

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, maka dapat dirumuskan kesimpulan untuk menggambarkan secara ringkas hasil dari penelitian. Penilaian terkait cara mengemudi berdasar konsep *Safety Driving* menunjukkan hasil bahwa tingkat *Safety Driving* pada BRT Koridor 6 Kota Semarang tergolong ke kategori sedang. Untuk perhitungan pada setiap pengemudi didapatkan hasil bahwa tidak semua pengemudi memiliki tingkat *Safety Driving* sedang, melainkan ada beberapa pengemudi yang memiliki tingkat *Safety Driving* tinggi. Hal tersebut menandakan bahwa konsep *Safety Driving* pada koridor 6 sudah dijalankan tetapi masih kurang atau masih adanya pelanggaran oleh pengemudi terkait indikator *Safety Driving* yang perlu diperbaiki. Pelanggaran indikator yang terjadi yakni pengemudi tidak menjaga jarak aman antar kendaraan, tidak menyalakan lampu sein dan mengurangi kecepatan saat belok, melewati batas kecepatan, melakukan pengereman mendadak, tidak fokus saat mengemudi, tidak menaati rambu dan aturan lalu lintas, serta parkir dan berhenti pada tempat yang tidak seharusnya.

Faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi terkait indikator *Safety Driving* dilihat berdasar faktor internal atau faktor eksternal. Berdasar hasil pengamatan didapatkan hasil bahwa untuk pelanggaran pada indikator sein dan kecepatan saat belok, fokus saat mengemudi, batas kecepatan, serta rambu dan aturan lalu lintas keseluruhannya dipengaruhi oleh faktor internal. Hal tersebut berarti tidak ada kondisi lalu lintas yang menyebabkan pengemudi melakukan pelanggaran. Pelanggaran terjadi karena keputusan yang dipengaruhi oleh karakteristik masing-masing pengemudi misalkan motivasi dan kemampuan. Untuk pelanggaran pada indikator parkir dan pemberhentian, serta indikator pengereman dipengaruhi oleh faktor internal dan faktor eksternal. Berdasar identifikasi yang bisa dilakukan untuk indikator jarak, didapatkan hasil bahwa pelanggaran terjadi karena faktor eksternal. Faktor eksternal yang dimaksud yakni karena adanya kondisi lalu lintas yang menyebabkan pengemudi melakukan pelanggaran indikator misalnya volume lalu lintas.

Tingkat *Safety Driving* pada BRT koridor 6 yang tergolong ke kategori sedang menunjukkan bahwa pengoperasian BRT sudah sejalan dengan konsep transportasi berkelanjutan khususnya pada aspek sosial. Hal tersebut juga menunjukkan bahwa kebutuhan transportasi sudah

dapat terpenuhi tanpa menimbulkan dampak negatif pada aspek sosial yakni terkait keamanan dan kenyamanan masyarakat. Terwujudnya aspek sosial perlu didukung dengan penerapan aspek ekonomi dan aspek lingkungan agar BRT koridor 6 dapat mendukung perwujudan transportasi berkelanjutan. Hasil wawancara menunjukkan bahwa pengemudi BRT koridor 6 tidak pernah mendapat pelatihan tentang konsep *Safety Driving* sebelumnya. Keahlian atau pengetahuan tentang cara mengemudi yang aman juga tidak menjadi syarat dalam penerimaan pengemudi. Terlepas dari kondisi tersebut, pengemudi koridor 6 yang rata-rata memiliki pengalaman bekerja sebagai pengemudi angkutan umum dan bis kota selama 3 hingga 5 tahun sudah dapat mengoperasikan BRT secara aman terbukti melalui hasil tingkat *Safety Driving* yang tergolong sedang. Pada BRT Koridor 6 yang berada pada kategori sedang tersebut masih terdapat pelanggaran indikator *Safety Driving* yang dilakukan oleh pengemudi, sehingga peningkatan performa pengemudi perlu untuk dilakukan dengan mengacu pada faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi yakni faktor internal dan faktor eksternal.

## **5.2 Rekomendasi**

Dari keseluruhan pengemudi koridor 6, terdapat pengemudi dengan tingkat *Safety Driving* yang tergolong ke kategori sedang dan beberapa pengemudi yang tergolong ke kategori tinggi. Rekomendasi yang bisa diberikan pada BLU Trans Semarang yakni untuk memberikan penghargaan bagi pengemudi dengan tingkat *Safety Driving* tinggi. Sistem penghargaan belum pernah dilakukan oleh pihak BLU Trans Semarang kepada para pengemudi. Penghargaan perlu diberikan dengan tujuan untuk memberi apresiasi atas perilaku pengemudi yang sudah mencerminkan konsep *Safety Driving* dan agar cara mengemudi tersebut dapat tetap dijalankan oleh pengemudi selama mengoperasikan BRT. Untuk meningkatkan penerapan konsep *Safety Driving* pada koridor 6 berdasar pelanggaran yang masih terjadi, pembinaan pada pengemudi BRT perlu dilakukan khususnya pada pengemudi dengan tingkat *Safety Driving* sedang. Berdasar hasil wawancara dengan BLU Trans Semarang diketahui bahwa selama ini belum pernah ada pelatihan yang diberikan pada pengemudi BRT koridor 6. Pembinaan pada pengemudi bisa diwujudkan melalui pelatihan tentang *Safety Driving* atau pelatihan lain tentang cara mengemudi yang aman. Pembinaan untuk meningkatkan pengetahuan pengemudi juga perlu dilakukan yakni dengan membuat Standar Operasional Prosedur (SOP) tentang cara mengemudi yang benar dan aman, serta aturan dan larangan pada lalu lintas yang perlu diketahui dan dijalankan oleh pengemudi selama mengoperasikan BRT.

