

## BAB VI

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan penulis mengambil kesimpulan hasil penelitiannya sebagai berikut:

1. Hasil analisis karakteristik demografi responden dapat disimpulkan sebagai berikut:
  - a. Mayoritas responden dalam penelitian ini bekerja sebagai pelajar atau mahasiswa yaitu sebesar 75%.
  - b. Mayoritas responden pada penelitian ini berusia antara 17 sampai 27 tahun yaitu sebesar 75%.
  - c. Mayoritas responden dalam penelitian ini (62,5%) adalah laki-laki.
  - d. Mayoritas responden yang menjadi obyek dalam penelitian ini berpendidikan terakhir SMU (55%).
  - e. Mayoritas responden telah tinggal di kota Yogyakarta selama 3,1 sampai 6 tahun yaitu sebesar 55%.
  - f. Mayoritas responden yang menjadi obyek dalam penelitian ini (45%) belajar mengemudikan mobil dari kursus atau les mengemudi.
  - g. Mayoritas responden yang menjadi obyek dalam penelitian ini (50%) telah mengemudikan mobil selama 2 sampai 4 tahun.
  - h. Semua responden menyatakan bahwa mereka telah memiliki SIM A.

i. Mayoritas responden (55%) menyatakan bahwa mereka mendapat SIM A melalui ujian secara resmi.

2. Hasil analisis perilaku pengemudi mobil pribadi

a. Mayoritas responden dalam penelitian ini (50%) menyatakan bahwa kondisi yang paling diinginkan saat berkendara adalah nyaman di perjalanan.

b. Mayoritas responden pada penelitian ini (42,5%) menyatakan merasa nyaman dan aman saat menggunakan mobil pribadi.

c. Mayoritas responden dalam penelitian ini (57,5%) menyatakan sering mengalami kondisi *blind spot*.

d. Mayoritas responden yang menjadi obyek dalam penelitian ini (50%) menyatakan bahwa dalam satu kali perjalanan mereka mengalami *blind spot* sebanyak 4 sampai 6 kali.

e. Sepeda motor (55%) merupakan kendaraan yang dianggap paling mengganggu saat mengalami *blind spot*.

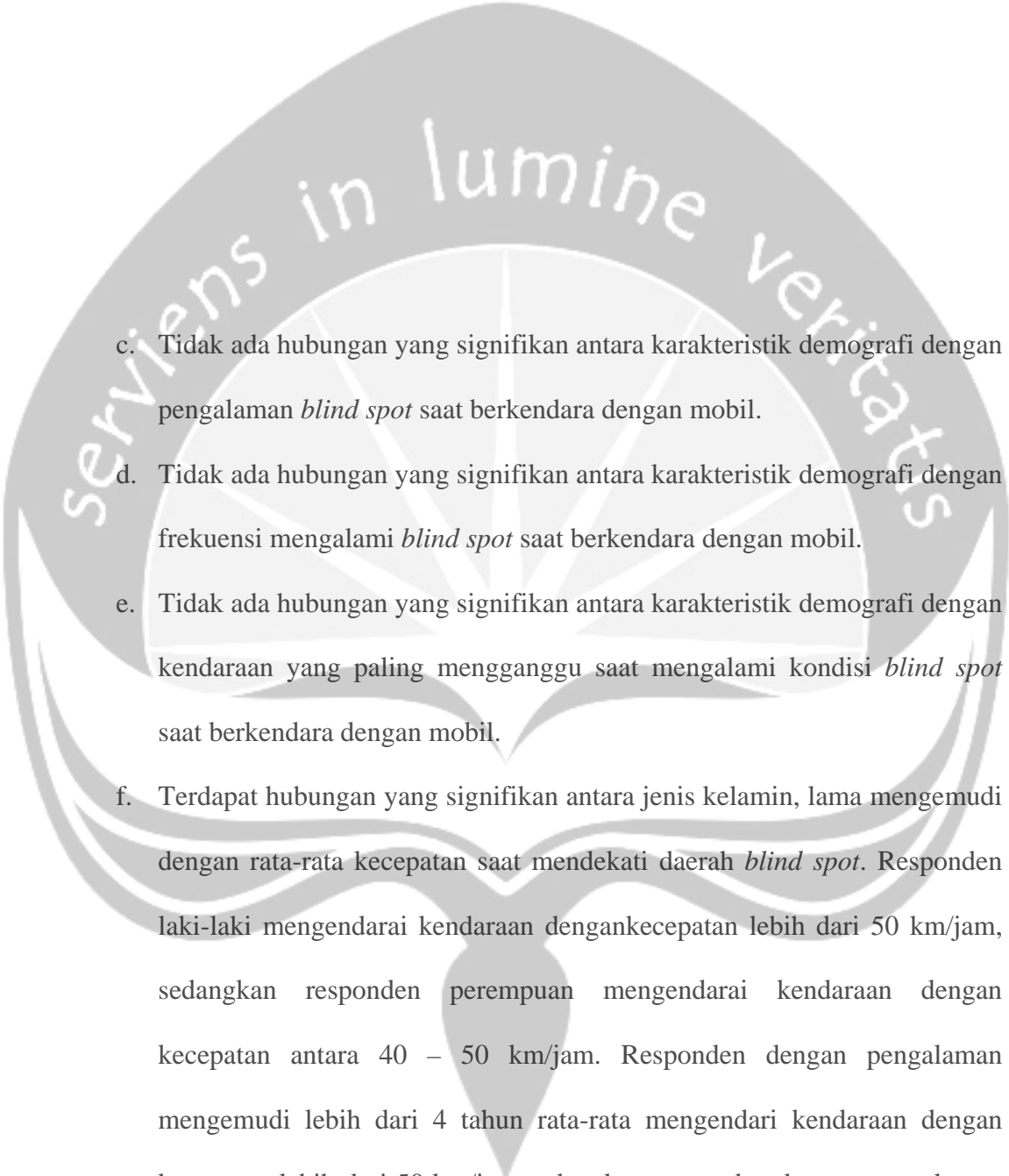
f. Mayoritas responden yang menjadi obyek dalam penelitian ini (55%) melaju dalam kecepatan antara 40 – 50 km/jam.

