

## **PENERAPAN SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN PERUSAHAAN ANGKUTAN UMUM DI PT. DWI RAYA LAKSANA**

Erlang Prayoga<sup>1</sup>, Khoiruddin Zaenuri<sup>2</sup>, Wijaya Eka Pratama<sup>3</sup>, Khoirin Totok Khasianto<sup>4</sup>, Ethys  
Pranoto<sup>5</sup>

1,2,3,4,5Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, Jl. Perintis Kemerdekaan, 17 Slerok, Kota Tegal

e-mail: [120021015@student.pktj.ac.id](mailto:120021015@student.pktj.ac.id), [220021039@student.pktj.ac.id](mailto:220021039@student.pktj.ac.id), [320021059@student.pktj.ac.id](mailto:320021059@student.pktj.ac.id),  
[420022079@student.pktj.ac.id](mailto:420022079@student.pktj.ac.id), [5ethys@pktj.ac.id](mailto:5ethys@pktj.ac.id)

Received **date-month-year**; Reviewed **date-month-year**; Accepted **date-month-year**

Journal Homepage: <http://ktj.pktj.ac.id/index.php/jat>

DOI: 10.46447/jat.v2i2.605

### **Abstract**

PT. Dwi Raya Laksana is one of the oldest Autobus Companies (PO) in Indonesia located in Sukoharjo Regency, Central Java which was founded initially in 1959. The basis for implementing the service process carried out by the Autobus Company refers to PM 85 of 2018 concerning Company Safety Management Systems Public Transport which states that Public Transport Companies are obliged to create, implement and perfect a Public Transport Company Safety Management System based on RUNK. Identification results of 10 elements of the Public Transport Company Safety Management System (SMK PAU) at PT. Dwi Raya Based on the 2019 Regulation of the Director General of Public Relations concerning PAU Vocational School Assessment Procedures, it was found that there were still many elements that had not been completed by the company.

**Keywords:** PT. Dwi Raya Laksana, SMK PAU, K3

### **Abstrak**

PT. Dwi Raya Laksana merupakan salah satu Perusahaan Otobus (PO) tertua di Indonesia berlokasi di Kabupaten Sukoharjo, Jawa Tengah yang didirikan awalnya pada tahun 1959. Dasar pelaksanaan proses pelayanan yang dilakukan oleh Perusahaan Otobus mengacu pada PM 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang menyatakan bahwa Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dengan berpedoman pada RUNK. Hasil identifikasi pada 10 elemen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) di PT. Dwi Raya Laksana berdasarkan Peraturan Dirjen Hubdat Tahun 2019 Tentang Tata Cara Penilaian SMK PAU didapatkan bahwasanya masih banyak elemen – elemen yang belum dilengkapi oleh perusahaan.

**Kata kunci:** PT. Dwi Raya Laksana, SMK PAU, K3

## PENDAHULUAN

Transportasi memiliki peran yang sangat penting pada zaman ini untuk menunjang kebutuhan masyarakat dalam melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain. Hampir seluruh aktifitas sehari-hari yang melakukan perpindahan tempat membutuhkan layanan jasa transportasi seperti dalam hal pekerjaan, pendidikan dan perekonomian (Susanti et al., 2018) . Menurut data dari Kementerian Perhubungan, kebutuhan transportasi umum di Indonesia kian meningkat setiap tahunnya. Secara kumulatif penumpang angkutan umum meningkat dibandingkan dengan tahun sebelumnya 2021 (Kementerian perhubungan, 2022). Bus merupakan salah moda transportasi yang paling banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia. Hal ini diakrenakan bus dapat digunakan untuk mengangkut banyak orang sekaligus sehingga cocok untuk dijadikan salah satu moda transportasi publik (Sunirno et al., 2018). Selain itu, masih banyak kelompok masyarakat yang memerlukan transportasi umum seperti tidak dapat menggunakan kendaraan pribadi, baik karena alasan fisik ataupun tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) dan alasan finansial masyarakat indonesia (Ary Kurniawan and Anugrah Prabawati, 2018).

Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) merupakan salah satu sekolah kedinasan dengan latar pendidikan vokasi di bawah naungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP). Teknologi Rekayasa Otomotif (TRO) merupakan salah satu program studi di PKTJ yang memiliki program magang 2 yang dilaksanakan di semester 8 pada tahun pelajaran 2023/2024. Magang 2 ini dilaksanakan di salah satu perusahaan otobus yaitu PT. Dwi Raya Laksana.

PT.Dwi Raya Laksana merupakan salah satu Perusahaan Otobus (PO) tertua di Indonesia berlokasi di Kabupaten Sukoharjo, Jawa Tengah yang didirikan awalnya pada tahun 1959 dengan bisnis truk yang berubah melayani bus malam pada tahun 1982. PT.Dwi Raya Laksana telah melayani berbagai jenis trayek dengan tujuan disejumlah kota besar di Indonesai dengan bermacam jenis ukuran dan desain bus yang bervariasi, mulai dari bus antar kota dalam provinsi (AKDP), bus antar kota antar provinsi (AKAP) dan bus pariwisata.

Dasar pelaksanaan proses pelayanan yang dilakukan oleh Perusahaan Otobus (PO) mengacu pada PM 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum yang menyatakan bahwa Perusahaan Angkutan Umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum dengan berpedoman pada RUNK. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum adalah bagian dari manajemen perusahaan yang berupa suatu tata kelola keselamatan yang dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum secara komprehensif dan terkoordinasi dalam rangka mewujudkan keselamatan dan mengelola

risiko kecelakaan. Pada Peraturan tersebut memiliki pembahasan terkait 10 elemen SMK PAU yang dijadikan pedoman untuk setiap perusahaan angkutan dalam menjalankan pelayanan. Elemen-elemen tersebut antara lain : Komitmen dan Kebijakan, Pengorganisasian, Manajemen Bahaya dan Risiko, Fasilitas Pemeliharaan dan Perbaikan Kendaraan Bermotor, Dokumentasi dan Data, Peningkatan Kompetensi dan Pelatihan, Tanggap Darurat, Pelaporan Kecelakaan Internal, Monitoring dan Evaluasi, Pengukuran Kinerja.

Perusahaan perlu mempersiapkan sarana dan prasarana sebagai upaya pencegahan dan pengurangan dampak yang ditimbulkan dari angka kecelakaan kerja di perusahaan. Keselamatan kerja adalah dapat diartikan sebagai upaya yang ditujukan untuk melindungi para pekerja, menjaga keselamatan orang lain, melindungi peralatan kerja, tempat kerja dan bahan produksi, menjaga kelestarian lingkungan hidup dan melancarkan proses produksi (Indonesia, 2003). Penerapan K3 bertujuan untuk dapat mengidentifikasi bahaya dan risiko, penyiapan Alat Pelindung Diri, melindungi dari kecelakaan dan penyakit kerja yang mungkin terdapat pada lingkungan kerja

## **METODE**

PT. Dwi Raya Laksana menerima taruna PKTJ untuk melaksanakan magang dengan tujuan mendapatkan pengalaman bekerja yang sesungguhnya dan dapat menerapkan ilmu yang telah didapatkan di kampus ke perusahaan. Melalui kegiatan magang ini memiliki output yang dapat diterapkan dan digunakan perusahaan seperti rekomendasi mengenai keselamatan dan kesehatan kerja (K3) Perusahaan sehingga dapat mengurangi kecelakaan kerja yang dapat menimbulkan kerugian perusahaan. Berikut langkah-langkah yang digunakan sebagai berikut:

### 1. Tahap Observasi

Pada tahap observasi taruna/i melaksanakan persiapan sebelum melakukan pengambilan data mengenai penerapan K3 yang sudah ada. Observasi dilakukan secara keseluruhan untuk dapat mengetahui kekurangan dari penerapan K3.

### 2. Tahap Pelaksanaan

Tahap pelaksanaan ini merupakan tahap pendokumentasian seluruh penerapan K3 dan pendataan penerapan K3 yang belum dilakukan, sebagai tahap awal perekomendasi penerapan K3.

