

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

V.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil Praktek Kerja Profesi (PKP) yang dilaksanakan pada tanggal 04 September sampai dengan tanggal 30 November 2023, selama kami ditugaskan di berbagai tempat, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Untuk ukuran spesifikasi bus TransJatim koridor 3 dimensi kendaraan sudah sesuai dengan PP nomor 55 tahun 2012 Pasal 5 ayat 3 :
 - Mobil Bus Sedang
- Panjang Keseluruhan : maks. 9000 mm (millimeter)
Lebar Keseluruhan : maks. 2100 mm (millimeter)
Tinggi Keseluruhan : maks. 1.7 X Lebar Keseluruhan
JBB : 5000 – 8000 Kg

Dengan spesifikasi berikut:

Tabel V. 1 Spesifikasi Chasis

(Sumber : Dok. Trans Jatim)

NAMA	SATUAN	JUMLAH
JARAK SUMBU RODA	MM	3.850
PANJANG KESELURUHAN	MM	7.130
LEBAR KESELURUHAN	MM	2.035
TINGGI KESELURUHAN	MM	1.595
TINGGI MINIMAL DARI TANAH	MM	210
JARAK RODA DEPAN KIRI KANAN	MM	1.665
JARAK RODA BELAKANG KIRI KANAN	MM	1.560
BERAT CHASIS TERMASUK KABIN	KG	2.300
MAX G.V.W	KG	8.000

2. Dalam hal mendesign dan membuat rancang bangun kendaraan, pihak Karoseri Piala Mas juga mengacu ke Dasar Hukum Karoseri yang ada dan sudah sesuai pada aturan yang berlaku berdasarkan :
 - Undang – Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 - Peraturan Pemerintah No 55 tahun 2012 tentang Kendaraan.
 - Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 63 tahun 1993 tentang ambang batas
 - laik jalan kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, Rumah-rumah, Bak muatan dan komponen-komponennya.
 - Keputusan Menteri Perhubungan No KM 72/1993 tentang perlengkapan kendaraan bermotor.
 - PM No. 33 tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor
 - PM No. 21 tahun 2021 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 33 Tahun 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor
 - Body Builder Guide dari ATPM.
 - PP No.55 tahun 2012 pasal 58 terkait Syarat karoseri
3. Dalam pembuatan rumah-rumah / body kendaraan pada Karoseri Piala mas menggunakan sistem Konvensional.

Sistem konvensional, yaitu pembuatan body karoseri dibangun langsung di atas chassis. Komponen dibuat bertahap sesuai dengan keperluan pada unit body.

Kelemahannya :

- a. Hasil produksi bervariasi.
- b. Kualitas produk tidak baik.
- c. Waktu pekerjaan menjadi lebih lama.
- d. Sulit untuk meningkatkan kapasitas produksi, karena sangat ketergantungan dengan skill operator

4. Untuk Sistem pemeliharaan dan perawatan kendaraan baik di Damri dan PT.Yukida sesuai dengan PM Nomor 154 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan.
5. Untuk Jam Kerja Driver di Damri yaitu 1 shift dengan 4 kali ritase dari jam 05.00-21.00, 4 hari kerja 2 hari libur. Hal tersebut bertolak belakang dengan Pasal 90 UU LLAJ yaitu paling lama 8 (delapan) jam sehari. Sedangkan untuk Jam Kerja di Pt. Yukida sendiri menggunakan 2 shift, shift pagi dimulai pukul 05.00-13.00 dan shift siang 13.00-21.00 dengan 10 kali ritase.
6. Untuk kegiatan Daily Inspection dilakukan sebelum bus beroperasi/pergantian shift dan sesudah beroperasi. Selain itu untuk inspeksi harian masih kekurangan petugas yang ahli atau kompeten di bidangnya, tercatat hanya ada 1 mekanik yang ada di setiap pool terminal. Selain itu ketika proses Daily inspection berlangsung petugas kurang memperhatikan mengenai segi keselamatan dan kesehatan kerja sehingga akan berbahaya bagi petugas.
7. Berdasarkan lembar survey yang telah di sebar kepada pengguna Trans Jatim rute Purabaya-Bunder dan Bunder-Purabaya, Rata-rata masyarakat merespon positif mengenai rencana pengembangan Transjatim kelas Bisnis. Antusiasme tertinggi diberikan oleh masyarakat yang bekerja sebagai PNS dan Pekerja Swasta sedangkan untuk respon terkecil di dapat dari Pelajar dan Mahasiswa dikarenakan tarif yang dirasa masih tinggi bagi pelajar.
8. Sistem operasional Trans Jatim dapat dikatakan sudah baik dimana dari segi pelayanan yg diberikan kepada penumpang. Dari kebersihan armada yang terkontrol oleh pengawas lapangan ditiap pool (Terminal), pihak manajemen sangat memperhatikan hal ini demi menunjang kenyamanan penumpang. Sedangkan dalam perencanaan perjalanan armada Trans Jatim selalu terpantau adanya informasi tracking yg dapat dilihat oleh penumpang melalui aplikasi "TransJatim Ajaib".
9. Dalam menunjang fasilitas Sarana dan Prasarana Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur dan Regulator Trans Jatim membuat halte Transit Point di Terminal Purabaya, hal itu cukup efektif bagi para