g. Mayoritas responden yang menjadi obyek dalam penelitian ini (47,5%) menyatakan *blind spot* sering dialami pada waktu malam hari.

h. Mayoritas responden menyatakan kondisi cuaca saat mengalami *blind spot* adalah mendung (37,5%).

i. Mayoritas responden (72,5%) menyatakan sering mengalami kondisi *blind spot* saat pengemudi di depan berbelok tanpa *sein*.

- j. Mayoritas responden (47,5%) menyatakan bahwa cara mengemudi yang berbelok kanan dan menyisir jalur sebelah kanan sering menyebabkan *blind spot*.
- k. Mayoritas responden (47,5%) menyatakan bahwa cara mengemudi yang berbelok dan mengambil sisi sebelah dalam jarang menyebabkan *blind spot*.
- l. Mayoritas responden (67,5%) menyatakan bahwa pengemudi yang menerobos lampu merah jarang menyebabkan *blind spot*.
- m. Mayoritas responden (70%) menyatakan bahwa pengemudi yang memotong laju kendaraan sering menyebabkan *blind spot*. ]
- n. Mayoritas responden (57,5%) menyatakan sering tergantung pada kaca spion untuk melihat pengendara lain yang berada di sisi kanan, kiri maupun belakang.
- o. Mayoritas responden (55%) menyatakan bahwa perilaku menengok saat hendak berbelok atau menyalip akan sangat membahayakan keselamatan pengendara maupun pengguna jalan yang lain.
- p. Mayoritas responden (42,5%) menyatakan bahwa pengalaman *blind spot* sangat mempengaruhi cara mengemudi mereka.
3. Hasil analisis korelasi
- a. Tidak ada hubungan yang signifikan antara karakteristik demografi dengan kondisi yang paling diinginkan saat berkendara dengan mobil.
- b. Terdapat hubungan yang signifikan antara usia, lama bermukim di Yogyakarta dengan alasan menggunakan mobil. Responden dengan usia

