

**LAPORAN
PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT**



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

Oleh :

Pitaloka Dharma Ayu., S.E., MBA
NPP. 18101702880206

**UNIVERSITAS DARUL ULUM ISLAMIC CENTRE SUDIRMAN GUPPI
UNGERAN
2025**

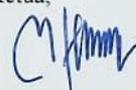
HALAMAN PENGESAHAN

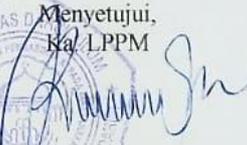
- 1 Judul Kegiatan : Membangun Kesadaran *Safety and Smart Riding* Mahasiswa FEB Undaris Kecamatan Ungaran Timur Kabupaten Semarang
- 2 Tempat Kegiatan : Kampus Undaris, Kecamatan Ungaran Timur Kabupaten Semarang
- 3 Ketua Pelaksana Kegiatan :
 - a. Nama Lengkap : Pitaloka Dharma Ayu., SE., MBA
 - b. NIDN : 0617028803
 - c. Jurusan/Fakultas : Fakultas Ekonomi dan Bisnis Darul Ulum Islamic Centre Sudirman
 - d. Universitas : GUPPI (UNDARIS)
 - e. Alamat Rumah/Telpon : Jl. Slamet Riyadi No. 1 Ungaran, Ungaran Barat, Kabupaten Semarang
 - f. No Hp. / Email : 085899000320/ayuloka@gmail.com
Fajar Suryatama., SE.,MM.
- 4 Anggota Pelaksana Kegiatan :
 - Nurmiyati., SE., MM
 - Robitul Amin
 - Khoirul Nisa
- 5 Biaya Total : Rp. 2.500.000
- 6 Waktu Pelaksanaan : Juni 2025 – Agustus 2025

Ungaran, 22 Juli 2025

Mengetahui,
Dekan

Muh. Arif Rakhman., SE., ME
NIP. 19111406870215

Ketua,

Pitaloka Dharma Ayu., SE., MBA
NPP. 18101702880206

Menyetujui,
Ka LPPM

Dr. Sri Rahayu., S.E., M.Si
NPP. 97010605690090

DAFTAR ISI

Halaman Judul	.....	i
Halaman Pengesahan	.....	ii
Daftar Isi	.....	iii
Kata Pengantar	.....	iv
Abstrak		1
Bab I Pendahuluan		
A. Latar Belakang	.....	1
B. Permasalahan dan Solusi	.....	5
C. Tujuan	.....	5
D. Sasaran	.....	5
E. Metode Pengabdian	.....	5
F. Tempat Kegiatan	.....	5
G. Waktu Pelaksanaan	.....	5
BAB II PELAKSANAAN		
A. Peserta	.....	7
B. Pelaksanaan	.....	7
C. Tempat	.....	7
D. Waktu	.....	7
BAB II PENUTUP		
A. Simpulan	.....	8
B. Penutup	.....	8
Daftar Pustaka	.....	8
Lampiran	.....	9

KATA PENGANTAR

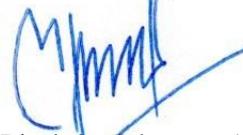
Puji syukur kehadirat Allah SWT yang senantiasa melimpahkan rahmat, taufiq dan hidayah-Nya, sehingga pengabdian masyarakat FEB Undaris dapat kami selesaikan. Laporan pengabdian ini merupakan komitmen akademis dalam melaksanakan kegiatan tri dharma perguruan tinggi di lingkungan Undaris. Laporan ini memaparkan hasil dari kegiatan pengabdian masyarakat di Gedung Aula HM Mansur Undaris.

Kami ingin mengungkapkan rasa terima kasih yang tulus kepada seluruh pihak yang telah mendukung dan berpartisipasi dalam pelaksanaan pengabdian ini. Terima kasih kepada Ketua LPPM Undaris, narasumber, mahasiswa FEB Undaris dan tamu undangan baik dari internal Undaris, alumni dan pihak lainnya yang telah memberikan kontribusi berharga dalam proses pelaksanaan pengabdian masyarakat ini.

Kami berharap laporan ini dapat memberikan wawasan yang berharga bagi para pembaca, termasuk para pengguna lalu-lintas dan pihak-pihak yang memiliki kepentingan terkait. Penulis sadar bahwa dalam penyusunan laporan pengabdian masyarakat ini masih terdapat kekurangan, baik isi maupun tulisan, oleh karena itu penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dari semua pihak. Semoga hasil laporan pengabdian ini bermanfaat dan berkontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan.

Ungaran, 22 juli 2025

Ketua PKM ,



Pitaloka Dharma Ayu, S.E., MBA

NIP. 18101702880206

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.