### 3. Tahap pelaporan

Tahap pelaporan ini dilakukan dengan penyampaian usulan mengenai K3, sehingga diharapkan mampu untuk dapat dijadikan langkah pencegahan kecelakaan kerja.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pada PT. Dwi Raya Laksana masih belum memiliki dan Menyusun 10 dokumen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU). Berdasarkan Peraturan Dirjen Hubdat 2019 Tentang Tata Cara Penilaian SMK PAU dan Peraturan Menteri Nomor 85 Tahun 2018 Tentang SMK PAU didapatkan bahwasanya masih banyak elemen-elemen yang belum dilengkapi oleh Perusahaan. Adapun hasil identifikasi SMK PAU yang dilakukan pada Perusahaan sebagai berikut :

ASPEK SISTEM MANAJEMEN							
NO	URAIAN	DOKUMEN/BUKTI LAIN YANG MENDUKUNG JAWABAN	DOKUMEN YANG DILAMIRKAN	ASPEK PENILAIAN TIAP ELEMEN			
				Ada	Tidak ada	Nilai	Keterangan
<b>1. KOMITMEN DAN KEBIJAKAN KESELAMATAN (10)</b>							
1	Deskripsi Komitmen dan Kebijakan Keselamatan (Persyaratan, Ekspektasi, Implementasi Prosedur Terkait ). (2.5)				✓		
2	Perusahaan mempunyai komitmen yang kuat dari Manajemen yang terdokumentasikan, tertulis dan ditandatangani oleh Pimpinan Perusahaan tertinggi sebagai lamngkah nyata terhadap aspek keselamatan yang ditunjukkan dalam sikap sehari-hari (2.5)	Bukti Pernyataan Dokumen (foto pernyataan komitmen)	Dokumen Komitmen		✓		
3	Perusahaan mempunyai kebijakan keselamatan tertulis dari manajemen yang memuat visi, misi dan tujuan yang hendak dicapai dan mempunyai sasaran keselamatan untuk mendukung perwujudan kebijakan keselamatan perusahaan menuju peningkatan berkelanjutan (2.5)	Bukti Pernyataan Dokumen (foto pernyataan kebijakan dan Visi Misi)	Dokumen Kebijakan	✓			Sudah ada tetapi masih belum didokumenkan secara resmi
			Dokumen Visi Misi		✓		
4	Seluruh pemegang kepentingan atau bagian dalam Perusahaan mempunyai peran serta dan	Dokumen/foto-	Laporan		✓		

	keterlibatan aktif dalam meningkatkan kinerja keselamatan (2.5)	foto rapat terkait/yang mendukung keselamatan.	Kegiatan Sosialisasi				
<b>HASIL AKHIR ELEMEN 1</b>			<b>4 Dokumen</b>				
<b>2. PENGORGANISASIAN (10)</b>							
1	Deskripsi Pengorganisasian (Persyaratan, Ekspektasi, Implementasi, Prosedur Terkait) (2.5)				✓		
2	Perusahaan mempunyai struktur organisasi pengelolaan di bidang keselamatan, seperti Unit Manajemen Keselamatan atau Petugas Keselamatan (2.5)	Dokumen struktur organisasi/Unit Managemen Keselamatan/petugas Keselamatan	Struktur Organisasi		✓		Sudah ada tetapi masih belum didokumenkan secara resmi
3	Perusahaan dapat menjabarkan uraian tugas dan fungsi di masing-masing jabatan pada struktur organisasi hubungan antar struktur organisasi tersebut (2.5)	Dokumen tugas dan fungsi uraian tugas	Prosedur Pengorganisasian		✓		
4	Perusahaan menetapkan Standard Operasional Prosedur (SOP) tentang kriteria penerimaan pengemudi, mekanik, dll (2.5)	Dokumen SOP Penerimaan pengemudi, mekenik, dll	Prosedur Pengemudi	✓			Sudah ada tetapi masih belum didokumenkan secara resmi
			Prosedur Mekanik	✓			Sudah ada tetapi masih belum didokumenkan secara resmi
<b>HASIL AKHIR ELEMEN 2</b>			<b>4 Dokumen</b>				

