

## **BAB V**

### **SIMPULAN, IMPLIKASI, DAN REKOMENDASI**

#### **5.1. Simpulan**

Kota Bandung menempati urutan pertama sebagai kota termacet di Indonesia berdasarkan survei dari *Asia Development Bank* (ADB) pada bulan Oktober 2019. Salah satu titik rawan kemacetan di Kota Bandung adalah Jalan Raya Kopo yang memiliki aktivitas penggunaan jalan cukup tinggi dengan didominasi kegiatan industri, penggunaan lahan bermukim, serta perdagangan dan jasa. Situasi kemacetan dapat mendorong seorang pengendara untuk berperilaku *aggressive driving*. Kondisi tersebut diistilahkan oleh Emile Durkheim sebagai anomie yaitu timbulnya keadaan yang tidak stabil karena nilai dan norma yang kian memudar. Pengaruh kemacetan terhadap munculnya perilaku *aggressive driving* dapat diperkuat atau dilemahkan oleh persepsi setiap pengendara terkait risiko kecelakaan lalu lintas. Pengendara dengan persepsi risiko kecelakaan yang tinggi akan memiliki kesadaran untuk menaati peraturan lalu lintas begitu pun sebaliknya. Penelitian ini disusun berdasarkan data lapangan melalui penyebaran kuesioner kepada 100 orang responden yang didominasi oleh perempuan berusia 22 tahun dengan frekuensi berkendara motor di Jalan Raya Kopo setiap 1-3 kali per minggu. Berdasarkan pembahasan di atas, penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Hasil penelitian menunjukkan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima dengan nilai yang signifikan sehingga terdapat pengaruh dari kemacetan di Jalan Raya Kopo terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara motor dengan besaran pengaruh 28,9%, sementara 71,1% lainnya berasal dari faktor lain yang tidak diuji dalam penelitian ini. Adapun model regresi pengaruh variabel independen

terhadap variabel dependen yaitu  $Y = 8462.263 + 0,529X$  yang berarti jika kemacetan ( $X$ ) sebesar 0, maka *aggressive driving* ( $Y$ ) memiliki nilai sebesar 8462,263 dengan hasil nilai signifikan pada alpha 5%. Selain itu, dalam setiap kenaikan nilai kemacetan ( $X$ ) sebesar 1 satuan akan meningkatkan *aggressive driving* ( $Y$ ) sebesar 0,529 dengan hasil nilai signifikan pada Alpha 5% dari hasil uji t.

2. Hasil penelitian menunjukkan bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima dengan nilai yang signifikan sehingga persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator dapat memperkuat pengaruh kemacetan di Jalan Raya Kopo terhadap perilaku *aggressive driving* pengendara motor dibuktikan dengan adanya kenaikan nilai pengaruh dari 28,9% menjadi 32,1% setelah melibatkan variabel moderator. Hal tersebut menunjukkan bahwa persepsi risiko kecelakaan dapat meningkatkan pengaruh sebesar 3,2%.
3. Adapun pengambilan keputusan mengenai jenis variabel moderator dari persepsi risiko kecelakaan yaitu *homologizer moderator* atau moderator potensial. Persepsi risiko kecelakaan memiliki potensi untuk menjadi variabel moderator dengan besaran pengaruh 31,8%, sementara sisanya dijelaskan oleh variabel lain yang tidak diuji dalam penelitian ini. Pada pengujian *MRA* dengan melibatkan variabel interaksi yang merupakan hasil perkalian dari kemacetan dan persepsi risiko kecelakaan ( $X*Z$ ), dapat ditarik kesimpulan bahwa kemacetan ( $X$ ) berpengaruh terhadap *aggressive driving* pengendara motor ( $Y$ ) sementara persepsi risiko kecelakaan ( $Z$ ) tidak berpengaruh. Selain itu, variabel interaksi juga menunjukkan bahwa interaksi kemacetan dan persepsi risiko kecelakaan ( $X*Z$ ) tidak berpengaruh terhadap *aggressive driving* ( $Y$ ) pengendara motor sehingga variabel tersebut berpotensi menjadi variabel moderator.

## 5.2. Implikasi

Implikasi merupakan dampak secara langsung dari hasil penelitian yang telah dilakukan. Berdasarkan hasil penelitian mengenai pengaruh kemacetan di Jalan Raya Kopo terhadap *perilaku aggressive driving* dengan persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator, maka implikasi dari penelitian ini, di antaranya:

### 5.2.1. Bagi Pemerintah Kota Bandung

Penelitian ini dapat menjadi bahan pertimbangan pemerintah dalam menyusun kebijakan terkait dengan masalah kemacetan di Kota Bandung. Pemerintah selaku pembuat kebijakan dapat menyusun kebijakan pada beberapa titik yang masih rawan kemacetan berupa peningkatan kualitas infrastruktur maupun pembangunan kualitas sumber daya manusia.

