

BAB V PENUTUP

V.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil praktek kerja profesi yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa :

1. Penerapan perencanaan perjalanan pada BLU UPTD Trans Semarang sudah menggunakan rute tetap (*fixed rute*), dikaji dan disurvey yang nantinya agar agar tidak terjadi ketegangan antara transportasi umum yang lain dan dibuat SK untuk jalur yang akan di gunakan oleh BLU UPTD Trans Semarang. Dalam hal ini, dibagi menjadi 13 rute yang berbeda tiap tujuan dan arahnya. Armada yang digunakan memiliki kriteria tergantung dari operator yang memenuhi standar kelaikan jalan. Monitoring perjalanan armada sudah sangat baik dikarenakan dengan diawasi oleh Koordinator Lapangan (KORLAP) bertugas mengawasi armada dengan cara menjaga interval dari tiap armada agar tetap sesuai dengan aturan telah dibuat dan menggunakan aplikasi www.transsemarang.semarangkota.go.id yang hanya bisa diakses oleh Divisi Pengendalian untuk mengetahui mulai dari koordinat armada hingga kecepatan armada. Serta, adanya pengaruh terhadap adanya wabah pandemi Covid-19, diantaranya perubahan jam pelayanan dan pengalihan jalur pada setiap hari sabtu dan minggu;
2. Proses perawatan dan perbaikan yang ada di BLU UPTD Trans Semarang dilakukan menjadi dua bagian diantaranya proses *maintenance* dan proses *storing*. Proses *maintenance* dilakukan pada waktu malam hari setelah bus beroperasi diantaranya melakukan *daily check* atau mengecek semua kondisi bus. Proses *Storing* dilakukan setelah *daily check* jika bus mengalami kendala atau kerusakan saat beroperasi maka pengemudi akan melaporkan ke pihak Korlap dan dari Korlap akan menghubungi ke Pihak Pool untuk mengirimkan mekanik *storing* agar melakukan perbaikan pada bus yang mengalami kendala atau kerusakan. Serta, tidak ada pengaruh terhadap adanya wabah pandemi Covid-19, proses perawatan dan perbaikan pada BLU UPTD Trans Semarang seperti biasa tetapi dengan menggunakan APD Standar;

3. Penerapan manajemen kendaraan sangat kurang maksimal dilakukan oleh BLU UPTD Trans Semarang yang mengakibatkan pengemudi tidak memahami penggunaan bahan bakar yang boros dan kondisi di pool yang kurang terawat dan juga SDM yang masih minimum karena jumlah armada sendiri yang terbilang banyak. Serta, tidak ada pengaruh terhadap adanya wabah pandemi Covid-19, penerapan manajemen kendaraan pada BLU UPTD Trans Semarang seperti biasa tetapi pengeluaran biaya bahan bakar meningkat diakibatkan pembatasan penumpang yang menjadi pendapatan;
4. Manajemen Sumber Daya Manusia pada BLU UPTD Trans Semarang sudah maksimal dikarenakan metode perekrutan yang sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP), kompetensi dan pelatihan yang sesuai dengan tiap divisi, dan penilaian kinerja sesuai dengan kenyataan. Serta, tidak ada pengaruh terhadap adanya wabah pandemi Covid-19, manajemen sumber daya manusia pada BLU UPTD Trans Semarang seperti biasa tetapi mewajibkan seluruh karyawan menggunakan masker; dan
5. Penerapan SMK3 atau HSE terbilang kurang baik dikeranekan mekanik dan petugas *checklist* tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) yang mengakibatkan kecelakaan kerja dan rata-rata termasuk dalam probabilitas jarang terjadi dan mungkin terjadi, dengan konsekuensi kecil dan sedang dengan dampak pertolongan pertama dan perlu perawatan medis serta kerugian finansial medium dan cukup besar, dengan risiko yang dapat ditoleransi adalah *Low Risk* (L). Serta, adanya pengaruh terhadap adanya wabah pandemi Covid-19 salah satunya mempengaruhi pendapatan, Dalam hal ini BLU UPTD Trans Semarang mewajibkan menggunakan masker baik karyawan maupun penumpang, jaga jarak aman 1 meter baik di halte maupun di dalam bus, dan penyemprotan *desinfectan* secara berkala dan rutin dilakukan baik di halte, pool, bus, maupun di Lingkungan Dinas Perhubungan Kota Semarang.

V.2 Saran

Berdasarkan praktek yang telah penulis laksanakan kurang lebih 2 bulan di BLU UPTD Trans Semarang, penulis mempunyai beberapa saran, yaitu:

1. Penambahan SDM pada Divisi Operasional tiap pool dengan jumlah mekanik 2 orang perlu dilakukan untuk memaksimalkan pemeriksaan harian kendaraan dan meminimalisir kerusakan kendaraan di jalan;
2. Perlunya penambahan Sarana K3 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja) untuk melengkapi kekurangan yang ada pada bagian *maintenance* dalam mencapai program kerja yaitu menciptakan zero accident dalam bekerja;
3. Perlunya meningkatkan HSE pada bagian *maintenance* dan *storing* untuk tercapainya poses kerja yang berkeselamatan dan mengurangi resiko kecelakaan kerja;
4. Perlunya Perbaikan pada kondisi ditiap pool untuk kenyamanan dan terciptanya kondisi pekerjaan yang berkeselamatan bagi para pekerja;
5. Perlunya memberikan informasi kepada karyawan khususnya KORLAP untuk mengetahui manfaat dari manajemen armada;
6. Memperbanyak APD Standar ditiap pool untuk menjaga keselamatan pekerja;
7. Mewajibkan seluruh SDM BLU UPTD Trans Semarang melakukan *Rapid Test* dan juga membatasi jam kerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Peraturan Walikota Semarang Nomor 75 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Semarang. Semarang
- Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor PER. 05/MEN/1996 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Jakarta
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor. Jakarta
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 09/PER/M/2008 Tentang Pedoman Sistem Manajemen K3 Konstruksi Bidang Kesehatan Kerja. Jakarta
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2012 Tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Jakarta
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja. Jakarta
- Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta
- Keputusan Menteri Tenaga Kerja R.I NO.Kep-186/MEN/1999 Tentang Unit Penanggulangan Kebakaran Di Tempat Kerja. Jakarta
- Undang-undang no 1 Tahun 1970 Pasal 14b Tentang Keselamatan Kerja. Jakarta