

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **6.1 Kesimpulan**

Berdasarkan analisis yang diuraikan pada bab sebelumnya maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Hubungan antara korban kecelakaan lalu lintas dengan jumlah kasus kecelakaan lalu lintas dengan menggunakan korelasi didapatkan hasil yaitu nilai uji korelasi tertinggi antar variabel-variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) adalah variabel  $X_2$  (usia 5-19 tahun) dengan nilai korelasi sebesar 0,624 yang diartikan dengan hubungan yang kuat dan berbanding lurus, serta adanya hubungan signifikan antara variabel bebas ( $X_2$ ) dengan variabel terikat (Y). Hasil uji regresi linear berganda didapatkan hasil yaitu nilai korelasi berganda sebesar 0,881 nilai tersebut menyatakan bahwa hubungan antar semua variabel bebas terhadap variabel tidak bebas/terikat adalah kuat dan berbanding lurus. Nilai probabilitas signifikan (*P-value*) yang paling signifikan adalah korban kecelakaan lalu lintas usia 5-19 tahun dengan nilai 0,000 (*P-value*:  $0,000 < \alpha < 0,05$ ) dan nilai koefisien regresi  $X_2$  (korban kecelakaan lalu lintas usia 5-19 tahun) sebesar 0,482, serta secara simultan seluruh variabel bebas (korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan usia) berpengaruh terhadap variabel tidak bebas/terikat (kasus kecelakaan lalu lintas) dengan nilai *F-test* sebesar 0,000.
2. Karakteristik kelompok usia 5-19 tahun dalam berlalu lintas sebagai pejalan kaki, penumpang, dan pengendara belum semua individu dalam kelompok menerapkan karakter yang berkeselamatan dalam berlalu lintas. Tingkat pengetahuan atau pemahaman kelompok usia 5-19 tahun dalam berlalu lintas di jalan dengan kategori rendah adalah sebesar 51,94% dan kategori sangat rendah adalah sebesar 17,05%.

3. Penentuan upaya untuk membangun budaya keselamatan lalu lintas pada kelompok usia 5-19 tahun dibagi menjadi 2 (dua) yaitu untuk usia 5-12 tahun dan usia 13-19 tahun sesuai dengan teori perkembangan kognitif Piaget. metode yang digunakan adalah *Analytical Hierarchy Process* (AHP). Terdapat 3 (tiga) kriteria yang digunakan yaitu biaya, efektivitas, dan keberlanjutan program. Hasil penilaian *priority ranking* diperoleh:
  - a. Alternatif terpilih dalam upaya membangun budaya keselamatan lalu lintas pada kelompok usia 5-12 tahun adalah pembangunan taman edukasi lalu lintas dengan total nilai 0,491.
  - b. Alternatif terpilih dalam upaya membangun budaya keselamatan lalu lintas pada kelompok usia 13-19 tahun adalah sosialisasi ke sekolah-sekolah dengan total nilai sebesar 0,740.

## 6.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka penulis mengajukan beberapa saran diantaranya sebagai berikut:

1. Perlu adanya analisis lanjutan untuk menganalisis silabus pembelajaran, kebutuhan biaya, dan kebutuhan sumber daya manusia yang optimal untuk mendukung efektivitas penerapan taman edukasi lalu lintas dan program sosialisasi ke sekolah-sekolah.
2. Perlu adanya pembangunan taman edukasi lalu lintas guna memberikan edukasi keselamatan lalu lintas terhadap kelompok usia 5-12 tahun.
3. Setelah taman edukasi lalu lintas dibangun, pemeliharaan rutin sangat penting untuk memastikan fungsi dan kegunaannya tetap optimal dalam jangka panjang.
4. Sosialisasi keselamatan lalu lintas ke sekolah-sekolah perlu diimplementasikan secara rutin dan dievaluasi secara berkala untuk memastikan efektivitasnya dalam membangun budaya keselamatan lalu lintas pada kelompok usia 13-19 tahun.
5. Kolaborasi yang erat antara instansi seperti Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan Kota Tasikmalaya, Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Kota Tasikmalaya, dan Kepolisian Resor Kota Tasikmalaya sangat penting

untuk memastikan implementasi rekomendasi berjalan secara efektif dan berkelanjutan, hingga terwujudnya tujuan akhir yaitu terciptanya budaya keselamatan lalu lintas yang melekat pada kelompok usia 5-19 tahun.