaraan pribadi, terutama sepeda motor yang dianggap lebih efisien dan ekonomis dalam menunjang aktivitas harian. Data terkini menunjukkan bahwa hampir separuh penduduk Indonesia memiliki sepeda motor (BPS, 2024). Pada tahun 2023 Indonesia mencatat sekitar 566 kendaraan per 1.000 penduduk, dan sekitar 84% di antaranya merupakan sepeda motor. Hal ini menunjukkan transformasi besar dalam preferensi mobilitas masyarakat, di mana kepemilikan kendaraan menjadi indikator kesejahteraan dan efisiensi waktu. (UNCRD, 2023)

Seiring dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor, kota-kota besar di Indonesia menghadapi tantangan besar dalam hal kemacetan lalu lintas, beban infrastruktur, dan risiko keselamatan. Pertambahan jumlah kendaraan yang tidak seimbang dengan kapasitas jalan menjadi penyebab utama kemacetan kronis dan menurunnya kualitas hidup di perkotaan. (Hasibuan & Mulyani, 2022) mencatat bahwa penambahan jaringan MRT dan LRT di wilayah Jabodetabek belum mampu mengimbangi laju pertumbuhan kendaraan yang mencapai puluhan ribu unit setiap tahunnya. Ketidakseimbangan antara permintaan dan kapasitas ini berdampak signifikan terhadap beban lingkungan, efisiensi ekonomi, dan keselamatan pengguna jalan.

Kondisi ini diperparah dengan fakta bahwa sebagian besar kendaraan pribadi di Indonesia dikemudikan oleh individu yang minim pelatihan formal dalam keselamatan berkendara. Banyak di antara mereka belum memahami prinsip dasar *defensive driving*, tata tertib lalu lintas, serta tidak memiliki kebiasaan berkendara yang aman (Korlantas Polri, n.d.) mencatat bahwa sekitar 73% kecelakaan lalu lintas di Indonesia melibatkan pengendara sepeda motor. Tingginya proporsi sepeda motor sebagai moda transportasi utama, terutama di daerah pinggiran kota dan pedesaan, menjadikan kelompok ini sebagai kelompok paling rentan terhadap risiko kecelakaan.

Jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya selalu mengalami peningkatan. Menurut Kompas.com, (<https://www.kompas.com>), berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) yang terakhir diperbaharui pada 29 februari 2024, total jumlah kendaraan bermotor di Indonesia sebesar 157.080.504 unit pada tahun 2023, jumlah ini meningkat dari tahun 2022 sebesar 148.261.817 unit. Sepeda motor menjadi penyumbang tertinggi yaitu 132.433.679 unit, diikuti dengan mobil penumpang sebanyak 18.285.293 unit, kendaraan truk dengan 6.091.822 unit dan Bus dengan 269.710 unit. Jumlah pengguna kendaraan bermotor yang sangat besar, realitanya tidak dibarengi dengan kualitas dan kesadaran dalam berlalu-lintas. Fakta di lapangan menunjukkan, dari sumber majalah Tempo.co bahwa sepanjang tahun 2024 (Januari- Desember) telah terjadi 1.150.000 peristiwa kecelakaan yang tercatat dengan korban meninggal dunia sebanyak 27.000 jiwa, artinya setiap satu jam, ada 3 sampai 4 orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu-lintas. Jumlah kecelakaan ini meningkat 8(delapan) kali lipat dari tahun 2023 (152.000 peristiwa kecelakaan lalu-lintas). Dari jumlah korban tersebut, 3.000 diantaranya usia produktif laki-laki, artinya efek dari kecelakaan ini tidak hanya berdampak bagi diri pribadi, tetapi juga

berdampak bagi keluarga dan orang lain(misal; tempat kerjanya). Besarnya jumlah korban ini menjadi penyumbang ketiga jumlah penyebab kematian di Indonesia setelah TBC dan HIV- AIDS.

Menurut data dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (<https://dephub.go.id>), 61% kecelakaan lalu-lintas disebabkan oleh faktor manusia atau *human error* seperti masalah ketidakmampuan/ketrampilan mengemudi serta karakter pengemudi(lalai, malas, ceroboh, dan ugal-ugalan), 9% disebabkan oleh faktor kondisi kendaraan(kelaikan kendaraan untuk jalan) dan 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan.

