

BAB 6

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Kesimpulan dari hasil penelitian yang dilakukan ini adalah :

1. Variabel-variabel bebas yang memiliki hubungan signifikan dengan variabel terikat perilaku *safety riding* dan arah hubungan, yaitu :
 - Memotong jalur kendaraan lain secara tiba-tiba tanpa memberi tanda (X3).
 - Mengemudi dengan menggunakan satu tangan (X19).
 - Berbelok dengan normal (tidak melebar) dan mengikuti antrian ketika melintasi persimpangan (X20).
 - Memastikan ruang dan kecepatan kendaraan yang memadai sebelum mendahului kendaraan yang di depan (X21).
 - Mengatur jarak kendaraan dengan kendaraan lain dalam jarak yang aman baik dengan cara maju atau mengurangi kecepatan (X23).
 - Memarkirkan kendaraan tanpa menghalangi kendaraan lain (X25).
 - Menyalakan lampu sein sesuai kondisi (lampu sein kiri berarti akan berbelok ke kiri, lampu sein kanan berarti akan berbelok ke kanan) (X26).
 - Mampu menghindari tabrakan beruntun (X27).
 - Melihat keadaan di belakang melalui kaca spion (kiri/kanan) pada saat hendak menyalip kendaraan lain dan pada saat berbelok (X28).
 - Mematuhi rambu-rambu lalu lintas, isyarat lampu lalu lintas, dan marka jalan (X30).

- Memperlambat kecepatan pada tempat penyeberangan pejalan kaki, tikungan, tempat keramaian, persimpangan, dan perlintasan kereta api (X31).
- Tidak melawan arus lalu lintas (X32).
- Menggunakan jalur di sebelah kiri (X34).
- Mematikan lampu sein setelah berbelok (X35).
- Menyalakan lampu sein sebelum berbelok (X36).
- Berboncengan tidak lebih dari 1 orang (X37).
- Mengangkut barang tidak melebihi kapasitas (X38).
- Tidak menerobos jalur kereta api ketika palang pintu kereta api sudah ditutup (X39).
- Menggunakan kelengkapan sesuai *standard* kendaraan yang disarankan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (X40).
- Membawa SIM dan surat kendaraan saat berkendara (X41).
- Menyadari sanksi - sanksi ketika peraturan-peraturan dalam berlalu lintas dilanggar (X43).
- Menyadari kepentingan pengendara lain (Tidak egois) (X44).
- Menggunakan helm SNI (X45).
- Melewati segala kondisi jalan dengan hati-hati (jalan berlubang, licin, tanjakan) (X48).
- Memperhatikan lampu tanda (*sein, stop, hazard*) dari kendaraan lain (X51).

2. Hubungan masing-masing variabel bebas yang memiliki hubungan signifikan dengan variabel terikat perilaku *safety riding*, yaitu :

- Memotong jalur kendaraan lain secara tiba-tiba tanpa memberi tanda (X3). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 1 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 5. Semakin besar nilai skor

artinya semakin tidak pernah pengemudi memotong jalur kendaraan lain secara tiba-tiba tanpa memberi tanda. Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*

- Mengemudi dengan menggunakan satu tangan (X19). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 1 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 5. Semakin besar nilai skor artinya semakin tidak pernah pengemudi mengemudi dengan menggunakan satu tangan. Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*.
- Berbelok dengan normal (tidak melebar) dan mengikuti antrian ketika melintasi persimpangan (X20). Variabel ini memiliki hubungan negatif dengan perilaku *safety riding*. Untuk variabel X20 ini perlu penelitian yang lebih lanjut supaya dapat menggambarkan hubungan yang lebih tepat sesuai dengan arah hubungan.
- Memastikan ruang dan kecepatan kendaraan yang memadai sebelum mendahului kendaraan yang di depan (X21). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 5 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 1. Semakin besar nilai skor artinya semakin sangat sering pengemudi memastikan ruang dan kecepatan kendaraan yang memadai sebelum mendahului kendaraan yang di depan. Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*.
- Mengatur jarak kendaraan dengan kendaraan lain dalam jarak yang aman baik dengan cara maju atau mengurangi kecepatan

(X23). Variabel ini memiliki hubungan negatif dengan perilaku *safety riding*. Untuk variabel X23 ini perlu penelitian yang lebih lanjut supaya dapat menggambarkan hubungan yang lebih tepat sesuai dengan arah hubungan.

