

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **V.I Kesimpulan**

Kesimpulan dari penelitian bahaya dan risiko pada trayek bus Damri Mataram-Talonang ini:

1. Bahaya dan risiko yang terjadi pada trayek disebabkan oleh faktor alam dan keadaan lingkungan medan jalan yang berada di jalur pegunungan. Bahaya paling sering terjadi dalam keadaan musim penghujan menyebabkan tanah longsor, batuan longsor, pohon tumbang yang menutupi area medan jalan yang dilalui bus. Risiko kecelakaan bus jarang terjadi dikarenakan pengalaman dari sopir trayek tersebut yang sudah memahami keadaan trayek Mataram-Talonang. Bahaya risiko pada mekanik ada beberapa yang berisiko tinggi namun kebanyakan bahaya yang kurang berisiko dikarenakan mekanik masih kurang memakai pemakaian alat pelindung diri ketika melakukan pekerjaan perbaikan bus. Bahaya risiko dari kuesioner penumpang terdapat beberapa bahaya berisiko sedang yaitu kecelakaan ke jurang, pohon tumbang di jalan, longsor batuan ditengah jalan, longsor tanah ditengah jalan yang menyebabkan terhambatnya perjalanan bus.
2. Dari analisis bahaya risiko pada trayek yang berisiko fatal adalah rem blong dengan tingkat risiko tinggi sehingga diperlukan pengendalian berupa teknis perencanaan yaitu Pengendaliannya teknis perencanaan berupa rampcheck sebelum beroperasi, memastikan fungsi indikator tekanan angin rem normal, serta mengurangi penggunaan rem atau klakson yang tidak perlu atau berlebihan yang mengakibatkan pengurangan tekanan rem angin bus. Bahaya risiko mekanik yang paling fatal yaitu:
  - Perbaikan di atap bus dengan pengendaliannya berupa penggunaan alat pelindung diri berupa *full body harness single lanyard* dilengkapi dengan *shock absorber* untuk melindungi dari kejatuhan.
  - Perbaikan *Understeel* atau kolong bus dengan pengendaliannya pengendalian administratif berupa himbauan pemakaian alat pelindung diri helm *safety*, sarung tangan, wearpack sesuai dengan SOP perbengkelan Damri dan cara penggunaan yang benar supaya

melindungi diri ketika melakukan pekerjaan untuk mengurangi risiko kecelakaan kerja.

- Pengelasan dan pemotongan dengan pengendaliannya penggunaan alat pelindung diri berupa sarung tangan kulit, pelindung wajah, apron bahan kulit, kacamata las, helm safety sesuai SOP perbengkelan Damri untuk melindungi diri dari risiko kecelakaan kerja.

Bahaya risiko dari kuesioner penumpang terdapat beberapa bahaya berisiko sedang yaitu:

- kecelakaan ke jurang dengan pengendalian administratif dengan himbauan untuk berhati-hati dan tetap waspada berkendara serta melakukan pengecekan *rampcheck* bus sebelum dijalankan terutama kondisi rem.
- pohon tumbang di jalan dengan pengendalian teknis perencanaan dengan persiapan alat pemotong kayu apabila menutupi jalan bisa disingkirkan
- longsor bebatuan ditengah jalan dengan pengendalian administratif dengan himbauan untuk berhati-hati dan tetap waspada dan mengurangi kecepatan kendaraan
- longsor tanah ditengah jalan yang menyebabkan terhambatnya perjalanan bus dengan pengendalian teknis perencanaan pembersih tanah berupa cangkul atau sekop untuk membersihkan tanah longsor ditengah jalan.

## **V.2 Saran**

Dari kesimpulan penelitian ini, terdapat saran supaya mengurangi bahaya dan risiko yang ada pada trayek serta mekanik Damri Mataram sebagai berikut:

1. Penambahan alat perlengkapan pemotong dan pembersih tanah di bus berupa cangkul, gergaji untuk mengantisipasi pada saat musim penghujan ada pohon tumbang, tanah longsor dari tebing yang menutupi medan jalan.
2. Penambahan ban cadangan untuk mengantisipasi apabila ada kebocoran ban di jalan.

3. Penambahan *jib crane* untuk mengangkat material yang berat.
4. Penambahan *full body harness single lanyard* dilengkapi dengan *shock absorber* untuk melindungi diri dari kejatuhan ketika perbaikan di atap bus.
5. Penambahan tester untuk mengecek keselamatan dan keamanan bus sebelum digunakan dan petugas keselamatan kesehatan kerja untuk memonitoring bahaya dan risiko di Perum Damri Cabang Mataram.
6. Pemberlakuan peraturan jumlah penumpang sesuai sheet supaya tidak berdesakan serta mengurangi risiko kelebihan muatan.
7. Pemberlakuan SOP K3 dan penggunaan alat pelindung diri bagi mekanik beserta sanksi apabila melanggar aturan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ihsan, T., Safitri, A. dan Dharossa, D.P. (2020) "Analisis Risiko Potensi Bahaya dan Pengendaliannya Dengan Metode HIRADC pada PT. IGASAR Kota Padang Sumatera Barat," *Jurnal Serambi Engineering*, 5(2), hal. 1063–1069.
- Ismara, K.I. (2014) "Identifikasi K3 Di Bengkel Otomotif 2."
- ISO 45001 (2018) "International Organization for Standardization (ISO)."
- Kementerian Tenaga Kerja (1996) "Peraturan Menteri Tenaga Kerja Nomor : Per. 05/Men/1996 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Dan Kesehatan Kerja," *Permenaker*, 5, hal. 1–42.
- KNKT (2021) "Laporan Akhir Knkt.21.03.06.01," Laporan Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, 1(201310200311137), hal. 78–79.
- Kurniasih, N. dan Prihatanto, A. (2021) "Aplikasi Metode Job Safety Analysis Dan Pendekatan HIRADC Untuk Analisis Risiko Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Pada Penambangan Bawah Tanah Bijih Emas Pt . Dempo Maju Cemerlang Pesisir Selatan," *Bina Tambang*, 6(2), hal. 43–52.
- NSF International-Iso 45001 Occupational Health and Safety Management Systems Migration Guide, 2018 (2018) "ISO 45001: Occupational Health and Safety Management Systems MIGRATION 61 GUIDE. USA," *Nsf*, hal. 10–13.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No 15 (2019) "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek," hal. 13.
- Permenkes, 25 (2019) "Permenkes No.25 2019," 6(1), hal. 5–10.
- Rachman, T. (2018) "Analisis Risiko Dan Strategi Aksi Mitigasi Pada Usaha Penjualan Mesin Teknologi Tepat Guna Dengan Metode House of Risk (Studi Kasus: Toko Sedia Mesin)," *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951–952., (2), hal. 10–27.
- Ramli (2010) "Risk management : Risk management :," 51(4), hal. 1–12.
- Saputro, T. dan 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), hal. 23–29.
- "STANDAR FASILITAS PERBENGKELAN PERUM DAMRI" (2019).

Standards Australia International Ltd, GPO Box 5420, Sydney, N. 2001 dan Zealand, and S.N. (2004) "Risk Management Guidelines Companion to AS/NZS 4360:2004," *Nursing Management*, 10(5), hal. 31–31.

Sugiyono, D. (2013) *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Tindakan*.

Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Jakarta