Ketika dikupas lebih dalam, *human error* diawali dengan pelanggaran lalu- lintas seperti menerobos lampu merah, melawan arah (*contra flow*) dan tidak mentaati rambu-rambu lalu-lintas (walaupun kelihatannya sepele, tetapi kecelakaan lalu-lintas selalu diawali dengan pelanggaran rambu-rambu lalu-lintas. Berbagai pelanggaran lalu lintas seperti menerobos lampu merah, melawan arah, tidak memakai helm atau sabuk pengaman, dan menggunakan ponsel saat mengemudi adalah contoh nyata dari perilaku yang memperbesar risiko kecelakaan (Puspasari *et al.*, 2023).

Transformasi perilaku pengemudi menjadi tantangan utama dalam upaya meningkatkan keselamatan lalu lintas. Merubah pola pikir masyarakat agar lebih sadar terhadap pentingnya keselamatan berkendara bukanlah hal yang mudah. Faktor usia, tingkat pendidikan, lingkungan sosial, dan kebiasaan menjadi hambatan signifikan dalam membangun budaya berlalu lintas yang aman dan bertanggung jawab (Prihastini & Haryawan, 2024). Oleh sebab itu, pendekatan edukatif yang komprehensif sangat diperlukan untuk mendorong perubahan perilaku secara berkelanjutan.

Program pendidikan keselamatan berkendara seperti *safety riding* dan *defensive driving* menjadi sangat relevan dan strategis. Program ini bertujuan untuk memberikan pengetahuan teoritis dan keterampilan praktis dalam berkendara yang aman, terutama bagi pengendara sepeda motor. Penelitian (Walugembe *et al.*, 2024) menunjukkan bahwa program pelatihan berkendara yang menggabungkan teori dan praktik serta melibatkan komunitas lokal mampu meningkatkan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas secara signifikan. Efektivitas program ini lebih tinggi dibandingkan kampanye penyuluhan konvensional yang bersifat satu arah.

Namun demikian, hasil studi lain menunjukkan bahwa peningkatan pengetahuan tidak selalu diikuti dengan perubahan perilaku. Di Bali, misalnya, studi (Walugembe *et al.*, 2024) menemukan bahwa meskipun tingkat pemahaman *safety riding* mahasiswa tinggi, hal tersebut tidak berbanding lurus dengan praktik berkendara yang aman di lapangan. Oleh karena itu, edukasi keselamatan harus dirancang secara holistik, mencakup aspek kognitif, afektif, dan psikomotorik, serta didukung oleh regulasi yang konsisten dan penegakan hukum yang tegas agar mampu menciptakan dampak yang nyata. Merubah *mindset*, bukan hal mudah, selain faktor kebiasaan dan karakter seseorang, lingkungan, usia, dan tingkat pendidikan menjadi hambatan serius bagi perubahan kesadaran berlalu-lintas. Kegiatan Pengabdian Kepada Masyarakat ini mencoba memberikan solusi dan kontribusi membangkitkan kesadaran berlalu-lintas dalam diri seseorang dan lingkungan sekitar.

Teknis pengabdian kepada masyarakat yang akan dilakukan adalah menyiapkan narasumber yang telah lulus (bersertifikat) *Street Smart Program* khususnya *Safety and Defensive Riding*. Menyiapkan bahan/materi sosialisasi berkaitan dengan ketrampilan dan teknis *Safety and Smart Riding* yang berisi teori-teori dan disertai contoh-contoh yang disesuaikan dengan *activity driving* sehari-hari dan difokuskan untuk pengguna sepeda motor. Penyusunan materioleh Tim PKM dan dilakukan secara detail dengan melakukan observasi dan menggali data secara langsung terlebih dahulu selama kurun waktu 1(bulan), sehingga akan didapatkan kondisi riil berkaitan dengan masalah dalam berlalu-lintas dan menumbuhkan "jiwa sadar" keselamatan serta membuatnya menjadi *agen of change* bagi masyarakat luas.

