

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **V.1. Kesimpulan**

Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan pada bab-bab sebelumnya, sehingga dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Proses pengujian kincup roda depan (*side slip tester*) di UPT. Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Tangerang sudah sesuai dengan standar operasional prosedur dan peraturan yang berlaku.
2. Hasil uji *side slip tester* pada 30 sampel kendaraan *pick up* yang menggunakan sistem kemudi manual terdapat 10 kendaraan yang tidak lulus uji. Sedangkan pada sistem kemudi *power steering* terdapat 3 kendaraan yang tidak lulus uji. Hasil pengujian ini akan berpengaruh terhadap aspek keselamatan di jalan, jika hasil uji tidak lulus maka resiko terjadinya kecelakaan akan semakin tinggi.
3. Hasil wawancara menunjukkan tingkat keselamatan berkendara pada sistem kemudi *power steering* lebih dominan tinggi sebesar 80% (24 responden) dibandingkan dengan sistem kemudi manual yang lebih dominan rendah sebesar 53,3% (16 responden).

#### **V.2. Saran**

Saran pada penelitian ini yaitu :

1. Perlunya perbaikan dan perawatan secara berkala pada bagian sistem kemudi agar hasil uji *side slip tester* lulus dan sesuai dengan ambang batas sebesar  $-5 \leq x \leq 5$  mm/m.
2. Perlunya istirahat minimal 1 jam setelah mengemudikan kendaraan selama 4 jam secara terus-menerus serta tidak memaksakan mengemudi ketika dalam kondisi mengantuk, lelah, dan pegal yang dapat mengganggu konsentrasi pada saat mengemudi terutama pada kendaraan yang masih menggunakan sistem kemudi manual.
3. Perlunya edukasi tentang *safety driving* kepada para pengemudi kendaraan untuk meningkatkan kesadaran dalam berperilaku saat berkendara agar terciptanya keselamatan pada saat beroperasi di jalan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.  
Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.  
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 19 Tahun 2021 Tentang Pengujian Berkala  
Kendaraan Bermotor.  
Keputusan Menteri Nomor 63 Tahun 1993 Tentang Persyaratan Ambang Batas Laik  
Jalan Kendaraan Bermotor.
- Arief, M. (2016). Makna Metodologi Dalam Penelitian. July, 1–23.*
- Azizah, M. H. (2013). Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara ( Safety Riding ) Pada Mahasiswa. Kesehatan Masyarakat UNNES.*
- Azwar, S. (2012). Penyusunan Skala Psikologi. Yogyakarta: pustaka pelajar.*
- Devia, G. (2020). Pengaruh Tekanan Ban dan Sudut Camber Terhadap Hasil Uji Side Slip Tester.*
- Fajar, D. I. (2015). Analisa Sistem Kemudi Mobil Listrik Braja Wahana ITS Terhadap Kondisi Ackerman. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.*
- Hidayat, F. (2011). Standard Keselamatan Mengemudi di Jalan Raya.*
- Janna, N. M. (2020). Konsep Uji Validitas dan Reliabilitas dengan Menggunakan SPSS.*
- Junaidi. (2010). R Tabel Product Moment.*
- Maroli. (2017). Rata-rata Tiga Orang Meninggal Setiap Jam Akibat Kecelakaan Jalan. [https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel\\_gpr](https://kominfo.go.id/index.php/content/detail/10368/rata-rata-tiga-orang-meninggal-setiap-jam-akibat-kecelakaan-jalan/0/artikel_gpr).  
[diakses pada tanggal 28 Januari 2022]*
- Muryatma, N. M. (2017). Hubungan Antara Faktor Keselamatan Berkendara Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara. Jurnal PROMKES, 5(2), 155–166.*
- Novriza. (2011). Memperbaiki Sistem Kemudi.*
- Salmawati, L., & Puspita, S. W. (2020). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara ( Safety Riding ) Pada Siswa SMA Negeri 5 Palu. Preventif: Jurnal Kesehatan Masyarakat, 11(2), 134–145.*
- Sugiyono, P. D. (2013). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Tindakan.*
- Toyota-Astra. (1994). New Step 1 Training Manual. In Toyota Astra Motor.*
- Widi, R. E. (2011). Uji Validitas dan Reliabilitas dalam Penelitian Epidemiologi Kedokteran Gigi. Stomatognathic (J.K.G. Unej), 8(1), 27–34.*