ASPEK SISTEM MANAJEMEN							
NO	URAIAN	DOKUMEN/B UKTI LAIN YANG MENDUKUNG JAWABAN	DOKUMEN YANG DILAMIRKA N	ASPEK PENILAIAN TIAP ELEMEN			
				Ada	Tidak ada	Nilai	Keterangan
<b>3. MANAJEMEN BAHAYA DAN RISIKO</b>							
1	Deskripsi Manajemen Bahaya dan Risiko (Persyaratan, Ekspektasi, Implementasi Prosedur Terkait ). (2)				✓		
2	Perusahaan telah memiliki prosedur identifikasi bahaya, penilaian dan pengendalian risiko secara komprehensif baik terhadap personel, sarana angkutan, penumpang maupun lingkungan untuk setiap tahapan operasi pengangkutan. (2)	Lampirkan dokumen SOP Manajemen Bahaya dan Risiko	Prosedur Manajemen Bahaya dan Risiko		✓		
3	Perusahaan telah melakukan identifikasi bahaya, penilaian dan pengendaliannya dengan metode yang sesuai dengan karakteristik bahaya yang ada, memiliki matrik penilaian bahaya dan risiko, matrik identifikasi bahaya, penilaian dan	Lampirkan dokumen matrik penilaian bahaya dan risiko, matrik identifikasi	Identifikasi Bahaya, Penilaian dan Pengendalian Risiko di Kantor		✓		

	pengendalian risiko di kantor, bengkel dan operasional serta matrik identifikasi bahaya lalu lintas (2)	bahaya, penilaian dan pengendalian risiko, matrik identifikasi bahaya lalu lintas	Identifikasi Bahaya, Penilaian dan Pengendalian Risiko di Bengkel		✓		
			Identifikasi Bahaya, Penilaian dan Pengendalian Risiko di Operasional		✓		
			Matrik Penilaian Bahaya dan Risiko		✓		
			Matrik Identifikasi Bahaya Lalu Lintas		✓		
4	Semua potensi bahaya telah dicatat, dilaporkan dan dikomunikasikan kepada semua pihak yang berhubungan dengan keselamatan (2)	Notulen rapat dan foto kegiatan	Notulen Rapat Sosialisasi		✓		
5	Pengemudi melaporkan dan mengkomunikasikan potensi bahaya disepanjang jalur yang	Dokumen/Laporan Pengemudi	Form Pelaporan	✓			



	dilalui kepada pimpinan perusahaan (2)		Pengemudi Terhadap Potensi Bahaya				
<b>HASIL AKHIR ELEMEN 3</b>			<b>8 Dokumen</b>				
<b>4. FASILITAS PEMELIHARAAN DAN PERBAIKAN (10)</b>							
1	Deskripsi Fasilitas Pemeliharaan dan Perbaikan (Persyaratan, Ekspektasi, Implementasi, Prosedur Terkait) (3.3)						
2	Perusahaan melengkapi kegiatan operasional angkutan dengan menyediakan fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan bermotor sebagai syarat utama keselamatan dan perbaikan kendaraan bermotor yang digunakan untuk mendukung kegiatan perusahaan. (3.3)	Dokumen/Check list/SOP pemeriksaan kendaraan sebelum perjalanan, sepanjang perjalanan dan setelah operasional	Prosedur Pengoperasian Kendaraan		✓		
			Instruksi Kerja Ganti Filter Solar		✓		
			Instruksi kerja Ganti Ban	✓			Belum Terdokumentasikan dengan resmi
			Kartu Inspeksi APAR	✓			
			Form Pemeriksaan Kendaraan Bermotor		✓		
			Form Pemeriksaan Kendaraan		✓		
			Form Pemeriksaan Kendaraan		✓		

			Bermotor Sebelum Operasi				
3	Pemeliharaan dan perbaikan kendaraan dengan penyediaan sarana dan prasarana pendukung yang memadai untuk mendukung keselamatan seperti bengkel, klinik, ruang istirahat pengemudi, ruang parkir, fasilitas penyimpanan suku cadang dan lain- lain. (3.3)	Dokumen, denah lokasi perusahaan, foto-foto	Foto Fasilitas Pemeliharaan dan Perbaikan	✓			
<b>HASIL AKHIR ELEMEN 4</b>			<b>7 Dokumen</b>				
<b>ASPEK SISTEM MANAJEMEN</b>							
NO	URAIAN	DOKUMEN/B UKTI LAIN YANG MENDUKUNG  JAWABAN	DOKUMEN YANG DILAMIRKAN	ASPEK PENILAIAN TIAP ELEMEN			
				Ada	Tidak ada	Nilai	Keterangan
<b>5. DOKUMENTASI DAN DATA (10)</b>							
1	Deskripsi Dokumentasi dan Data (Persyaratan, Ekspektasi, Implementasi Prosedur Terkait).  (3.3)				✓		

