

Pemberdayaan Pengemudi Angkutan Barang Umum Melalui Peningkatan Kemampuan
Tanggap Darurat Kendaraan
Empowering Public Freight Drivers through Improving Vehicle Emergency Response Capabilities

Endang Widjajanti *

¹Program Studi Teknik Sipil-FSTT Institut Sains dan Teknologi Nasional
Jl. Moh. Kahfi II, Jagakarsa Jakarta 12620

* Penulis Korespondensi : endangwidjajanti@istn.ac.id

ABSTRAK

Evaluasi terhadap pengemudi angkutan barang umum ini bertujuan untuk mengetahui kemampuan penanganan tanggap darurat pengemudi angkutan barang umum terhadap kerusakan kendaraan sehingga dapat digunakan dasar untuk meningkatkan kemampuan pengemudi dalam tanggap darurat kerusakan kendaraan.. Teknik pengambilan sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan teknik non probability sampling dengan jenis Purposive Sampling. Lokasi survei di wilayah Jakarta dan sekitarnya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa lebih dari 50% pengemudi angkutan umum melakukan semua tugas mengantarkan barang seperti mengemudi, membersihkan kendaraan, merawat kendaraan, mengawasi proses bongkar muat dan memelihara barang. Jenis kerusakan kendaraan yang paling sering dialami pengemudi angkutan barang umum adalah pecah ban, gangguan sistem kopling dan gangguan sistem rem. Pengemudi angkutan barang umum cenderung memperbaiki sendiri kerusakan pecah ban, gangguan sistem kopling dan gangguan sistem rem, sedangkan terhadap perbaikan kerusakan patah as dan kerusakan mesin pengemudi cenderung menghubungi bengkel terdekat dan/atau menghubungi perusahaan. Hasil evaluasi menunjukkan kebutuhan peningkatan kemampuan pengemudi dalam tanggap darurat yang terkait dengan kondisi kendaraan meliputi pemeriksaan perlengkapan kendaraan, tata cara pemuatan kendaraan, pecah ban, gangguan sistem kopling, gangguan sistem rem.

Kata Kunci: angkutan barang umum, kerusakan kendaraan, pengemudi, tanggap darurat

ABSTRACT

The evaluation was carried out to determine the skills of emergency response handling by public freight drivers to vehicle damage so that it can be used to improve the ability of public freight drivers to anticipate emergency response. Location of survey survey is in Jakarta and surrounding areas. The sampling technique used in this study is non probability sampling and Purposive Sampling. The study results showed that more than 50% of public freight drivers do all tasks of delivering goods such as driving, cleaning vehicles, maintaining vehicles, supervising the process of loading/unloading and maintaining cargo. The most common types of vehicle damage experienced by public freight drivers are broken tires, transmission system disturbances and brake system disturbances. Public freight drivers tend to repair damage from broken tires, transmission system disturbances, brake system disturbances themselves, whereas to repair damaged axles and engine damage, drivers tend to contact the nearest repair shop and/or contact the company. The evaluation results show the need to improve the driver's ability in emergency response related to vehicle conditions such as inspection of vehicle equipment, vehicle loading procedures, tire burst, transmission system disturbances, brake system disturbances.

Keywords: public freight, vehicle damage, drivers, emergency action

1. PENDAHULUAN

Data dari Korlantas Polri yang dipublikasikan Kementerian Perhubungan menunjukkan bahwa angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 103.645 Kasus pada tahun 2021, lebih tinggi dibandingkan tahun 2020 yang sebanyak 100.028 kasus. Jumlah korban meninggal dunia pada tahun

2021 sebanyak 25.266 korban jiwa, korban luka berat 10.553 orang, dan korban luka ringan 117.913 orang dengan kerugian materi mencapai Rp246 miliar. Berdasarkan jenis kendaraan yang terlibat, keterlibatan kasus kecelakaan lalu lintas yang paling tinggi adalah sepeda motor dengan persentase 73% dan di urutan kedua adalah

angkutan barang dengan persentase 12% (dataindonesia.id, 2022).

