

BAB V

PENUTUP

V.1. Kesimpulan

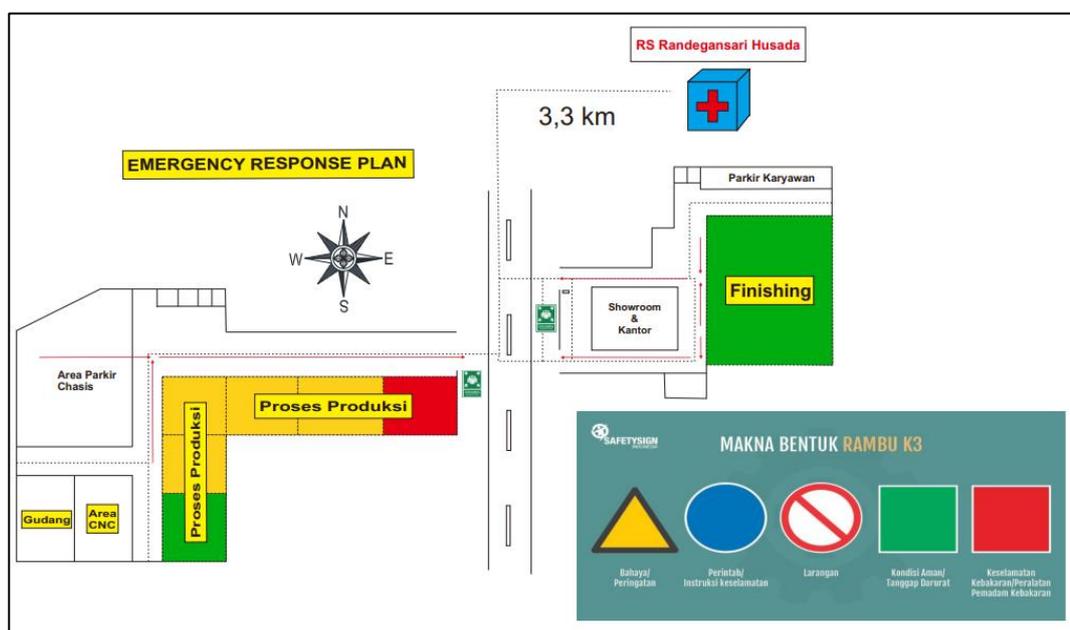
Dari hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa :

1. Langkah-langkah kerja yang dilakukan pada proses produksi karoseri truk PT. SKA Indonesia di Gresik sudah sesuai SOP yang berlaku. Kondisi eksisting pada workshop semua kegiatan produksi kendaraan masih dilakukan pada satu tempat yang sama secara bergantian. Ada juga tempat yang semestinya digunakan untuk parkir tamu namun dipakai juga untuk tempat produksi bodi kendaraan. Serta banyak tumpukan sisa bahan produksi tidak terpakai yang masih ada di sekitar area produksi. Lantai pada semua area *workshop* masih belum dipengeras atau masih berupa tanah. Hal tersebut dapat menyebabkan beberapa kemungkinan bahaya dan risiko yang terjadi seperti sisa potongan besi menancap pada tanah sehingga bisa melukai siapa saja yang melaluinya, hal lain juga dapat terjadi seperti ban menjadi kotor dan selip pada saat musim hujan karena area parkir chasis pada tempat terbuka.
2. Berdasarkan hasil penelitian tingkat risiko pekerjaan di *workshop* PT. SKA Indonesia di Gresik pada proses *preparation*, proses *framing*, proses pengeplatan, proses pendempulan, proses *painting*, dan proses *finishing* sebagai berikut :
 - a. Jika melihat tabel risiko di atas maka dapat disimpulkan tingkat risiko pada proses *preparation* dan proses *finishing* menunjukkan bahwa level tingkat risiko kecelakaan kerja adalah termasuk *Low* (L) karena pada tahapan proses produksi tersebut belum terjadi kecelakaan kerja tetapi bisa muncul suatu kejadian pada suatu waktu dengan tingkat risiko yang kecil tanpa terjadi cedera dan kerugian finansial kecil. Pada tingkat risiko ini diperlukan operasional biasa untuk cara pengendaliannya seperti penggunaan APD yang standar, pelaksanaan SOP yang tertib, serta peningkatan kesadaran keselamatan dan kesehatan kerja.

