

## **BAB V**

### **PENUTUP**

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

Dari penelitian ini dapat disimpulkan bahwa:

1. Faktor yang menyebabkan potensi bahaya yang terdapat di Trans Semarang pada kegiatan di Kantor, di bengkel, dan di rute operasional. Potensi bahaya dengan tingkat bahaya paling tinggi masuk dalam kategori *Medium Risk*. Dari 29 kegiatan yang dilakukan identifikasi bahaya dan risiko, terdapat 6 kegiatan yang masuk dalam kategori *Medium Risk*, dan sisanya 23 kegiatan lainnya masuk ke dalam kategori *Low Risk*.
2. Penyebab potensi bahaya yang ada di Trans Semarang karena pada kegiatan Kantor yaitu kurangnya jeda istirahat saat staff bekerja lama menggunakan laptop/komputer dan juga tidak adanya peringatan menggunakan alas kaki saat masuk toilet. Pada kegiatan di bengkel yaitu mekanik yang masih mengabaikan APD, kurangnya pelatihan serta kurangnya anggaran dari perusahaan. Pada kegiatan di rute koridor 1 yaitu kurangnya kinerja dari Dinas Perhubungan Kota Semarang, serta kurangnya anggaran dari pemerintah daerah.
3. Tindakan pencegahan untuk mengendalikan atau mengurangi risiko pada kegiatan di kantor antara lain pihak pengelola Kantor harus mulai melakukan sosialisasi tentang ergonomi kepada para staff Kantor, menambah jam setiap dua jam sekali dan memberi batas penggunaan laptop/komputer, petugas kebersihan membuat peringatan di dekat toilet untuk menggunakan sandal di setiap masuk toilet, mengganti lantai toilet menjadi kasar. Pada kegiatan di bengkel antara lain pihak pengelola harus lebih sadar dan tahu akan pentingnya keselamatan kerja, pengelola bengkel juga sudah harus mulai memperbaiki peralatan bengkel, kepala bengkel/pengelola bengkel harus mulai mengarahkan mekanik agar selalu menggunakan APD, pihak pengelola harus mulai memikirkan supaya mekanik bisa mendapatkan pelatihan. Pada kegiatan di rute koridor 1 antara lain pengelola lalu lintas membuat jadwal

rekayasa lalu lintas, pengelola harus memahami tentang pentingnya inspeksi keselamatan jalan sehingga titik atau lokasi potensi bahaya dapat diminimalisir.

## **V.2 Saran**

Berdasarkan temuan-temuan pada penelitian ini maka dapat diberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Bagi perusahaan, perlu melakukan evaluasi dan peningkatan keselamatan dari segi pengemudi armada, mekanik, serta staff kantor berdasarkan hasil manajemen bahaya dan risiko di lapangan guna meminimalisir adanya potensi bahaya dan potensi kecelakaan.
2. Bagi penelitian selanjutnya diharapkan dapat dilakukan penelitian yang lebih mendalam mengenai manajemen bahaya dan risiko dengan menggunakan teknik analisis selain metode HIRADC dan FTA.

## DAFTAR PUSTAKA

- Amalia, R., Rohman, M. A., Nurcahyo, C. B., & Penelitian, A. L. L. (2012). *Analisa Penyebab Keterlambatan Proyek Pembangunan Sidoarjo Town Square Menggunakan Metode Fault Tree Analysis ( FTA )*. 1(1), 20–23.
- ATI. (2021). *Asosiasi Toilet Indonesia*.
- Erliana, C. I., & Azis, A. (2020). Identifikasi Bahaya Dan Penilaian Risiko Pada Stasiun Switchyard Di Pt.Pjb Ubj O&M Pltmg Arun Menggunakan Metode Hazard Identification, Risk Analysis and Risk Control (Hirarc). *Industrial Engineering Journal*, 9(2). <https://doi.org/10.53912/iejm.v9i2.575>
- Fatimah, S. (2019). *Pengantar Transportasi*. Myria Publisher. [https://www.google.co.id/books/edition/PENGANTAR\\_TRANSPORTASI/PEnC DwAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=pengantar+transportasi&printsec=frontcover](https://www.google.co.id/books/edition/PENGANTAR_TRANSPORTASI/PEnC DwAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&dq=pengantar+transportasi&printsec=frontcover)
- Laksana, V. E., Kosasih, W., & Doaly, C. O. (2018). Analisis Potensi Bahaya Menggunakan Metode HIRADC Sebagai Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja (Studi Kasus: PT. Supreme Cable Manufacturing & Commerce). *Seminar Nasional Teknologi Dan Sains III*, 251–257.
- Mayangsari Fitria Diana. (2015). Usulan Pengendalian Kualitas Produk Isolator Dengan Metode Failure Mode and Effect Analysis (Fmea) Dan Fault Tree Analysis (Fta). *Teknik Industri Nasional Bandung*, 3(2), 81–91.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 85 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum. *Menteri Perhubungan Republik Indonesia*, 1–74.
- Nugroho, S. A., Suliantoro, H., & Utami, N. (2018). Analisis Risiko Kecelakaan Kerja Pada Proyek Pembangunan Dengan Menggunakan FMEA Dan FTA (Studi Kasus: Hotel Sronol Mixed Used Kota Semarang). *Industrial Engineering Online Journal*, 7(2), 1–11.