Kata Kunci: *Safety Riding, Smart Driving*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

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 transportasi darat dipengaruhi banyak faktor, beberapa faktor tersebut diantaranya; kondisi ekonomi, aturan hukum, maraknya Lembaga Pembiayaan Konsumen dan semakin mahalnya 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 1(satu) keluarga

memiliki lebih dari 1(satu) moda transportasi. Berbagai aturan hukum berkaitan dengan kebijakan dari pemerintah utamanya transportasi dan lalu-lintas, misalnya aturan ganjil-genap, jalan berbayar, jalan searah, tarif angkutan umum, larangan dan pembatasan area parkir semakin memicu masyarakat memiliki moda transportasi lebih dari 1(satu).

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.

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, 2021) Menurut (*UNCRD_Transport_Policy_Support_Activities_Database_EST_countries_202309*, n.d.), 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.

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 materi oleh 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.

B. Rumusan Masalah

Core basic PKM ini adalah rendahnya kesadaran berkendara aman di kalangan pengendara sepeda motor di perkotaan dan daerah pinggiran yang berdampak pada tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Adapun rumusan masalah dalam kegiatan Pengabdian Kepada Masyarakat ini sebagai berikut

1. Bagaimana usaha menumbuhkan kesadaran jiwa tertib berlalu-lintas bagi Mahasiswa FEB Undaris di Kabupaten Semarang?
2. Bagaimana cara menjaga kesadaran tertib berlalu-lintas dalam segala kondisi dan situasi lalu-lintas bagi Mahasiswa FEB Undaris di Kabupaten Semarang ?
3. Bagaimana cara meningkatkan kemampuan *Safety and Smart Riding* bagi Mahasiswa FEB Undaris Kabupaten Semarang?
4. Bagaimana menjadikan Mahasiswa FEB Undaris sebagai *Agen of Change* “*Safety and Smart Riding*” bagi seluruh masyarakat luas?

C. Tujuan

Tujuan dari dilaksanakan kegiatan Pengabdian Kepada Masyarakat pada Mahasiswa FEB Undaris di Kabupaten Semarang adalah

1. Memberikan ilmu dan panduan kepada para Mahasiswa FEB Undaris di Kabupaten Semarang agar mampu menjadi *Smart Driver*.
2. Memberikan pemahaman kepada Mahasiswa FEB Undaris akan mudahnya menjadi seorang *Smart Driver*.
3. Memberikan edukasi keselamatan berkendara *berbasis safety and defensive riding*.
4. Meningkatkan pemahaman masyarakat terhadap pentingnya tertib lalu lintas.
5. Membentuk agen perubahan keselamatan jalan dari kalangan mahasiswa.

D. Sasaran /Peserta

Sasaran kegiatan pengabdian masyarakat ini adalah Mahasiswa FEB Undaris di kabupaten semarang. Target peserta sebanyak 50(limapuluh) mahasiswa.

E. Metode Pengabdian

Metode yang digunakan dalam kegiatan Pengabdian kepada masyarakat adalah sosialisasi dan *workshop* terhadap seluruh Mahasiswa FEB Undaris Kabupaten Semarang. Metode pelaksanaan kegiatan pengabdian dilaksanakan dengan cara :

1. Penyampaian/paparan materi *power point*
2. Diskusi dan tanya jawab

F. Tempat Kegiatan

Lokasi kegiatan di Aula H Mansyur UNDARIS ungaran, jl tentara pelajar no 13 desa gedanganak Kabupaten Semarang.

G. Waktu Pelaksanaan

Waktu pelaksanaan kegiatan pengabdian dari mulai awal pembuatan proposal, observasi, penyusunan materi PKM, pelaksanaan sosialisasi materi PKM, evaluasi dan pembuatan laporan akhir adalah 3(tiga) bulan.

BAB II

PELAKSANAAN

A. Peserta

Sasaran peserta kegiatan pengabdian masyarakat ini adalah mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Undaris total berjumlah 42(empat puluh dua) mahasiswa.

B. Pelaksanaan

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. 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.

C. Tempat

Lokasi pelaksanaan acara di Gedung Aula HM Mansur Undaris Kabupaten Semarang.

D. Waktu

Waktu pelaksanaan pengabdian pada masyarakat dilaksanakan pada hari rabu tanggal 09 juli 2025 mulai pukul 13.00 WIB s/d 16.00 WIB.

BAB III

PENUTUP

A. Simpulan

Pelaksanaan kegiatan ini dapat diambil simpulan bahwa acara ini sangat bermanfaat bagi peserta, hal ini dapat dilihat dari antusiasme peserta pada saat mendengarkan materi dan banyaknya pertanyaan yang diajukan oleh para peserta terutama berkaitan dengan aturan dan kebijakan lalu-lintas.