METODE

Metode yang dipergunakan untuk sosialisasi ini adalah dengan cara tatap muka yang dilaksanakan di Gedung Aula HM Mansur Undaris Kabupaten Semarang dengan peserta dari para mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Undaris Kabupaten Semarang berjumlah 42 mahasiswa. Materi acara disusun berdasarkan urutan;

latar belakang, *definisi safety driving and smart driving*, persiapan *riding/driving*, kemudian isi berfokus pada metode dan tahapan berlalu-lintas secara sistematis serta contoh-contoh kasus-kasus yang berkaitan dengan pentingnya memiliki kesadaran berlalu-lintas, dan terakhir penutup.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Materi yang disampaikan narasumber Bapak Fajar Suryatama S. Sos, SE., MM meliputi teori dasar keselamatan berkendara, konsep *defensive driving*, dan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data Kemenhub (2024), dijelaskan bahwa 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia, dan sisanya karena kondisi kendaraan dan infrastruktur jalan. Ketegasan narasumber mengenai pentingnya disiplin berlalu lintas dan kesadaran diri di dalam berkendara sesuai dengan hasil penelitian Puspasari *et al.*, (2023) yang menegaskan bahwa perilaku pengemudi berkontribusi besar di dalam hal tingkat kecelakaan.

Selain aspek teoretis, narasumber juga memberikan contoh kasus nyata kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia, yang memperlihatkan betapa fatal akibat dari pelanggaran lalu lintas kecil seperti tidak memakai helm, melanggar lampu merah, atau menggunakan ponsel saat mengemudi. Fakta ini menguatkan laporan Korlantas Polri (n.d.) yang menyebutkan sekitar 73% kecelakaan lalu lintas melibatkan pengendara sepeda motor. Dengan kepemilikan sepeda motor sebagai moda transportasi utama di Indonesia (BPS, 2024), mahasiswa adalah kelompok yang sangat relevan untuk diberikan edukasi keselamatan berkendara.

Berdasarkan hasil evaluasi lapangan, mahasiswa tidak hanya mendapatkan pemahaman baru, tetapi juga berkesempatan untuk merefleksikan kebiasaan pribadi mereka dalam berkendara. Diskusi membuka bahwa sebagian besar mahasiswa seringkali masih melanggar peraturan, misalnya tidak mengenakan helm dengan sepatutnya atau mengendarai motor dengan kecepatan tinggi. Namun, setelah mengikuti kegiatan ini, mereka menyatakan lebih memahami peranan risiko dan perlunya perilaku tertib berlalu lintas. Ini mendukung opini Prihastini & Haryawan (2024) dalam menekankan perlunya menggunakan pendekatan edukatif untuk membentuk kesadaran keselamatan berlalu lintas pada tingkat usia produktif.

Aktivitas ini juga menunjukkan bahwa edukasi tatap muka partisipatif lebih tepat daripada metode sosialisasi searah. Walugembe *et al.*, (2024) menjelaskan bahwa program pelatihan keselamatan jalan teori dan praktik bersama dapat menurunkan ketenaran kecelakaan di kalangan mahasiswa dan pelajar. Ini tercermin dalam perubahan pemahaman mahasiswa FEB UNDARIS, yang semula kurang memahami konsep *defensive driving*, menjadi lebih siap melakukannya dalam kehidupan sehari-hari.



Gambar: Peserta workshop pelatihan *safety riding & smart driving*

Secara keseluruhan, pengabdian ini menunjukkan bahwa mahasiswa memiliki kemampuan besar untuk menjadi agen perubahan (*agent of change*) di keselamatan berlalu lintas. Dengan lumbung ilmu pengetahuan dan kesadaran baru ini, mereka diharapkan dapat menularkan perilaku positif pada masyarakat sekitar. Untuk menjaga keberlanjutan, kegiatan serupa perlu dikerjakan secara berulang kala, disertai dengan simulasi praktik lapangan, serta melibatkan kepolisian dan komunitas pengendara motor. Dengan demikian, kesadaran berlalu lintas tidak hanya menjadi pengetahuan, tetapi juga berubah menjadi budaya yang melekat dalam kehidupan masyarakat dan mahasiswa.

