

BAB V

PENUTUP

V.1 Kesimpulan

1. Berdasarkan sebaran kuesioner terdapat beberapa kriteria ataupun karakteristik dari masing-masing perusahaan angkutan umum yang diteliti. Di mana berdasarkan kriteria segmen pelayanan responden terbanyak perusahaan angkutan umum adalah yang melayani AKDP sebesar (37%), berdasarkan lokasi perusahaan responden terbanyak dari perusahaan yang berlokasi di daerah Jawa Tengah (67%), dan berdasarkan jumlah armada diisi oleh sebagian besar perusahaan yang memiliki armada 11-30 armada (47%).
2. Berdasarkan nilai *mean* yang diperoleh untuk menentukan faktor-faktor kendala penerapan tiap perusahaan didapatkan nilai rata-rata tiap indikator secara keseluruhan perusahaan, di mana faktor kendala yang paling dominan di setiap perusahaan yaitu, dukungan dari pihak perusahaan masih belum maksimal (3,28), sarana dan prasarana pendukung isi kebijakan masih kurang maksimal di dalam indikator isi kebijakan (3,08), informasi pengetahuan dan pemahaman terkait kebijakan di lingkungan perusahaan masih kurang maksimal (3,03), dan pembagian potensi di lingkup internal perusahaan masih kurang terlaksana dengan baik (2,84).
3. Berdasarkan hasil analisis data menggunakan metode RII (*Relative Importance Index*) untuk menentukan tingkat kepentingan dan dominan pada masing-masing faktor yang kemudian disusun dalam suatu sistem peringkat dan pembahasan pada bab sebelumnya dapat diambil kesimpulan bahwa faktor penghambat kebijakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum PM 85 Tahun 2018 yang berpengaruh terhadap teori faktor penghambat kebijakan publik (Bambang Sunggono) di mana:
 - Pada perusahaan yang belum memiliki dokumen SMK-PAU belum terdapat pegawai atau karyawan yang memiliki kompetensi penyusun dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (0,883),

- Sarana dan prasarana dalam pelaksanaan penyusunan dokumen SMK-PAU ini belum memadai (0,867),
- Sumber daya manusia pada perusahaan tersebut belum pernah mengikuti pelatihan tentang penyusunan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (0,858),
- Belum terdapat divisi khusus di bidang keselamatan, baik keselamatan operasional maupun K3 (0,842).

V.2 Saran

Berdasarkan simpulan di atas maka saran-saran yang dapat penulis berikan yaitu sebagai berikut:

1. Bagi Perusahaan Angkutan Umum

Pimpinan perusahaan diharapkan agar memperhatikan dan selalu mengikuti perkembangan dunia transportasi, baik dari segi pengetahuan peraturan yang berlaku maupun perkembangan dunia transportasi ke hal yang lebih teknis. Perusahaan sebaiknya rutin memberikan pelatihan terhadap karyawan agar karyawan dapat meningkatkan kompetensi yang dimiliki, termasuk kompetensi di bidang keselamatan transportasi. Perusahaan juga diharapkan memberikan fasilitas yang memadai untuk menunjang terlaksananya sebuah kebijakan serta melakukan *improvement* terhadap SDM yang diperlukan, melakukan kerja sama dengan pihak eksternal, dapat melalui konsultan yang berkompeten dan tentunya selaras dengan kompetensinya untuk menyusun dan menerapkan dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, serta berpedoman terhadap regulasi bahwa terdapat sanksi yang dapat diterima oleh perusahaan yang belum membuat dan menerapkan dokumen SMK-PAU, yaitu pada Pasal 18 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan No. 85 Tahun 2018 tentang sanksi administratif berupa peringatan tertulis, pembekuan izin, dan/atau, pencabutan izin trayek yang diberikan oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, atau Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya.

2. Bagi Kementerian Perhubungan

Sesuai dengan hasil penelitian yang didapatkan di mana faktor penghambat paling tinggi yaitu pada indikator dukungan untuk

melaksanakan kebijakan dari pihak perusahaan yang masih kurang, maka sebaiknya Kementerian Perhubungan selaku regulator maupun pengawas dalam terlaksananya kebijakan dapat lebih melakukan upaya antara lain, Meningkatkan kapasitas dan kompetensi petugas pengawas melalui pelatihan dan sertifikasi, memanfaatkan teknologi informasi untuk meningkatkan efektivitas pengawasan dan penegakan hukum, seperti melalui sistem *monitoring* berbasis daring, dan menetapkan sanksi yang tegas dan adil untuk perusahaan yang dimulai dari terbentuknya kebijakan sampai detik ini belum melaksanakan dan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

