

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam mendukung aktivitas masyarakat serta dalam pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari. Sistem transportasi yang baik mampu mendorong mobilitas penduduk, memperlancar distribusi barang dan jasa, serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah (Serang et al., 2022). Pada era modern ini, transportasi tidak hanya berfungsi sebagai sarana penghubung, tetapi telah menjadi penggerak utama dalam perkembangan sosial, ekonomi, dan pembangunan daerah (Tantri & Idajati, 2021). Transportasi jalan merupakan moda yang paling banyak digunakan oleh masyarakat karena fleksibilitas dan aksesibilitasnya yang tinggi (Fadli et al., 2020). Namun, meningkatnya volume pergerakan lalu lintas dari tahun ke tahun tidak selalu diikuti oleh peningkatan kualitas dan kapasitas prasarana jalan. Ketidakseimbangan antara pertumbuhan kebutuhan mobilitas dan kondisi fasilitas jalan dapat menimbulkan berbagai permasalahan transportasi. Salah satu permasalahan transportasi jalan yang paling sering muncul dan memiliki dampak signifikan adalah kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan tidak hanya mengakibatkan kerugian material, tetapi juga menimbulkan korban jiwa, luka-luka, serta gangguan terhadap kelancaran lalu lintas (Anitasari et al., 2025). Oleh karena itu, pemahaman yang komprehensif terhadap kondisi transportasi jalan menjadi aspek dasar yang penting dalam upaya meningkatkan keselamatan dan kinerja lalu lintas.

Keselamatan lalu lintas dalam (PP Nomor 37 Tahun, 2017) menggambarkan kondisi ketika pengguna jalan terbebas dari risiko kecelakaan akibat faktor manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Aspek keselamatan ini menjadi elemen penting dalam penyelenggaraan transportasi karena berkaitan langsung dengan upaya menekan angka kecelakaan.

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi salah satu penyebab utama kematian di dunia dan menimbulkan dampak luas pada aspek sosial, ekonomi, dan kemanusiaan (Zainafree et al., 2022). Berdasarkan laporan World Health Organization (WHO, 2023), lebih dari 1,19 juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan di jalan raya. Kecelakaan lalu lintas bukanlah peristiwa kebetulan, melainkan fenomena sistemik yang dipengaruhi oleh berbagai faktor. Pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang tidak diimbangi perbaikan infrastruktur menyebabkan peningkatan risiko kecelakaan, terutama pada ruas jalan dengan desain geometrik yang kurang ideal (Ariyanto et al., 2021). Jalan yang seharusnya menjadi sarana pergerakan yang aman justru dapat menjadi sumber bahaya jika tidak dikelola dengan baik (Maha et al., 2021).

Di Indonesia, kecelakaan lalu lintas masih menjadi tantangan besar dalam penyelenggaraan sistem transportasi jalan (Firdaus et al., 2023). Berdasarkan data Integrated Road Safety Management System (IRSMS) Korlantas Polri, hingga 5 Agustus 2024 tercatat sebanyak 79.220 kasus kecelakaan. Angka tersebut menunjukkan peningkatan yang cukup mengkhawatirkan dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya. Dari 117.962 korban, sekitar 7,21% meninggal dunia, 8,26% luka berat, dan 84,51% mengalami luka ringan. Kondisi ini menunjukkan bahwa upaya penurunan fatalitas kecelakaan masih menghadapi berbagai hambatan (Novita Sari & Afriandini, 2021). Data Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menunjukkan bahwa sekitar 80% penyebab kecelakaan masih didominasi oleh faktor manusia. Faktor ini mencakup berbagai aspek seperti perilaku pengguna jalan, kesalahan persepsi, kecerobohan, pelanggaran lalu lintas, hingga kelelahan yang menurunkan kewaspadaan pengemudi. Faktor pribadi seperti usia, kondisi fisik, penggunaan alkohol atau obat-obatan, kejenuhan, serta kondisi emosional turut memperbesar risiko kecelakaan.