KESIMPULAN

Pelaksanaan kegiatan Pengabdian Kepada Masyarakat ini memberikan manfaat yang signifikan bagi peserta. Hal tersebut terlihat dari antusiasme mahasiswa dalam mengikuti seluruh rangkaian kegiatan, mulai dari penyampaian materi hingga sesi diskusi. Banyaknya pertanyaan yang diajukan, khususnya terkait aturan dan kebijakan lalu lintas, menunjukkan adanya peningkatan kesadaran serta keinginan kuat untuk memahami lebih dalam mengenai keselamatan berkendara.

Saran untuk menjaga keberlanjutan hasil kegiatan, diperlukan supervisi atau pendampingan secara berkelanjutan kepada masyarakat agar kesadaran berlalu lintas dapat tumbuh dan terjaga. Pendampingan ini harus dilandasi sikap sabar dan ikhlas dengan pemahaman bahwa jalan raya adalah fasilitas publik yang harus digunakan secara bijaksana, di mana hak setiap pengguna jalan dibatasi oleh hak orang lain. Selain itu, keterlibatan aparat terkait, khususnya kepolisian, sangat diperlukan untuk memberikan bimbingan serta tindakan cepat apabila terjadi permasalahan di jalan raya. Dengan demikian, diharapkan tercipta budaya tertib dan aman berlalu lintas yang berkesinambungan.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. (2024). *Jumlah kendaraan bermotor menurut jenis kendaraan di Indonesia*. Jakarta: BPS.
- Hasibuan, H. S., & Mulyani, M. (2022). *Transit-oriented development: Towards achieving sustainable transport and urban development in Jakarta Metropolitan, Indonesia*. *Sustainability*, 14(9), 5244. <https://doi.org/10.3390/su14095244>
- Kompas.com. (2023). *Jumlah kendaraan bermotor di Indonesia capai 157 juta unit pada 2023*. from <https://www.kompas.com>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2024). *Data kecelakaan lalu lintas berdasarkan faktor penyebab*. from <https://dephub.go.id>
- Korlantas Polri. (n.d.). *Laporan tahunan kecelakaan lalu lintas*. Jakarta: Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- Prawira, B. (2022). Dampak pertumbuhan kendaraan bermotor terhadap permintaan transportasi darat di Indonesia. *Jurnal Transportasi*, 22(3), 145–160. Institut Transportasi Indonesia.
- Prihastini, K. A., & Haryawan, I. G. A. (2024). Understanding and factors of safety riding behavior among students. *Indonesian Journal of Global Health Research*, 6(1), 507–510. <https://doi.org/10.37287/ijghr.v6i1.3008>
- Puspasari, M. A., Madani, S. T., Iqbal, B. M., Muslim, E., Sanjaya, B. P., Pribadyo, C. Y. P., Junistya, K. N., Ghanny, A., Syaifullah, D. H., & Arista, S. A. (2023). Effect of distraction and driving behaviour to traffic accidents in Jakarta using partial least squares structural equation modeling (PLS-SEM). *International Journal of Technology*, 14(7), 1548–1559. <https://doi.org/10.14716/ijtech.v14i7.6676>
- Tempo.co. (2024). *Sepanjang 2024, kecelakaan lalu lintas meningkat delapan kali lipat dibanding tahun sebelumnya*, from <https://www.tempo.co>

- Trianah, M., Saputra, D. W., & Irnaningsih, S. (2024). *Pengaruh sejarah perkembangan alat transportasi darat, laut, dan udara di Indonesia serta dampaknya terhadap masyarakat*. Semnasfip. Universitas Muhammadiyah Jakarta.
- United Nations Centre for Regional Development (UNCRD). (2023). *Transport policy support activities database for EST countries*. from <https://www.uncrd.or.jp>
- Walugembe, F., Chaiwong, S., Lee, C. N., & Nguyen, H. T. (2024). *Effectiveness of road safety education in reducing teenage traffic accidents: A systematic review*. In Review. <https://doi.org/10.21203/rs.3.rs-5553452/v1>