- Memarkirkan kendaraan tanpa menghalangi kendaraan lain (X25). Variabel ini memiliki hubungan negatif dengan perilaku *safety riding*. Untuk variabel X25 ini perlu penelitian yang lebih lanjut supaya dapat menggambarkan hubungan yang lebih tepat sesuai dengan arah hubungan.
- Menyalakan lampu sein sesuai kondisi (lampu sein kiri berarti akan berbelok ke kiri, lampu sein kanan berarti akan berbelok ke kanan) (X26). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 5 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 1. Semakin besar nilai skor artinya semakin sangat sering pengemudi menyalakan lampu sein sesuai kondisi (lampu sein kiri berarti akan berbelok ke kiri, lampu sein kanan berarti akan berbelok ke kanan). Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*.
- Mampu menghindari tabrakan beruntun (X27). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 5 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 1. Semakin besar nilai skor artinya semakin sangat sering pengemudi mampu menghindari tabrakan beruntun. Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*.
- Melihat keadaan di belakang melalui kaca spion (kiri/kanan) pada saat hendak menyalip kendaraan lain dan pada saat berbelok (X28). Variabel ini memiliki hubungan negatif dengan perilaku

safety riding. Untuk variabel X28 ini perlu penelitian yang lebih lanjut supaya dapat menggambarkan hubungan yang lebih tepat sesuai dengan arah hubungan.

- Mematuhi rambu-rambu lalu lintas, isyarat lampu lalu lintas, dan marka jalan (X30). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 5 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 1. Semakin besar nilai skor artinya semakin sangat sering pengemudi mematuhi rambu-rambu lalu lintas, isyarat lampu lalu lintas, dan marka jalan. Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*.
- Memperlambat kecepatan pada tempat penyeberangan pejalan kaki, tikungan, tempat keramaian, persimpangan, dan perlintasan kereta api (X31). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 5 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 1. Semakin besar nilai skor artinya semakin sangat sering pengemudi memperlambat kecepatan pada tempat penyeberangan pejalan kaki, tikungan, tempat keramaian, persimpangan, dan perlintasan kereta api. Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*.
- Tidak melawan arus lalu lintas (X32). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 5 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 1. Semakin besar nilai skor artinya semakin sangat sering pengemudi tidak melawan arus lalu lintas. Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*.

- Menggunakan jalur di sebelah kiri (X34). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 5 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 1. Semakin besar nilai skor artinya semakin sangat sering pengemudi menggunakan jalur di sebelah kiri. Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*.
- Mematikan lampu sein setelah berbelok (X35). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 5 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 1. Semakin besar nilai skor artinya semakin sangat sering pengemudi mematikan lampu sein setelah berbelok. Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*.
- Menyalakan lampu sein sebelum berbelok (X36). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 5 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 1. Semakin besar nilai skor artinya semakin sangat sering pengemudi menyalakan lampu sein sebelum berbelok. Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*.
- Berboncengan tidak lebih dari 1 orang (X37). Variabel ini memiliki hubungan negatif dengan perilaku *safety riding*. Untuk variabel X37 ini perlu penelitian yang lebih lanjut supaya dapat menggambarkan hubungan yang lebih tepat sesuai dengan arah hubungan.
- Mengangkut barang tidak melebihi kapasitas (X38). Variabel ini memiliki hubungan negatif dengan perilaku *safety riding*. Untuk

variabel X38 ini perlu penelitian yang lebih lanjut supaya dapat menggambarkan hubungan yang lebih tepat sesuai dengan arah hubungan.

- Tidak menerobos jalur kereta api ketika palang pintu kereta api sudah ditutup (X39). Variabel ini memiliki hubungan negatif dengan perilaku *safety riding*. Untuk variabel X39 ini perlu penelitian yang lebih lanjut supaya dapat menggambarkan hubungan yang lebih tepat sesuai dengan arah hubungan.
- Menggunakan kelengkapan sesuai *standard* kendaraan yang disarankan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (X40). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 5 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 1. Semakin besar nilai skor artinya semakin sangat sering pengemudi menggunakan kelengkapan sesuai *standard* kendaraan yang disarankan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*.
- Membawa SIM dan surat kendaraan saat berkendara (X41). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 5 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 1. Semakin besar nilai skor artinya semakin sangat sering pengemudi membawa SIM dan surat kendaraan saat berkendara. Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*.
- Menyadari sanksi - sanksi ketika peraturan-peraturan dalam berlalu lintas dilanggar (X43). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 5 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 1.

