

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

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

Karakteristik kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Boyolali berdasarkan hasil survei kepada 200 responden yang terlibat kecelakaan yaitu sebanyak 56% mengalami cedera ringan dan waktu kecelakaan paling sering pada pagi hari sebanyak 25% dengan penyebab utama adalah faktor manusia sebanyak 24%.

Karakteristik pengemudi mobil pribadi di Kabupaten Boyolali adalah pada usia 26 – 35 tahun sebanyak 34% serta berjenis kelamin laki – laki sebanyak 54% untuk jenjang perguruan tinggi sebanyak 56% dan bekerja sebagai karyawan swasta sebanyak 22%. Alasan terbanyak menggunakan mobil pribadi karena nyaman dengan maksud tujuan untuk bekerja atau dinas sebanyak 59% dalam frekuensi hampir setiap hari sebanyak 43%. Jarak tempuh sejauh 10 – 25 km sebanyak 34% dengan waktu perjalanan selama 30 – 45 menit sebanyak 43%. Untuk usia mulai mengemudi yaitu di usia 18 – 24 tahun sebanyak 67% dengan sudah berpengalaman selama lebih dari 3 tahun sebanyak 37% dan mayoritas sudah memiliki SIM sebanyak 96%. Pengemudi mobil pribadi juga mengemudikan mobilnya dengan kecepatan 45 – 60 km/jam sebanyak 65%. Pengemudi sebanyak 61% selalu melakukan persiapan berkendara dan sebanyak 51% selalu melakukan perawatan kendaraan. Persepsi pengemudi mobil pribadi bahwa pemakai jalan yang paling menyebabkan kecelakaan yaitu pengguna sepeda motor sebanyak 83% dengan tipe tabrakan samping sebanyak 36% dengan lokasi kecelakaan di tikungan sebanyak 44%. Maka persepsi dari 49% pengemudi menyatakan sangat perlu diadakannya kursus mengemudi.

Tingkat pengetahuan atau pemahaman pengemudi mobil pribadi dibagi menjadi 3 aspek yaitu aspek perilaku aman mengemudi dengan persentase sebesar 59% atau tingkat pengetahuan kategori tinggi. Untuk aspek sikap pengemudi dengan persentase sebesar 67,5% atau tingkat pengetahuan kategori sedang. Sedangkan untuk aspek

pengetahuan mengemudi dengan persentase sebesar 48,5% atau tingkat pengetahuan kategori sedang.

Peluang kecelakaan pengemudi mobil pribadi dari karakteristik sosio – ekonomi adalah sebesar 0,57 atau 57% dengan model peluang:

$$\frac{e^{(-0,807-1,213X1.1+0.315X1.4+0.489X1.6)}}{1 + e^{(0,807-1,213X1.1+0.315X1.4+0.489X1.6)}}$$

Peluang karakteristik pergerakan pengemudi terhadap kecelakaan mobil pribadi adalah sebesar 0,17 atau 17% dengan model peluang:

$$\frac{e^{(-0,337-0,250X2.1+0,398X2.2+0,499X2.3)}}{1 + e^{(-0,337-0,250X2.1+0,398X2.2+0,499X2.3)}}$$

Peluang karakteristik perilaku pengemudi terhadap kecelakaan mobil pribadi adalah sebesar 0,70 atau 70% dengan model peluang:

$$\frac{e^{(-5,621-1,222X3.1-3,291X3.3+ 1,058X3.4+ 0,720X3.5+1,115X3.6)}}{1 + e^{(-5,621-1,222X3.1-3,291X3.3+ 1,058X3.4+ 0,720X3.5+1,115X3.6)}}$$

Peluang karakteristik persepsi pengemudi terhadap kecelakaan mobil pribadi adalah sebesar 0,51 atau 51% dengan model peluang:

$$\frac{e^{(-2,981+0,782X4.2+0,464X4.3+ 0,477X4.4)}}{1 + e^{(-2,981+0,782X4.2+0,464X4.3+ 0,477X4.4)}}$$

