TINJAUAN K3 PADA PEMBANGUNAN DRAINASE DI KELURAHAN TAMARUNDUNG KOTA PALOPO

KELOMPOK : VI

- ARNOL BATARA TAU	17.023.22.201.010
- HAMSAH	17.023.22.201.147
- MUH.IQBAL	19.023.22.201.140
- RICHALDI ATMAJA	16.023.22.201.156

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada proses pelaksanaan proyek konstruksi sangat di utamakan oleh perusahaan-perusahaan konstruksi. Jika terjadi hal-hal yang merugikan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) terutama bagi pekerja. Otomatis merugikan perusahaan konstruksi dalam segi biaya dan waktu. Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) sekarang ini telah menduduki tempat yang penting dalam perusahaan konstruksi. Karena jika keselamatan dan kesehatan kerja tidak diutamakan, pekerja pun akan merasa tidak aman untuk melakukan pekerjaan mereka dan perusahaan bisa rugi dalam segi biaya dan waktu. Oleh karena itu rasa aman dan nyaman dalam bekerja merupakan tuntutan bagi perusahaan. Rasa aman dan nyaman dalam bekerja tersebut diwujudkan dengan program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) berupa jaminan kerja bagi pekerja konstruksi di setiap perusahaan konstruksi.

Untuk mewujudkan program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) yang sesuai dengan yang diharapkan, banyak faktor-faktor yang mempengaruhi kesehatan pekerja. Salah satunya faktor karakteristik kesehatan pekerja. Untuk mengurangi faktor-faktor yang mempengaruhi kesehatan pekerja bisa dimulai dengan tahapan yang paling dasar, yaitu pembentukan budaya keselamatan kerja dengan menggunakan Alat Pelindung Diri saat bekerja dan menjaga kesehatan dengan istirahat yang cukup serta mengonsumsi makanan yang sehat dan seimbang. Jika hal ini selalu diterapkan oleh pekerja maka produktivitas pekerja akan semakin meningkat. Kesehatan pekerja dapat terpelihara dan terjaga dengan baik.

Karena sangat pentingnya kesehatan pekerja dan untuk mengurangi kecelakaan kerja sebagai salah satu jenis risiko kerja, sangat mungkin pada pekerja proyek konstruksi. Akibat dari kecelakaan kerja bisa bermacam-macam mulai dari luka ringan, luka parah, cacat sebagian anatomis, cacat sebagian fungsi, cacat total tetap, bahkan meninggal dunia. Untuk memberikan rasa aman dalam melakukan pekerjaan merupakan tanggung jawab pemberi kerja melalui pengalihan risiko kepada BPJS ketenagakerjaan dengan membayar iuran Jaminan Kecelakaan Kerja bagi pekerjaanya yang jumlahnya berkisar antara 0,24% - 1,74%

dari upah sebulan, sesuai kelompok risiko jenis usaha (Program jaminan Sosial Ketenagakerjaan, Bagi pekerja penerima upah).

Dan ini merupakan salah satu kebijakan pemerintah. Karena pada dasarnya pemerintah sudah mengatur dengan undang-undang Nomor 36 tahun 2009 tentang kesehatan kerja dan undang-undang Nomor 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan yang juga mengatur tentang kesehatan kerja. Begitu pentingnya peranan kesehatan pekerja pada proyek konstruksi dan banyaknya undang-undang yang mengatur jelas tentang kesehatan pekerja.

Penerapan K3 pada proyek konstruksi – Konstruksi merupakan pekerjaan berat yang di dalamnya melibatkan banyak unsur. Bukan hanya manusia sebagai pekerja, melainkan juga unsur-unsur lain yang mendukung. Dari mulai penggunaan alat-alat berat hingga terlibatnya bahan material dalam jumlah besar. Hal ini menyebabkan dunia konstruksi memiliki risiko kecelakaan kerja lebih tinggi dibandingkan jenis pekerjaan lainnya. Untuk itulah kenapa semua pihak harus memahami pentingnya penerapan K3 pada proyek konstruksi. Apa itu K3? Pada dasarnya penerapan K3 tidak hanya ada pada lokasi proyek pembangunan atau konstruksi. Melainkan juga diterapkan pada bidang pekerjaan lain seperti pabrik hingga institusi pemerintahan. Hanya saja, mengingat risiko pekerjaan konstruksi yang lebih berat, penerapan K3 seolah-olah hanya menjadi kewajiban pemilik perusahaan konstruksi. Untuk itulah, istilah K3 ini seharusnya tidak asing bagi Anda yang bekerja atau justru terlibat dalam dunia konstruksi. Tidak asing juga bagi Anda yang bekerja di pabrik hingga institusi pemerintahan tentunya. K3 merupakan kepanjangan dari Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Seperti yang telah diulas secara singkat sebelumnya, K3 ini sendiri adalah bidang yang berkaitan erat dengan keselamatan kerja dan juga kesehatan kerja yang penerapannya ada pada proyek hingga perusahaan konstruksi itu sendiri. Sesuai namanya, tujuan penerapan K3 adalah mewujudkan keselamatan dan kesehatan kerja, terutama manusia atau tenaga kerja yang terlibat. Pada praktiknya, penerapan K3 tidak hanya dilakukan oleh pekerjaan konstruksi saja. Melainkan juga banyak institusi dan perusahaan lainnya. Semisal pabrik, rumah sakit, laboratorium dan banyak lagi. Pada pekerjaan konstruksi, penerapan K3 ini sendiri meliputi banyak aspek. Dari aspek pencegahan, adanya pemberian sanksi, juga kompensasi, penyembuhan dan perawatan luka untuk para pekerja hingga tersedianya perawatan kesehatan untuk yang terluka dan sedang cuti sakit. Bahaya fisik dan mekanik di dunia konstruksi Penerapan K3 dalam dunia

