

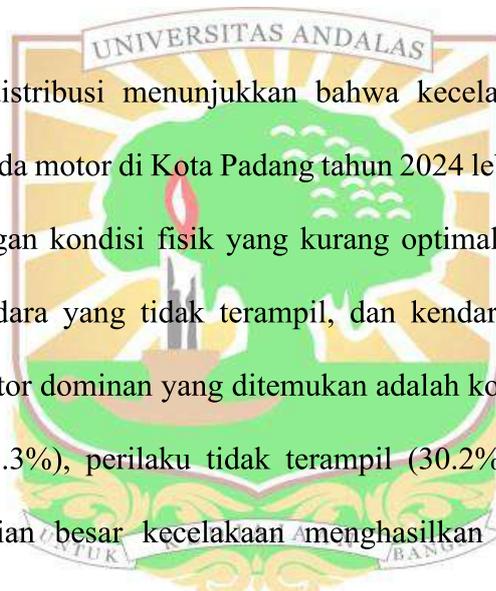
## BAB 6: KESIMPULAN DAN SARAN

### 6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Analisis Spasial Determinan Kecelakaan Lalu Lintas Pengendara Sepeda Motor Di Kota Padang Tahun 2024 dapat disimpulkan bahwa :

1. Berdasarkan analisis distribusi deskriptif kecelakaan lalu lintas di Kota Padang tahun 2024, ditemukan bahwa kondisi fisik pengendara yang paling dominan terkait dengan kecelakaan lalu lintas adalah kondisi lengah, yang mencakup 83,3% dari total kasus.
2. Berdasarkan analisis distribusi deskriptif kecelakaan lalu lintas di Kota Padang tahun 2024, ditemukan bahwa perilaku pengendara yang paling banyak ditemukan dan menjadi faktor utama dalam kecelakaan lalu lintas adalah perilaku tidak terampil, yang mencakup 30,2% dari total kasus.
3. Berdasarkan analisis distribusi deskriptif kecelakaan lalu lintas di Kota Padang tahun 2024, ditemukan bahwa kerusakan pada rem merupakan jenis kerusakan kendaraan yang paling sering ditemukan pada kecelakaan lalu lintas, dengan persentase sebesar 41,1%.
4. Berdasarkan analisis distribusi deskriptif kecelakaan lalu lintas di Kota Padang tahun 2024, mayoritas pengendara yang terlibat dalam kecelakaan berada dalam kelompok usia 17-25 tahun, dengan persentase sebesar 34,88%. Kelompok usia ini merupakan yang paling rentan terhadap kecelakaan lalu lintas.

5. Berdasarkan analisis distribusi deskriptif kecelakaan lalu lintas di Kota Padang tahun 2024, sebagian besar kecelakaan melibatkan pengendara laki-laki, dengan persentase sebesar 75,2%. Sementara itu, pengendara perempuan mencakup 24,8% dari total kasus kecelakaan.
6. Berdasarkan analisis distribusi deskriptif kecelakaan lalu lintas di Kota Padang tahun 2024, hampir separuh pengendara yang terlibat kecelakaan adalah pekerja formal, dengan persentase sebesar 48,7%. Diikuti oleh non pekerja yang mencakup 41% dari total kasus kecelakaan, dan pekerja informal sebesar 10,3%.
7. Hasil analisis distribusi menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kota Padang tahun 2024 lebih banyak terjadi pada pengendara dengan kondisi fisik yang kurang optimal (misalnya kelelahan), perilaku berkendara yang tidak terampil, dan kendaraan dengan rem yang bermasalah. Faktor dominan yang ditemukan adalah kombinasi antara kondisi fisik lengah (83.3%), perilaku tidak terampil (30.2%), dan kerusakan rem (41.1%). Sebagian besar kecelakaan menghasilkan luka ringan (93,8%), sementara kasus luka berat (4,6%) dan kematian (1,6%) lebih jarang terjadi. Hal ini menunjukkan bahwa faktor manusia dan teknis memiliki peran signifikan dalam kecelakaan sepeda motor. Oleh karena itu, diperlukan upaya pencegahan melalui peningkatan keterampilan berkendara, perbaikan kondisi fisik pengendara, serta pemeliharaan kendaraan secara berkala.
8. Berdasarkan analisis pola distribusi spasial kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Kota Padang tahun 2024, terlihat bahwa



Kecamatan Koto Tengah adalah wilayah dengan tingkat kecelakaan tertinggi diikuti oleh Kecamatan Kuranji dan Padang Utara.

