

BAB 7

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1 Kesimpulan

Setelah melakukan pengolahan data, analisis, serta usulan pada bab 5, berikut merupakan kesimpulan mengenai hasil penelitian yang telah dilakukan:

- 1) Dengan mengidentifikasi dan menganalisis pengaruh perbedaan suhu ruangan, penggunaan jenis suara, dan kepadatan lalu lintas saat berkendara terhadap jumlah kesalahan mengemudi, didapatkan hasil bahwa **variabel suhu, jenis suara, dan tingkat kepadatan memiliki pengaruh terhadap jumlah kesalahan mengemudi.** Hasil ini didapatkan dari *within-subject design* ANOVA 3 arah dimana nilai signifikansi variabel tersebut berada pada nilai kritis yaitu $< 0,05$. Didapatkan juga jenis kesalahan yang paling sering dilakukan pengemudi saat berkendara yaitu mengebut dengan kecepatan melebihi 60 km/ jam. Hal ini dapat terjadi karena beberapa hal seperti pengemudi yang ingin cepat sampai, banyaknya jalanan kosong, dan lainnya.

- 2) Dengan mengidentifikasi dan menganalisis pengaruh perbedaan suhu ruangan, penggunaan jenis suara, dan kepadatan lalu lintas saat berkendara terhadap beban kerja mental pengemudi, didapatkan hasil bahwa **variabel suhu, kepadatan, dan interaksi antara suhu dan suara memiliki pengaruh terhadap beban kerja mental yang dilihat dari hasil skor RTLX.** Hasil ini didapatkan dari *within-subject design* ANOVA 3 arah dimana nilai signifikansi kedua variabel dependen dan satu interaksi ini berada pada nilai kritis yaitu $< 0,05$. Didapatkan juga dimensi beban kerja yang paling besar dirasakan oleh pengemudi yaitu performansi yang merupakan rasa puas karena keberhasilan menyelesaikan kegiatan mengemudi. Rasa puas ini muncul karena seluruh pengemudi yang dapat menyelesaikan perjalanan mengemudi hingga sampai ke tujuan.

- 3) Dengan mengidentifikasi dan menganalisis hubungan antara beban kerja mental pengemudi dan jumlah kesalahan mengemudi, didapatkan hasil bahwa **jumlah kesalahan mengemudi dan beban kerja mental (skor RTLX) yang dirasakan pengemudi tidak memiliki hubungan.** Hasil ini didapatkan dari uji korelasi *pearson* yang menunjukkan hasil nilai signifikansi sebesar 0,056. Hasil ini berada pada *range* < 0,20 sehingga dianggap tidak memiliki korelasi.

- 4) Dengan mengidentifikasi dan menganalisis data, diperoleh usulan terbaik untuk meminimalisir kesalahan mengemudi jika dilihat dari faktor suhu, suara, dan kepadatan lalu lintas yaitu **kondisi terbaik untuk berkendara adalah dengan suhu dingin nyaman (sekitar 21°C), mendengarkan musik yang disukai, serta berkendara pada kondisi jalanan yang lancar.** Selain itu penerapan *safety driving* dan *defensive driving*, pemanfaatan teknologi mobil, penggunaan *speed gun*, dan pemasangan *road stud* dapat menjadi usulan untuk mengurangi jumlah kesalahan mengemudi dan beban kerja mental yang dirasakan pengemudi.

7.2 Saran

Berikut merupakan saran yang diberikan peneliti baik untuk pengemudi maupun penelitian selanjutnya:

7.2.1 Saran untuk Pengemudi

Peneliti menghimbau agar pengemudi dapat menerima serta mempertimbangkan usulan yang diberikan pada penelitian ini dengan tujuan untuk mengurangi jumlah kesalahan mengemudi serta beban kerja mental yang dirasakan oleh pengemudi. Dengan begitu, diharapkan pengemudi akan memiliki kenyamanan, keamanan, serta kualitas berkendara yang lebih baik lagi kedepannya.

7.2.2 Saran untuk Penelitian Selanjutnya

- 1) Peneliti selanjutnya dapat memperluas kemungkinan perlakuan untuk setiap variabelnya. Seperti contoh, pada pengaruh suara dapat mempertimbangkan jenis lain seperti suara ceramah, berita, dan lainnya.
- 2) Peneliti selanjutnya dapat mempertimbangkan variabel lain seperti usia untuk melihat apakah terdapat perbedaan gaya berkendara antara remaja dan orang dewasa.
- 3) Penelitian selanjutnya dapat menggunakan bantuan alat *Virtual Reality* (VR) agar situasi berkendara dapat menjadi lebih nyata. Selain itu dengan bantuan VR juga dapat memudahkan pengemudi untuk melihat kondisi sekitar karena tanpa VR terdapat banyak *blind spot* yang menjadi penyebab banyaknya jumlah kesalahan yang dilakukan.
- 4) Peneliti dapat menambah pengukuran secara objektif melalui ukuran biomekanika tubuh seperti gelombang otak, denyut jantung, dan lainnya.
- 5) Durasi waktu berkendara untuk setiap *treatment* dapat ditingkatkan agar hasil yang didapatkan lebih baik. Namun hal ini harus diimbangi juga dengan waktu istirahat yang lebih lama untuk setiap *treatment* agar kondisi responden pada tiap *treatment* tetap sama.
- 6) Menyamakan kondisi awal responden seperti jam tidur, kondisi fisik, dan tingkat kantuk agar mengurangi potensi pengaruh variabel lain dalam hasil yang didapatkan.
- 7) Menggunakan pengukuran beban kerja lainnya yang lebih mengarah kepada beban kerja mental agar dapat terlihat hubungannya dengan jumlah kesalahan berkendara.