

BAB VIII

KESIMPULAN DAN SARAN

8.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian ini maka dapat disimpulkan, antara lain:

1. Kecelakaan yang sering terjadi pada Bus TransJakarta Koridor 1 paling banyak disebabkan oleh penyebrang jalan dan motor. Jalur Harmoni sampai Kota dan juga sebaliknya merupakan daerah yang rawan terjadi kecelakaan dikarenakan banyaknya orang yang menyebrang jalan, motor yang masuk jalur tanpa melihat lajunya bus, jalan yang berlubang dan bergelombang, putaran-putaran kendaraan yang tidak ada petugasnya ataupun lampu pengatur lalu lintasnya serta terdapatnya SPBU disebelah kanan busway dari arah Harmoni menuju Kota.
2. Pengetahuan Pramudi Bus TransJakarta Koridor 1 tentang tindakan yang berbahaya ketika mengemudi dan kondisi berbahaya yang ada di sepanjang jalur busway Koridor 1 Blok M – Kota sudah baik. Namun pengetahuan Pramudi tentang penyebab terjadinya kecelakaan masih terbatas pada takdir Tuhan, sehingga mereka merasa kecelakaan tidak dapat dicegah.
3. Sikap Pramudi Bus TransJakarta Koridor 1 tentang keselamatan ketika mengemudi sudah baik. Mereka merasa sebagai pihak yang paling bertanggung jawab apabila terjadi kecelakaan. Sikap bertanggung jawab merupakan sikap tertinggi menurut Notoatmodjo (2005).
4. Pelatihan keselamatan mengemudi yang diberikan oleh perusahaan belum dirasakan oleh seluruh Pramudi. Bila mengacu pada prosedur perekrutan pegawai, maka pelatihan tersebut merupakan kewajiban sebelum Pramudi mengoperasikan Bus TransJakarta pada jalurnya.

- Namun, keterbatasan kuota, pengalaman kerja dan kinerja Pramudi menjadi alasan tidak semua Pramudi diikutsertakan dalam pelatihan.
5. Pengawasan terhadap operasional Bus TransJakarta tidak hanya terbatas pada kinerja dan penampilan Pramudinya saja, tetapi juga performa kendaraan, kelengkapan alat keselamatan dan aksesoris di dalam bus dan kebersihannya juga menjadi perhatian dari perusahaan. Pengawasan yang dilakukan perusahaan sudah cukup baik. Selain melakukan pengawasan terhadap kinerja karyawannya, kinerja perusahaan juga diawasi oleh Badan Layanan Umum Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta.
 6. *Safety Promotion* yang ada di perusahaan masih kurang maksimal. Karena pengarahan yang diberikan oleh perusahaan masih belum rutin dijalankan. Selain itu gambar-gambar ataupun pesan yang mengingatkan tentang pentingnya keselamatan masih sedikit jumlahnya dan belum dikemas secara menarik.
 7. *Standard Operating Procedure* yang membahas tentang keselamatan sudah ada, namun implementasi dari prosedur tersebut di lapangan terkadang masih belum dijalankan oleh Pramudi. Ada masukan dari Pramudi untuk memperbaiki prosedur agar lebih baik dikemudian hari.
 8. Sanksi yang diberikan perusahaan apabila terjadi pelanggaran yang dilakukan Pramudi yaitu berupa sanksi administrative, indisipliner hingga pemecatan. Semua itu tergantung dari ringan atau beratnya pelanggaran. Hal tersebut tercantum di dalam Perjanjian Pelaksanaan Konsensi Pengelolaan Aset Daerah No. 001/BPTJ/PPKPAD/I/06 yang memuat Standar Prosedur Operasi Pelayanan dan Pengoperasian antara Badan Pengelola TransJakarta-Busway dengan Operator Utama.
 9. Apabila terjadi kecelakaan ketika mengoperasikan kendaraan maka Pramudi menjadi pihak yang bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan tersebut. Namun, pihak perusahaan juga membantu meringankan beban yang ditanggung oleh Pramudi.

8.2 Saran

1. Bagi Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta :
 - a. Melakukan penambahan ruas jalan untuk mengurangi kemacetan akibat jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat setiap tahunnya di Ibukota DKI Jakarta.
 - b. Penertiban pedagang dan pengemis yang ada di lampu merah. Karena keberadaan mereka dapat membahayakan diri mereka sendiri dan Bus TransJakarta beserta penumpang yang ada di dalamnya.
 - c. Memperbaiki infrastruktur Bus TransJakarta baik halte, jalan maupun teknologinya.
2. Bagi Perusahaan/Operator Utama Bus TransJakarta-Busway :
 - a. Meningkatkan kualitas pelayanan dengan menjaga keselamatan.
 - b. Meningkatkan pengetahuan dan kompetensi dari Pramudi dengan memberikannya pelatihan secara berkala, baik hanya berupa teori maupun praktik. Pelatihan diberikan untuk semua Pramudi tanpa ada pengecualian dan perlu adanya pelatihan penyegaran ataupun pelatihan tingkat lanjut agar ilmu yang telah didapatkan dapat terus diingat dan dapat dipraktikkan ketika mengemudi.
 - c. Perlu adanya program *safety promotion* yang menjadi konsen dari perusahaan untuk menjaga kinerja keselamatan Pramudi. *Safety promotion* dapat berupa poster bergambar, stiker berisi pesan-pesan tentang pentingnya menjaga keselamatan, *briefing* (pengarahan) setiap pagi yang membahas masalah keselamatan ketika bekerja dan juga spanduk. *Safety promotion* yang ada saat ini masih minim dan belum dikemas secara menarik agar orang mau melihatnya.
 - d. Mensosialisasikan SOP yang ada, terutama yang terkait dengan masalah keselamatan kepada Pramudi, dengan cara dipasang di papan pengumuman. Karena kebanyakan Pramudi menyatakan lupa isi dari SOP tersebut.

3. Bagi Pramudi Bus TransJakarta :

- a. Meningkatkan kembali pengetahuan, kemampuan dan kompetensinya tidak hanya melalui pelatihan, tetapi juga melalui informasi tentang keselamatan mengemudi yang ada di media cetak ataupun media elektronik. Agar terus meningkat dan terjaga kinerja akan keselamatan ketika mengemudi.
- b. Memberi masukan kepada pihak manajemen bila ada kekurangan dalam prosedur keselamatan yang ada saat ini serta menjalankan prosedur yang ada dengan sungguh-sungguh.

