

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

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

Berdasarkan dari hasil penelitian mengenai manajemen bahaya dan Risiko di Trans Banyumas menggunakan metode HIRADC dapat ditarik kesimpulan:

1. Penerapan manajemen bahaya dan Risiko di Trans Banyumas belum sesuai dengan peraturan menteri no 85 tahun 2018. Perusahaan tersebut dalam pelaksanaan manajemen bahaya dan risiko untuk saat ini hanya sebatas penerapan SOP tiap kegiatan, seperti: SOP Operasional, SOP pelaporan apabila terjadi kecelakaan, SOP pelaporan keadaan darurat apabila terjadi kerusakan bus saat operasional, prosedur penanganan pelecehan seksual, prosedur penanganan pencopetan, SOP penanganan barang tertinggal, SOP pengambilan barang tertinggal, SOP keselamatan penumpang, SOP penanganan awak bus sakit, dan SOP kebersihan halte. Perusahaan belum melaksanakan identifikasi, penilaian dan pengendalian Risiko di tiap kegiatan operasional perusahaan.
2. Faktor-faktor yang berpotensi menyebabkan kecelakaan di Trans Banyumas terdapat di kegiatan operasional, kegiatan di bengkel, kegiatan di kantor dan rute perjalanan. Potensi bahaya dengan tingkat potensi bahaya tertinggi terdapat di kegiatan bengkel. Dari 106 kegiatan yang dilakukan identifikasi bahaya dan risiko, terdapat 74 kegiatan merupakan potensi bahaya yang terdapat bengkel di Trans Banyumas. Dari 74 kegiatan terdiri dari 14 risiko tinggi, 23 risiko sedang, dan 37 risiko rendah. Akan tetapi, potensi bahaya dengan risiko tertinggi terjadinya kecelakaan terdapat di rute perjalanan Trans Banyumas dengan rata-rata *Risk Rating* mencapai 16 (*High Risk*) yang sifatnya perlu dilakukan pengendalian dengan segera. Terdapat 6 potensi bahaya dengan *Risk Rating* 16 (*High Risk*) yang ada di rute perjalanan Trans Banyumas. Potensi bahaya kebakaran di kantor juga mendapatkan angka *Risk Rating* 16 (*High Risk*) sehingga perlu dilakukan pengendalian dengan segera. Potensi bahaya lainnya yang terdapat di kegiatan kantor, bengkel, rute dan operasional dengan angka *Risk Rating*

Risiko Tinggi juga menjadi prioritas perusahaan untuk dilakukan pengendalian dengan segera.

3. Perusahaan Trans Banyumas belum melakukan pengendalian Risiko di tiap kegiatan operasional perusahaan. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan no 85 tahun 2018 pelaksanaan pengendalian Risiko menggunakan matrik identifikasi bahaya, penilaian dan pengendalian Risiko di kantor, bengkel, operasional dan lalu lintas. Pengendalian Risiko dilakukan dengan menggunakan metode HIRARC yang terdiri dari eliminasi, substitusi, perancangan, administrasi dan APD.
4. Kendala dalam pengimplementasian penerapan manajemen bahaya dan Risiko di Trans Banyumas adalah belum adanya bagian di dalam struktur organisasi perusahaan yang bergerak di bidang keselamatan. Sehingga, kurangnya perhatian terkait keselamatan di perusahaan khususnya penerapan manajemen bahaya dan Risiko.

## **V.2 Saran**

1. Sebaiknya perusahaan Trans Banyumas dapat segera membentuk bagian khusus dalam struktur organisasi yang bergerak di bidang keselamatan agar penerapan manajemen bahaya dan Risiko dapat segera diimplementasikan di perusahaan dan dapat dilakukan segera pengendalian bahaya apabila terdapat potensi-potensi bahaya.
2. Perusahaan perlu melakukan manajemen bahaya dan Risiko secara berkelanjutan agar potensi-potensi bahaya dapat dilakukan pengendalian bahaya sebelum adanya kejadian kecelakaan akibat kegiatan di perusahaan.
3. Pihak manajemen Trans Banyumas melakukan sosialisasi kepada seluruh pegawai di Trans Banyumas terkait pentingnya keselamatan kerja di terapkan di lingkup perusahaan angkutan umum.
4. Perusahaan menyediakan form pelaporan kepada seluruh pegawai kantor, bengkel, operasional dan pengemudi apabila terdapat potensi – potensi bahaya yang baru.

## DAFTAR PUSTAKA

- Hasan, M. I. (2002). *Pokok-Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Ihsan, T., Safitri, A., & 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), 1063–1069. <https://doi.org/10.32672/jse.v5i2.1957>
- ISO 45001. (2018). *Occupational Health and Safety Management Systems Requirements with Guidance For Use*. London: BSI Standards Limited.
- Menteri Perhubungan RI. (2018). *Peraturan Menteri Perhubungan RI tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (Nomor 85 Tahun 2018)*. Jakarta.
- Moniaga, F., & Rompis, V. S. (2019). Analisa Sistem Manajemen Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (Smk3) Proyek Konstruksi Menggunakan Metode Hazard Identification and Risk Assessment. *Jurnal Ilmiah Realtech*, 15(2), 65–73. <https://doi.org/10.52159/realtech.v15i2.86>
- Presiden Republik Indonesia. (2003). *Undang-Undang Republik Indonesia tentang Ketenagakerjaan (UU Nomor 13 Pasal 87 Tahun 2013)*. Jakarta.
- Presiden Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Nomor 22 Pasal 204 Tahun 2009)*. Jakarta.
- Presiden Republik Indonesia. (2014). *Peraturan Pemerintah RI tentang Angkutan Jalan (Nomor 74 Pasal 94 Tahun 2014)*. Jakarta.
- Presiden Republik Indonesia. (2017). *Peraturan Pemerintah tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Nomor 37 Pasal 27 Tahun 2017)*. Jakarta.
- Rachmawati, I. N. (2007). Pengumpulan Data Dalam Penelitian Kualitatif Wawancara. *Jurnal Keperawatan Indonesia*, 11(1), 35–40.