## **5.3 Rekomendasi Studi Lanjutan**

Terkait dengan hasil analisis yang telah dilakukan, terdapat beberapa hal yang dapat dikaji terkait dengan penelitian yang sudah dilakukan, yakni:

- a. Kajian kelembagaan perencanaan, pengoperasian dan pemeliharaan BRT Kota Semarang

- b. Kajian tingkat Safety Driving pada koridor lain BRT Kota Semarang untuk mengetahui perbedaan berdasarkan karakteristik topografi dan kinerja jalan
- c. Identifikasi faktor internal atau pengaruh karakteristik pengemudi terhadap tingkat *Safety Driving*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Acurio, Henry, Paola Quintana, José Bedón, dan Byron Guamán. 2016. Eco-Driving Techniques for Road Freight Transport in Ecuador. *International Journal of Engineering Trends and Technology (IJETT)* 41(2):72–76.
- American Telephone and Telegraph Company. 2015. Top Ten Safe Driving Tips. [https://www.att.com/Common/about\\_us/txtng\\_driving/td\\_topten\\_safe\\_driving.pdf](https://www.att.com/Common/about_us/txtng_driving/td_topten_safe_driving.pdf). 10 November 2017.
- Aminah S, 2007. Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. *Jurnal Masyarakat, Kebudayaan, dan Politik* 20(1): 3-8
- Andrian, T. 2008. Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Kota Medan Jenis Mobil Penumpang (MPU), Studi Kasus: Koperasi Pengangkutan Medan (KPUM) Trayek 64. *Tesis*. Sekolah Pascasarjana Universitas Sumatera Utara. Medan.
- Anonim. 2015. 10 Pelanggaran Lalu Lintas Paling Sering Terjadi. <https://nasional.sindonews.com/read/947769/163/10-pelanggaran-lalu-lintas-paling-sering-terjadi-1420695422/>. 10 November 2017
- Apriliananda, Donny. 2016. Panduan Jarak Aman Kendaraan Menurut Polisi. <https://otomotif.kompas.com/read/2016/08/03/172300915/Panduan.Jarak.Aman.Kendaraan.Menurut.Polisi>. 23 Mei 2018
- Azwar, Saifuddin. 1993. Kelompok subjek ini memiliki harga diri yang rendah"; kok, tahu...?. *Buletin Psikologi* 1(2): 13-17.
- \_\_\_\_\_. 2003. *Penyusunan Skala Psikologi*. Edisi Pertama. Pustaka Pelajar. Yogyakarta
- \_\_\_\_\_. 2012. *Reliabilitas dan Validitas*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Badan Pusat Statistik. 2016. *Statistik Transportasi Darat 2016*. <https://www.bps.go.id/publication/2017/11/27/500b5f875d5762ffb4e7a589/statistik-transportasi-darat-2016.html>. 10 Mei 2018.
- BAPPEDA Kota Semarang. 2008. *Masterplan Transportasi Kota Semarang Tahun 2009-2029*. Semarang.
- Bejarano, M., Ceballos, L. M., & Maya, J. 2017. A user-centred assessment of a new bicycle sharing system in Medellin. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 44: 145–158.
- Benfield, F. K., & Replogle, M. 2002. The Roads More Traveled: Sustainable Transportation in America—Or Not. *ELR News & Analysis* 6(32): 10633–10647.
- Bhattacharjee, S., dan A. R. Goetz. 2012. Impact of light rail on traffic congestion in Denver. *Journal of Transportation Geography* 22: 262-270.
- Black, W.R. 2002. Sustainable Transport and Potential Mobility. *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 2(3/4):179–95.
- Black, W.R. 2004. Sustainable Transport: Meanings and Responses. *Proceedings of the Integrating Sustainability into the Transportation Planning Process Conference 37*. Transportation Research Board. Washington, D.C, USA. pp 15-31.
- Bongardt, Daniel, Dominik Schmid, Cornie Huizenga, and Todd Litman. 2011. Sustainable Transport Evaluation Developing Practical Tools for Evaluation in the Context of the CSD Process. *Paper presented at the 19th Session of the Commission on Sustainable Development*