penumpang yang akan melakukan transit ke tujuan selanjutnya atau yang ingin berganti moda baik ke Suroboyo bus atau bus lainnya.

10. Di akhir magang kami membuat desain halte yang dimana kami melaksanakan survey kepuasan penumpang terhadap fasilitas di halte transit point. Lalu kami membuat desain halte sesuai dengan saran dari penumpang dan juga kami mengusung konsep mengurangi efek rumah kaca karena untuk meminimalisir polusi dan juga memanfaatkan tenaga matahari dengan menggunakan panel surya untuk menghemat penggunaan listrik.

Dalam kegiatan Praktek Kerja Profesi I di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur Unit kerja Trans Jatim banyak yang didapatkan penulis dari mulai proses pembuatan bus di karoseri, pemeliharaan dan perawatan armada bus yang dilakukan dengan pihak ke-3 Trans Jatim, dan kegiatan pelayanan operasional Trans Jatim. Dengan kegiatan yang dilakukan maka penulis mendapatkan pengalaman yang tidak ada di kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.

V.2. SARAN

Berdasarkan pengalaman baru yang telah kami dapatkan selama melaksanakan Praktek Kerja Profesi 1 di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur Unit kerja Trans Jatim , terdapat beberapa saran yang diharapkan bisa dijadikan rekomendasi bagi perusahaan untuk meningkatkan produktivitas serta memaksimalkan seluruh kegiatan pada Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur Unit kerja Trans Jatim. Beberapa masukan yang dapat penulis berikan antara lain :

1. Kami memberikan saran kepada para pekerja di Karoseri Piala Mas dapat menggunakan alat pelindung diri dengan baik dan benar sesuai dengan prosedur pada saat bekerja. Karena berdasarkan fakta yang saya lihat selama PKL, para pekerja tidak menggunakan APD selama bekerja.
2. Untuk penggunaan bahan bakar bus Trans Jatim yang sudah menggunakan mesin diesel Euro 4, kami menganjurkan untuk memakai bahan bakar jenis Dexlite dibanding dengan solar. Karena bahan bakar

diesel yang cocok untuk mesin euro 4 dianjurkan memiliki nomor CN (Cetane Number) serendah-rendahnya 51. Solar memiliki CN paling rendah diantara ketiga bahan bakar tersebut, yakni hanya 48. Sedangkan Dexlite memiliki CN 51 dan Pertamina Dex CN 53. CN tersebut berfungsi menunjukkan pembakaran dalam ruang bakar mesin. Penggunaan bahan bakar kualitas buruk untuk mesin diesel dengan kadar sulfur lebih besar dapat menumpuk pada komponen catalytic converter. Efek paling mudah terasa, knalpot akan mengeluarkan asap pekat yang justru merugikan lingkungan dan pengguna jalan lain.

Kemudian akan ada kerusakan pada komponen, terutama bagian catalytic converter. Komponen tersebut bertugas sebagai alat pengendali emisi buang yang mengubah gas dan polutan beracun menjadi lebih ramah lingkungan.

Tugas filter itu menyaring sulfur dan air yang ada di dalam bahan bakar. Sama seperti suku cadang lainnya, jika dipaksa bekerja melebihi kapasitas, maka filter bakal cepat rusak sebelum waktunya.

Selain itu efek lain juga akan timbul kerak pada mesin. Kemudian terlalu banyak kotoran di dalam mesin, maka akan terjadi kemampetan.

Jika mesin sudah mampet, maka akan timbul suara 'berebet' atau biasa disebut knocking. Dampak ini terjadi karena proses pembakaran yang terjadi di dalam mesin tidak sempurna.

Lalu jika dibiarkan begitu saja dalam waktu yang lama, maka pompa fuel injector dapat jebol. Akibatnya, bahan bakar tidak mengalir dengan baik dan mesin tak akan berjalan dengan sempurna atau malah mati total.

Jika masih ingin menggunakan bahan bakar solar kami menyarankan untuk filter solar didobel dan sebelum 10.000 km sejak pemasangan filter tersebut supaya dilakukan penggantian. Tetapi

untuk masukkan tersebut hanya untuk memperlama usia pakai bukan untuk menanggulangi.