Sembilan puluh persen hasil temuan KNKT penyebab kecelakaan truk dari aspek manusia adalah pengemudi yang tidak menguasai teknologi misalnya belum mengetahui cara kerja rem, sistem full hidrolic brake, air hidrolic brake dan full air brake. Yang diidentifikasi KNKT sebagai kekurangan kompetensi pada pengemudi yang tidak tercover melalui mekanisme pengambilan SIM maupun pelatihan.(detik.com, 2022).

Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas angkutan barang umum; dan angkutan barang khusus. Angkutan barang umum adalah angkutan barang pada umumnya, yaitu barang yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus. Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor wajib menggunakan kendaraan barang. (Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, n.d.)

Setiap perusahaan angkutan umum wajib menyiapkan dokumen tanggap darurat berupa standar prosedur operasi untuk menghadapi setiap keadaan darurat yang meliputi (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, n.d.):

- a). pengembangan dan penerapan manajemen tanggap darurat;
- b). identifikasi semua potensi keadaan darurat yang mungkin timbul dalam kegiatan operasi; dan
- c). sistem manajemen krisis dan tanggap darurat.

Persyaratan Kendaraan Bermotor untuk angkutan barang adalah sebagai berikut (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang

Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan, n.d.):

- a. memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang dibuktikan dengan bukti lulus uji;
- b. dilengkapi dengan Surat Muatan Barang;
- c. mencantumkan dengan jelas nama perusahaan yang melekat pada badan kendaraan samping kiri, kanan, dan belakang, untuk Kendaraan Bermotor Umum;
- d. ditempelkan Alat Pemantul Cahaya pada bagian belakang dan samping pada Kendaraan Bermotor;
- e. menyediakan kotak obat lengkap dengan isinya; dan
- f. memenuhi Standar Pelayanan Minimal Angkutan Barang.

Standar Pelayanan Minimal sesuai PM ini yang terkait dengan kompetensi pengemudi adalah: pengemudi memiliki pengetahuan mengenali rute pelayanan, tanggap darurat, dan pelayanan dengan ukuran mengikuti pelatihan paling sedikit 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.

Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 203, ayat (1), mengamanatkan “Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, dan Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 pada Bab XI, Bag keempat pasal 208 ayat (1) mengamanatkan Pembina lalu lintas dan angkutan jalan bertanggung jawab membangun dan mewujudkan budaya keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam upaya pencegahan kecelakaan lalu lintas perlu dilakukan berbagai upaya dan langkah – langkah baik yang sifatnya preventif, edukatif maupun kuratif.

Evaluasi terhadap pengemudi angkutan barang umum ini bertujuan untuk mengetahui kemampuan penanganan

tanggap darurat pengemudi angkutan barang umum terhadap kerusakan kendaraan sehingga dapat digunakan dasar untuk meningkatkan kemampuan pengemudi angkutan barang umum dalam tanggap darurat kerusakan kendaraan.

Evaluasi kondisi tanggap darurat pengemudi angkutan barang umum dilakukan dengan Teknik *Purposive Sampling* yaitu evaluasi berdasarkan pengambilan sampel yang berdasarkan atas suatu pertimbangan tertentu seperti sifat-sifat populasi ataupun ciri-ciri yang sudah diketahui sebelumnya yang berfokus pada tujuan tertentu.(Arikunto & Suharsimi, 2011; Notoatmodjo, 2018).

2. METODE PENELITIAN

Untuk keperluan analisis, data primer dikumpulkan melalui survei interview kepada para pengemudi angkutan barang umum yang bertujuan untuk menggali pengalaman-pengalaman para pengemudi dalam menghadapi kondisi darurat dan keadaan berbahaya di jalan. Adapun interview dilakukan menggunakan formulir survei yang berisi pertanyaan-pertanyaan seputar:

- Identitas responden dan pengalaman sebagai pengemudi angkutan barang;
- Penugasan, hak dan kewajiban sebagai pengemudi;
- Pengalaman terhadap kejadian berbahaya yang pernah dialami;
- Pengalaman dan pengetahuan keadaan tanggap darurat berupa kerusakan kendaraan di jalan;
- Pengalaman dan pengetahuan tanggap darurat berupa kecelakaan di jalan;

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan teknik *non probability sampling* dengan jenis *Purposive Sampling*. Kriteria sampel yang akan digunakan dalam

penelitian ini adalah pengemudi angkutan barang umum.