- 
- c. Tidak ada hubungan yang signifikan antara karakteristik demografi dengan pengalaman *blind spot* saat berkendara dengan mobil.
  - d. Tidak ada hubungan yang signifikan antara karakteristik demografi dengan frekuensi mengalami *blind spot* saat berkendara dengan mobil.
  - e. Tidak ada hubungan yang signifikan antara karakteristik demografi dengan kendaraan yang paling mengganggu saat mengalami kondisi *blind spot* saat berkendara dengan mobil.
  - f. Terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin, lama mengemudi dengan rata-rata kecepatan saat mendekati daerah *blind spot*. Responden laki-laki mengendarai kendaraan dengan kecepatan lebih dari 50 km/jam, sedangkan responden perempuan mengendarai kendaraan dengan kecepatan antara 40 – 50 km/jam. Responden dengan pengalaman mengemudi lebih dari 4 tahun rata-rata mengendarai kendaraan dengan kecepatan lebih dari 50 km/jam sedangkan responden dengan pengalaman mengemudi kurang dari 4 tahun rata-rata mengemudi dengan kecepatan 40 – 50 km/jam.

- g. Tidak ada hubungan yang signifikan antara karakteristik demografi dengan kondisi saat waktu berada pada daerah *blind spot*.
- h. Tidak ada hubungan yang signifikan antara karakteristik demografi dengan kondisi cuaca saat berada pada daerah *blind spot*.
- i. Tidak ada hubungan yang signifikan antara karakteristik demografi dengan perilaku pengendara yang berbelok tanpa menghidupkan lampu sein.
- j. Tidak ada hubungan yang signifikan antara karakteristik demografi dengan perilaku pengendara yang berbelok ke kanan dan menggunakan sebagian jalur kanan.
- k. Terdapat hubungan yang signifikan antara usia, lama mengemudi dengan perilaku pengendara yang mengambil sisi sebelah dalam saat berbelok. Responden dengan usia lebih dari 28 tahun sering mengalami *blind spot* saat pengendara lain yang mengambil sisi sebelah dalam saat berbelok arah, sedangkan responden dengan usia kurang dari 28 tahun jarang mengalami *blind spot* saat pengendara lain yang mengambil sisi sebelah dalam saat berbelok arah. Responden dengan pengalaman mengemudi lebih dari 4 tahun jarang mengalami *blind spot* saat pengendara lain yang mengambil sisi sebelah dalam saat berbelok arah, sedangkan responden dengan lama mengemudi antara 2 sampai 4 tahun dan lebih dari 4 tahun sering mengalami *blind spot* saat pengendara lain yang mengambil sisi sebelah dalam saat berbelok arah.
- l. Tidak ada hubungan yang signifikan antara karakteristik demografi dengan perilaku pengendara lain yang menerobos lampu merah.

- m. Tidak ada hubungan yang signifikan antara karakteristik demografi dengan perilaku pengendara lain yang memotong laju kendaraan.
- n. Terdapat hubungan yang signifikan antara lama bermukim di Yogyakarta dengan perilaku pengendara yang memiliki ketergantungan pada spion. Responden yang telah bermukim selama lebih dari 6 tahun sangat sering mengalami *blind spot* saat memiliki ketergantungan pada spion, sedangkan responden dengan lama bermukim kurang dari 6 tahun sering mengalami *blind spot* saat memiliki ketergantungan pada spion.
- o. Tidak ada hubungan yang signifikan antara karakteristik demografi dengan perilaku menengok.
- p. Terdapat hubungan yang signifikan antara cara belajar dengan pengaruh *blind spot* terhadap perilaku mengemudi. Responden yang belajar mengemudi dengan keluarga/teman dan les/kursus menyatakan bahwa pengalaman *blind spot* sangat mempengaruhi perilaku mengemudi mereka, sedangkan responden yang belajar mengemudi secara otodidak dan kursus serta diajari oleh keluarga/teman menyatakan bahwa pengalaman *blind spot* mempengaruhi perilaku mengemudi mereka.