Semakin besar nilai skor artinya semakin sangat sering pengemudi menyadari sanksi - sanksi ketika peraturan-peraturan dalam berlalu lintas dilanggar. Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*.

- Menyadari kepentingan pengendara lain (Tidak egois) (X44). Variabel ini memiliki hubungan negatif dengan perilaku *safety riding*. Untuk variabel X44 ini perlu penelitian yang lebih lanjut supaya dapat menggambarkan hubungan yang lebih tepat sesuai dengan arah hubungan.
- Menggunakan helm SNI (X45). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 5 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 1. Semakin besar nilai skor artinya semakin sangat sering pengemudi menggunakan helm SNI. Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*.
- Melewati segala kondisi jalan dengan hati-hati (jalan berlubang, licin, tanjakan) (X48). Variabel ini memiliki hubungan negatif dengan perilaku *safety riding*. Untuk variabel X48 ini perlu penelitian yang lebih lanjut supaya dapat menggambarkan hubungan yang lebih tepat sesuai dengan arah hubungan.
- Memperhatikan lampu tanda (*sein, stop, hazard*) dari kendaraan lain (X51). Variabel ini memiliki hubungan positif dengan perilaku *safety riding*. Sangat sering memiliki bobot sebesar 5 dan tidak pernah memiliki bobot sebesar 1. Semakin besar nilai skor artinya semakin sangat sering pengemudi memperhatikan lampu tanda (*sein, stop, hazard*) dari kendaraan lain. Semakin besar nilai skor maka pengemudi semakin berperilaku *safety riding*. Semakin

kecil nilai skor maka pengemudi semakin tidak berperilaku *safety riding*.

3. Kondisi aktual pengemudi sepeda motor di Kota Bandung dapat dilihat dari variabel-variabel bebas yang berhubungan signifikan terhadap variabel Y yang dijabarkan berdasarkan komposisi hasil kuesioner, diantaranya :

- Membunyikan klakson kendaraan yang berlebihan saat terhalangi (X2) diketahui bahwa sebesar 33% dari 97 responden sering dan bahkan sangat sering membunyikan klakson kendaraan yang berlebihan saat terhalangi.
- Memotong jalur kendaraan lain secara tiba-tiba tanpa memberi tanda (X3) diketahui bahwa sebesar 9% dari 97 responden sering dan bahkan sangat sering memotong jalur kendaraan lain secara tiba-tiba tanpa memberi tanda.
- Mematuhi rambu-rambu lalu lintas, isyarat lampu lalu lintas, dan marka jalan (X30) diketahui bahwa sebesar 17% dari 97 responden jarang dan tidak pernah mematuhi peraturan ini.
- Memperlambat kecepatan pada tempat penyeberangan pejalan kaki, tikungan, tempat keramaian, persimpangan, dan perlintasan kereta api (X31) diketahui bahwa sebesar 15% dari 97 responden jarang dan tidak pernah mematuhi peraturan ini.
- Tidak melawan arus lalu lintas (X32) diketahui bahwa sebesar 39% dari 97 responden jarang dan tidak pernah mematuhi peraturan ini.
- Menggunakan lampu sein apabila akan mendahului kendaraan sejalur di depan (X33) diketahui bahwa sebesar 32% dari 97 responden jarang dan tidak pernah mematuhi peraturan ini.
- Menggunakan jalur di sebelah kiri (X34) diketahui bahwa sebesar 40% dari 97 responden jarang dan tidak pernah mematuhi peraturan ini.

- Mematikan lampu sein setelah berbelok (X35) diketahui bahwa sebesar 12% dari 97 responden jarang dan tidak pernah mematuhi peraturan ini.
- Menyalakan lampu sein sebelum berbelok (X36) diketahui bahwa sebesar 17% dari 97 responden jarang dan tidak pernah mematuhi peraturan ini.
- Berboncengan tidak lebih dari 1 orang (X37) diketahui bahwa sebesar 39% dari 97 responden jarang dan tidak pernah mematuhi peraturan ini.
- Mengangkut barang tidak melebihi kapasitas (X38) diketahui bahwa sebesar 37% dari 97 responden jarang dan tidak pernah mematuhi peraturan ini.
- Tidak menerobos jalur kereta api ketika palang pintu kereta api sudah ditutup (X39) diketahui bahwa sebesar 36% dari 97 responden jarang dan tidak pernah mematuhi peraturan ini.
- Menggunakan kelengkapan sesuai standard kendaraan yang disarankan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (X40) diketahui bahwa sebesar 14% dari 97 responden jarang dan tidak pernah mematuhi peraturan ini.
- Membawa SIM dan surat kendaraan saat berkendara (X41) diketahui bahwa sebesar 16% dari 97 responden jarang dan tidak pernah mematuhi peraturan ini.