profesionalisme kerja, pada dasarnya mengacu pada risiko bahaya yang terjadi selama pekerjaan dilakukan. Terdapat beberapa jenis bahaya yang berbeda, sehingga penerapan K3 sendiri juga berbeda. Untuk pekerjaan konstruksi, penerapan K3 konstruksi perlu diterapkan karena beberapa risiko bahaya fisik dan mekanik yang berpeluang besar terjadi selama pekerjaan dilakukan. Mengingat adanya penggunaan alat-alat berat, jumlah material bahan yang sangat besar hingga sulitnya pekerjaan yang dilakukan. Terkait dengan jenis pekerjaan yang dilakukan, beberapa konstruksi mengharuskan pekerja untuk bekerja pada ketinggian tertentu. Sehingga risiko jatuh dari ketinggian hingga meninggal saat bekerja, berpeluang besar terjadi. Sementara pekerjaan yang melibatkan alat-alat berat, dari mulai memindahkan komponen besar, melakukan pemotongan hingga penyatuan komponen tertentu, juga berisiko membuat pekerja mengalami luka bakar, tertusuk, tertimpa dan banyak lagi. Bahkan seorang pekerja konstruksi juga tidak memiliki lingkungan kerja yang nyaman selama proyek berlangsung. Tempat konstruksi yang sempit, lingkungan yang rawan bencana hingga kebisingan dari penggunaan alat-alat berat, memiliki risiko bahaya yang tidak dapat diremehkan. Risiko pekerja mengalami sesak napas, pusing, kelelahan, kram hingga stres karena suhu udara yang sangat panas dapat terjadi. Pentingnya penerapan K3 pada proyek konstruksi, salah satunya adalah untuk meminimalkan risiko-risiko bahaya tersebut. Sistem manajemen K3 yang professional Mengenai penerapan K3 dalam konstruksi dan pekerjaan lainnya, setiap negara memiliki kebijakan yang berbeda-beda. Hanya saja, telah dibuat standar baku K3 internasional yang mengharuskan setiap negara melaksanakan penerapan K3 minimal. Untuk mewujudkan penerapakan K3 yang lebih optimal dalam dunia konstruksi, setiap perusahaan wajib memiliki Sistem Manajemen K3 (SMK3) yang akan mengatur penerapan K3 dengan baik. Sekilas, penerapan K3 dalam dunia konstruksi ini hanya menguntungkan para pekerja. Namun pada dasarnya penerapan K3 ini untuk melindungi pekerja sekaligus perusahaan. Saat pekerja terluka selama proyek konstruksi, maka perusahaan juga akan mengalami kerugian. Dengan sistem manajemen K3 yang optimal, kerugian yang terjadi pada kedua belah pihak baik pekerja dan juga perusahaan dapat diminimalkan. Siapa saja yang terlibat dalam suksesnya penerapan K3 dalam perusahaan atau proyek konstruksi? Seperti yang telah diuraikan di atas, konstruksi melibatkan banyak pihak dari pekerja, perusahaan dan masih banyak

lagi. Kesuksesan penerapan K3 dalam proyek konstruksi tidak lepas dari kerjasama pihak-pihak yang terlibat dalam proyek hingga manajemen. Di Indonesia sendiri, meski payung hukum sudah tersedia, pentingnya penerapan K3 pada proyek konstruksi masih sering diabaikan. Hal inilah yang justru memberi banyak kerugian pada pekerja hingga perusahaan dan manajemen.