## **6.2 Saran**

Berdasarkan hasil analisis serta kesimpulan di atas, penulis memberikan saran bagi pihak-pihak yang berkepentingan antara lain adalah sebagai berikut:

1. Bagi pengguna jalan. *Blind spot* merupakan suatu keadaan di mana posisi seorang pengemudi mobil tidak dapat melihat posisi kendaraan di dekatnya atau tidak dapat melihat kendaraan yang akan melintas di depannya karena

terhalang pandangannya oleh kendaraan lain. Berdasarkan hal tersebut maka penting bagi seorang pengendara untuk lebih berhati-hati saat menjalankan kendaraan roda empat. Saat hendak berbelok arah pengemudi sebaiknya memperlambat laju kendaraan, melihat kondisi sekitar dengan mengandalkan kaca spion. Pengemudi harus dapat menyesuaikan diri dengan lingkungan sekitarnya dengan cepat dan memiliki konsentrasi yang tinggi saat mengemudikan kendaraan roda empat. Pengendara mengemudikan kendaraannya secara aman dan dapat bereaksi secara benar pada saat yang tepat, maka secara teoritis suatu kecelakaan dapat dihindari.

2. Bagi pihak dinas perhubungan. Dinas perhubungan sebagai instansi terkait yang memiliki kewenangan dan kewajiban menjaga kelancaran arus lalu lintas sebaiknya perlu peningkatan sosialisasi peraturan dan rumusan kebijakan mengenai tata cara berlalu lintas sehingga tingkat pengetahuan pengguna jalan mengenai *rule of the law* dalam lalu lintas lebih tinggi. Memasang rambu-rambu lalu lintas pada tempat-tempat yang berpotensi menyebabkan bahaya bagi pengguna jalan raya. Melakukan penelitian lebih lanjut mengenai potensi bahaya khususnya kecelakaan yang disebabkan karena *blind spot*. Hal ini penting untuk dilakukan dengan tujuan untuk meminimalkan tingkat kecelakaan yang disebabkan oleh *blind spot*.

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_. 1994. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 *Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*. Sekretariat Negara Republik Indonesia.
- Anto Dajan, (2000), *Pengantar Metode Statistik*, Jilid II, Penerbit LP3ES, Jakarta.
- Atmaja, Lukas Setia, (1997) *Memahami Statistika Bisnis II*, Yogyakarta : Andi Offset.
- Azwar, Syaifudin (1997), *Reliabilitas dan Validitas*, Edisi Ke-3, Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- E. Walpole, Ronald., 1982, *Pengantar Statistika*, Edisi Ke-3. Penerbit PT Gramedia. Jakarta.
- European Commission (EC), 1996, Towards Fair and Efficient Pricing in Transport Policy Option for Internalizing the External Costs of Transport in European Union, *Bulletin of the European Union Supplement 2/96*.
- Hadi, S (2000), *Analisis Butir Untuk Instrumen*, Jilid 1, Cetakan Lima, Yayasan Penerbit Fakultas Psikologi UGM, Yogyakarta.
- Hair Jr., J.F. R.E. Anderson, R.L, Tatham, and W.C. Black., (1998), *Multivariate Data Analysis: With Readings*, 5<sup>th</sup> ed, Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice-Hall, Inc.
- Hobbs, F.D. 1995. *Perencanaan Teknik Lalu Lintas*. Gadjah Mada University Press. Yogyakarta.
- Kompas, 2005b, *Aman di Jalan Tidak Dicapai Tanpa Usaha*, 17 Juni 2005, halaman 38.
- Kompas, 2005e, *Berkendara Secara Aman untuk Hindari Kecelakaan*, 1 Juli 2005, halaman 34.
- Lulie, y., Hatmoko, J.R., 2005, Pengaruh *Blind Spot* Pada Pengemudi Sepeda Motor, *Laporan Penelitian*, Fakultas Teknik UAJY.
- Pahlevi, I. 2002. *Kajian Pelanggaran Lalu Lintas Pada Jalur Lingkar Kampus UGM*. Skripsi Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.



