

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **V.1 Kesimpulan**

1. Faktor yang berpengaruh besar terhadap terjadinya kerusakan ban adalah sebagai berikut:
  - a. Pada faktor pemeliharaan, ada dua faktor yang dapat terbentuk dari lima variabel penyusun yang dianalisis. Faktor 1 terdiri dari dominan variabel pemeriksaan dan penyetelan sporing balancing secara berkala dengan nilai component sebesar 0,860, variabel pemeriksaan kondisi velek dengan nilai component sebesar 0,820, variabel pemeriksaan kembangan telapak ban dengan nilai component sebesar 0,775, dan variabel melakukan rotasi ban dengan nilai component sebesar 0,757 yang mampu menjelaskan faktor sebesar 54,220% variasi. Faktor 2 terdiri dari pemasangan sesuai dengan SOP dengan nilai component sebesar 0,919 yang dapat menjelaskan 20,907% variasi. Jika faktor 1 dan faktor 2 dijumlahkan maka mampu menjelaskan 75,127% variasi.
  - b. Pada faktor lingkungan, ada dua faktor yang dapat terbentuk dari tujuh variabel penyusun yang dianalisis. Faktor 1 terdiri dari dominan variabel pengemudi melewati jalan rusak dengan nilai component sebesar 0,830, variabel pengemudi melewati jalan basah dengan nilai component sebesar 0,799, variabel jalan berliku dengan nilai component sebesar 0,710, variabel lalu lintas padat dengan nilai component sebesar 0,606 yang mampu menjelaskan 39,745% variasi. Faktor 2 terdiri dari dominasi variabel pengemudi melewati jalan beton dengan nilai component sebesar 0,864, variabel pengemudi melewati jalan kering dengan nilai component sebesar 0,818, dan variabel pengemudi berporosi pada siang hari dengan nilai component sebesar 0,721 yang mampu menjelaskan 24,348% variasi. Jika faktor 1 dan faktor 2 dijumlahkan maka mampu menjelaskan 64,093% variasi.
  - c. Pada faktor perilaku pengemudi, ada tiga faktor yang dapat terbentuk dari 10 variabel yang dianalisis. Faktor 1 terdiri dari

dominan variabel pengemudi memuat penumpang secara berlebihan dengan nilai *component* sebesar 0,862, variabel pengemudi melakukan pengereman mendadak dengan nilai *component* sebesar 0,827, variabel pengemudi menginjak gas dengan kasar dengan nilai *component* sebesar 0,811, variabel pengemudi berkendara dengan akselerasi tinggi dengan nilai *component* sebesar 0,741, variabel pengemudi melakukan perpindahan jalur dengan nilai *component* sebesar 0,677 yang mampu mampu menjelaskan 32,350% variasi. Faktor 2 terdiri dari dominasi variabel pengemudi menghindari jalan rusak dengan nilai *component* sebesar 0,806 dan variabel pengemudi berkendara dengan halus dengan nilai *component* sebesar 0,788 yang mampu menjelaskan 23,642% variasi. Faktor 3 terdiri dari dominasi variabel pengemudi menggunakan persneling netral saat malaju dijalan menurun dengan nilai *component* sebesar 0,613, variabel pengemudi berkendara dengan akselerasi rendah dengan nilai *component* sebesar 0,546 yang mampu menjelaskan 10,613% variasi. Jika faktor 1, faktor 2, dan faktor 3 dijumlahkan maka mampu menjelaskan 66,605% variasi.

2. Hubungan antara faktor-faktor yang berpengaruh terhadap terjadinya kerusakan ban adalah sebagai berikut:
  - a. Pada analisis korelasi variabel faktor pemeliharaan dengan variabel faktor lingkungan diperoleh angka koefisien sebesar 0,404 artinya ada hubungan yang cukup. Hubungan yang cukup jika variabel faktor pemeliharaan buruk dan variabel faktor lingkungan buruk tidak berpengaruh secara signifikan terhadap terjadinya kerusakan ban
  - b. Pada analisis korelasi variabel faktor pemeliharaan dengan variabel faktor perilaku pengemudi diperoleh angka koefisien sebesar 0,913 artinya ada hubungan yang sangat kuat. Hubungan yang sangat kuat jika variabel faktor perilaku pengemudi buruk dan variabel faktor pemeliharaan buruk maka akan berpengaruh secara signifikan terhadap terjadinya kerusakan ban

- c. Pada analisis korelasi variabel faktor lingkungan dengan variabel faktor perilaku pengemudi diperoleh angka koefisien sebesar 0,432 artinya ada hubungan yang cukup. Hubungan yang cukup jika variabel faktor lingkungan buruk dan variabel faktor perilaku pengemudi buruk tidak berpengaruh secara signifikan terhadap terjadinya kerusakan ban