B. Saran

Saran yang dapat kami sampaikan terutama adalah masalah perlunya supervisi(pendampingan) bagi para masyarakat luas untuk menumbuhkan secara terus-menerus kesadaran berlalu-lintas yang dilandasi oleh kesabaran dan keikhlasan bahwa jalan raya merupakan jalan milik bersama dan digunakan secara bijaksana, hak pengguna jalan raya dibatasi oleh hak orang lain. Perlu juga dilakukan pendampingan oleh aparat terkait (Polisi), hal ini penting agar apabila ada permasalahan dan kesulitan dalam berlalu-lintas di jalan raya dapat diberikan bantuan dengan cepat dan tepat.

Daftar Pustaka

- 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>
- 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. <https://doi.org/10.14716/ijtech.v14i7.6676>

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>

Korlantas Polri. (n.d.).

UNCRD_Transport_Policy_Support_Activities_Database_EST_countries_202309. (n.d.).

<https://www.kompas.com>

<https://dephub.go.id>

www.tempo.co

H. Lampiran

Daftar Hadir

No	Nama	NIM	Tanda Tangan
1	Ahmad Faiz	23510040	1 Faiz
2	Wafan Soleh	23510047	2 Wafan
3	Dutri Lulu F	22510017	3 D. Lulu
4	Nicken Reza W	22510019	4 Nicken
5	Dhila Mayuzroh	22510050	5 Dhila
6	Shari Putri F	22510012	6 Shari
7	Ratu Ajeng S	22510015	7 Ratu
8	Yunita	140813180	8 Yunita
9	Cindy Claudia	22510034	9 Cindy
10	Intan Nuraini	22510042	10 Intan
11	Nisa Amelia M.H	22510043	11 Nisa
12	Kharul Nisa	22510022	12 Kharul
13	Namelina Penawanda	22510020	13 Namelina
14	Indahni Auliyanni M	22510013	14 Indahni
15	M. Robitul Amin	22510023	15 M. Robitul
16	Yasen Silvana	22510029	16 Yasen
17	Adelka Ulolandari	22510016	17 Adelka
18	Muhammad Nahravi	22510038	18 Muhammad
19	Risma Fanna A	23510058	19 Risma

20	Masru Wajinah	23510049	20	
21	Fasa Iner Almusaddid	22810043	21	
22	Luthfi A. Amuda		22	
23	Aff W. Kesreni		23	
24	Dedy Anon A		24	
25	Wahyu Rahma Alin	22510036	25	
26	Devi Setiaji	22510047	26	
27	Fathan W R	22810035	27	
28	Lipia Anupaturndmah		28	
29	Farihatun Nashikah		29	
30	Alif F S	22510009	30	
31	Alycha Septia P	23510044	31	
32	Aura Chorunnisa	23510050	32	
33	Siti Xada cholima	23510048	33	
34	Latifatul Nf.	23510046	34	
35	Myona	22510066	35	
36	Ririn triadinda Putri	23510001	36	
37	Ann Setiana	25510046	37	
38	Aini Chayati M.	23510005	38	
39	Natasha Pira A	23510065	39	
40	Risa Solekha	20510064	40	
41	Choirul Charam	20510007	41	
42	RIZKA IRMAWATI	18510092	42	

Materi



SAFETY RIDING SMART DRIVING

Pitaloka Dharma Ayu., SE., MBA

Fajar Suryatama., SE., MM.

Nurmiyati., SE., MM

UNIVERSITAS DARUL ULUM ISLAMIC CENTRE SUDIRMAN GUPPI
UNGERAN



LATAR BELAKANG PERMASALAHAN

- Tingginya angka kecelakaan
- Tingginya jumlah korban jiwa
- Human Error sebagai penyebab utama
- Rendahnya kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas secara baik dan benar
- Kurangnya pengetahuan mengenai aturan berlalu-lintas
- Kebutuhan Agen of Change perilaku berlalu lintas sesuai regulasi



• Safety Riding :

Mengemudikan kendaraan bermotor dengan mengutamakan unsur keamanan dan keselamatan diri sendiri dan orang/pihak lain.

• Smart Driving :

Mengemudikan kendaraan bermotor secara cerdas baik spiritual maupun emosional.



MODAL UTAMA SAFETY RIDING & SMART DRIVING :

- Tanggung Jawab dan Sikap mental yang baik
- Pengetahuan atas bahaya dan resiko berkendara
- Kondisi fisik yang prima
- Kemampuan mengemudi yang terampil
- Pengetahuan atas peraturan dan keselamatan



TIPS SEBELUM BERKENDARA :

- Doa
- Cek Kondisi Kendaraan
- Cek dan bawa surat-surat yang diperlukan
- Gunakan Helm SNI
- Gunakan Perlengkapan lainnya
- Sediakan Jas Hujan yang aman
- Patuhi Peraturan lalu-lintas.



Foto Kegiatan

Foto1. Ketua PKM memberikan Kata Sambutan



Foto 2. Paparan materi narasumber



Foto 3. Foto bersama Tim PKM, Narasumber dan Peserta