Pelanggaran terhadap aturan lalu lintas juga menjadi pemicu awal terjadinya kecelakaan (Sulistiyono & Santoso, 2023). Kurangnya kepatuhan

terlihat dari masih banyaknya pengguna jalan yang menerobos lampu merah, menggunakan telepon genggam saat berkendara, atau mengabaikan penggunaan helm. Rendahnya kepatuhan ini dapat disebabkan minimnya pemahaman terhadap peraturan yang berlaku serta kurangnya kesadaran akan pentingnya keselamatan berkendara. Upaya pengurangan kecelakaan perlu diarahkan pada peningkatan disiplin berlalu lintas, pemeriksaan kelayakan kendaraan, dan edukasi keselamatan bagi pengguna jalan (Tambunan et al., 2023).

Berdasarkan data Polresta Surakarta, pada tahun 2024 tercatat 1.073 kejadian kecelakaan lalu lintas, turun dibanding tahun sebelumnya. Jumlah korban meninggal dunia dalam kecelakaan tersebut mencapai 41 orang, lebih rendah dari tahun sebelumnya. Kondisi ini tetap mengkhawatirkan karena masih banyak masyarakat di Surakarta yang menilai kecelakaan sebagai faktor nasib, tidak menyadari penyebab lain yang bisa diintervensi. Pandangan demikian menghambat upaya pencegahan dan pengendalian risiko kecelakaan.

Analisis ini merupakan salah satu langkah untuk melakukan identifikasi terhadap bagaimana perilaku pengguna jalan di Kota Surakarta dari berbagai indikator serta memberikan rekomendasi penanganan untuk perbaikan perilaku pengguna jalan di Kota Surakarta.

I.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana karakteristik perilaku pengguna jalan berdasarkan hasil survei lapangan melalui pemantauan CCTV di lokasi penelitian?
2. Bagaimana pengaruh perilaku pengguna jalan terhadap tingkat keselamatan pengguna jalan berdasarkan hasil analisis data kuesioner menggunakan metode SEM-PLS ?

I.3 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis karakteristik perilaku pengguna jalan berdasarkan hasil survei lapangan melalui pemantauan CCTV di lokasi penelitian.
2. Menganalisis pengaruh perilaku pengguna jalan terhadap tingkat keselamatan pengguna jalan berdasarkan hasil analisis data kuesioner

menggunakan metode Structural Equation Modeling–Partial Least Squares (SEM-PLS).

I.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penyusunan laporan magang ini, yaitu memberikan gambaran mengenai karakteristik dan tingkat perilaku pengguna jalan, sehingga dapat menjadi bahan masukan bagi pemangku kepentingan dalam merumuskan kebijakan, program keselamatan lalu lintas, serta perencanaan dan evaluasi upaya peningkatan keselamatan jalan yang berbasis pada perilaku pengguna jalan.

I.5 Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini dibatasi pada analisis perilaku pengguna jalan di Kota Surakarta, dengan lokasi pengamatan meliputi kawasan Pusat Lingkungan, Sub Pusat Kegiatan, dan Pusat Kegiatan. Penelitian ini berfokus pada analisis perilaku pengguna jalan yang diperoleh melalui survei lapangan menggunakan pemantauan CCTV serta survei kuesioner kepada pengguna jalan.

Objek penelitian meliputi perilaku pengguna jalan yang diamati secara langsung melalui rekaman CCTV untuk mengidentifikasi karakteristik perilaku pengguna jalan di lapangan, serta perilaku pengguna jalan yang diukur berdasarkan indikator kuesioner. Variabel penelitian terdiri atas perilaku pengguna jalan sebagai variabel laten eksogen dan keselamatan pengguna jalan sebagai variabel laten endogen. Selain itu, karakteristik individu pengguna jalan yang meliputi umur, tingkat pendidikan, pekerjaan, domisili, dan moda transportasi dianalisis sebagai variabel eksogen tambahan.