## V.2 Saran

1. Selalu memperhatikan setiap faktor yang berpengaruh terhadap terjadinya kerusakan ban, karena ban adalah suatu komponen yang sangat penting dan mudah mengalami kerusakan.
2. Perlu dilakukan penambahan alat untuk melakukan perbaikan *spooring* *balancing* dan dilakukan pengawasan kepada mekanik terhadap pelaksanaan perbaikan ban agar bekerja menggunakan alat yang sesuai standar operasional prosedur sehingga waktu terjadinya kerusakan pada komponen roda akan lebih lama dan usia pada ban bisa mencapai sesuai target yang telah ditentukan.
3. Perlu dilakukan inspeksi terhadap lingkungan untuk mengevaluasi tingkat keselamatan infrastruktur jalan beserta bangunan pelengkapannya dengan mengidentifikasi bahaya-bahaya, kesalahan-kesalahan dan kekurangan-kekurangan yang dapat menyebabkan kerusakan terhadap armada, khususnya pada bagian ban.
4. Perlu ditingkatkan kompetensi pengemudi mengenai wawasan cara mengemudi dengan cara yang baik dan benar dan peningkatan disiplin dalam berlalu lintas sehingga dapat berperan dalam upaya menekan kejadian kerusakan armada khususnya pada bagian ban.

## DAFTAR PUSTAKA

- Assauri, S. (2008). *Manajemen Produksi dan Operasi*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Bell, B. (2016). *GUIDE TO TYRE MANAGEMENT ON HEAVY VEHICLES*. Britain: Senior Traffic Commissioner for Great Britain.
- Gulo, W. (2002). *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Grasindo Indonesia.
- Guntur, S. (2004). *Implementasi Dalam Birokrasi Pembangunan*. Bandung: Remaja Rosdakarya Offset.
- Hadi, S. (2018). Tyre Management. *TIRE CARE MANAGEMENT PROSES*, 1-9.
- Heizer, J., & Render, B. (2011). *Manajemen Operasi Buku Kedua*. Jakarta: Salemba Empat.
- Jayakusumah, H. (2011). *ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KONSUMEN DALAM KEPUTUSAN PEMBELIAN TEH CELUP SARIWANGI (Studi Kasus Pada Masyarakat Kota Bekasi)*. Jakarta: UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SYARIF HIDAYATULLAH.
- Marsal, J. (2015). *Rencana Bisnis Tire Management System*. Yogyakarta: Perpustakaan Pusat Universitas Gadjah Mada.
- Muhtadi, M. Z. (2009). MANAJEMEN PEMELIHARAAN UNTUK OPTIMALISASI LABA PERUSAHAAN . *JURNAL PENDIDIKAN AKUNTANSI INDONESIA*, 35-43.
- Prasetya, A. (2019). *FAKTOR PENYEBAB KEAUSAN BAN BERGELOMBANG (WAVE TYRE) MERK "GOODRICH" PADA UNIT BUS*. Tegal: Perpustakaan Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.
- Priyanto, W. (2018, November 30). *TEMPO.CO*. Retrieved from <https://otomotif.tempo.co/read/1151028/mengenal-bahan-baku-ban-dengan-karet-sintetis-dan-karet-natural>
- Rokhim, M. (2017). Program Magister Teknik Industri, Pasca Sarjana, Universitas Mercu Buana. *Penentuan Key Performance Indicator Dengan Metode Balanced Scorecard*, 168-175.
- S, A., & D, C. (2016, Juni 24). *ask-the-expert-ingin-cost-ban-jadi-murah-tms-solusinya*. Retrieved from <https://www.truckmagz.com>: <https://www.truckmagz.com/ask-the-expert-ingin-cost-ban-jadi-murah-tms-solusinya/>
- Samopa, F. (2011). Prosiding Seminar Nasional Manajemen Teknologi XIV. *ANALISIS DAN DESAIN TIRE MANAGEMENT SYSTEM PADA PT.BP CABANG SURABAYA*, 1-9.
- Sudarjan. (2005). *Metode Statistika*. 2005: Trasito.
- Sugiyono. (2008). *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Alfabeta.
- Sujoko. (2002). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Konsumen Dalam Keputusan Memakai Jasa Warnet di Kota Jember*. Surabaya: UNTAG.

- Suwardjoko, W. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.
- Tedjakusuma, Ritawati, Hatini, & Mulyani, S. (2003). *Analisis faktor-Faktor Yang Mempengaruhi kecenderungan Minat Beli Konsumen Sarung (Studi Kasus Konsumen Di Jawa Timur*. Surabaya: Universitas Kristen Petra.
- Usman, N. (2002). *Konteks implementasi berbasis Kurikulum*. 70.
- Utomo, T. C. (2018). *ANALISA TINGKAT KEAUSAN TYRE PADA UNIT HD785-7 DI PT. BORNEO ALAM SEMESTA SITE MELAK*. Balikpapan: POLITEKNIK NEGERI BALIKPAPAN.