3. Bus rapid Transit (BRT) Trans jatim koridor 3 (Terminal balongpanggung Gresik-Terminal kartajaya Mojokerto) memiliki karakteristik BRT jarak jauh dengan jarak tempuh total 31 KM. Hal ini berbeda dengan umumnya BRT yang selama ini hanya beroperasi dengan jarak tempuh di bawah 20 kilometer. Untuk jarak tempuh yang lebih panjang sangat disarankan tempat duduknya menghadap ke depan. Sebab jika tempat duduk dibuat berhadap-hadapan seperti angkutan kota, maka akan mengganggu kenyamanan penumpang.

Peneliti Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Djoko Setijowarno mengatakan "Jika duduk terlalu lama menghadap ke samping, bisa membuat penumpang merasa pusing. Artinya sarana transportasi massal ini tidak memberikan kenyamanan kepada para penumpangnya,". Hal tersebut telah ditunjukkan dengan adanya penumpang yang mabuk kendaraan selama menaikki bus Trans Jatim koridor 3. Untuk menanggulangi masalah tersebut kami menyarankan untuk lebih memaksimalkan lagi terkait kenyamanan penumpang saat menaikki bus Trans Jatim.

4. Untuk pengaturan jumlah jam kerja pengemudi sebaiknya disesuaikan lagi dengan aturan yang ada, supaya tidak ada efek negatif yang ditimbulkan akibat mengemudikan kendaraan melebihi batas waktu yang telah ditetapkan.
5. Untuk Kegiatan Daily Inspection sebaiknya dilakukan semaksimal mungkin dan kami menyarankan untuk menambah mekanik guna untuk mempercepat proses pekerjaan.
6. Setelah melakukan survei terhadap penumpang terkait rencana pengembangan bus Trans Jatim kelas bisnis, perlu mempertimbangkan peningkatan fasilitas seperti kenyamanan kursi, konektivitas internet, dan pelayanan tambahan. Juga, pastikan tarif sesuai dengan kualitas layanan yang ditawarkan untuk menarik minat penumpang kelas bisnis.

7. Pada rute Mojokerto-Balonggpanggung yang notabene merupakan rute terbaru TransJatim sampai dengan saat ini, titik pemberhentian bus masih didominasi oleh bus stop dimana kurang nyaman bagi masyarakat untuk menunggu bus. Akan tetapi, di satu sisi, keterbatasan lahan yang tersedia tidak seimbang dengan potensi bangkitan penumpang yang besar. Maka dari itu, solusi alternatifnya adalah dengan membangun sebuah halte yang terpisah dari jalan raya yang terintegrasi dengan suatu tempat yang dinilai memiliki bangkitan penumpang yang besar, seperti yang diterapkan pada Halte Trans jatim Koridor 2 di rest area Gunung Gedangan. Dengan begitu, diharapkan bisa memberikan kemudahan dalam mengakses lokasi lokasi yang ramai dan kenyamanan dalam menunggu kedatangan bus
8. Untuk fasilitas halte baik halte portable maupun transit point lebih ditingkatkan lagi dalam kualitas fasilitas nya karena penumpang mengeluhkan terkait fasilitas kursi, ventilasi sampai papan informasi yang kurang.

DAFTAR PUSTAKA

Undang – Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah No 55 tahun 2012 tentang Kendaraan.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 63 tahun 1993 tentang ambang batas laik jalan kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, Rumah-rumah, Bak muatan dan komponen-komponennya.

Keputusan Menteri Perhubungan No KM 72/1993 tentang perlengkapan kendaraan bermotor.

PM No. 33 tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor

PM No. 21 tahun 2021 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 33 Tahun 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor

Body Builder Guide dari ATPM.

PP No.55 tahun 2012 pasal 58 terkait Syarat karoseri

<https://www.gridoto.com/read/221014005/ini-fungsi-lapisan-clear-coat-ataupernis-pada-cat-bodi-mobil>

https://wiramas.com/page/view/12_pipa_kotak

<https://gmt.co.id/product/mesin-tekuk-plat-press-brake-bending-hydraulic/>

<http://eprints.pktj.ac.id/1313/>

<https://companieshouse.id/yukida-multi-sinergy>

<https://yukida.asia/index.php>

<https://damri.co.id/>

<https://www.panggungmodusoperandi.com/regulasi/pemprov-jawa-timur-kolaborasi-dengan-pt-yukida-multi-sinergy-untuk-layanan-bus-trans-jatim-koridor-iii-suhita-meningkatkan-mobilitas-dan-akses-wisata/>