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini terbatas pada analisis deskriptif untuk menggambarkan karakteristik perilaku pengguna jalan berdasarkan hasil survei lapangan, serta analisis statistik inferensial menggunakan metode Structural Equation Modeling–Partial Least Squares (SEM-PLS) dengan bantuan aplikasi SmartPLS untuk menganalisis pengaruh perilaku pengguna jalan dan faktor demografi terhadap tingkat keselamatan

pengguna jalan. Penelitian ini tidak membahas secara mendalam aspek teknis perencanaan geometrik jalan, kondisi kendaraan, maupun faktor lingkungan jalan lainnya

I.6 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Pelaksanaan magang dilakukan di Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang berlokasi di Kota Surakarta, Provinsi Jawa Tengah. Kegiatan magang dilaksanakan selama 6 (enam) bulan, terhitung sejak 1 September 2025 hingga 28 Februari 2026.

I.7 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, waktu dan tempat penelitian, sistematika penulisan, dan metode kegiatan.

BAB II GAMBARAN UMUM

Pada bab ini membahas gambaran umum lokasi magang meliputi profil lokasi magang, struktur organisasi, sumber daya manusia, tugas, pokok dan fungsi.

BAB III ANALISA DAN PEMBAHASAN

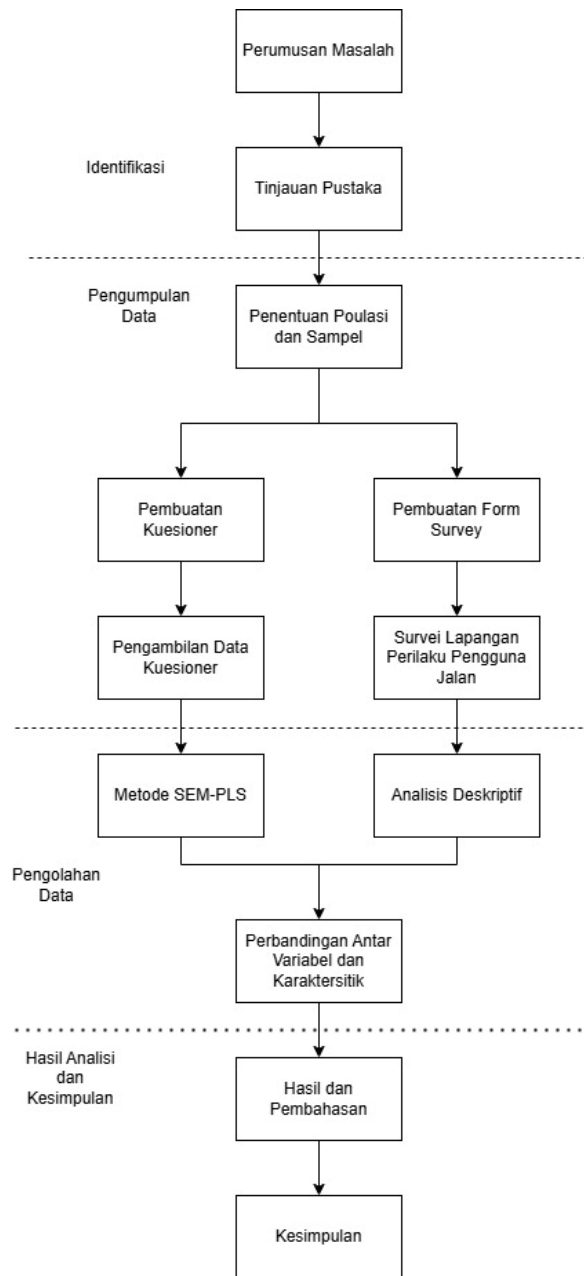
Pada da bab ini membahas isi dari hasil penelitian berupa data yang diperoleh, dikelola kemudian dianalisis.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini membahas mengenai kesimpulan dari penelitian ini beserta saran yang diberikan oleh peneliti untuk penelitian selanjutnya.

