

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan pada pengemudi sepeda motor di Kota Serang dan Cilegon, maka kesimpulan yang diperoleh adalah sebagai berikut.

1. Situasi berisiko paling tinggi yang terjadi di Kota Serang dan Cilegon, lima kejadian diantaranya adalah SCE 16 yang merupakan pelanggaran lalu lintas yang umum terjadi baik oleh responden maupun pengendara lainnya, SCE 8 yang melibatkan pengguna jalan lain dari arah berlawanan yang berkendara di jalur/sisi yang salah, SCE 7 yang mencakup responden yang berkendara di sisi/jalur yang salah, SCE 6 yang merupakan pengguna jalan lain hampir bertabrakan dengan responden karena menyalip di jalur responden dari arah berlawanan dan SCE 9 yang melibatkan responden yang hampir bertabrakan dengan pengguna jalan lain saat melakukan *filtering* atau *lane-splitting*. Dimana dapat diketahui bahwa situasi berisiko yang terjadi diakibatkan oleh tipe kebiasaan atau perilaku berupa *violation* dengan faktor penyebab utamanya yaitu faktor eksternal yaitu pengguna jalan lain dan kondisi *traffic*.
2. Nilai rata-rata kegagalan kognitif pada pengemudi di kota Serang dan Cilegon diperoleh dengan menggunakan CFQ adalah sebesar 49 dengan kategori tingkat kegagalan kognitif sedang. Adapun faktor kegagalan kognitif pengemudi didominasi oleh faktor *distractibility* yaitu mudah dalam terganggunya fokus atau perhatian saat mengemudi.
3. Hasil pengujian dengan menggunakan uji mann whitney diperoleh hasil bahwa H_0 diterima dengan nilai *sig* (*2-tailed*) sebesar $0,849 \geq 0,05$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara usia pengemudi remaja dan usia pengemudi dewasa terhadap nilai kegagalan kognitif.

4. Gangguan mengemudi yang memiliki proporsi frekuensi tertinggi dialami oleh pengemudi di kota Serang dan Cilegon yaitu aktivitas mengalihkan pandangan, aktivitas melihat papan reklame jalan, aktivitas berbicara dengan penumpang, aktivitas mengoperasikan *mobile phone*, dan aktivitas mendengarkan musik menggunakan *earphone*. Adapun nilai rata-rata gangguan mengemudi yang diperoleh yaitu sebesar 4,333.
5. Hasil pengujian dengan menggunakan uji mann whitney diperoleh hasil bahwa H_0 diterima dengan nilai *sig* (*2-tailed*) sebesar $0,093 \geq 0,05$. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara usia pengemudi remaja dan usia pengemudi dewasa terhadap nilai gangguan mengemudi.

6.2 Saran

Adapun saran pada penelitian ini untuk meningkatkan kualitas penelitian selanjutnya, yaitu sebagai berikut.

1. Menggunakan kamera dengan resolusi berkualitas tinggi dan dilengkapi sensor atau kemampuan *infrared* untuk merekam situasi berisiko dalam kondisi minim cahaya atau di malam hari. Kamera yang digunakan sebaiknya juga telah dilengkapi dengan fitur tahan cuaca seperti teknologi *weather-sealed* yang memungkinkan perekaman situasi berisiko tetap dapat dilakukan meskipun dalam kondisi hujan atau cuaca buruk.
2. Melakukan validasi terhadap hasil skenario situasi berisiko yang telah dianalisis kepada para responden.
3. Melakukan uji beda juga untuk mengkaji pengaruh variabel pengalaman mengemudi dan jenis kelamin terhadap tingkat kegagalan kognitif dan gangguan mengemudi.