

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

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

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

1. Pengoprasian armada di PT. JTT masih belum beroperasi secara maksimal, karena pengurangan armada yang ditetapkan oleh pemerintah daerah terkait pandemi COVID-19. Tetapi mulai berangsur membaik karena mobilitas masyarakat yang tinggi dan menurunnya angka COVID di Provinsi Yogyakarta.
2. Hasil penilaian di atas menyatakan bahwa PT. Jogja Tugu Trans tidak lulus dengan nilai yang didapat sebesar 36,18 % dari semua elemen yang ada. Banyaknya dokumen yang tidak ada atau belum tersedia di PT. jogja Tugu Trans, dari aspek pemenuhan belum dilaksanakan di beberapa elemen terkait. Diantaranya :
  - a. Pada elemen 1 tidak adanya dokumen kebijakan terkait SMKPAU
  - b. Pada elemen 2 tidak adanya struktur organisasi dan prosedur pengorganisasian SMKPAU serta prosedur penerimaan mekanik
  - c. Pada elemen 3 semua aspek penilaian tidak tersedia
  - d. Pada elemen 4 kurang pada aspek instruksi kerja ganti oli dan instruksi kerja ganti ban.
  - e. Pada elemen 5 hampir semua aspek penilaian terpenuhi, hanya kurang pada prosedur monitoring dan evaluasi melalui audit internal serta dokumen dan data pemeriksaan Kesehatan.
  - f. Pada elemen 6 semua aspek penilaian belum terpenuhi.
  - g. Pada elemen 7 hanya 2 aspek penilaian yang terpenuhi dan kurang 3 aspek penilaian yaitu, struktur tanggap darurat, form evaluasi simulasi tanggap darurat, dan form check list alat tangap darurat kendaraan.
  - h. Pada elemen 8 kurang 2 aspek penilaian yang harus dipenuhi yaitu, prosedur pelaporan dan investigasi kecelakaan dan form pelaporan kecelakaan kerja.
  - i. Pada elemen 9 semua aspek penilaian belum terpenuhi.

- j. Dan juga pada elemen 10 semua aspek penilaian belum terpenuhi.
3. Pelaksanaan *Rampcheck* hanya dilaksanakan pada divisi BTS dilaksanakan sebelum dan sesudah beroperasi yang dilakukan oleh Surveyor Indonesia (SI) yang ditunjuk oleh Kementerian Pehubungan, sedangkan untuk pihak JTT hanya dilakukan oleh pramudi setelah selesai beroperasi melaporkan kondisi kendaraan baik bagian luar, bagian dalam, dan bagian mesin kendaraan.
  4. Manajemen bahaya dan resiko di bengkel PT. JTT, terdapat beberapa kelompok bahaya yang ditimbul yang berkaitan dengan penanganan bahan, penggunaan alat-alat, desain tempat kerja, fasilitas kerja (APD) dengan rata-rata tingkat keparahan antara *Medium* dan *High*. Adapun kegiatan dengan resiko keparahan yang tinggi pada saat melakukan *body repair* (pengecatan) dan pengelasan.

## V.2. Saran

Berdasarkan praktek yang telah kami laksanakan di PT. Jogja Tugu Trans, kami mempunyai beberapa saran yang bertujuan untuk meningkatkan pelayanan PT. Jogja Tugu Trans agar kedepannya lebih baik, yaitu :

1. Perlu melakukan banyak perbaikan dan pemenuhan pada aspek - aspek penilaian setiap elemen agar dapat lulus dan memenuhi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dan terhindar dari sanksi yang telah ditetapkan.
2. Melaksanakan pemeriksaan harian bus (*rampchek*) diseluruh divisi operasional BTS maupun divisi operasional JJT secara rutin dan sesuai dengan prosedur yang ada, agar dapat memberikan kenyamanan, keamanan, dan keselamatan pada pengguna jasa.
3. Perlu dilakukannya Audit yang lebih cermat dan mendalam tentang keadaan K3 di PT. Jogja Tugu Trans terkhusus di bagian bengkel perbaikan.
4. Meningkatkan Tindakan pemeliharaan dan perawatan fasilitas bengkel secara teratur menggunakan pendekatan yang telah banyak dilakukan, antara lain 5S (*Seiri, Seiton, Seiso, Seiketsu, dan Shitsuke*). Pemisahan tiap ruang perbaikan yaitu ruang perbaikan body dan ruang perbaikan mesin agar tidak mengganggu masing-masing aktifitas kerja.