I.8 Metode Kegiatan

I.7.1. Bagan Alir



Gambar I. 1 Bagan Alir

Tahapan yang dilakukan menurut bagan alir tersebut adalah sebagai berikut:

1. Identifikasi Masalah

Penelitian ini diawali dengan perumusan dan identifikasi permasalahan yang berkaitan dengan perilaku pengguna jalan di Kota Surakarta. Identifikasi masalah dilakukan untuk mengetahui berbagai bentuk perilaku pengguna jalan yang berpotensi menimbulkan pelanggaran lalu lintas serta meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan. Tahapan ini menjadi dasar dalam penentuan fokus penelitian, ruang lingkup analisis, serta variabel-variabel yang akan dianalisis. Selanjutnya, dilakukan tinjauan pustaka terhadap teori perilaku pengguna jalan, keselamatan lalu lintas, serta hasil penelitian terdahulu guna memperkuat landasan teoritis penelitian.

2. Pengumpulan Data

- A. Data primer

Diperoleh melalui dua metode, yaitu survei lapangan dan penyebaran kuesioner. Survei lapangan dilakukan untuk mengamati secara langsung perilaku pengguna jalan di lokasi penelitian. Sementara itu, kuesioner disusun dan disebarikan kepada responden untuk memperoleh data persepsi, pengalaman, serta karakteristik pengguna jalan, meliputi usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, moda transportasi dan perilaku berlalu lintas.

- B. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Surakarta yang meliputi data kependudukan dan kondisi sosial ekonomi masyarakat. Data tersebut mencakup jumlah penduduk, komposisi penduduk berdasarkan usia dan jenis kelamin, tingkat pendidikan, serta kepemilikan kendaraan bermotor. Data sekunder digunakan sebagai data pendukung untuk memberikan gambaran umum wilayah penelitian dan memperkuat analisis karakteristik pengguna jalan.

3. Analisis Data

Pengolahan dan analisis data dilakukan melalui dua pendekatan, yaitu analisis deskriptif dan analisis menggunakan metode Structural Equation Modeling–Partial Least Squares (SEM-PLS). Analisis deskriptif digunakan untuk mengolah data hasil survei lapangan dan observasi perilaku pengguna jalan. Pengamatan dilakukan dengan memanfaatkan rekaman Closed Circuit Television (CCTV) pada lokasi penelitian. Rekaman CCTV digunakan untuk mengidentifikasi perilaku pengguna jalan, seperti kepatuhan terhadap rambu dan marka jalan, penggunaan perlengkapan keselamatan, serta perilaku berisiko yang berpotensi menimbulkan konflik lalu lintas. Hasil pengamatan ini dianalisis secara deskriptif untuk menggambarkan kondisi nyata perilaku pengguna jalan.

Selanjutnya, data kuesioner dianalisis menggunakan metode SEM-PLS dengan bantuan aplikasi SmartPLS. Analisis ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh karakteristik pengguna jalan terhadap perilaku pengguna jalan. Tahapan analisis SEM-PLS meliputi evaluasi model pengukuran (outer model) untuk menguji validitas dan reliabilitas indikator, serta evaluasi model struktural (inner model) untuk menganalisis hubungan dan pengaruh antar variabel laten. Hasil analisis SEM-PLS kemudian dibandingkan dengan hasil analisis deskriptif untuk memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif.

4. Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan berisi pernyataan yang singkat mencakup keseluruhan hasil penelitian dan saran berisi usulan penulis sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan dan penelitian lebih lanjut.

I.7.2. Pengumpulan dan Analisis Data

1. Instrumen Penelitian

A. Kuesioner perilaku pengguna jalan

- B. CCTV sebagai sumber data perilaku visual
- C. Kamera/ponsel untuk dokumentasi
- D. Alat tulis dan formulir pencatatan
- E. Laptop/komputer untuk pengolahan data

2. Metode Pengumpulan Data

Data primer yaitu data yang dikumpulkan sendiri oleh perorangan atau suatu organisasi langsung melalui obyeknya (J. Supranto, hal 120, 1997), metodenya dilakukan dengan cara :

1. Data Primer

A. Survei Lapangan Perilaku Pengguna Jalan

Pengamatan langsung di 13 lokasi menggunakan lembar observasi, CCTV, dan dokumentasi visual untuk mengidentifikasi pelanggaran kasat mata, seperti pelanggaran marka, penggunaan helm, penggunaan lampu sein dan lampu utama, tidak menjaga jarak aman, dan penggunaan hp saat berkendara, serta berkendara lebih dari dua orang.

