

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Terdapat hubungan yang kuat dan signifikan antara *risk taking behavior* dengan *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan bermotor di jalan Surapati kota Bandung usia dewasa awal. Hubungan antara *risk taking behavior* dengan *aggressive driving* bersifat negatif (searah) yaitu sebesar 0,746. Hasil ini menunjukkan bahwa semakin rendah *risk taking behavior* semakin tinggi *aggressive driving*. Kecenderungan pengemudi kendaraan bermotor untuk melakukan *aggressive driving* berhubungan dengan *risk taking behavior* atau keberanian pengemudi kendaraan bermotor untuk mengambil risiko namun pengemudi kendaraan bermotor tidak memperhitungkan risiko apa yang akan diperoleh. Hal ini dapat dilihat dari tabel tabulasi silang bahwa dari 73 pengemudi kendaraan bermotor, 71 pengemudi kendaraan bermotor memiliki *risk taking behavior* rendah dengan 63 pengemudi kendaraan bermotor memiliki *aggressive driving* yang tinggi.
2. Terdapat hubungan yang lemah dan signifikan antara dimensi *risk perception* dengan *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan bermotor di jalan Surapati kota Bandung usia dewasa awal ($r = 0,358$). Dilihat dari tabel tabulasi silang bahwa dari 73 pengemudi kendaraan

bermotor, 41 orang memiliki *risk perception* yang rendah dengan 35 pengemudi kendaraan bermotor yang memiliki *aggressive driving* yang tinggi, artinya sebagian besar pengemudi kendaraan bermotor yang diteliti di jalan Surapati kota Bandung kurang mengetahui informasi mengenai apa yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan mengenai peraturan lalu lintas sehingga melakukan berbagai bentuk *aggressive driving* ketika menghadapi tantangan di jalan raya.

3. Terdapat hubungan yang kuat dan signifikan antara dimensi *perceived benefit* dengan *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan bermotor di jalan Surapati kota Bandung usia dewasa awal ($r = 0,732$). Dilihat dari tabel tabulasi silang bahwa dari 73 pengemudi kendaraan bermotor, 69 pengemudi kendaraan bermotor memiliki *perceived benefit* yang rendah dengan 63 pengemudi kendaraan bermotor memiliki *aggressive driving* yang tinggi, artinya pengemudi kendaraan bermotor tidak memikirkan manfaat yang diperoleh bila melakukan *aggressive driving* di jalan, seperti disaat kondisi sedang macet sebagian besar pengemudi kendaraan bermotor khususnya pengguna sepeda motor menggunakan trotoar sebagai jalan agar menghemat waktu sehingga tepat waktu sampai ke tempat tujuan. Sehingga perilaku yang dilakukannya hanya bermanfaat bagi diri pengemudi kendaraan bermotor tersebut dan tidak memikirkan pengguna jalan yang lain bahkan merugikan seperti pejalan kaki tidak bisa jalan di trotoar.
4. Terdapat hubungan yang kuat dan signifikan antara dimensi *consequences* dengan *aggressive driving* pada pengemudi kendaraan bermotor di jalan Surapati kota Bandung usia dewasa awal ($r = 0,621$). Dilihat dari tabel

tabulasi silang bahwa dari 73 pengemudi kendaraan bermotor, 64 pengemudi kendaraan bermotor memiliki *consequences* yang rendah dengan 57 pengemudi kendaraan bermotor memiliki *aggressive driving* yang tinggi, artinya sebagian besar pengemudi kendaraan bermotor tidak mengetahui apabila mengemudi dengan kecepatan tinggi pada kondisi jalan yang padat akan mengakibatkan kecelakaan, hal ini disebabkan pengemudi kendaraan bermotor memiliki rasa percaya terhadap kemampuan yang dimiliki sehingga pengemudi kendaraan bermotor merasa lebih puas ketika berhasil melewati kondisi jalan yang padat dengan kecepatan tinggi.

5. Secara umum, pengemudi kendaraan bermotor memiliki kecenderungan pada dimensi *perceived benefit* dan *consequences* yang paling dominan dibandingkan dengan dimensi *risk perception*.
6. Secara umum, pengemudi kendaraan bermotor memiliki *aggressive driving* dalam tingkat yang tinggi. *Aggressive driving* yang dimiliki pengemudi kendaraan bermotor berhubungan dengan *risk taking behavior* atau keberanian pengemudi kendaraan bermotor untuk mengambil risiko. Kemudian sebagian besar pengemudi kendaraan bermotor yang memiliki *risk taking behavior* rendah dan *aggressive driving* dalam tingkat yang tinggi terletak pada rentang usia 20 sampai dengan 25 tahun.

5.2. Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah disajikan pada bab sebelumnya, maka peneliti dapat memberikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Kepada SatLantas kota Bandung hendaknya mencari cara agar pengemudi kendaraan bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas khususnya laki-laki merasa bersalah dan tidak akan melakukan pelanggaran lagi serta tidak meremehkan peraturan lalu lintas dengan cara memberi hukuman seperti memberlakukan penahanan SIM dengan prosedur yang rumit untuk dikembalikan lagi pada pengemudi kendaraan bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas. Sebagai contoh, pengemudi kendaraan bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas akan dikenai hukuman penahanan SIM selama 1 tahun dan dilarang mengemudikan kendaraan bermotor, kemudian setelah jatuh tempo pengemudi kendaraan bermotor tersebut juga harus mengikuti serangkaian ujian mengenai cara berlalu lintas yang benar untuk mendapatkan SIM kembali.
2. Untuk mengurangi pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor, peneliti menyarankan kepada SatLantas kota Bandung hendaknya lebih bijak dan tegas dalam tes kelulusan pembuatan SIM, agar tidak terjadi lagi praktik SIM tembak.
3. Berdasarkan hasil perhitungan dari dimensi *risk taking behavior*, didapatkan bahwa dimensi yang paling dominan adalah *perceived benefit* dan *consequences*. Atas dasar ini, maka peneliti menyarankan pengemudi kendaraan bermotor usia dewasa awal membangun kesadaran diri mengenai hal mengatur waktu sehingga tidak terburu-buru untuk sampai ke tempat tujuan agar terhindar dari risiko kecelakaan.