- b. Proses *framing*, proses pengeplatan, dan proses pendempulan menunjukkan bahwa level tingkat risiko kecelakaan kerja adalah termasuk *Medium* (M) karena pada tahap-tahap proses produksi tersebut belum terjadi kecelakaan kerja tetapi bisa muncul suatu kejadian pada suatu waktu dengan cedera ringan dan kerugian finansial sedang. Pada tingkat risiko ini diperlukan pengendalian yang lebih kompleks dan efektif, seperti mengembangkan prosedur keamanan tambahan, melibatkan anggota tim yang lebih berpengalaman, pemantauan dan evaluasi pelaksanaan pengendalian secara teratur.
- c. Proses *painting* menunjukkan bahwa level tingkat risiko kecelakaan kerja adalah termasuk *High* (H) karena pada proses *painting* pernah terjadi kecelakaan kerja dan mungkin telah terjadi/muncul disini atau di tempat lain dengan cedera sedang, perlu penanganan medis dan kerugian finansial besar. pada tingkat risiko ini diperlukan pengendalian yang kuat dan proaktif, seperti implementasi proses pemantauan yang ketat untuk mengidentifikasi perubahan dalam risiko dan mengatasi mereka dengan cepat.

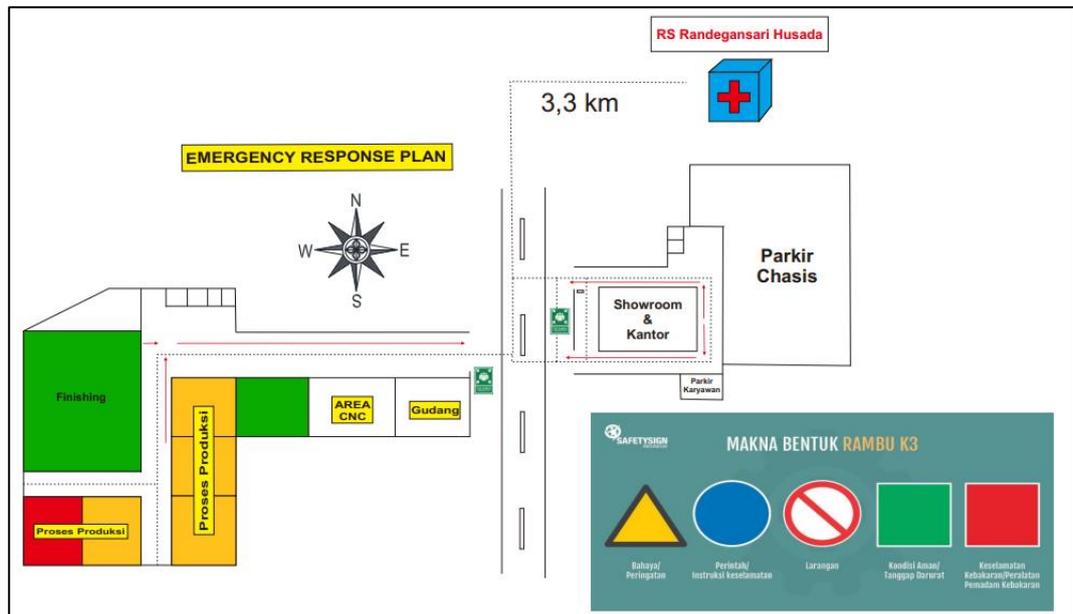
3. Berikut hasil usulan desain jalur evakuasi *workshop* produksi karoseri PT. Sumber Karya Abadi Indonesia :

a. Desain usulan jalur evakuasi alternatif 1



Pada desain usulan alternatif 1 jarak terpendek *workshop* timur adalah 87 meter dan jarak terpendek *workshop* barat adalah 152 meter.

b. Desain usulan jalur evakuasi alternatif 2



Pada desain usulan alternatif 2 jarak terpendek *workshop* timur adalah 42 meter dan jarak terpendek *workshop* barat adalah 105 meter.