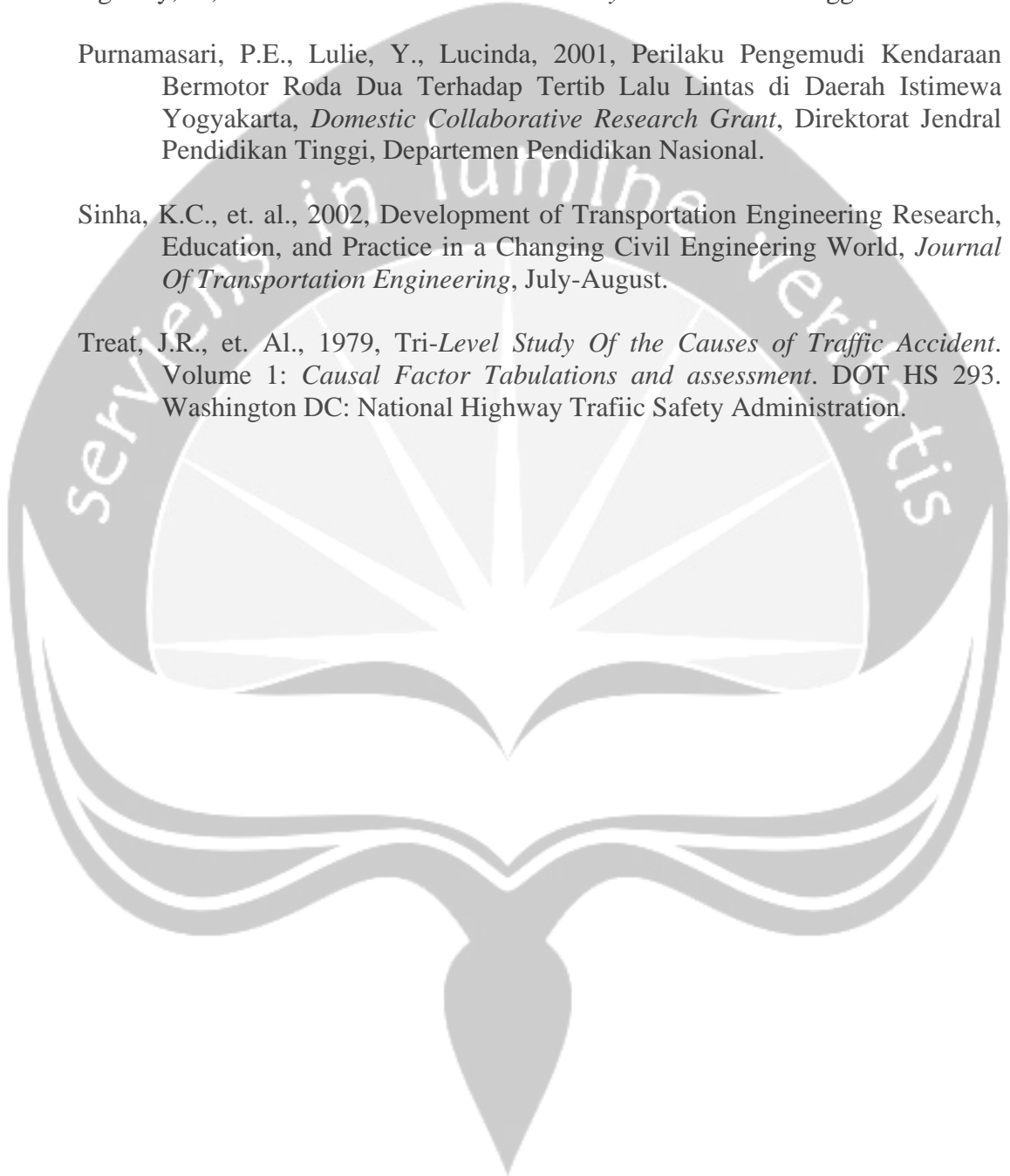
Morlok, E. K. 1978. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Penerbit Erlangga. Jakarta.