B. Survei Kuesioner

Survei ini dilakukan dengan mengambil data lapangan (field research) dengan melakukan penyebaran form kuesioner online melalui layanan pesan singkat dengan jumlah 100 responden, dengan margin eror 10%.

Pengisian angket oleh pengguna jalan untuk memperoleh data persepsi, sikap, dan tingkat kepatuhan berdasarkan indikator perilaku pengguna jalan. Data umum responden yang dihimpun terdiri dari jenis kelamin, domisili, usia, pendidikan terakhir, pekerjaan, dan jenis moda yang dikendarai. Pada lembaran selanjutnya mengenai pengukuran tingkat perilaku pengguna jalan sesuai dengan indikator-indikator yang dinilai yaitu Hazard perception, Kepatuhan berlalu lintas, Pengendalian Kecepatan, Pengendalian

Kendaraan, Ketertiban Aspek Keselamatan, dan Perawatan Kendaraan. Serts terdapat penilain terkait risiko keselamatan Untuk karakteristik responden disusun dengan opsi sebagai berikut :

Tabel I. 1 Bentuk Opsi Karakteristik Jenis Kelamin Pengguna Jalan

Opsi	Jenis Kelamin
1.	Laki - laki
2.	Perempuan

Tabel I. 2 Bentuk Opsi Domisili Pengguna Jalan

Opsi	Domisili
1.	Kota Surakarta
2.	Luar Kota Surakarta

Tabel I. 3 Bentuk Opsi Karakteristik Usia Pengguna Jalan

Opsi	Usia
1.	10 – 20 tahun
2.	20 – 30 tahun
3.	30 – 40 tahun
4.	40 – 50 tahun
5.	> 50 tahun

Tabel I. 4 Bentuk Opsi Karakteristik Pendidikan Terakhir Pengguna Jalan

Opsi	Pendidikan Terakhir
1.	< SMA
2.	SMA
3.	S1
4.	>S2

Tabel I. 5 Bentuk Opsi Karakteristik Pekerjaan Pengguna Jalan

Opsi	Pekerjaan
1.	Pelajar/ mahasiswa
2.	Wirausaha
3.	Karyawan Swasta
4.	Pegawai Pemerintah
5.	Lainnya

Tabel I. 6 Bentuk Opsi Karakteristik Moda Transportasi Pengguna Jalan

Opsi	Moda Transportasi
1.	Bus/Truk
2.	Mobil
3.	Sepeda Motor
4.	Sepeda

Pengukuran indikator Variabel Perilaku Pengguna Jalan di Kota Surakarta menggunakan skala Likert dimana masing-masing pertanyaan diberi skor 1 sampai dengan 5 dengan bobot pada tiap jawaban seperti pada tabel berikut :

Tabel I. 7 Penilaian Skala Likert

Nilai	Pilihan
5	Selalu
4	Sering
3	Kadang – kadang
2	Jarang
1	Tidak Pernah

2. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari instansi terkait dan literatur

3. Teknik Analisis Data

A. Analisis Deskriptif Tingkat Perilaku Pengguna Jalan

Analisis deskriptif digunakan untuk mengolah data hasil survei lapangan perilaku pengguna jalan yang diperoleh melalui pemantauan CCTV. Data diolah dengan cara mengelompokkan jenis perilaku pengguna jalan yang teramati, kemudian disajikan dalam bentuk tabel, grafik, dan persentase. Analisis ini bertujuan untuk menggambarkan pola dan kecenderungan perilaku pengguna jalan berdasarkan lokasi dan waktu pengamatan, serta mengidentifikasi jenis perilaku yang berpotensi menimbulkan pelanggaran dan risiko kecelakaan lalu lintas. Selain itu, analisis deskriptif juga digunakan untuk menjelaskan karakteristik

responden berdasarkan variabel demografis, seperti usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, dan pekerjaan.