## V.2. Saran

1. Melakukan sosialisasi untuk pengemudi mobil pribadi di Kabupaten Boyolali agar bisa meningkatkan pengetahuan mengenai aturan atau tata tertib lalu lintas.
2. Perlu adanya program aksi untuk meminimalkan peluang kecelakaan diantaranya dengan peningkatan keterlibatan pemangku keputusan (stakeholder), perbaikan perilaku pengemudi melalui pendidikan, penegakan hukum, dan peningkatan fasilitas dan modifikasi fisik jalan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Jakarta  
Direktur Jenderal Perhubungan Darat. (2018). Perhubungan Darat Dalam Angka  
2018.
- Abadi Dwi, S. (2012). *Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) Dari Tahun 2007-2016. Decade of action for road safety 2011-2020, 43(1), 6–7.*
- Aditya, K. (2018). *Penanganan terhadap kecelakaan lalu lintas di Kota Probolinggo Handling of traffic accidents in Probolinggo city. Kurniawan 2016, 59–67.*
- Ambarwati, L., & dkk. (2010). *Karakteristik dan Peluang Kecelakaan Pada Mobil Pribadi di Wilayah Perkotaan. Rekayasa Sipil, 4(2), 124–135.*
- Arifin, M. (2011). *Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Persepsi Tentang Keselamatan Berkendara pada Civitas Akademika Pengendara Motor di UIN Syarif Hidayatullah Jakarta. Jakarta.*
- Azwar Saifuddin. (2007). *Metode Penelitian. Pustaka Pelajar.*
- Glinka, T. (2008). *Metode Penelitian Sosial.*
- Grime, G. (1987). *Handbook of Road Safety Research, Butterworth & Co.*
- Harsono. (1992). *Perekayasaan dan Kelengkapan Angkutan Jalan. Nova Cipta. Jakarta.*
- Hoare, I. a. (2007). *Attitudinal factors related to driving behaviors of young adults in Belize: An application of the precaution adoption process model. Review Literature And Arts Of The Americas, 1–125.*
- Indriastuti, A. K., Fauziah, Y., & Priyanto, E. (2011). *Karakteristik Kecelakaan dan Audit Keselamatan Jalan pada Ruas Ahmad Yani Surabaya. Jurnal Rekayasa Sipil, 5(1), 40–44.*
- Kasim, A. (2017). *Analisis Faktor-Faktor Penyebab Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Ambon Dengan Metode Regresi Logistik Ordinal. Universitas Pattimura, Ambon.*
- Krech, D., Crutchfield, R. S., & Ballachey, E. L. (1962). *Individual in society. Text book of social psychology, 1962.*
- Larasati, P. M. (2017). *Pengaruh Administrasi Perpajakan, Sanksi Perpajakan,*

- Kualitas Pelayanan dan Kesadaran Wajib Pajak Terhadap Tingkat Kepatuhan Wajib Pajak Kendaraan Bermotor (Studi Kasus pada SAMSAT Kota Magelang)*. Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Lund, I. O., & Rundmo, T. (2009). *Cross-cultural comparisons of traffic safety, risk perception, attitudes and behaviour*. *Safety Science*, 47(4), 547–553. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2008.07.008>
- Miranti dkk. (2019). *Article info: Pemodelan Faktor - Faktor Penyebab Keparahan Korban Kecelakaan Lalu Lintas dengan Menggunakan Model Regresi Logistik Multinomial*. *Miranti*, 17–25.
- Nanda Dewi A, Arief Lalila N, M. A. (2016). *Pemodelan Daerah Rawan Kecelakaan Dengan Menggunakan Cluster Analysis*. *Jurnal Geodesi UNDIP*, 5, 174–183.
- Nasution, L. M. (2017). *Statistik Deskriptif*. *Jurnal Hikmah*, Volume 14, No.
- Nirwana. S.R.A. (2015). *Regresi Logistik Multinomial dan Penerapannya dalam Menentukan Faktor yang Berpengaruh pada Pemilihan Program Studi di Jurusan Matematika UNM*. Universitas Negeri Makassar. Makassar.
- Patriya, R. N. (2008). *Karakteristik Pengguna Sepeda Motor di Kota Malang*. Universitas Brawijaya.
- Putri, C. E. (2014). *Analisis Karakteristik Kecelakaan dan Faktor Penyebab Kecelakaan Pada Lokasi Blackspot di Kota Kayu Agung*. *Teknik Sipil dan Lingkungan*, 2(1), 154–161.
- Sari, E. S. (1999). *Audience Research* (Nomor Jakarta: Ghalia Indonesia.).
- Sugiyanto, Gito & Santi, M. Y. (2015). *Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas dan Pendidikan Keselamatan Berlalulintas Sejak Usia Dini: Studi Kasus di Kabupaten Purbalingga*. *Jurnal Ilmiah Semesta Teknik*, 18 No. 1(1), 65–75.
- Sugiyono. (2010). *Metode penelitian pendidikan ( Pendekatan kuatintatif , kualitatif dan R & D )*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suraji, A., Cakrawala, M., Tjahjono, N., & Effendy, S. B. (2010). *Indikator faktor manusia terhadap kecelakaan sepeda motor*. *Jurnal Transportasi*, 10(2), 125–134.
- Susi Andriyati. (2013). *Kajian Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Di Surabaya Selatan Tahun 2013*.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. In *Perencanaan*

*dan pemodelan transportasi.*

V Wiratma Sujarweni. (2014). *SPSS Untuk Penelitian*. Pustaka Baru Press, Hal 193.

Wasanta, T. (2017). *Kajian Perpindahan Moda (Mode Shifting) Dari Pengguna Kendaraan Pribadi Ke Kendaraan Umum (Studi Kasus: Kota Bandung)*. Seminar Nasional VII 2017 Teknik Sipil. Universitas Muhammadiyah

Zul, A.H. Marpaung, S. (2017). *Analisis Waktu Tempuh Kendaraan Bermotor Dengan Metode Kendaraan Bergerak*. Jom FTEKNIK Fakultas Teknik: Universitas Riau., 34, 1–8.