

LAPORAN KERTAS KERJA WAJIB
ANALISIS FAKTOR RESIKO KECELAKAAN KERJA
PENGUJI KENDARAAN BERMOTOR DI UP PKB
CILINCING

Ditujukan untuk memenuhi sebagian persyaratan
memperoleh gelar Ahli Madya



Disusun oleh :

KRISNA DWI SETIAJI

Notar : 17.III.0467

PROGRAM STUDI D3 PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR
POLITEKNIK KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN
TEGAL
2020

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS FAKTOR RESIKO KECELAKAAN KERJA PENGUJI KENDARAAN
BERMOTOR DI UP PKB CILINCING**

*ANALYSIS OF OCCUPATIONAL ACCIDENT RISK FACTORS TO THE VEHICLE
INSPECTOR AT THE UP PKB CILINCING*

Disusun oleh :

KRISNA DWI SETIAJI

17.III.0467

Telah disetujui oleh :

Pembimbing 1



Junaedhi, S.E, M.M

NIP 19771028 199703 1 002

Pembimbing 2



Alfan Baharuddin, S.SiT, M.T

NIP 19840923 200812 1 002

Tanggal.....

Tanggal

HALAMAN PENGESAHAN

ANALISIS FAKTOR RESIKO KECELAKAAN KERJA PENGUJI KENDARAAN BERMOTOR DI UP PKB CILINCING

*ANALYSIS OF OCCUPATIONAL ACCIDENT RISK FACTORS TO THE VEHICLE
INSPECTOR AT THE UPT PKB CILINCING*

Disusun oleh :

KRISNA DWI SETIAJI

17.III.0467

Telah dipetahankan di depan Tim penguji

Pada tanggal

Ketua Sidang

Tanda tangan

Junaedhi, A.Ma. PKB., S.E., M.M
NIP.19771028 199703 1 002

Penguji 1

Tanda tangan

Dr. Saroso, SE, M.M
NIP.

Penguji 2

Tanda tangan

Reza Yoga Anindita, S.Si., M.Si
NIP.19851128 201902 1 001

Mengetahui

Ketua program studi

Diploma III Pengujian Kendaraan bermotor

Pipit Rusmandani, S.ST, M.T
NIP. 19850605 200812 2 002

HALAMAN PERSEMBAHAN

Kupersembahkan karya ini untuk orang tua yang telah mendidik sampai detik ini, doakan anakmu menjadi orang yang bisa membuat kalian bahagia

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Krisna Dwi Setiaji
Notar : 17.III.0467
Program Studi : D.III Pengujian Kendaraan Bermotor

menyatakan bahwa Kertas Kerja Wajib dengan judul "**ANALISIS FAKTOR RESIKO KECELAKAAN KERJA PADA PENGUJI KENDARAAN BERMOTOR DI UP PKB CILINCING**" ini tidak terdapat bagian dari karya ilmiah lain yang telah diajukan untuk memperoleh gelar akademik di suatu lembaga Pendidikan Tinggi, dan juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang/lembaga lain, kecuali yang secara tertulis disitasi dalam laporan ini dan disebutkan sumbernya secara lengkap dalam daftar pustaka.

Dengan demikian saya menyatakan bahwa KKW/Tugas Akhir ini bebas dari unsur-unsur plagiasi dan apabila laporan KKW/Tugas Akhir ini di kemudian hari terbukti merupakan plagiasi dari hasil karya penulis lain dan/atau dengan sengaja mengajukan karya atau pendapat yang merupakan hasil karya penulis lain, maka penulis bersedia menerima sanksi akademik dan/atau sanksi hukum yang berlaku.

Tegal, Agustus 2020

Yang menyatakan

Krisna Dwi Setiaji

KATA PENGANTAR

Puji syukur atas kehadiran Allah SWT yang telah memberikan saya kesanggupan untuk bisa menyelesaikan tugas ini untuk memenuhi kewajiban setelah menempuh pendidikan selama 3 tahun yang penuh dengan pelajaran kehidupan. Penulis menyadari bahwa penyusunan laporan ini masih banyak sekali kekurangan Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih kepada semua, antara lain kepada:

1. Kedua orang tua saya yang sangat saya cintai yaitu Bapak EKO BUDI SANTOSA, Ibu BUDIARTI dan Mba SANDITYA RATIH KHARISMASIWI yang telah memberikan saya segalanya, maafkan saya yang belum bisa membuat kalian bangga.
2. Direktur Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal, Ibu Siti Maimunah, S.Si., M.S.E.,M.A;
3. Ketua Progam studi Pengujian Kendaraan Bermotor, Ibu Pipit Rusmandini S.ST., M.T.;
4. Kak Junaedhi, S.E, M.M dan Alfan Baharuddin, S.SiT, M.T. selaku dosen pembimbing yang telah memberikan banyak waktu, serta dukungan untuk memberikan saran serta pengarahan selama penyusunan KKW;
5. Seluruh Teman yang sudah memberikan saya dukungan dan membantu dalam menyelesaikan tugas ini yang tidak bisa disebut satu-persatu.
6. Rekan–rekan satu angkatan 28, kakak-kakak , adik-adik, serta alumni Batalyon Korps taruna Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, atas semangat, saran, dan dukungannya selama penyusunan laporan.
7. Terimakasih kepada Resti Yuliani Wijayarti yang sudah memberikan semangat dan doa.