DAFTAR PUSTAKA

- Amirullah, A. (2023). *Pengaruh Elemen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum Terhadap Tingkat Kecelakaan*.
- Darmawati. (2017). *Implementasi Kebijakan Penertiban Angkutan Umum di Terminal Daya Kota Makassar*.
- Kasmad, R. (2018). *Studi Implementasi Kebijakan Publik*.
<https://www.researchgate.net/publication/327762798>
- Nuriyanto Smpn, E. (n.d.). *Peningkatan Hasil Belajar Siswa Melalui Model Pembelajaran Kooperatif Tipe Two Stay Two Stray (TSTS) Pada Siswa SMP*.
- PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM. (2008). *PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM TENTANG PEDOMAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA (K3) KONSTRUKSI BIDANG PEKERJAAN UMUM (PM 9 Tahun 2008)*.
- Peraturan Menteri Perhubungan N0.85. (2018). *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (PM 85 Tahun 2018)*.
- Peraturan Pemerintah RI. (2012). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia tentang Penerapan Sistem Keselamatan dan Kesehatan Kerja (No.50 Tahun 2012)*.
- Per dirjen Hubdat KP.1990/AJ.503/DRJD/2019. (2019). *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat tentang Tata Cara Penilaian Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (KP.1990/AJ.503/DRJD/2019)*.
- Siregar, S. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif: Dilengkapi dengan Perhitungan Manual dan SPSS*.
- Sugiono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D*.
- Sutisna, E. (2021). *Implementasi Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan No. 41 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dan Pembatasan Penumpang Angkutan Umum dalam Rangka Mencegah Penyebaran Covid-19 yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Sumedang*.

- UU No.22 Republik Indonesia. (2009). *UU LLAJ tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (No.22 Tahun 2009)*.
- Widiyanto, J. (2010). *SPSS For Windows untuk analisis data statistik dan penelitian*. Surakarta: Bp-Fkip Ums, 51.
- Haryano, E. (2023). *Statistika SSPSS 28*. Bandung: 978-623-459-356-3
- Bagja, M. (2020). *Faktor – Faktor Penyebab Rendahnya Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Dan Kesehatan Kerja (SMK3) Pada Perusahaan Bidang Pekerjaan Konstruksi*. Sukabumi: Jurnal Student Teknik Sipil, Volume 2 No. 2
- Malinda, Y., & Hardjomuljadi, S. (2019). Faktor Kendala Dominan Penggunaan E-Catalogue Pada Proses Pengadaan Proyek Konstruksi Jalan Dengan Metoda SPSS & RII. vol, 7, 90-105.
- Hassan, H., Mangare, J. B., & Pratisis, P. A. (2016). Faktor–faktor penyebab keterlambatan pada proyek konstruksi dan alternatif penyelesaiannya (Studi kasus: di Manado TOWN SQUARE III). *Jurnal Sipil Statik*, 4(11).
- Awuy, T., Pratisis, P. A., & Mangare, J. B. (2017). Faktor-faktor Penghambat Penerapan Sistem Manajemen K3 Pada Proyek Konstruksi Di Kota Manado. *Jurnal Sipil Statik*, 5(4).
- Devina, E., & Amrullah, A. A. (2023). Qualitative Analysis of Risk Factors Contributing to Work-Related Road Accidents on Airport Integrated Mode Bus Drivers. *Pancasakti Journal Of Public Health Science And Research*, 3(2), 151-163.
- Azman, N. S., Ramli, M. Z., Razman, R., Zawawi, M. H., Ismail, I. N., & Isa, M. R. (2019, July). Relative importance index (RII) in ranking of quality factors on industrialised building system (IBS) projects in Malaysia. In *AIP Conference Proceedings* (Vol. 2129, No. 1). AIP Publishing.
- Malinda, Y., & Hardjomuljadi, S. (2019). *Faktor Kendala Dominan Penggunaan E-Catalogue Pada Proses Pengadaan Proyek Konstruksi Jalan Dengan Metoda SPSS & RII*. vol, 7, 90-105.
- Tholibon, D. A., Nujid, M. M., Mokhtar, H., Rahim, J. A., Aziz, N. F. A., & Tarmizi, A. A. A. (2021). *Relative Importance Index (RII) in Ranking the Factors of Employer Satisfaction towards Industrial Training Students*. *Online Submission*, 2(4), 493-503.
- Winarno, Budi. (2008). *Kebijakan Publik*, Pt. Buku Kita: Jakarta.