1.2 Tujuan Kuliah Lapangan

Kuliah lapangan adalah suatu kegiatan pembelajaran di luar kelas yang dilakukan oleh mahasiswa untuk memberikan wawasan yang lebih konkrit tentang apa yang telah didapatkan di dalam kelas. Pembelajaran akan lebih efektif ketika mahasiswa telah mengerti dan mengetahui apa makna dari pembelajaran dan aplikasi nyata di lapangan yang akan dialami setelah lulus dan memasuki dunia kerja.

1.3 Manfaat Kuliah Lapangan

1. Sebagai usaha menambah pengalaman bagi mahasiswa sehingga nantinya dapat dengan mudah menyesuaikan diri dengan keadaan yang sebenarnya dilapangan atau didunia kerja konstruksi.
2. Menambah pengetahuan mahasiswa tentang konstruksi baja yang ada.
3. Dapat melihat langsung dunia kerja konstruksi yang sebenarnya yang ada.

BAB II

TINJAUAN TEORI DAN REGULASI

1. LANDASAN TEORI

A. Pengertian Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3)

Sebagaimana kita ketahui dalam suatu perusahaan yang bergerak di bidang konstruksi memiliki organisasi yang terstruktur secara utuh dan menyeluruh akan terdiri dari bagian-bagian yang saling berinteraksi baik secara fisik seperti halnya pimpinan, pelaksana pekerjaan, ahli, material / bahan, dana, informasi, pemasaran dan pasar itu sendiri. Mereka saling bahu-membahu melaksanakan berbagai macam kegiatan yang dilakukan dalam suatu proses pekerjaan yang saling berhubungan karena adanya interaksi dan ketergantungan, segala aktivitas dalam sebuah perusahaan menunjukkan adanya sistem didalam-nya. Dengan demikian disimpulkan, bahwa pengertian tentang sistem adalah suatu proses dari gabungan berbagai komponen / unsur / bagian / elemen yang saling berhubungan, saling berinteraksi dan saling ketergantungan satu sama lain yang dipengaruhi oleh aspek lingkungan untuk mencapai tujuan yang ingin dicapai (Tarore dan Mandagi, 2006).

Manajemen merupakan suatu ilmu pengetahuan tentang seni memimpin organisasi yang terdiri atas kegiatan perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan dan pengendalian terhadap sumber-sumber daya yang terbatas dalam usaha mencapai tujuan dan sasaran yang efektif dan efisien (Abrar Husein, 2008). Secara sistematis fungsi manajemen menggunakan sumber daya yang ada secara efektif dan efisien untuk itu perlu diterapkan fungsi-fungsi dalam manajemen itu sendiri seperti perencanaan (*planning*), pengorganisasian (*organizing*), pelaksanaan (*actuating*) dan pengawasan dan pengendalian (*controlling*).

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) ditinjau dari segi keilmuan dapat diartikan sebagai ilmu pengetahuan dan penerapan mencegah kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja.

B. Pedoman Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di Indonesia.

Kesuksesan program Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) pada proyek konstruksi tidak lepas dari peran berbagai pihak yang saling terlibat, berinteraksi dan bekerja sama. Hal ini sudah seharusnya menjadi pertimbangan utama dalam pelaksanaan pembangunan proyek konstruksi yang dilakukan oleh tim proyek dan seluruh manajemen dari berbagai pihak yang terkait didalamnya. Masing-masing pihak mempunyai tanggung jawab bersama yang saling mendukung untuk keberhasilan pelaksanaan proyek konstruksi yang ditandai dengan evaluasi positif dari pelaksanaan program keselamatan dan kesehatan kerja.

Berikut ini akan dijelaskan mengenai pedoman penerapan SMK3 yang berlaku di Indonesia menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia No: PER.05/ MEN/ 1996:

Komitmen dan Kebijakan

Pengusaha dan pengurus tempat kerja harus menetapkan komitmen dan kebijakan K3 serta organisasi K3, menyediakan anggaran dan tenaga kerja dibidang K3. Disamping itu pengusaha dan pengurus juga melakukan koordinasi terhadap perencanaan K3. Dalam hal ini yang perlu menjadi perhatian penting terdiri atas 3 hal yaitu:

1. Kepemimpinan dan Komitmen
2. Tinjauan Awal K3
3. Kebijakan K3

Perencanaan

Dalam perencanaan ini secara lebih rinci menjadi beberapa hal:

1. Perencanaan identifikasi bahaya, penilaian dan pengendalian resiko dari kegiatan, produk barang dan jasa.
2. Pemenuhan akan peraturan perundangan dan persyaratan lainnya kemudian memberlakukan kepada seluruh pekerja
3. Menetapkan sasaran dan tujuan dari kebijakan K3 yang harus dapat diukur, menggunakan satuan/indicator pengukuran, sasaran pencapaian dan jangka waktu pencapaian.
4. Menggunakan indikator kinerja sebagai penilaian kinerja K3 sekaligus menjadi informasi keberhasilan pencapaian SMK3
5. Menetapkan sistem pertanggungjawaban dan saran untuk pencapaian kebijakan K3
6. Keberhasilan penerapan dan pelaksanaan
SMK3 memerlukan suatu proses perencanaan yang efektif dengan hasil keluaran (output) yang terdefinisi dengan baik serta dapat diukur.