## 6.2 Saran

Setelah melakukan penelitian, peneliti memberikan saran sebagai berikut:

### 6.2.1 Bagi Dinas atau Instansi terkait:

1. Pemodelan spasial kerawanan kecelakaan lalu lintas dapat disempurnakan sesuai kebutuhan instansi-instansi terkait yang berhubungan dengan transportasi dan lalu lintas, dengan menambahkan parameter-parameter yang mempengaruhi kondisi lalu lintas.
2. Melakukan pembaruan data terbaru sehingga data menjadi lebih akurat karena selalu diperbarui setiap tahunnya.
3. Untuk daerah rawan kecelakaan, perlu dipasang rambu peringatan daerah berbahaya pada ruas jalan yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas. Selain itu, peningkatan patroli dan pemanfaatan teknologi seperti CCTV serta aplikasi pelaporan lalu lintas sangat penting untuk meningkatkan pengawasan di area rawan kecelakaan tersebut. Strategi kampanye keselamatan yang lebih spesifik juga perlu dikembangkan sesuai dengan kebutuhan daerah rawan kecelakaan tersebut, dengan fokus pada kelompok rentan seperti pengendara laki-laki, pekerja, dan lansia oleh instansi-instansi terkait. Dinas yang berwenang dan hukum terkait juga harus melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor serta penindakan pelanggaran lalu lintas di jalan.
4. Perlu diadakan penyuluhan dan sosialisasi keselamatan berlalu lintas melalui sekolah maupun langsung kepada masyarakat.

5. Perlu diadakan program pelatihan keselamatan berkendara di tempat kerja bagi karyawan yang bersinggungan dengan kendaraan bermotor. Untuk daerah rawan kecelakaan perlu dilakukannya pemeriksaan kondisi kendaraan berkala yang dapat berkolaborasi melalui program integrasi dengan layanan kesehatan masyarakat (misalnya melalui puskesmas atau posyandu).
6. Diharapkan adanya kerjasama lintas sektor dalam upaya pencegahan dan pengendalian kecelakaan lalu lintas pada sepeda motor, seperti pihak pekerjaan umum, dinas perhubungan, pemerintah daerah, rumah sakit/puskesmas, kepolisian, dan sekolah.

#### 6.2.2 Bagi Masyarakat:

1. Pastikan kondisi tubuh sehat dan bugar serta tidak mengantuk sebelum berkendara, sehingga dapat tetap fokus di jalan dan menghindari kecelakaan lalu lintas.
2. Pastikan untuk memeriksa kondisi kendaraan dalam kondisi normal sebelum melakukan aktifitas perjalanan.
3. Patuhi aturan dan rambu lalu lintas untuk menjaga arus lalu lintas tetap stabil, serta ikuti prosedur pembuatan SIM yang benar untuk meningkatkan pengetahuan berkendara di jalan.
4. Bagi pengendara muda, pastikan untuk mendapatkan pelatihan mengemudi yang memadai, termasuk kursus keselamatan berkendara yang menekankan pentingnya aturan lalu lintas. Selain itu, jadilah contoh yang baik dalam berkendara, menunjukkan perilaku mengemudi yang aman dan bertanggung jawab

5. Bagi pekerja formal dan informal diharapkan mengikuti pelatihan keselamatan berkendara di tempat kerja untuk mengurangi risiko kecelakaan selama perjalanan kerja.

### 6.2.3 Bagi Peneliti Selanjutnya:

1. Tambahkan atau kembangkan parameter atau teknologi dalam menentukan analisis tingkat kerawanan kecelakaan lalu lintas sesuai dengan kondisi daerah penelitian, agar dapat menghasilkan model yang lebih baik.
2. Penelitian mengenai kecelakaan lalu lintas perlu dilakukan secara berkelanjutan, karena dinamika kondisi jalan dan arus lalu lintas dapat berubah sewaktu-waktu dan mempengaruhi masalah lalu lintas, termasuk kecelakaan lalu lintas.

