

BAB V

PENUTUP

Pada bab ini, peneliti akan menyimpulkan jawaban-jawaban dari permasalahan penelitian. Selanjutnya akan dikemukakan saran teoritis dan praktis yang diharapkan dapat berguna bagi penelitian selanjutnya

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dianalisis sebelumnya, maka kesimpulan yang diperoleh mengenai gambaran *risk driving behavior* pada remaja pengendara sepeda motor di kota Padang adalah sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil penelitian, secara umum gambaran *risk driving behavior* pada remaja pengendara sepeda motor di kota Padang berada pada kategori tinggi. Hal ini dapat dikatakan bahwa remaja pengendara sepeda motor cenderung sering melakukan perilaku berisiko saat berkendara, sehingga memungkinkan para pengendara remaja untuk terlibat dalam sebuah kecelakaan sehingga tidak hanya melukai dirinya sendiri, tetapi pengguna jalan yang lainnya.
2. Berdasarkan skor *mean* dari dimensi *risk driving behavior*, remaja pengendara sepeda motor memiliki skor *mean* tinggi pada dimensi *transient rule violation*, hal ini menunjukkan bahwa remaja cenderung melakukan perilaku mengendarai yang lebih berbahaya seperti sering menyalip kendaraan lain dan kecepatan kendaraan yang tidak sesuai

standar. Sedangkan dimensi terendah adalah *risky driving exposure*, yang artinya remaja pengendara sepeda motor tidak melakukan perjalanan ketika waktu dan kondisi memang berisiko, dari beberapa remaja pengendara sepeda motor dapat dikatakan cenderung memaparkan diri saat berkendara ketika waktu dan situasi berisiko yang memang sudah diketahui oleh pengendara

3. Berdasarkan hasil perbandingan skor dari setiap dimensi yang diperoleh yaitu tingginya skor pada dimensi *driver mood* dibandingkan dengan skor dimensi yang lainnya. Dapat diartikan bahwa suasana hati saat berkendara dapat mempengaruhi perilaku-perilaku berisiko yang akan dilakukan oleh remaja pengendara sepeda motor
4. Hasil dari gambaran *risk driving behavior* pada remaja pengendara sepeda motor di kota Padang dilihat dari faktor demografis, maka didapatkan hasil bahwa subjek berjenis kelamin laki-laki memiliki jumlah yang lebih banyak melakukan *risk driving behavior* saat berkendara. Kemudian remaja pengendara sepeda motor yang berusia 20-24 tahun menjadi responden terbanyak dan *risk driving behavior* pada usia 20-24 tahun berada pada kategori tinggi.

5.2 Saran

Peneliti mengajukan beberapa saran terkait dengan hasil penelitian, sebagai berikut:

5.2.1 Saran Metodologis

Saran metodologis dalam penelitian ini antara lain:

1. Pada penelitian ini peneliti hanya melihat gambaran *risk drivng behavior* pada remaja pengendara sepeda motor di kota Padang, untuk peneliti selanjutnya dianjurkan untuk menyertakan variabel lain yang berperan. Dilihat dari faktor internal variabel lain yang bisa digunakan seperti *sensation seeking*, *self control*, persepsi, disiplin, dan kematangan emosi. Kemudian dukungan sosial dilihat dari faktor eksternal, peran orang tua, pengaruh teman sebaya, dan kelompok pertemanan.
2. Bagi peneliti selanjutnya agar dapat menggunakan metode penelitian lainnya dalam melihat *risk driving behavior* agar dapat mengungkap lebih dalam mengenai dimensi-dimensi *risk driving behavior* paling tinggi dalam menggambarkan *risk driving behavior* pada remaja pengendara sepeda motor.
3. Bagi penelitian selanjutnya, peneliti dapat memilih jumlah sampel yang porposisi sehingga peneliti dapat menentukan lebih jelas perbandingan antar karakteristik sampel.

1.2.2 Saran Praktis

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, saran praktis dalam penelitian ini diajukan untuk:

1. Untuk remaja diharapkan tidak membawa kendaraan bermotor, terutama remaja yang masih dibawah umur. Selain tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) pengendara remaja kurang berpengalaman dalam berkendara sehingga dapat menimbulkan kecelakaan baik untuk dirinya sendiri maupun orang lain. Adapun bagi remaja yang mengharuskan membawa sepeda motor untuk lebih memperhatikan rambu-rambu dan ketentuan saat berkendara sesuai dengan undang-undang lalu lintas yang sudah ditetapkan sehingga tidak merugikan orang lain maupun diri sendiri.
2. Pihak kepolisian agar dapat memberikan sanksi yang tegas terhadap remaja yang melanggar peraturan lalu lintas seperti melanggar lampu lalu lintas, tidak memiliki surat izin mengemudi dan juga remaja yang mengendarai sepeda motor tidak sesuai dengan standar kecepatan yang telah ditetapkan. Pihak kepolisian diharapkan dapat melakukan sosialisasi kepada remaja pengendara sepeda motor bagaimana cara berkendara yang baik, seperti bagaimana cara ketika akan berbelok, mendahului kendaraan lain, sehingga tidak adanya *missjudgment* yang dapat menimbulkan kecelakaan.
3. Untuk keluarga agar bisa dapat mengontrol anaknya dalam mengendarai sepeda motor, juga orang tua diharapkan memberikan contoh gaya mengemudi yang baik ketika berkendara, sehingga menjadi contoh yang baik untuk para anak remaja saat mengendarai sepeda motor, dan sangat diharapkan kepada orang tua untuk tidak memberikan atau mengizinkan

anak mereka di usia remaja mengendarai sepeda motor. Terutama remaja awal yang seharusnya belum seharusnya mengendarai sepeda motor.