B. Analisis SEM-PLS

Analisis data kuesioner dilakukan menggunakan analisis deskriptif kuantitatif. Analisis deskriptif kuantitatif digunakan untuk mengolah data kuesioner yang menggunakan skala Likert dengan cara menghitung nilai rata-rata, persentase, dan distribusi jawaban responden pada setiap indikator keselamatan pengguna jalan. Hasil analisis ini digunakan untuk mengetahui tingkat perilaku keselamatan pengguna jalan yang selanjutnya dikategorikan ke dalam kriteria sangat rendah, rendah, sedang, tinggi, dan sangat tinggi.

Selanjutnya, analisis data kuesioner dilanjutkan dengan metode SEM-PLS untuk menganalisis hubungan antar variabel laten yang berkaitan dengan perilaku pengguna jalan. Metode ini dipilih karena mampu mengolah data dengan jumlah sampel relatif kecil serta tidak mensyaratkan distribusi data normal. Pengolahan data dilakukan dengan bantuan perangkat lunak SmartPLS. Analisis SEM-PLS meliputi dua tahap utama, yaitu evaluasi model pengukuran (outer model) dan evaluasi model struktural (inner model). Evaluasi outer model dilakukan untuk menguji validitas dan reliabilitas indikator melalui uji validitas konvergen, validitas diskriminan, serta reliabilitas konstruk. Sementara itu, evaluasi inner model dilakukan untuk mengetahui kekuatan dan arah hubungan antar variabel laten berdasarkan nilai koefisien jalur, nilai R-square, serta uji signifikansi melalui prosedur bootstrapping, untuk mengetahui hubungan antara karakteristik demografi pengguna jalan dan tingkat keselamatan pengguna jalan.

I.7.3. Variabel Penelitian

Variabel penelitian yang akan dibahas dalam penelitian ini diantaranya menyangkut tingkat perilaku pengguna jalan yakni keselamatan sebagai variabel bebas satu (X1) dikonsepsikan dengan hal - hal yang berkaitan dengan kemampuan perilaku keselamatan pengemudi kendaraan dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku dalam berlalu lintas.

Variabel tersebut dijabarkan 6 indikator yang menyangkut tentang perilaku pengguna jalan, antara lain :

1. Hazard perception, yaitu menyangkut tentang persepsi potensi kecelakaan yang akan dialami oleh pengemudi antara lain dengan mengurangi kecepatan saat memasuki tikungan jalan; memperhatikan pejalan kaki saat berkendara dan menjaga jarak aman dengan kendaraan.
2. Kepatuhan berlalu lintas, yaitu menyangkut perilaku yang bertentangan dengan norma dan aturan tertulis yang berlaku yang berpotensi menyebabkan kecelakaan.
3. Pengendalian Kecepatan, yaitu menyangkut perilaku yang melebihi batas kecepatan yang ditentukan yang membahayakan pengguna jalan lain.
4. Pengendalian Kendaraan, yaitu konsepsi tentang pengendalian saat mengemudi yaitu saat menginjak pedal rem secara tiba-tiba dan mengendarai kendaraan dengan kecepatan konstan.
5. Perawatan kendaraan, yaitu suatu konsep tentang pemeliharaan kendaraan oleh pengemudi. Hal-hal yang diukur antara waktu servis dan pengecekan kondisi mesin kendaraan sebelum berangkat.
6. Ketertiban Aspek Keselamatan, yaitu menyangkut hal – hal yang dapat merintangi keselamatan dan perilaku yang dapat menyebabkan kecelakaan.

Tahap identifikasi indikator-indikator Perilaku Pengguna Jalan dilakukan dengan menggunakan hasil dari tinjauan pustaka. Banyak identifikasi dilakukan dengan melihat jurnal-jurnal yang melakukan pengukuran tentang Perilaku Pengguna Jalan namun berasal dari luar negara Indonesia. Dari jurnal-jurnal tentang pengukuran Perilaku Pengguna jalan tersebut akan diambil indikator - indikator yang digunakan sebagai alat ukur dan parameter untuk penelitian ini. Indikator-indikator yang telah ditemukan tersebut akan dikelompokkan yang nantinya hanya indikator-indikator yang terpilih yang akan digunakan di dalam analisis ini. Berikut akan dirangkum seluruh indikator tersebut dalam Indikator dan Bentuk Pertanyaan Kuesioner berikut ini :