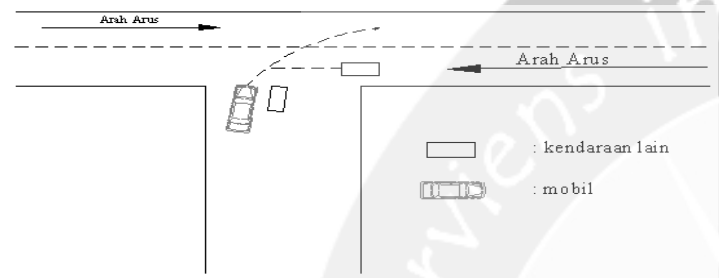
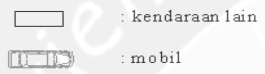
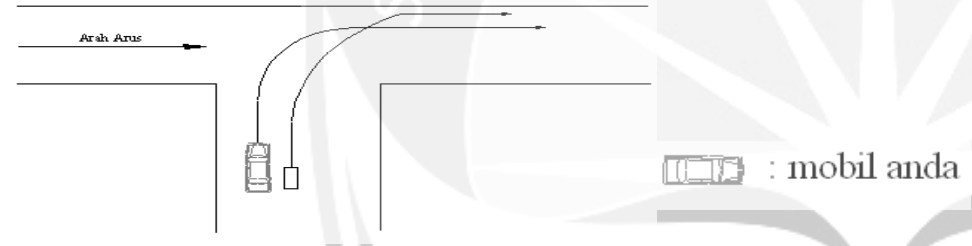
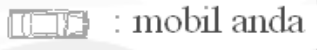
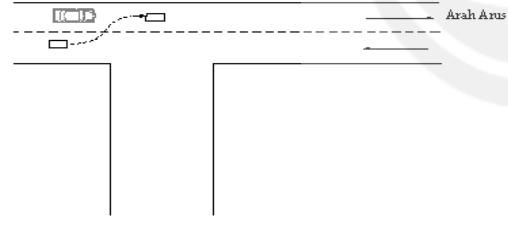
Oglesby, C., R. G. Hicks. 1988. *Teknik Jalan Raya I*. Penerbit Erlangga. Jakarta.

Purnamasari, P.E., Lulie, Y., Lucinda, 2001, Perilaku Pengemudi Kendaraan Bermotor Roda Dua Terhadap Tertib Lalu Lintas di Daerah Istimewa Yogyakarta, *Domestic Collaborative Research Grant*, Direktorat Jendral Pendidikan Tinggi, Departemen Pendidikan Nasional.

Sinha, K.C., et. al., 2002, Development of Transportation Engineering Research, Education, and Practice in a Changing Civil Engineering World, *Journal Of Transportation Engineering*, July-August.

Treat, J.R., et. Al., 1979, *Tri-Level Study Of the Causes of Traffic Accident*. Volume 1: *Causal Factor Tabulations and assessment*. DOT HS 293. Washington DC: National Highway Traffic Safety Administration.



<p>9. Pengemudi kendaraan di depan Anda berbelok tanpa menghidupkan lampu <i>riting</i> ( sein )  a. Sangat sering ( &gt; 75 % )    b. Sering ( 50 % - 75 % )    c. Jarang ( 25 % - 50 % )    d. Sangat jarang ( &lt; 25 % )</p>	
<p>10. Pengemudi kendaraan lain ketika keluar dari gang / simpang dan hendak mengambil arah kekanan, terlebih dulu menyisir sebelah kanan jalan / melawan arus ( lihat gambar penjelas )</p>  <p style="text-align: right;">  </p>	<p>a. Sangat sering ( &gt; 75 % )  b. Sering ( 50 % - 75 % )  c. Jarang ( 25 % - 50 % )  d. Sangat jarang ( &lt; 25 % )</p>
<p>11. Pengemudi kendaraan lain saat keluar / masuk simpang berbarengan dengan mobil anda, mengambil lintasan belok di sisi sebelah dalam sudut belok mobil anda</p>  <p style="text-align: right;">  </p>	<p>a. Sangat sering ( &gt; 75 % )  b. Sering ( 50 % - 75 % )  c. Jarang ( 25 % - 50 % )  d. Sangat jarang ( &lt; 25 % )</p>
<p>12. Pengemudi kendaraan lain menerobos lampu merah  a. Sangat sering ( &gt; 75 % )    b. Sering ( 50 % - 75 % )    c. Jarang ( 25 % - 50 % )    d. Sangat jarang ( &lt; 25 % )</p>	
<p>13. Pengemudi kendaraan lain ketika masuk ke arus lalu lintas langsung memotong arah laju mobil anda ( lihat gambar penjelas )</p> 	<p>a. Sangat sering ( &gt; 75 % )  b. Sering ( 50 % - 75 % )  c. Jarang ( 25 % - 50 % )  d. Sangat jarang ( &lt; 25 % )</p>