Roscoe (1975) yang dikutip (Uma Sekaran, 2017) memberikan acuan umum untuk menentukan ukuran sampel yaitu ukuran sampel lebih dari 30 dan kurang dari 500 adalah tepat untuk kebanyakan penelitian. Lokasi survei adalah provinsi DKI Jakarta.

Analisis terhadap hasil survei primer adalah analisis kuantitatif dan kualitatif untuk mengetahui sejauh mana keberadaan dan persepsi pengemudi terhadap penanganan tanggap darurat angkutan barang umum, sehingga dapat digunakan untuk evaluasi tindakan tanggap darurat pengemudi angkutan barang umum pada saat penelitian berlangsung

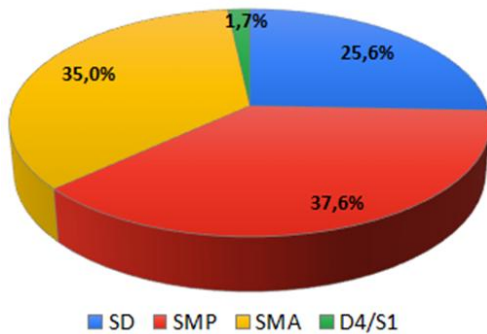
3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Latar Belakang Pengemudi

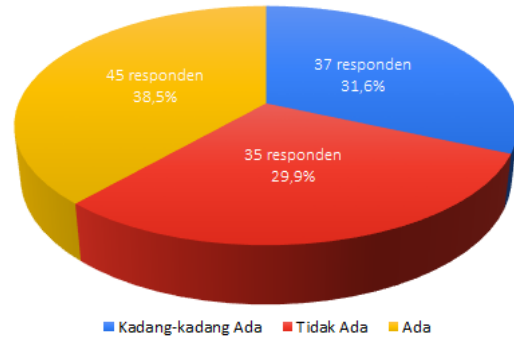
Usia responden terendah 20 tahun dan usia tertinggi adalah 64 tahun. Usia responden terbanyak pada rentang usia 26-50 tahun. Pendidikan responden terbanyak adalah SMP (37,6%) dan SMA (35%). Pendidikan terendah adalah SD (25,6%). Terdapat responden yang berpendidikan D4 dan S1, sebesar 1,7%. Distribusi kelompok usia responden dan pendidikan disajikan pada Tabel 1 dan Gambar 1.

Tabel 1. Kelompok Usia Responden

Kelompok Usia	Jumlah	Persentase
< 21	2	1,7%
21-25	10	8,5%
26-30	20	17,1%
31-35	16	13,7%
36-40	22	18,8%
40-45	19	16,2%
46-50	15	12,8%
51-55	8	6,8%
56-60	4	3,4%
61-65	1	0,9%
> 65	0	0,0%
Total	117	



Gambar 1. Pendidikan Responden



Gambar 2. Keberadaan Awak Kendaraan yang Membantu

Surat Ijin Mengemudi Yang Dimiliki

Sebagian besar responden memiliki SIM Umum sesuai dengan kendaraan yang dikemudikan. Terdapat 17,1% responden yang belum memiliki SIM Umum. Distribusi jenis kepemilikan SIM yang dimiliki oleh responden disajikan pada Tabel 2.