Akhir kata, Semoga bisa bermanfaat dan bisa dikembangkan lagi, mohon maaf jika terdapat kesalahan dan banyak sekali salah, mohon maafkan teman-teman, saya yang tidak pintar ini.

Tegal Agustus 2020

Krisna Dwi Setiaji

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
INTISARI.....	xi
<i>ABSTRACK</i>.....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	2
I.1. Latar Belakang	2
I.2. Rumusan Masalah	3
I.3. Batasan Masalah	3
I.4. Tujuan Penelitian.....	3
I.5. Manfaat	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
II.1. Penguji Kendaraan Bermotor	5
II.2. Keselamatan dan Kesehatan Kerja	5
II.3. Kecelakaan Akibat Kerja	6
II.4. Bahaya (Hazard)	7
II.5. Analisis Resiko.....	11
II.6. Hazard Identification, Risk Assessment and Risk Control (HIRARC)	12
II.7. Penelitian Terdahulu	12

BAB III METODE PENELITIAN	14
III.1. Lokasi Penelitian.....	14
III.2. Waktu Pelaksanaan Praktek Kerja Profesi	14
III.3. Diagram Alir Penelitian.....	15
III.4. Prodesur Pengambilan dan Pengumpulan Data.....	16
III.1.1. Teknik pengumpulan data.....	16
III.1.2. Metode Penilaian.....	17
III.5. Alat Penelitian	23
III.6. Variable Penelitian	23
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	24
IV.1. Kondisi Eksisting di UP PKB Cilincing.....	24
IV.2. Analisis Potensi Bahaya	27
IV.3. Analisis Tingkat Resiko.....	32
IV.4. Pengendalian Resiko	45
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	53
V.1. Kesimpulan	53
V.2. Saran	53
DAFTAR PUSTAKA	54
LAMPIRAN.....	55

DAFTAR GAMBAR

Gambar III. 1 Peta Provinsi DKI Jakarta.....	14
Gambar III. 2 Bagan Alir Penelitian	15
Gambar IV. 1 Penguji Yang Tidak Menggunakan APD	46
Gambar IV. 2 Penguji Yang Menggunakan APD.....	47
Gambar IV. 3 Kotak P3K	48

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Daftar Bahaya Potensial	8
Tabel II. 2 Potensi bahaya keselamatan dan kesehatan kerja berdasarkan dampak korban.....	10
Tabel II. 5 Penelitian Terdahulu	12
Tabel III. 1 Skala Akibat (Severity).....	19
Tabel III. 2 Skala Peluang Kemungkinan (Probability)	19
Tabel III. 3 Skala "Risk Matrix"	20
Tabel III. 4 Skala Tingkat Resiko (Risk Rating)	20
Tabel III. 5 Potensi Bahaya "Risk Level"	22

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 SOP Pemeriksaan Pra Uji atau Uji Visual.....	55
--	----

INTISARI

Hazard Identification, Risk Assessment and Risk Control (HIRARC) merupakan salah satu cara mengidentifikasi potensi bahaya yang terdapat pada setiap jenis pekerjaan. Langkah-langkah dimulai dengan cara mengidentifikasi bahaya, kemudian menilai risiko dan melakukan pengendalian. UP PKB Cilincing terletak Jalan Cakung Industri, Cilincing Raya, Semper Timur, Cilincing, Kota Jakarta Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta .

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif. Data yang penulis himpun bersumber dari UP Pengujian Kendaraan Bermotor Cilincing, serta seluruh penguji dilingkungan UP Pengujian Kendaraan Bermotor Cilincing. Pengumpulan data menggunakan metode *HIRARC*.

Data dari identifikasi serta analisis tingkat resiko pengujian teknis pada UP PKB Cilincing didapati hasil potensi yang membahayakan penguji adalah pra uji atau uji visual didapat hasil 50% resiko rendah dan 50% resiko sedang. Paparan emisi gas buang didapat hasil 33% resiko rendah dan 66% resiko tinggi. Pemeriksaan bawah kendaraan didapat hasil 40% resiko tinggi dan 60% resiko sedang dan bahaya tertinggi pada faktor kendaraan.

Kata Kunci : *Hazard Identification, Risk Assessment and Risk Control (HIRARC), Analisis Tingkat Resiko*

ABSTRACT

Hazard Identification, Risk Assessment and Risk Control (HIRARC) is one way of identifying potential hazards that exist in each type of work. The steps begin with identifying the hazard, then assessing the risk and implementing controls. UP PKB Cilincing is located at Jalan Cakung Industri, Cilincing Raya, Semper Timur, Cilincing, North Jakarta City, the Special Capital Region of Jakarta

This research is descriptive research. The data that the authors compile comes from the Cilincing Vehicle Inspection Unit, as well as all the examiners in the Cilincing Vehicle Inspection Unit. Collecting data using participatory observation techniques complete with the Observation Checklist instrument and supported by research documentation.

Data from the analysis and analysis of the level of technical testing at the UP PKB Cilincing found that the potentially dangerous results of the testers were the pre-test or visual test, the results were 50% low risk and 50% moderate risk. Exposure to exhaust emissions obtained 33% low risk and 66% risk Under inspection of the vehicle, the results obtained were 40% high risk and 60% moderate risk and the highest danger was the vehicle factor.

Keywords: Hazard Identification, Risk Assessment and Risk Control (HIRARC), Risk Level Analysis