

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

IV.1. Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil wawancara terhadap pengemudi, pengemudi di CTS seluruhnya menunjukkan bahwa pengemudi sangat mengerti mengenai pengetahuan pada saat mengemudi angkutan B3. Tingkat pengetahuan pengemudi angkutan B3 di CTS rata-rata sebesar 29,66 termasuk dalam rentang indeks 22 - 30 yaitu kategori tinggi.
2. Berdasarkan hasil wawancara terhadap pengemudi, pengemudi di CTS menunjukkan tingkat keterampilan yang tinggi. Hasil dari tingkat keterampilan pengemudi angkutan B3 di CTS rata-rata sebesar 15 termasuk dalam rentang indeks 10 - 15 yaitu kategori tinggi.
3. Berdasarkan hasil observasi, hasil dari tingkat perilaku pengemudi angkutan B3 di CTS rata-rata sebesar 26,96 termasuk dalam rentang indeks 22 - 30 yaitu kategori tinggi. Namun pada indikator "Menggunakan ponsel saat mengemudi" hanya tergolong cukup baik. Hal ini dikarenakan masih ditemukan pengemudi masih menggunakan ponsel saat mengemudi.

IV.2. Saran

Karena masih ditemukan beberapa pengemudi yang menggunakan ponsel saat mengemudi kendaraan angkutan B3, diperlukan pemasangan *dashcam* (*dashboard camera*) sebagai langkah pemantauan perilaku pengemudi selama perjalanan. Dashcam memungkinkan aktivitas di dalam dan di luar kabin kendaraan untuk direkam secara real-time, sehingga pelanggaran seperti penggunaan ponsel atau ketidakpatuhan terhadap aturan keselamatan dapat terdeteksi dan diminimalkan. Selain itu, rekaman ini dapat digunakan sebagai bahan evaluasi untuk meningkatkan kepatuhan, memberikan pelatihan khusus kepada pengemudi, serta menjadi bukti validasi jika terjadi insiden, sehingga secara keseluruhan dapat meningkatkan keselamatan dalam pengangkutan B3.

DAFTAR PUSTAKA

- Amethystia, A. (2019). Pengaturan Klausula Tanggung Gugat Para Pihak Dalam Kontrak Pengangkutan Barang Beracun dan Berbahaya (B3) (Studi Terhadap Perjanjian Antara PT Pestisida dan PT Yasida Makmur Abadi). *Sustainability (Switzerland)*, *11*(1), 1–14.
http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1091/RED2017-Eng-8ene.pdf?sequence=12&isAllowed=y%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2008.06.005%0Ahttps://www.researchgate.net/publication/305320484_SISTEM_PEMBETUNGAN_TERPUSAT_STRATEGI_MELESTARI
- Kementerian Perhubungan. (2023). *Tekan Angka Kecelakaan Lalu Lintas, Kemenhub Ajak Masyarakat Beralih ke Transportasi Umum dan Utamakan Keselamatan Berkendara*. <https://dephub.go.id/post/read/tekan-angka-kecelakaan-lalu-lintas,-kemenhub-ajak-masyarakat-beralih-ke-transportasi-umum-dan-utamakan-keselamatan-berkendara>
- Kompas.com. (2024). *Makin Banyak Terjadi Kecelakaan Angkutan Barang di Tahun Ini*. Kompas.Com.
<https://otomotif.kompas.com/read/2024/11/18/140100015/makin-banyak-terjadi-kecelakaan-angkutan-barang-di-tahun-ini>
- Lady, Rizqandini, T. (2020). Efek usia, pengalaman berkendara, dan tingkat kecelakaan terhadap driver behavior pengendara sepeda motor. *Jurnal Teknologi*, *12*(1), 57–64.
- Pt. PPLI. (n.d.). Prasadha Pamunah Limbah Industri. <https://Ppli.Co.Id/>.
- Siregar, R. F., paisah, noni, & afniria pakpahan. (2022). Analisis Kecelakaan Lalu Lintas (Black Site) Pada Ruas Jalan H.T. Rizal Nurdinkota Padangsidimpuan. *Statika*, *5*(1), 14–30.
- Wuri, E. J. E., & Susilo, B. H. (2022). Analisis Kecelakaan Tiga Tahun Terakhir Di Nusa Tenggara Barat. *Prosiding Seminar Intelektual Muda #8, Metode Mitigasi, Keselamatan Proyek Dan Kenyamanan Lingkungan Dalam Upaya Peningkatan Kualitas Hidup*, *8*, 6–15.