SIM Yang Dimiliki	Jumlah	Persentase
A	4	3,4%
A Umum	2	1,7%
B1	16	13,7%
B1 Umum	37	31,75
B2	0	0,0%
B2 Umum	58	49,6%

Pengalaman Mengemudi

Sebagian besar responden telah memiliki pengalaman mengemudi angkutan barang selama lebih dari 2 tahun, bahkan 53,8% responden telah memiliki pengalaman mengemudi lebih dari 10 tahun. Lama pengalaman mengemudi dari responden disajikan pada Tabel 3.

Pengalaman	Jumlah	Persentase
< 2 tahun	4,0	3,4%
2 - 4 tahun	13,0	11,1%
5 - 7 tahun	20,0	17,1%
8 - 10 tahun	17,0	14,5%
> 10 tahun	63,0	53,8%

Keberadaan Awak Kendaraan

Keberadaan awak kendaraan yang membantu responden dalam perjalanan relatif rendah, hanya 38,5% responden yang selalu dibantu awak kendaraan. Keberadaan awak kendaraan disajikan pada Gambar 2.

Jenis Kendaraan Yang Digunakan

Jenis kendaraan yang paling banyak digunakan oleh responden selama kurun waktu tiga tahun terakhir adalah Colt Diesel Double (CDD) sebanyak 40,2%. Beberapa responden menggunakan lebih dari 1 (satu) jenis kendaraan. Jenis kendaraan yang digunakan responden saat ini disajikan pada Tabel 4.

Jenis Kendaraan	Jumlah	Persentase
Colt Diesel Double (CDD)	49	41,9%
Colt Diesel Double (CDD),	1	0,9%
Colt Diesel Engkel (CDE)	13	11,1%
Fuso	16	13,7%
Pick up	3	2,6%
Trailer	8	6,8%
Tronton	20	17,1%
Wing box	7	6,0%

Sistem Pembayaran Pengemudi

Sistem pembayaran yang diterima responden yang terbesar adalah sistem gaji dan uang jalan, masing-masing sebesar 33,3% dan 28,2%. Jenis sistem pembayaran yang diterima responden disajikan pada Tabel 5.

Sistem Pembayaran	Jumlah	Persentase
Sistem Gaji	39	33,3%
Uang jalan	33	28,2%
Komisi	18	15,4%
Uang Jalan dan Komisi	2	1,7%
Borongan	14	12,0%
Persentase	2	1,7%
Setoran	9	7,7%

Kewajiban Pengemudi

Sebagian besar responden mendapatkan kewajiban melakukan seluruh tugas di atas yaitu sebesar 52,1%.(Tabel 4). Hanya 11,1% yang melakukan satu tugas utama mengemudi.

Tabel 6. Kewajiban Pengemudi		
Kewajiban	Jml	%
Mengemudi saja	13	11,1
Mengemudi, membersihkan kendaraan	5	4,3
Mengemudi, membersihkan kendaraan, merawat kendaraan, mengawasi proses bongkar/muat barang.	5	4,3
Mengemudi, membersihkan kendaraan, merawat kendaraan, mengawasi proses bongkar/muat barang, menjaga muatan	61	52,1
Mengemudi, membersihkan kendaraan, merawat kendaraan, menjaga muatan	4	3,4
Mengemudi, membersihkan kendaraan, mengawasi proses bongkar/muat barang, menjaga muatan	13	11,1
Mengemudi, merawat kendaraan,	4	3,4
Mengemudi, merawat kendaraan, mengawasi proses bongkar/muat barang,	4	3,4
Mengemudi, merawat kendaraan, menjaga muatan.	3	2,6
Mengemudi, mengawasi proses bongkar/muat barang, menjaga muatan.	1	0,9
Mengemudi, menjaga muatan.	4	3,4

Jenis Kerusakan Kendaraan yang Dialami

Pada Tabel 7 terlihat bahwa seluruh responden (95,73%) pernah mengalami pecah ban. Jenis kerusakan kendaraan yang paling sering dialami oleh responden berikutnya adalah gangguan sistem kopling (53,85%) dan gangguan sistem rem/rem blong (45,3%).