Berdasarkan komposisi jawaban responden di atas, maka dapat disimpulkan bahwa pengemudi-pengemudi sepeda motor di Kota Bandung belum sepenuhnya menerapkan perilaku *safety riding* pada saat mengemudi. Pengemudi-pengemudi sepeda motor yang belum menerapkan perilaku *safety riding* berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Kondisi aktual pengemudi sepeda motor di Kota Bandung dalam menerapkan perilaku *safety riding* masih jauh dari yang diharapkan oleh SAT LANTAS POLRESTABES Bandung. SAT

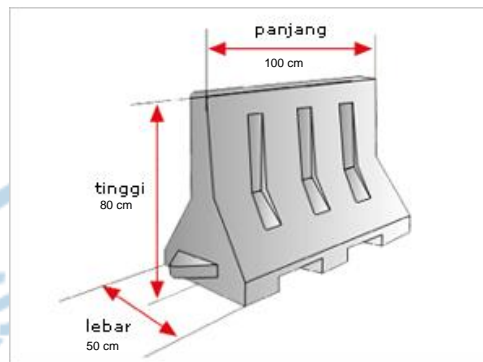
LANTAS POLRESTABES Bandung mengharapkan terciptanya budaya tertib berlalu lintas di Kota Bandung.

4. Hal-hal yang perlu diperhatikan oleh seorang pengendara sepeda motor supaya dapat memenuhi kriteria berperilaku *safety riding* adalah dengan menerapkan tindakan-tindakan *safety* yang ada pada 25 variabel-variabel bebas yang memiliki hubungan signifikan dengan perilaku *safety riding* berdasarkan hasil penelitian ini.
5. Usulan yang diberikan penulis pada penelitian ini dalam meminimalisasi angka kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yaitu dengan mengembangkan materi *safety riding*. Pengembangan materi *safety riding* dengan memprioritaskan 25 variabel-variabel bebas yang memiliki hubungan signifikan dengan perilaku *safety riding* yang disusun oleh SATLANTAS POLRESTABES Bandung. Variabel-variabel yang memiliki hubungan signifikan dengan perilaku *safety riding* dikelompokkan ke dalam 5 dimensi, yaitu :
 1. Etika berlalu lintas yang dimiliki seorang pengendara.
 2. Keterampilan mengemudi yang dimiliki seorang pengendara.
 3. Kepatuhan terhadap hukum dalam berlalu lintas yang dimiliki seorang pengendara.
 4. Kesadaran terhadap hukum dalam berlalu lintas yang dimiliki seorang pengendara.
 5. Kebiasaan dalam berupaya mengurangi terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang dimiliki seorang pengendara.

Usulan-usulan yang diberikan untuk mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas berdasarkan variabel berbelok dengan normal (tidak melebar) dan mengikuti antrian ketika melintasi persimpangan (X20), yaitu dengan penambahan rambu lalu lintas dan pembatas jalan :



Gambar 6.1
Rambu Larangan Berbelok Ke Arah Kanan



Gambar 6.2
Pembatas Jalan

6.2 Saran

Berikut saran yang diberikan kepada pihak SATLANTAS POLRESTABES Bandung dan laporan tugas akhir ini :

- SATLANTAS Polrestabes Bandung : disarankan untuk mengembangkan materi *safety riding* dengan memprioritaskan 25 variabel-variabel bebas yang memiliki hubungan signifikan dengan perilaku *safety riding* pada penelitian ini.
- Saran untuk tugas akhir ini adalah dilakukan penelitian yang lebih lanjut mengenai arah gambaran arah hubungan yang lebih tepat dari variabel X20, X23, X25, X28, X37, X38, X39, X44, dan X48. Penelitian lebih lanjut mengenai perancangan simulasi tempat pendidikan dan pelatihan *safety riding*.