

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **V.1 Kesimpulan**

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

1. Perencanaan perjalanan pada BLU UPTD Trans Semarang menerapkan rute tetap (*fixed rute*), dengan memiliki 13 rute yang berbeda. BLU UPTD Trans Semarang menggunakan sistem *buy the servis* dalam menjalankan operasional, perawatan dan pemeliharaan armadanya. Armada yang digunakan di setiap koridor berbeda-beda sesuai 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](http://www.transsemarang.semarangkota.go.id) yang hanya bisa diakses oleh divisi Pengendalian untuk mengetahui mulai dari koordinat armada hingga kecepatan armada.
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.
3. Kerusakan yang terjadi di setiap koridor masing-masing berbeda. Hal ini dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain faktor rute medan yang dilintasi armada setiap koridor yang tiak sama, faktor pramudi dalam mengendarai armada dengan pengetahuan dan pemahaman yang

berbeda-beda, faktor tipe kendaraan antara koridor satu dan koridor lain yang tidak sama, dan faktor cuaca yang berbeda di setiap daerah rute, dan faktor jumlah penumpang.

4. Pada Koridor 1 Penggaron dengan armada Hino RK8 R260 dalam pengamatan pada 1 Oktober sampai dengan 15 November selama 6 minggu ditemukan kerusakan paling sering terjadi adalah retaknya vanbelt, baik vanbelt AC, vanbelt mesin, vanbelt radiator. Hasil analisis keretakan vanbelt dipengaruhi oleh umur pakai vanbelt dan beban putar yang berat.
5. Pada Koridor VII Genuk dengan armada Hino FB 130 dan Isuzu NQR 71 dalam pengamatan pada 16 November sampai dengan 30 November selama 2 minggu ditemukan kerusakan paling sering terjadi adalah alternator pendingin udara yang lemah dengan hasil analisis dipengaruhi oleh hubungan antara carbon brush dan rotor slip dan penggunaan *cut of* pada bagian *Ket Out Eksternal*. Selain itu kerusakan yang sering terjadi adalah per daun patah dengan hasil analisis dipengaruhi umur pakai yang melampaui batas, jalanan yang bergelombang, dan mengangkut beban terlalu berat.
6. Pada Koridor V Meteseh dengan armada Isuzu NQR 71 dalam pengamatan pada 1 Desember sampai 7 Desember selama 1 minggu ditemukan kerusakan paling sering terjadi adalah Daya pengereman lemah dengan hasil analisis dipengaruhi oleh *boster* rem mengalami kebocoran, kebocoran tersebut dipengaruhi karena komponen rem yang sudah melampaui batas umur pakai.
7. Pada Feeder 4 dengan armada Isuzu Elf NLR 55B LXv dalam pengamatan pada 8 Desember sampai 16 Desember selama kurang lebih 2 minggu ditemukan kerusakan paling sering adalah ban bocor akibat terkena paku atau baut.

## **V.2 Saran**

Berdasarkan praktek yang telah penulis laksanakan kurang lebih 3 bulan di BLU UPTD Trans Semarang, penulis mempunyai beberapa saran, yaitu:

1. Penambahan SDM pada petugas P2A untuk *daily check* sebelum keberangkatan armada di pagi hari untuk memastikan kesiapan dan keamanan armada sebelum melakukan pelayanan.
2. Perlunya dilakukan perawatan berkala sesuai dengan standar kilometer maupun berdasarkan *time frame* secara rutin untuk mencegah terjadinya kerusakan yang lebih fatal pada armada.
3. Perlunya pengetahuan kepada pramudi tentang perilaku mengemudi yang benar selain untuk keselamatan berkendara di jalan juga berfungsi untuk menjaga komponen-komponen armada dari kerusakan akibat guncangan di jalan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Formulir Pengaduan BRT TRANS SEMARANG. (2021, Desember 23). Retrieved from <https://transsemarang.semarangkota.go.id/portal/page/pengaduan>
- layanan pengaduan. (2021, desember 1). Retrieved from (Sumber : <https://transsemarang.semarangkota.go.id/portal/page/pengaduan>): <https://transsemarang.semarangkota.go.id>
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Tata Cara pemeriksaan kendaraan bermotor. (n.d.). Jakarta.
- Peraturan Pemerintah No 50 Tahun 2012. (2012). Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Peraturan Walikota Semarang Nomor 75 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Semarang. Semarang. (n.d.).
- Peraturan Walikota Semarang Nomor 75 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Semarang. Semarang. (n.d.).
- Perwal 75 Tahun 2016. (n.d.). In Peraturan Walikota Semarang Nomor 75 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Semarang. Semarang.
- Rute BRT Trans Semarang. (2021, Desember 1). Retrieved from [transsemarang: http://transsemarang.semarangkota.go.id](http://transsemarang.semarangkota.go.id)
- Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (n.d.). Jakarta.