Tabel 7. Kerusakan Kendaraan Yang Pernah Dialami		
Jenis Kerusakan	Jumlah	Persentase
Ban bocor/pecah ban	112	95.73%
Gangguan sistem kopling	63	53.85%
Gangguan sistem rem	53	45.30%
Kerusakan mesin	21	17.95%
Patah As	16	13.68%
Lainnya	4	3.42%

Kerusakan Pecah Ban

Sebanyak 72,32% responden cenderung memperbaiki sendiri jika mengalami pecah ban, sementara sebanyak 16,32 % berusaha memperbaiki sendiri, jika kesulitan baru dibawa ke bengkel dan 2,68% responden

berusaha memperbaiki sendiri sambil menunggu kedatangan tim dari perusahaan. Hanya sebagian kecil responden (6,25%) yang mencari bengkel terdekat bila mengalami pecah ban.

Waktu perbaikan maksimum yang diperlukan adalah 3 jam. Kesulitan terbesar yang dialami responden dalam memperbaiki sendiri kerusakan pecah ban adalah tidak ada awak kendaraan yang membantu (30,36%), peralatan tidak lengkap (27,68%) dan lokasi kendaraan tidak aman (25,89%). Waktu yang diperlukan untuk memperbaiki dan kesulitan yang dialami jika harus memperbaiki sendiri kerusakan pecah ban disajikan pada Tabel 8.

Tabel 8. Waktu Untuk Mengatasi Pecah Ban	
KebutuhanWaktu	Persentase
<1 jam	56.25%
1 - 3 jam	42.86%
4 - 6 jam	0.89%

Kerusakan Gangguan Sistem Rem

Sebagian besar responden (83,03%) cenderung memperbaiki sendiri jika mengalami gangguan system rem (rem blong). Hanya 15,09% responden mencari bengkel yang terdekat dan 1,89% responden menunggu kedatangan tim dari perusahaan.

Waktu yang diperlukan responden untuk memperbaiki sendiri gangguan sistem rem yang terbanyak adalah 1-3 jam (47,17%), sementara responden yang memerlukan waktu <1 jam sebanyak 44,4%. Kesulitan yang dialami dalam memperbaiki sistem kopling sendiri adalah tidak ada awak yang membantu (49,06%), peralatan tidak lengkap (45,28%), lokasi kendaraan tidak aman (39,62%) dan spare part tidak siap (24,53%).

Tabel 9. Waktu Untuk Mengatasi Gangguan Sistem Rem	
KebutuhanWaktu	Persentase
<1 jam	43.40%
1 - 3 jam	47.17%
4 - 6 jam	5.66%
> 6jam	3.77%

Kerusakan Gangguan Sistem Kopling

Hanya 50,79% responden cenderung memperbaiki sendiri jika mengalami kerusakan sistem kopling. Sebanyak 28,57% responden berusaha memperbaiki sendiri, jika kesulitan baru dibawa ke bengkel dan 4,76% responden berusaha memperbaiki sendiri sambil menunggu kedatangan tim dari perusahaan.

Waktu yang diperlukan responden untuk memperbaiki sendiri yang terbanyak adalah 1-3 jam (50,79%), sementara responden yang memerlukan waktu <1 jam sebanyak 41,27%. Kesulitan yang dialami dalam memperbaiki sistem kopling sendiri adalah spare part tidak siap (46,03%), tidak ada awak yang membantu (34,92%), peralatan tidak lengkap (31,75%) dan lokasi kendaraan tidak aman (28,57%). Waktu yang diperlukan untuk memperbaiki dan kesulitan yang dialami jika harus memperbaiki sendiri kerusakan gangguan sistem kopling disajikan pada Tabel 10.

