

BAB 6

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Kesimpulan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Sebanyak 63 buah variabel X terdahulu direduksi dengan mempertimbangkan keterkaitan dengan penelitian saat ini pada pengguna jalan lain yaitu pengemudi mobil, didapatkan sebanyak 39 variabel X yang sudah divalidasi dengan dosen pembimbing dan pihak Polrestabes Bandung.
2. Variabel-variabel X kritis yang terpilih menjadi variabel signifikan dari hasil uji regresi linear berganda adalah:
 - Memutar tuas gas secara berlebihan sehingga menimbulkan suara bising dari knalpot(X1)
 - Memberikan jalan kepada pengguna jalan utama seperti: pemadam kebakaran, ambulans, kendaraan untuk pertolongan kecelakaan lalu lintas, pejabat negara, dan pejalan kaki(X3)
 - Menyalakan lampu sein sesuai dengan kondisi(lampu sein kiri berarti akan berbelok ke kiri, lampu sein kanan berarti akan belok ke kanan)(X9).
 - Mematuhi rambu-rambu lalu lintas, isyarat lampu lalu lintas, dan marka jalan.(X12)
 - Tidak menerobos jalur kereta api ketika palang pintu kereta api tertutup(X32)

Dengan model regresi : $Y = 4.719 + 2.314X_1 + 2.239X_3 + 2.411X_9 + 2.100X_{12} + 2.653X_{32}$.

3. Dari variabel signifikan yang didapat dari uji regresi linear, didapatkan hasil model regresi dengan melihat nilai sig <0.05, untuk variabel X12, dan X32 dimasukkan karena pada variabel tersebut sering terjadi pelanggaran lalu lintas, sehingga pihak terkait meminta memasukkan variabel tersebut, selain itu nilai b pada model regresi lima variabel

tersebut memiliki nilai yang cukup besar dibandingkan dengan nilai b variabel lain yang berarti jika 1 orang melakukan variabel X tersebut akan menambah nilai *safety* sebesar nilai b , sehingga variabel yang harus diperhatikan ketika berkendara adalah variabel X_1 , X_3 , X_9 , X_{12} , dan X_{32}

4. Dilihat dari hasil penyebaran kuesioner yang didapat pada kuesioner ke 3, tanggapan pengguna mobil cenderung akan memberikan klakson jika melihat pelanggaran yang dilakukan pengendara motor dibanding dengan menegur.
5. Pada hasil kuesioner ke 2 jawaban pengendara motor cenderung menjawab aman karena terbiasa dan tidak pernah ada masalah serta mengikuti pengendara yang lainnya.
6. Dalam penelitian yang dilakukan, aturan yang sudah ditetapkan sudah ada, rambu ditempat yang ada pun tetap dilanggar, sebagai contoh di jalan djunjunan yang dilarang belok kanan tetapi tetap berbelok kanan dan petugas yang kurang tegas dalam menindak pelanggaran pengendara motor
7. Usulan pada penelitian ini adalah:
 - Diberikannya RHK pada rel kereta api jalan garuda agar sepeda motor teratur dalam menunggu kereta api lewat
 - Diberikannya RHK pada jalan surya sumantri.
 - Dibuatnya rancangan simulasi rel kereta api jalan garuda agar mengurangi tindakan pelanggaran yang ada.
 - Ditegaskannya polisi dalam menindak pelanggar dengan cara ditempatkan polisi pada tempat-tempat yang rawan pelanggaran, seperti persimpangan.
 - CCTV serta *speaker* pada seluruh persimpangan maupun rel kereta api, untuk memantau dan kemudahan menindak pelanggar dengan tujuan efek jera
 - Lebih diedukasi kembali mengenai materi *safety riding* terutama pada variabel X_1 , X_3 , X_9 , X_{12} , dan X_{32} beserta perundang-undangan yang berlaku dengan cara membuat video kecelakaan yang akan

ditimbulkan jika melanggar, dan kelebihan jika tidak melanggar pada persimpangan lampu merah diberikan monitor video pembelajaran.

6.2 Saran

Adapun saran yang akan diberikan kepada pihak satlantas Polresta Bandung dan untuk penelitian selanjutnya adalah sebagai berikut:

- Disarankan untuk menempatkan personel polisi pada tempat-tempat yang rawan pelanggaran lalu lintas
- Bertindak tegas terhadap pelanggar lalu lintas
- Dikembangkan materi *safety riding* terutama pada kelima variabel signifikan yang terpilih.
- Untuk peneliti selanjutnya lebih dikembangkan dan diperhatikan masing-masing variabel yang sesuai.