- Pasaribu Haryanto Pandapotan, Setiawan Harijanto, W. I. E. (2017). Metode Failure Mode and Effect Analysis (FMEA) dan Fault Tree Analysis (FTA) untuk Mengidentifikasi Potensi Dan Penyebab Kecelakaan Kerja Pada Proyek Gedung (Failure Mode and Effect Analysis (FMEA) and Fault Tree Analysis (FTA) Methods to Identify The Pot. *Universitas Atma Jaya Yogyakarta*, 18. <https://core.ac.uk/download/pdf/84789371.pdf>
- Pramana. I. G. B. T., A. I. P. G. (2020). Hubungan Posisi Dan Lama Duduk Dalam Menggunakan Laptop Terhadap Keluhan Low Back Pain pada Mahasiswa Fakultas Kedokteran Universitas Udayana. *Jurnal Medika Udayana*, 9(8), 3–7. <https://ojs.unud.ac.id/index.php/eum/article/view/64052/36481>
- Republik Indonesia, K. K. (2016). Peraturan Menteri Ketenakerjaan Nomor 38 Tahun 2016. *Jakarta : Kemenaker RI*.
- Saputro, T., & Lombardo, D. (2021). Metode Hazard Identification, Risk Assessment And Determining Control (HIRADC) Dalam Mengendalikan Risiko Di PT. Zae Elang Perkasa. *Jurnal Baut Dan Manufaktur*, 03(1), 23–29. <https://uia.e-journal.id/bautdanmanufaktur/article/download/1316/761/>
- Semiawan, P. D. C. R. (n.d.). *Metode Penelitian Kualitatif*. Grasindo. <https://books.google.co.id/books?id=dSpAIXuGUCUC>
- Sukwika, T., & Pranata, H. D. (2022). Analisis Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Freight Forwarder Menggunakan Metode HIRADC. *Jurnal Teknik*, 20(1), 1–13. <https://doi.org/10.37031/jt.v20i1.182>
- Supriyadi, Ahmad Nalhadi, & Abu Rizaal. (2015). Identifikasi Bahaya dan Penilaian Risiko K3 Pada Tindakan Perawatan dan Perbaikan Menggunakan Metode HIRARC pada PT. X. *Seminar Nasional Riset Terapan, July*, 281–286. <https://e-jurnal.lppmunsera.org/index.php/senasset/article/view/474>
- Susihono, W., & Rini, F. A. (2013). *ISSN: 1963-6590*. 2, 117–242.
- trans.semarang. (n.d.). *Company Profil BLU UPTD Trans Semarang*. Trans.Semarang.Go.Id. Retrieved November 26, 2022, from <https://transsemarang.semarangkota.go.id/portal/page/ppid/344/trans-semarang-profil-trans-semarang>

*UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.* (2009). 5(August), 12–42.  
[http://downloads.esri.com/archydro/archydro/Doc/Overview of Arc Hydro terrain preprocessing workflows.pdf](http://downloads.esri.com/archydro/archydro/Doc/Overview%20of%20Arc%20Hydro%20terrain%20preprocessing%20workflows.pdf)  
<https://doi.org/10.1016/j.jhydrol.2017.11.003>  
<http://sites.tufts.edu/gis/files/2013/11/Watershed-and-Drainage-Delineation-by-Pour-Point.pdf>

Zulfa. (2017). Analisis Risiko K3 Menggunakan Pendekatan Hiradc Dan Jsa (Studi Kasus: Proyek Pembangunan Menara Bni Di Jakarta). *Jurnal Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil Universitas Brawijaya*, 1(2), 138196.  
<https://www.neliti.com/id/publications/138196/>