Tabel 10. Waktu Mengatasi Gangguan Sistem Kopling

Kebutuhan waktu	Persentase
<1 Jam	41,27%
1 - 3 Jam	50,79%
4 - 6 Jam	4,76%
> 6jam	3,17%

Kerusakan Mesin dan Patah As

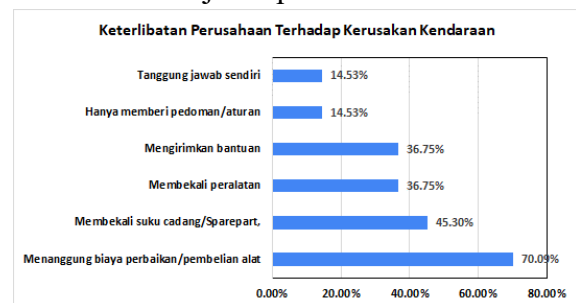
Sangat sedikit responden yang memperbaiki sendiri jika mengalami kerusakan mesin dan patah as, yaitu masing-masing sejumlah % dan 18,75% dari pengemudi yang pernah mengalami kerusakan tersebut. Responden cenderung menunggu kedatangan tim dari perusahaan dan mencari bengkel yang terdekat.

Kesulitan yang dialami dalam memperbaiki kerusakan mesin sendiri adalah spare part tidak siap (57,14%), peralatan tidak lengkap (23,81%), lokasi kendaraan tidak aman (9,52%) dan tidak ada

awak yang membantu (9,52%). Sementara kesulitan yang dialami dalam memperbaiki kerusakan patah as adalah peralatan tidak lengkap (75%), spare part tidak siap (46,03%), lokasi kendaraan tidak aman (25,89%) dan tidak ada awak yang membantu (37,5%).

Keterlibatan Perusahaan Angkutan

Sebanyak 70,09% responden menyatakan perusahaan menanggung biaya perbaikan/pembelian alat bila kendaraan mengalami kerusakan. Peran perusahaan dalam menangani kerusakan kendaraan menurut responden adalah membekali suku cadang/spare part (45,3%), membekali peralatan dan mengirimkan bantuan (masing-masing 36,75%). Terdapat perusahaan yang hanya memberi pedoman/aturan (14,53%) dan membebankan kerusakan pada pengemudi atau tanggung jawab sendiri (14,53%). Keterlibatan perusahaan dalam menangani kerusakan kendaraan disajikan pada Gambar 3.



Gambar 3. Keterlibatan Perusahaan terhadap Kerusakan Kendaraan

Kebutuhan Peningkatan Kemampuan Pengemudi Angkutan Barang Umum

Temuan-temuan penting hasil evaluasi terhadap pengemudi angkutan barang sebagai berikut.

1. Sistem penggajian pengemudi sebanyak 33,3% adalah sistem yang diatur perusahaan yaitu gaji dan 66,7% adalah sistem yang dikelola pengemudi yaitu

- sistem komisi, borongan, uang jalan dan lainnya.
2. Sebanyak 52,1%. pengemudi melakukan seluruh tugas (mengemudi, membersihkan kendaraan, merawat kendaraan, mengawasi proses bongkar/muat barang, menjaga muatan).
 3. Jenis kerusakan kendaraan yang paling sering dialami pengemudi adalah pecah ban, gangguan sistem kopling, gangguan sistem rem.
 4. Pengemudi cenderung memperbaiki sendiri kerusakan pecah ban, gangguan sistem kopling dan gangguan sistem rem, sedangkan terhadap perbaikan kerusakan patah as dan kerusakan mesin pengemudi cenderung menghubungi bengkel terdekat dan/atau menghubungi perusahaan.
 5. Peran perusahaan dalam menangani kerusakan kendaraan adalah membekali suku cadang/*spare part* (45,3%), membekali peralatan dan mengirimkan bantuan (masing-masing 36,75%). Terdapat perusahaan yang hanya memberi pedoman/ aturan (14,53%) dan membebaskan kerusakan pada pengemudi atau tanggung jawab sendiri (14,53%).

Temuan-temuan di atas menunjukkan perlunya peran perusahaan angkutan barang umum dan perlunya pengemudi mendapat pembekalan yang cukup dalam tanggap darurat yang terkait dengan kerusakan kendaraan.