2	Memiliki Standar operasional prosedur (SOP) terkait dokumentasi dan data. (3.3)	dokumen SOP	Prosedur Dokumentasi dan Data		✓		
3	Dokumentasi dan data mencakup keselamatan (3.3)	Lampirkan dokumen pendukung	Dokumentasi dan Data Kecelakaan	✓			
			berupa data maupun rekapitulasi	Dokumentasi dan Data Kendaraan	✓		
		masing – masing data dimaksud		Dokumentasi dan Data Mekanik	✓		
			Dokumentasi dan Data Pelanggaran lalu Lintas		✓		
			Dokumentasi dan Data Pemeriksaan Kesehatan		✓		
		Dokumentasi dan Data Pengemudi	✓				
		Dokumentasi dan Data Perbaikan Kendaraan	✓				
		Dokumentasi dan Data					

				Uji Berkala	✓			
				Kendaraan				
<b>HASIL AKHIR ELEMEN 5</b>				<b>9 Dokumen</b>				
<b>6. PENINGKATAN KOMPETENSI DAN PELATIHAN (10)</b>								
1	Deskripsi Peningkatan Kompetensi dan Pelatihan (Persyaratan, Ekspektasi, Implementasi, Prosedur Terkait) (3.3)					✓		
2	Perusahaan telah memiliki Standar operasional prosedur (SOP) pelatihan dan kompetensi untuk seluruh karyawan perusahaan. (3.3)	Dokumen SOP Pelatihan dan kompetensi	Prosedur Kompetensi dan Pelatihan			✓		
3	Perusahaan melakukan program pembinaan dan pelatihan bagi tenaga kerjanya secara berkala sesuai dengan kebutuhan khususnya yang mengandung risiko tinggi. (3.3)	Jadwal / time schedule maupun jenis pelatihan yang dibutuhkan untuk pengemudi maupun mekanik dan seluruh karyawan	Rencana Training			✓		
			Matrik Training			✓		
			Evaluasi Kompetensi			✓		
<b>HASIL AKHIR ELEMEN 6</b>				<b>4 Dokumen</b>				
<b>ASPEK SISTEM MANAJEMEN</b>								
NO	URAIAN	DOKUMEN/BUKTI LAIN YANG MENDUKUNG JAWABAN	DOKUMEN YANG DILAMIRKAN	ASPEK PENILAIAN TIAP ELEMEN				
				Ada	Tidak ada	Nilai	Keterangan	

7. TANGGAP DARURAT (10)							
1	Deskripsi Dokumentasi dan Data (Persyaratan, Ekspektasi, Implementasi Prosedur Terkait). (3.3)				✓		
2	Perusahaan telah memiliki Standar Operasional Prosedur (SOP) keadaan darurat yang mungkin timbul dalam kegiatan operasi perusahaan. (3.3)	dokumen SOP masing-masing kegiatan tanggap darurat	Prosedur – Tanggap Darurat		✓		
			Struktur organisasi Tanggap Darurat		✓		
			Nomor Telp. Tanggap Darurat		✓		

			Form Evaluasi Simulasi Tanggap Darurat		✓		
3	Tersedianya peralatan emergency di kendaraan. (3.3)	Foto dan Rincian Alat Emergency	Form Check List Alat Tanggap Darurat Kendaraan		✓		
<b>HASIL AKHIR ELEMEN 7</b>			<b>5 Dokumen</b>				
<b>8. PELAPORAN KECELAKAAN INTERNAL (10)</b>							
1	Deskripsi Pelaporan Kecelakaan Internal (Persyaratan, Ekspektasi, Implementasi, Prosedur Terkait) (3.3)				✓		
2	Perusahaan telah memiliki Standar operasional prosedur Pelaporan dan Investigasi Kecelakaan. (3.3)	Dokumen pelaporan dan penyelidikan masing – masing sebab kejadian kecelakaan	Prosedur Pelaporan dan Investigasi Kecelakaan		✓		
3	Perusahaan telah mempunyai formulir standar pelaporan kecelakaan. (3.3)	Lampiran Formulir	Form Pelaporan Kecelakaan Kerja		✓		
			Form Pelaporan Kecelakaan		✓		
<b>HASIL AKHIR ELEMEN 8</b>			<b>3 Dokumen</b>				
<b>9. MONITORING DAN EVALUASI</b>							

