

BAB VII

KESIMPULAN

1. Keterbatasan penelitian ini yakni variabel yang tidak lengkap seperti jenis kendaraan, cuaca, kondisi lalu lintas, lokasi cedera.
2. Sebesar 51% kecelakaan lalu lintas di Jakarta Timur selama tahun 2007 terjadi pada pengendara sepeda motor.
3. a. Hampir seluruh (95%) pengendara sepeda motor yang mengalami kecelakaan berjenis kelamin laki-laki, 69% berstatus karyawan, 84% berpendidikan menengah, 35% berumur 17 hingga 24 tahun.
b. Pada saat terjadi kecelakaan 80% kondisi lalu lintas sedang atau lancar, 93% terjadi pada cuaca cerah, dan 40% terjadi di saat curah hujan rendah.
c. Pengendara dengan jenis kendaraan Honda banyak mengalami kecelakaan (46%) dibandingkan jenis kendaraan lainnya, sedangkan rasio resiko untuk mengalami kecelakaan lebih tinggi pada pengendara dengan jenis kendaraan Kawasaki.
d. Kecelakaan kendaraan sepeda motor 33% berpola depan-pejalan kaki. Sementara itu, jenis yang banyak ditabrak oleh pengendara sepeda motor yakni sepeda motor sebesar 35%.
e. Kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor berpola "M". Puncak-puncak kejadian kecelakaan terjadi sekitar pukul 07.00 dan 21.00, pada hari

Selasa, dan tanggal 1-10. Apabila dilihat dari kategori jam, kecelakaan banyak terjadi di waktu perjalanan kerja.

4. Lebih dari separuh (57%) kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor mengakibatkan cedera. Bagian tubuh yang sering terkena cedera yakni kepala sebesar 60%.
5.
 - a. Pada karakteristik manusia, resiko untuk mengalami cedera lebih tinggi pada jenis kelamin perempuan daripada laki-laki, status pekerjaan pegawai negeri sipil, tingkat pendidikan rendah, dan umur lebih dari 39 tahun.
 - b. Pada karakteristik jalan dan lingkungan, resiko untuk mengalami cedera tinggi saat kondisi lalu lintas sepi, cuaca tidak cerah, dan pada saat curah hujan tinggi.
 - c. Pada karakteristik kendaraan, jenis Suzuki yang dipakai oleh pengendara yang mengalami kecelakaan berpeluang tinggi untuk mendapatkan cedera.
 - d. Pada karakteristik waktu kejadian, kecelakaan yang terjadi pada waktu istirahat, tanggal 21 hingga 31, dan akhir pekan mempunyai peluang tinggi untuk mendapatkan cedera.
6. Pada uji statistik, hubungan yang bermakna terdapat pada variabel jenis pekerjaan karyawan, pengendara yang mengalami kecelakaan yang menggunakan jenis kendaraan Honda, Kawasaki, Yamaha, dengan semua tipe tabrakan yaitu depan-belakang, depan-depan, depan-samping, samping-samping, dan tunggal. Selain itu, jenis yang ditabrak sepeda motor yaitu sepeda motor, lainnya, dan kendaraan bermotor, serta waktu terjadi kecelakaan di saat istirahat memiliki hubungan yang bermakna.

BAB VIII

SARAN

1. Dilakukan penelitian menggunakan laporan Manajemen Informasi Laka Lantas (MILL) yang lebih lengkap dengan ditambahkan variabel sub tipe untuk kendaraan sepeda motor.
2. Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya khususnya satuan lalu lintas Polres Jakarta Timur mengetatkan penjagaan dan pengaturan lalu lintas pada bulan, hari, dan jam puncak kecelakaan lalu lintas.
3. Diadakan edukasi dan pelatihan atau percobaan selama beberapa bulan sebelum didapatnya surat ijin mengemudi.
4. Peraturan pemakaian helm kembali dketatkan karena pemakaian helm sangat efektif dalam mengurangi peluang cedera yang berat pada kepala dan leher.
5. Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya khususnya satuan lalu lintas Polres Jakarta Timur disarankan untuk memasang *Speed Camera*.
6. Diadakan studi lanjut mengenai tabrakan pada pejalan kaki dan keamanan pejalan kaki.
7. Dilakukan studi lanjutan seperti dengan menggunakan disain kohort, data primer dengan variabel lebih lengkap seperti jenis cedera, derajat cedera, tipe pengendara dan penumpang, pengguna alat pelindung seperti helm, lampu lalu lintas.