

## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1 Kesimpulan**

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. Probabilitas *human error* tertinggi pertama yang dilakukan oleh supir adalah tidak menjalankan kendaraan sesuai dengan ketentuan kecepatan yang telah ditetapkan dengan nilai HEP 0,375. Hal ini dikarenakan adanya dorongan untuk menggunakan prosedur lain yang lebih berbahaya.
2. Probabilitas *human error* tertinggi kedua dengan nilai HEP 0,21 adalah tidak mencatat atau lupa mencatat kerusakan yang terjadi selama perjalanan dikarenakan waktu yang tersedia terbatas atau singkat untuk mendeteksi dan mengoreksi kesalahan.
3. Probabilitas *human error* tertinggi ketiga adalah tidak mengecek perlengkapan bus dengan nilai HEP 0,19 karena mengesampingkan dan menganggap bahwa hal ini tidak begitu penting.
4. Probabilitas *human error* tertinggi keempat adalah tidak melakukan pelaporan saat terjadi masalah di jalan dengan nilai HEP 0,18 karena waktu yang terbatas.
5. Dan probabilitas *human error* tertinggi terakhir adalah tidak istirahat maksimal untuk persiapan keberangkatan yang selanjutnya dengan nilai HEP sebesar 0,1495 dikarenakan tingkat emosi dan stress yang tinggi.

#### **6.2 Saran**

##### **6.2.1 Saran untuk pihak Perusahaan Otobus**

Berdasarkan *human error* yang telah diidentifikasi menggunakan metode SHERPA dan HEART, peneliti memberikan rekomendasi kepada pihak perusahaan otobus dalam usaha meminimalisir kemungkinan dan memperkecil probabilitas kesalahan terjadi lagi.

1. Membuat pelaporan perjalanan. Pelaporan perjalanan dibuat dalam bentuk form dengan data crew, plat mobil serta list pengecekan sebelum keberangkatan, kerusakan dan perbaikan yang dilakukan selama perjalanan. Form pelaporan perjalanan yang diusulkan oleh peneliti terlampir dilampiran.
2. Membuat SOP dalam menjalankan tugas, meliputi persiapan saat sebelum keberangkatan, saat keberangkatan dan setelah keberangkatan, yang terlampir di lampiran.
3. Melakukan pengiriman supir secara bergilir untuk mengikuti pembinaan yang diberikan oleh Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan mengadakan pembinaan supir-supir angkutan umum secara berkala. Dan diharapkan hal ini menjadi perhatian penting oleh perusahaan otobus untuk ikut berpartisipasi. Akan lebih baik lagi perusahaan memiliki list-list nama supir yang sudah dan belum serta direncanakan untuk dikirim mengikuti pembinaan selanjutnya. Pembinaan ini bukan hanya untuk memberikan ilmu pengetahuan dan pembelajaran bagi supir tetapi juga membangun link serta dapat menjadi sarana refreshing.
4. Menghimbau supir untuk membuat sertifikat yang dilegalkan oleh Dinas Perhubungan sebagai supir Bus yang telah lulus melalui tahapan khusus. Dikarenakan tidak sembarang supir mendapatkan sertifikat setelah mengikuti tahapan tes, maka supir diharapkan benar-benar belajar, mempersiapkan diri, dan terstandarisasi.
5. Meningkatkan pengawasan dan koordinasi dengan crew terutama saat perjalanan berlangsung dan membangun kebiasaan tersebut dalam urusan lainnya dengan cara mengatur kegiatan briefing rutin seminggu satu kali minimal, sebelum atau sesudah keberangkatan

### **6.2.2 Saran untuk pihak Dinas Perhubungan**

Untuk pihak perhubungan sendiri, peneliti memberikan saran sebagai berikut:

1. Memberikan standarisasi *job desc* untuk semua perusahaan otobus. Dikarenakan tidak adanya standarisasi *job desc* untuk para supir, diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat menjadi pertimbangan bagi Dinas

Perhubungan unuk menetapkan *job desc* standar yang harus dimiliki oleh setiap perusahaan otobus untuk supirnya.