1	Deskripsi Monitoring dan Evaluasi (Persyaratan, Ekspektasi, Implementasi, Prosedur Terkait) (3.3)				✓		
2	Perusahaan telah melakukan Prosedur Monitoring Sistem Manajemen Keselamatan secara berkala pada perusahaan dan Prosedur ketidaksesuaian. (3.3)	Lampirkan Dokumen SOP, Form Audit Internal dan Form Ketidaksesuaian	Prosedur Monitoring dan Evaluasi Melalui Audit Internal		✓		
			Prosedur Ketidaksesuaian		✓		
			Form Jadwal Audit Internal		✓		
			Form Daftar laporan Ketidaksesuaian		✓		
3	Perusahaan telah melakukan evaluasi dari hasil monitoring Sistem Manajemen Keselamatan dan Laporan hasil audit internal. (3.3)	Lampirkan Dokumen Permintaan Tindakan Perbaikan dan Pencegahan serta Form Laporan Audit Internal	Form Permintaan Tindakan Perbaikan dan pencegahan		✓		
			Form Laporan Audit Internal		✓		
<b>HASIL AKHIR ELEMEN 9</b>			<b>6 Dokumen</b>				
<b>ASPEK SISTEM MANAJEMEN</b>							
NO	URAIAN	DOKUMEN/BUKTI LAIN YANG MENDUKUNG JAWABAN	DOKUMEN YANG DILAMIRKAN	ASPEK PENILAIAN TIAP ELEMEN			
				Ada	Tidak ada	Nilai	Keterangan
<b>10. KOMITMEN DAN KEBIJAKAN KESELAMATAN (10)</b>							
1	Deskripsi Pengukuran Kinerja (Persyaratan, Ekspektasi,				✓		

	Implementasi Prosedur Terkait ).						
	(2.5)						
2	Perusahaan telah memiliki prosedur pengukuran kinerja (2.5)	Lampirkan Dokumen SOP Pengukuran Kinerja	Prosedur Pengukuran Kinerja		✓		
3	Perusahaan telah melakukan pengukuran kinerja tingkat keselamatan pelayanan angkutan dengan menghitung Accident Rate (AR). (2.5)	Lampirkan Hasil Nilai Accident Rate (AR)	Formulir Statistik Kecelakaan AR		✓		
	$AR = \frac{C \times 100.000}{V}$						



	Keterangan :						
	C = Jumlah Kecelakaan						
	V = Kendaraan/Kilometer						
4	Perusahaan telah melakukan pengukuran kinerja tingkat keselamatan dengan menghitung Severity Index (SI). (2.5)	Dokumen/foto- foto rapat terkait/yang mendukung keselamatan.	Laporan Kegiatan Sosialisasi		✓		
	$SI = \frac{F}{A}$						
	Keterangan :						
	F = Banyaknya Korban Meninggal						
	A = Jumlah Kejadian Kecelakaan						
<b>HASIL AKHIR ELEMEN 10</b>			<b>3 Dokumen</b>				
<b>KESESUAIAN TERHADAP PEMENUHAN ELEMEN</b>			<b>53 Dokumen</b>				
<b>Hasil Penilaian Tim Penilai</b>							

Kurangnya kesadaran pegawai akan keselamatan dan kesehatan kerja sehingga menyebabkan beberapa kasus kejadian kecelakaan kerja yang dialami oleh karyawan akibat tidak menggunakan alat pelindung diri (APD). Terjadinya kecelakaan kerja juga dapat menyebabkan kerugian baik dari perbaikan dan perawatan armada bus yang terhambat serta biaya pengobatan yang mahal. Oleh karena itu kami menyarankan :