### 5.2.2. Bagi Polrestabes dan Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Bandung

Penelitian ini dapat menjadi bahan evaluasi terkait realitas penegakkan peraturan lalu lintas. Pihak yang terkait dengan pelaksanaan pengaturan lalu lintas seperti Polrestabes dan Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Bandung mengetahui faktor penyebab terjadinya kemacetan di Jalan Raya Kopo, dampak yang ditimbulkan dari kemacetan berupa perilaku *aggressive driving*, serta persepsi para pengendara motor terhadap risiko kecelakaan.

### 5.2.3. Bagi Pengendara Motor

Pengendara motor sebagai pengguna peraturan lalu lintas dapat mengetahui urgensi ketertiban berlalu lintas. Selain itu, penelitian ini dapat dijadikan bahan refleksi diri dan lingkungan untuk meningkatkan kesadaran akan potensi terjadinya risiko kecelakaan lalu lintas saat berkendara.

#### 5.2.4. Bagi Pendidikan Sosiologi

Interaksi antar pengendara dan peraturan lalu lintas yang mengikat dapat dijadikan bahan pembelajaran bagi Pendidikan Sosiologi dalam mempelajari pola interaksi yang terjadi di masyarakat. Penelitian ini dapat menggambarkan dampak dari perilaku anomi berupa *aggressive driving* pengendara motor.

#### 5.2.5. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini dapat menjadi sumber referensi yang menggambarkan pengaruh kemacetan terhadap perilaku *aggressive driving* dengan persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator. Selain itu, peneliti selanjutnya dapat mengetahui kebaruan dari penelitian ini berupa persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator dan mengidentifikasi kelebihan dan kelemahan penggunaan metode dalam penelitian ini.

### 5.3. Rekomendasi

Penelitian ini dapat dijadikan referensi dan dikembangkan lebih baik lagi oleh berbagai pihak yang terkait dengan pengaruh kemacetan di Jalan Raya Kopo terhadap perilaku *aggressive driving* dengan persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator. Adapun rekomendasi yang dapat dipaparkan oleh peneliti, di antaranya:

#### 5.3.1. Bagi Pemerintah Kota Bandung

Kebijakan pemerintah dalam tata kelola infrastruktur kota sebaiknya lebih dipertegas dan disosialisasikan secara masif kepada masyarakat agar kapasitas lebar jalan maupun perbaikan sarana prasarana lainnya dapat terpenuhi secara efektif. Selain itu, pemerintah diharapkan dapat kebersamai pembangunan infrastruktur dengan pembangunan sumber daya masyarakat untuk tertib berlalu lintas.

### 5.3.2. Bagi Polrestabes dan Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Bandung

Pihak yang terkait dengan pengaturan lalu lintas seperti Polrestabes dan Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Bandung diharapkan dapat menanggulangi kasus kecelakaan lalu lintas melalui penyebaran informasi terkait titik rawan kecelakaan, bekerja sama dengan lembaga lainnya untuk meminimalisir kasus kecelakaan, serta mensosialisasikan sistematisa pengaduan kecelakaan lalu lintas untuk meminimalisir korban.

### 5.3.3. Bagi Pengendara Motor

Pengendara motor dapat berpartisipasi secara aktif dalam upaya penegakkan hukum dengan mematuhi setiap peraturan lalu lintas. Selain itu, pengendara perlu memiliki kesiapan ilmu pengetahuan dan mental yang kuat untuk menunjang ketertiban lalu lintas.

### 5.3.4. Bagi Pendidikan Sosiologi

Bidang kajian Pendidikan Sosiologi yang relavan dengan pengaruh kemacetan terhadap *aggressive driving* pengendara motor dengan persepsi risiko kecelakaan sebagai variabel moderator yaitu bidang Sosiologi Pembangunan, Sosiologi Hukum, dan Psikologi Sosial. Dalam bidang Sosiologi Pembangunan, fokus kajian dapat dilakukan dengan perbaikan infrastruktur jalan yang dibarengi dengan pembangunan sumber daya manusia. Selain itu, Sosiologi Hukum dapat berperan sebagai sarana penegakkan peraturan lalu lintas yang dibarengi dengan upaya meminimalisir perilaku anomi para pengendara motor. Faktor psikologis pengendara pun dapat dikaji melalui fokus kajian Psikologi Sosial agar ketertiban lalu lintas dapat terwujud dengan baik.

### 5.3.5. Bagi Peneliti Selanjutnya

Peneliti selanjutnya dapat melakukan pengujian terhadap faktor lain yang berpotensi menjadi variabel moderator dalam memperkuat/memperlemah pengaruh kemacetan terhadap perilaku

*aggressive driving* seperti kematangan emosi pengendara motor. Selain itu, penelitian dapat dilakukan pada lokasi kemacetan lainnya di Kota Bandung seperti Jalan Sukajadi, Jalan Tol Pasteur, Jalan Cihampelas, Jalan Jakarta, Jalan Soekarno Hatta-Ibrahim Adjie, Jalan Pahlawan, dan titik lainnya dengan berdasarkan hasil olahan data pihak terkait yang berwenang dalam mengatur lalu lintas seperti Polrestabes, Dinas Perhubungan (DISHUB), dan pihak-pihak lainnya.