Dari kedua alternatif desain usulan untuk jalur evakuasi, desain usulan alternatif 2 lebih baik daripada alternatif 1 untuk diterapkan pada perusahaan karena pada jalur alternatif 2 didapatkan jarak yang lebih pendek dari alternatif 1.

V.2. Saran

- a. Meningkatkan pengawasan penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) kerja mekanik
- b. Perusahaan melengkapi APD yang dibutuhkan oleh tenaga kerja seperti sarung tangan, headset, kacamata, helm *safety*, dan sepatu *safety*
- c. Perusahaan menyelenggarakan sosialisasi tentang pentingnya keselamatan dan kesehatan kerja pada tenaga kerja di *workshop* (bisa melalui seminar, pembuatan banner terkait keselamatan dan Kesehatan kerja, dll)

- d. Perbaiki *layout* pada penempatan area tiap proses produksi, penataan fasilitas *workshop* produksi dengan menambahkan jalur evakuasi dan demarkasi pada lantai.
- e. Apabila akan ada penelitian selanjutnya, supaya usulan desain *layout* menyesuaikan dengan jumlah dan waktu produksi karoseri untuk tiap bulannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian*. Rineka cipta.
- AS/NZS 4360:2004. (2004). Australian/New Zealand Standard Risk Management. *Australian Standards / New Zeland Standards 4360:2004*.
- Assauri, S. (2008). *Manajemen Produksi dan Operasi* (Revisi). Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Assauri, Sofjan. (2008). *Manajemen Produksi dan Operasi* (4th ed.). Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.
- Badan Standardisasi Nasional. (2019). *Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (Berbasis SNI ISO 45001:2018)*. Dian Rakyat.
- Fajri, A. (2021). *Perancangan Tata Letak Gudang Dengan Metode Systematic Layout Planning Warehouse Layout Design Using Systematic Layout Planning Method*. *λ(1)*, 27–36.
- Husni. (2003). *Pengantar Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*. Raja Grafindo Perkasa.
- Meinita, T. S. P. (2015). *Analisis faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Kerja di CV Prima Logam Tegal Tahun 2015 [skripsi]*.
- Muhadjir, N. (2016). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (6th ed.). Rakesarasin.
- Nugroho, M. H., Arnandha, Y., & Rakhmawati, A. (2021). Analisis Peta Jalur Evakuasi Dan Penentuan Titik Kumpul Dengan Metode Algoritma Dijkstra(Studi Kasus: Gedung Universitas Tidar Kampus Tuguran). *Jurnal Rekayasa Infrastruktur Sipil*, *1(2)*, 3–8. <https://doi.org/10.31002/.v1i2.3520>
- OHSAS 18001. (2007). *OHSAS 18001-2007*. https://docs.google.com/file/d/0B-wrkvPrI0SQeGM0azVwdHdVWUk/view?resourcekey=0-09URE6_U5POd9q_hTEprdw
- PM PERINDUSTRIAN NOMOR 80_M-IND_PER_9_2014.pdf.
- Rauan, C. M. T. C., Kindangen, P., & J.Pondaag. (2019). Analisis Efisiensi Tata Letak (Layout) Fasilitas Produksi Pt Tropica Cocoprime Lelema. *EMBA, Vol.7*

No.4.

Rowlinson, S. (1997). Behavior-based Safety Management in Hong Kong's Construction Industry. *Journal of Safety Research*, 243–256.

SNI 03-1746:2000. (2000). *Jalur Evakuasi*.

SNI 6350-2016. (2016). *Demarkasi di area pertambangan*.

Soegiyono. (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*.

Stamatis, D. H. (1995). *Failure Mode and Effect Analysis: FMEA from Theory to Execution*. ASQC Quality.

Sucipto, C. D. (2020). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Gosyen Publishing.

Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta, CV.

Tarwaka. (2016). Dasar-dasar Keselamatan Kerja serta Pencegahan Kecelakaan di tempat kerja. In *2nd* (2nd ed.). Harapan press.

Zaki, A. (1959). *ALGORITMA DIJKSTRA : TEORI DAN APLIKASINYA*. VI(4), 1–8.