Tabel I. 8 Pertanyaan Kuesioner

No	Indikator	Pernyataan
1	Hazard perception	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengamati dan memperhatikan situasi lalu lintas saat berkendara dari jalan kecil 2. Saya memperhatikan keberadaan pejalan kaki dan pesepeda saat berkendara 3. Saya mengurangi kecepatan dan memperhatikan rambu saat mendekati persimpangan 4. Saya waspada terhadap kendaraan lain yang berpotensi melakukan manuver berbahaya
2	Kepatuhan berlalu lintas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Saya mematuhi rambu dan marka jalan saat berkendara 2. Saya mendahulukan kendaraan prioritas seperti ambulans dan pemadam kebakaran 3. Saya mematuhi batas kecepatan yang

		<p>ditentukan di jalan lingkungan</p> <p>4. Saya mematuhi lampu lalu lintas meskipun kondisi jalan sedang sepi</p>
3	Pengendalian Kecepatan	<p>1. Saya berkendara sesuai dengan batas kecepatan yang ditentukan</p> <p>2. Saya menyesuaikan kecepatan kendaraan dengan kondisi jalan dan lalu lintas</p> <p>3. Saya mengurangi kecepatan saat melewati Kawasan padat aktivitas</p> <p>4. Saya tidak memacu kendaraan secara berlebihan untuk mengejar waktu</p>
4	Pengendalian Kendaraan	<p>1. Saat akan berbelok, saya memeriksa spion dan menyalakan lampu sein</p> <p>2. Saya mampu mengendalikan kendaraan tanpa melakukan pengereman mendadak</p> <p>3. Saya menjaga jarak aman dengan kendaraan didepan</p> <p>4. Saya tetap dapat mengendalikan kendaraan dengan baik dalam kondisi lalu lintas padat</p>
5	Ketertiban Aspek Keselamatan	<p>1. Saya berkendara sesuai dengan arah jalur lalu lintas yang benar</p> <p>2. Saya tidak melakukan aksi balapan dengan kendaraan lain di jalan</p> <p>3. Saya mendahului kendaraan lain sesuai dengan aturan lalu lintas</p> <p>4. Saya memarkirkan kendaraan hanya ditempat yang diperbolehkan</p>
6	Perawatan Kendaraan	<p>1. Saya melakukan pengecekan kondisi kendaraan sebelum digunakan</p> <p>2. Saya melakukan servis kendaraan secara</p>

		<p>rutin sesuai jadwal</p> <p>3. Saya tidak melakukan modifikasi kendaraan yang mengurangi aspek keselamatan</p> <p>4. Saya memastikan lampu, rem, dan klakson kendaraan berfungsi dengan baik</p>
--	--	--

Adapun pertanyaan terkait indikator yang mempengaruhi keselamatan berkendara

Tabel I. 9 Risiko Keselamatan

NO	INDIKATOR	PERTANYAAN
1	KESELAMATAN	Saya hampir mengalami kecelakaan saat berkendara.
2		Saya terlibat dalam kecelakaan lalu lintas dalam satu tahun terakhir.
3		Saya mengalami kejadian berbahaya saat berkendara di jalan.
4		Saya melewati rute dengan tingkat risiko kecelakaan yang tinggi.
5		Saya merasa perilaku pengguna jalan lain meningkatkan risiko kecelakaan yang saya alami.

Tabel I. 10 Jadwal Magang

No	Kegiatan	Jadwal Magang																							
		September				Oktober				November				Desember				Januari				Febuari			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1.	Orientasi Dan Pengenalan Lingkungan Dinas Perhubungan	█	█																						
2.	Survei Permasalahan			█	█																				
3.	Pengambilan Data Laporan Kelompok					█	█	█																	
4.	Penyusunan Laporan Laporan Kelompok					█	█	█	█																
5.	Kunjungan Dosen 1									█															
6.	Pengambilan Data Laporan Individu										█	█	█	█	█										
7.	Penyusunan Laporan Laporan Individu													█	█	█	█	█	█	█	█				
8.	Kunjungan Dosen 2																					█	█	█	