- a. Perusahaan dapat menetapkan kebijakan yang dapat mendukung berjalannya Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Selain itu, juga dapat mengeluarkan peraturan mengenai standar operasional prosedur (SOP) di setiap bagian pekerjaan untuk melindungi para karyawan yang bekerja dari risiko bahaya yang dapat menimpa mereka.
- b. Perusahaan memberikan edukasi dan pelatihan tentang K3 serta risiko bahaya apa saja yang dapat menimpa mereka ketika bekerja. Hal ini dilakukan untuk meningkatkan kesadaran karyawan akan pentingnya keselamatan dan kesehatan kerja (K3) khususnya dalam menggunakan alat pelindung diri (APD).
- c. Perusahaan melakukan identifikasi risiko dan bahaya yang ada di PT. Dwi Raya Laksana. Kemudian dari hasil indentifikasi akan dilakukan perumusan pengendalian terhadap risiko yang diidentifikasi.
- d. Perusahaan untuk meningkatkan kewaspadaan dari pegawai dalam

menunjang Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dapat memasang poster seperti pada gambar dibawah ini.



**Gambar .1** Rekomendasi K3 di PO

- e. Perusahaan melakukan penyediaan alat pelindung diri (APD) kepada para karyawan yang bekerja sesuai hasil rumusan pengendalian risiko dan bahaya yang dihadapi disetiap pekerjaan.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil magang yang dilaksanakan pada PT. Dwi Raya Laksana dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. PT. Dwi Raya Laksana masih belum memiliki dan menyusun Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU). Hasil identifikasi pada 10 elemen Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) di PT. Dwi Raya Laksana berdasarkan Peraturan Dirjen Hubdat Tahun 2019 Tentang Tata Cara Penilaian SMK PAU dan Peraturan Menteri Nomor 85 Tahun 2018 Tentang SMK PAU didapatkan bahwasanya masih banyak elemen – elemen yang belum dilengkapi oleh perusahaan. Walaupun, beberapa sudah dilakukan penerapan dan pelaksanaan dilapangan. Namun, belum dilakukan dokumentasi dengan baik sesuai dengan peraturan yang ada.
2. Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada PT. Dwi Raya Laksana

khususnya pada saat perbaikan dan perawatan armada masih belum maksimal. Adanya beberapa kejadian kecelakaan kerja bersifat minor yang dialami oleh para pegawai. Hal tersebut disebabkan karena kurang perhatiannya para pegawai dalam menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) saat bertugas dilapangan. Selain itu, Standar Operasioal Prosedur (SOP) yang ada dari perusahaan masih kurang dan belum terakomodasi dengan baik.

### **UCAPAN TERIMA KASIH**

Keberhasilan dalam penulisan artikel ilmiah ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak. Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua yang telah mendukung dan membantu penelitian kami hingga selesai. Kami menyadari bahwa artikel ini masih memiliki banyak kekurangan yang perlu diperbaiki, sehingga saran dan kritik yang membangun sangat diharapkan untuk perbaikan di masa mendatang.

### **DAFTAR PUSTAKA**

Ary Kurniawan, Anugrah Prabawati, I. (2018). Implementasi Suroboyo Bus Di Dinas Perhubungan Kota Surabaya. *Publika*, 6(9).

Indonesia. (2003). Undang Undang Nomer 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan. Kementerian perhubungan. (2022). Data Sementara Pergerakan Penumpang Angkutan Umum Nataru Pada 2 Januari 2022: Menurun Dibanding Hari Biasa, Meningkatkan Dibanding Tahun Lalu. <https://dephub.go.id/post/read/data-sementara-pergerakan-penumpang-angkutan-umum-nataru-pada-2-januari-2022---menurun-dibanding-hari-biasa,-meningkatkan-dibanding-tahun-lalu>

Sunirno, F. C., Halim, K. C., & Setiawan, R. (2018). Karakteristik Pengguna Suroboyo Bus. *Teknik Sipil Universitas Kristen Petra*, 136–143.

Susanti, R., Albar, Joi, I., & Fitratana, A. (2018). Rancang Bangun Sistem Detector Tiket Kereta Api Menggunakan RFID Berbasis Mikrokontroler. *Elektron Jurnal Ilmiah*, 10, 23–27. <https://doi.org/doi.org/10.30630/eji.10.1.86>