

## **BAB V**

### **PENUTUP**

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

- a. Total supir bus AKAP di Terminal Pondok Cabe dan Wilayah Ciputat yang bersedia menjadi responden adalah sebanyak 162 responden. Total sebanyak 129 (80%) supir bus AKAP tidak pernah mengalami kecelakaan lalu lintas sepanjang 1 tahun yang lalu. Usia supir bus AKAP dominan berusia kurang dari sama dengan 44 tahun sebanyak 85 (52.5%) supir bus AKAP. Masa kerja supir bus AKAP antara yang masa kerjanya kurang dari sama dengan 6 tahun dan yang masa kerjanya lebih dari 6 tahun sama-sama sebanyak 81 (50%) supir bus AKAP. Pengetahuan dari supir bus AKAP hampir semuanya memiliki pengetahuan yang baik sebanyak 161 supir bus AKAP dari 162 supir bus AKAP. Perilaku berkendara supir bus AKAP dominan kurang baik dengan 82 (50.6%) supir bus AKAP dari total 162 supir bus AKAP. Serta kondisi bus di Terminal Pondok Cabe dan di Wilayah Ciputat sebanyak 161 bus AKAP dalam kondisi yang layak jalan.
- b. Tidak terdapat hubungan antara usia dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada supir bus AKAP ( $p\text{-value} = 0.383$  POR = 0.706).
- c. Tidak terdapat hubungan antara masa kerja dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada supir bus AKAP ( $p\text{ value} = 0.554$  POR = 1.367).
- d. Tidak terdapat hubungan antara pengetahuan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada supir bus AKAP ( $p\text{ value} = 0.198$  POR = 1.032).
- e. Terdapat hubungan antara sikap berkendara dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada supir bus AKAP ( $p\text{ value} = 0,001$  POR = 9.852).
- f. Tidak terdapat hubungan antara kondisi bus dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada supir bus AKAP ( $p\text{ value} = 0.198$  POR = 1.032).

## V. 2 Saran

- a. Untuk penelitian selanjutnya, disarankan untuk menambahkan variabel lainnya yang belum dipertimbangkan di dalam penelitian ini. Keterbatasan ilmu pengetahuan serta alat ukur pada penelitian ini belum memungkinkan untuk mengeksplorasi faktor lainnya yang berpotensi mempengaruhi kecelakaan lalu lintas. Penambahan variabel baru pada penelitian selanjutnya dapat memberikan gambaran yang lebih komprehensif mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas.
- b. Penelitian selanjutnya agar dapat lebih baik untuk memperluas populasi yang akan diteliti seperti mengikutsertakan supir bus AKAP yang menjalankan trayek terjauh seperti keluar pulau Jawa. Supir bus AKAP yang melayani rute jauh seringkali menghadapi situasi jalan yang berbeda-beda seperti kelelahan akibat perjalanan jauh. Memperluas populasi dapat mengeksplorasi faktor lain seperti jarak tempuh serta kelelahan dalam penelitian ini.
- c. Untuk memastikan bahwa supir bus AKAP dapat berkendara dengan perilaku yang aman dan baik, pihak perusahaan orobus perlu dilakukan beberapa langkah strategis. Langkah pertama dengan melakukan pelatihan *safety driving* untuk semua supir bus AKAP. Langkah kedua pemasangan GPS untuk memantau kecepatan kendaraan secara langsung. Langkah ketiga pemasangan CCTV untuk membantu dalam pemantauan perilaku pengemudi serta mengurangi perilaku berkendara yang agresif atau tidak aman. Diharapkan dari adanya strategi tersebut dapat mengurangi potensi kecelakaan lalu lintas kedepannya.