

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Penelitian bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan *driving behaviour* pada penerapan *telematic early warning system* di PT X tahun 2026. Berdasarkan hasil penelitian, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

- a. Gambaran *driving behaviour* pada pengemudi di PT X menunjukkan bahwa sebanyak 121 dari 261 atau 46,4% responden memiliki *driving behaviour* berisiko.
- b. Proporsi karakteristik responden menunjukkan bahwa pengemudi berusia ≤ 38 tahun sebesar 50,2%, memiliki tingkat pengetahuan keselamatan mengemudi yang baik sebesar 59,8%, dan tingkat pengetahuan mengenai *telematic early warning system* yang baik sebesar 55,2%. Selain itu, pengemudi dengan masa kerja berisiko (> 7 tahun) sebesar 54,8%, durasi kerja berisiko (> 4 jam) sebesar 69,7%, dan pengemudi yang pernah mengikuti pelatihan keselamatan mengemudi sebesar 85,1%. Karakteristik responden yang beragam tersebut menunjukkan adanya perbedaan kondisi individu maupun pekerjaan yang berhubungan dengan *driving behaviour* pengemudi.
- c. Faktor-faktor yang memiliki hubungan signifikan dengan *driving behaviour* pengemudi di PT X adalah usia ($p\text{-value} < 0,001$; POR = 634,667; 95% CI: 139,141–2.894,915), pengetahuan mengenai *telematic early warning system* ($p\text{-value} 0,001$; POR = 2,233; 95% CI: 1,357–3,675), serta durasi kerja ($p\text{-value} < 0,001$; POR = 17,244; 95% CI: 7,504–39,627). Sementara itu, faktor lainnya seperti pengetahuan keselamatan mengemudi ($p\text{-value} = 0,864$), masa kerja ($p\text{-value} = 0,284$), dan riwayat pelatihan keselamatan mengemudi ($p\text{-value} = 0,978$) tidak memiliki hubungan signifikan dengan *driving behaviour*.
- d. Pengetahuan mengenai *telematic early warning system* merupakan faktor yang berhubungan paling kuat dengan *driving behaviour* (POR = 5,006;

95% CI: 1,086–23,084; *p-value* 0,039). Temuan ini menunjukkan bahwa pengetahuan mengenai *telematic early warning system* merupakan faktor penting yang perlu menjadi prioritas dalam upaya meningkatkan keselamatan mengemudi melalui optimalisasi penerapan *telematic early warning system* di PT X.

5.2 Saran

- a. Bagi pengemudi, disarankan untuk mempelajari dan mengikuti perkembangan teknologi yang diterapkan oleh perusahaan dalam meningkatkan keselamatan mengemudi, terutama pada pengemudi yang berusia lebih muda. Selain itu, disarankan untuk beristirahat dengan cukup dan memerhatikan durasi kerja agar tidak terjadi peningkatan *driving behaviour* berisiko.
- b. Bagi perusahaan, disarankan untuk memberikan materi atau *refresh training* mengenai mekanisme, fungsi, dan manfaat *telematic early warning system* sebagai upaya menjaga pengetahuan dan meningkatkan *driving behaviour* pengemudi. Pemberian materi tersebut dapat dilaksanakan setiap tahun bersamaan dengan pelatihan keselamatan mengemudi. Selain itu, perusahaan juga disarankan melakukan evaluasi *driving behaviour* pengemudi setiap bulan berdasarkan data yang tercatat pada TOCC. Hasil evaluasi tersebut dapat dimanfaatkan sebagai dasar pemberian *feedback* dan *coaching* secara individual, sehingga pengemudi memahami aspek perilaku mengemudi yang perlu diperbaiki.
- c. Bagi perusahaan, disarankan untuk memperhatikan pengaturan jadwal kerja dan waktu istirahat pengemudi agar memperoleh waktu tidur yang cukup sebelum bertugas dan memberikan tugas pengantaran atau penjemputan yang lebih rata agar durasi kerja tidak terlalu tinggi pada sebagian pengemudi. Pembinaan yang lebih intensif kepada pengemudi yang lebih muda atau kurang berpengalaman disarankan sebagai bagian dari peningkatan budaya keselamatan.
- d. Bagi peneliti selanjutnya, disarankan untuk mengukur *driving behaviour* secara *realtime* ketika pengemudi sedang membawa kendaraan agar tidak

terjadi bias. Desain penelitian lain seperti kohort juga dapat diaplikasikan untuk penelitian selanjutnya sehingga hubungan sebab-akibat antara faktor-faktor yang diteliti dengan *driving behaviour* dapat diamati secara lebih jelas dibandingkan desain *cross-sectional*.

- e. Bagi peneliti selanjutnya, disarankan untuk menambahkan variabel lain yang berpotensi memengaruhi *driving behaviour*, baik faktor internal seperti tingkat pendidikan dan kondisi kesehatan pengemudi, maupun faktor eksternal seperti jenis kendaraan, cuaca, serta kondisi jalan. Selain itu, disarankan untuk memanfaatkan data objektif yang berasal dari *telematic early warning system*, seperti frekuensi *overspeeding*, *harsh braking*, *rapid acceleration*, *harsh cornering*, penggunaan sabuk pengaman, maupun indikator lainnya, serta mengombinasikannya dengan observasi lapangan. Pendekatan tersebut diharapkan dapat meningkatkan validitas hasil penelitian serta memberikan gambaran yang lebih komprehensif mengenai *driving behaviour* pengemudi PT X.