Berdasarkan temuan penting dari hasil survei di atas, arahan materi tanggap darurat bagi pengemudi angkutan barang umum yang diperlukan adalah sebagai berikut. Kebutuhan Peningkatan Kemampuan Pengemudi Angkutan Barang Umum berdasarkan analisis hasil survey terhadap pengemudi angkutan barang umum adalah:

1. Pemeriksaan Perlengkapan Kendaraan
2. Tata Cara Pemuatan Kendaraan

3. Pecah Ban
4. Gangguan Sistem Kopling
5. Gangguan Sistem Rem

Implementasi metode yang efektif dalam meningkatkan ketrampilan adalah:

1. Metode' *participatory action* dalam bentuk ceramah dan diskusi. Pelaksanaan metode ini efektif dengan perbandingan waktu sebanyak 40% untuk penyampaian materi atau ceramah dan 60% digunakan untuk diskusi dan tanya jawab. (Liany et al., 2017)
2. Metode ceramah, tanya jawab dan praktek langsung. Penyampaian metode ini memiliki tingkat efektivitas yang tinggi berkisar 75%-97,5%.(Ni Putu Linda Santiari & I Gede Surya Rahayuda, 2018).

Berdasarkan hasil diatas, usulan metode pemberian pembekalan adalah metode ceramah, tanya jawab dan praktek langsung yang diikuti oleh pengemudi dan wakil dari perusahaan angkutan barang umum.

Lebih lanjut diperlukan penyusunan materi pembekalan dan waktu yang diperlukan untuk pembekalan dari kelima usulan materi di atas.

3. PENUTUP

Kesimpulan

Responden pengemudi angkutan barang umum yang disurvei memiliki pengalaman lebih dari 2 tahun dan ketersediaan awak kendaraan rendah, cenderung harus mengelola sendiri tanggap darurat akibat kerusakan kendaraan dan memiliki kewajiban melakukan seluruh tugas meliputi mengemudi, membersihkan kendaraan, merawat kendaraan, mengawasi proses bongkar/muat barang dan menjaga muatan).

Jenis kerusakan kendaraan yang paling sering dialami pengemudi dan diperbaiki sendiri oleh pengemudi adalah pecah ban,

gangguan sistem kopling, gangguan sistem rem. Kondisi ini menjadi dasar kebutuhan materi pembekalan untuk meningkatkan kemampuan pengemudi angkutan barang umum.

Rekomendasi

Merupakan kebutuhan yang nyata dan mendesak untuk melaksanakan pembekalan pada wakil perusahaan yang bertanggung jawab dengan kondisi kendaraan dan pengemudi angkutan barang umum dengan materi:

1. Pemeriksaan Perlengkapan Kendaraan
2. Tata Cara Pemuatan Kendaraan
3. Pecah Ban
4. Gangguan Sistem Kopling
5. Gangguan Sistem Rem

DAFTAR RUJUKAN

- Arikunto, & Suharsimi. (2011). *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Rineka Cipta.
- Liany, L., Jufri, E. A., & Umardani, M. K. (2017). Penyuluhan Nilai-Nilai Pancasila Kepada Organisasi Siswa Intra Sekolah (OSIS) Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) Negeri 39 Jakarta. *Jurnal Pengabdian Masyarakat Borneo*, 1(1), 1–52. <http://jurnal.borneo.ac.id/index.php/jpmb/>
- Ni Putu Linda Santiari, & I Gede Surya Rahayuda. (2018). PELATIHAN MS. WORD PADA SDN 1 GULINGAN. *Jurnal Pengabdian Masyarakat Borneo*, 2(1), 8–13. <http://jurnal.borneo.ac.id/index.php/jpmb>
- Notoatmodjo. (2018). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Rineka Cipta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 Tentang

Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

Uma Sekaran. (2017). *Metode Penelitian Untuk Bisnis*. Salemba Empat.

Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<https://dataindonesia.id/sektor-riil/detail/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-meningkat-jadi-103645-pada-2021>

<https://oto.detik.com/berita/d-6420724/ini-dia-90-persen-penyebab-kecelakaan-truk-dan-bus>.