Penerapan

Menerapkan kebijakan K3 secara efektif dengan mengembangkan kemampuan dan mekanisme pendukung yang diperlukan untuk mencapai kebijakan, tujuan dan sasaran K3.

Suatu tempat kerja dalam menerapkan kebijakan K3 harus dapat mengintegrasikan Sistem Manajemen Perusahaan yang sudah ada.

Yang perlu diperhatikan oleh perusahaan pada tahap ini adalah :

1. Jaminan Kemampuan
 - a. Sumber daya manusia, fisik dan financial.
 - b. Integrasi
 - c. Tanggung jawab dan tanggung gugat.
 - d. Konsultasi, Motivasi dan Kesadaran
 - e. Pelatihan dan Keterampilan
2. Dukungan Tindakan
 - a. Komunikasi
 - b. Pelaporan
 - c. Dokumentasi
 - d. Pengendalian Dokumen
 - e. Pencatatan Manajemen Operasi
3. Identifikasi Sumber Bahaya dan Pengendalian Resiko
 - a. Identifikasi Sumber Bahaya
 - b. Penilaian Resiko
 - c. Tindakan Pengendalian
 - d. Perencanaan dan Rekayasa
 - e. Pengendalian Administratif
 - f. Tinjauan Ulang Kontrak
 - g. Pembelian
 - h. Prosedur Tanggap Darurat atau Bencana
 - i. Prosedur Menghadapi Insiden
 - j. Prosedur Rencana Pemulihan
- 4). Pengukuran dan Evaluasi
 - a. Inspeksi dan pengujian
 - b. Audit SMK3
 - c. Tindakan perbaikan dan pencegahan
- 5). Tinjauan Oleh Pihak Manajemen
 - a. Evaluasi terhadap penerapan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja.
 - b. Tujuan, sasaran dan kinerja keselamatan dan kesehatan kerja.
 - c. Hasil temuan audit Sistem Manajemen K3.

- d. Evaluasi efektifitas penerapan Sistem Manajemen K3 dan kebutuhan untuk mengubah Sistem Manajemen K3 sesuai dengan:
1. Perubahan peraturan perundangan.
 2. Tuntutan dari pihak yang terkait dan pasar.
 3. Perubahan produk dan kegiatan perubahan.
 4. Perubahan struktur organisasi perusahaan.
 5. Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi termasuk epidemiologi.
 6. Pengalaman yang didapat dari insiden keselamatan dan kesehatan kerja.
 7. Pelaporan.
 8. Umpan balik khususnya dari tenaga kerja.

2.UNDANG-UNDANG TERKAIT K3 KONTRUKSI

1. UU No. 01 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja.
2. UU No. 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung.
3. UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.
4. UU No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.
5. Peraturan Pemerintah No. 29 tahun 2000 tentang Penyelenggaraan Jasa Konstruksi.
6. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 36 Tahun 2005 tentang Bangunan Gedung.
7. Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia No. 01 tahun 1980 tentang K3 Konstruksi Bangunan.
8. Peraturan Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia No. PER.05/MEN/1985 tentang Pesawat Angkat dan Angkut.
9. Peraturan Menteri Ketenagakerjaan RI No 9 Tahun 2016 Tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja dalam pekerjaan pada ketinggian.
10. Keputusan Direktur Jenderal Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan No.KEP-20/DJPPK/VI/2004 Tentang sertifikasi kompetensi Keselamatan Kesehatan Kerja Bidang Konstruksi Bangunan.
11. Keputusan Direktur Jenderal Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan No.KEP-74/PPK/XII/2013 Tentang Lisensi Keselamatan dan Kesehatan Kerja Bidang Supervisi Perancah.
12. SKB Menakertrans dan MenPU ke 174/1986 dan No 104/KPTS/1986 Tentang K3 pada tempat kegiatan konstruksi beserta pedoman pelaksanaan K3 pada tempat kegiatan konstruksi.
13. Surat edaran Dirjen Binwas No. 13/BW/1998 Tentang Akte Pengawasan Proyek Konstruksi Bangunan.
14. Surat Dirjen Binawas No.147/BW/KK/IV/1997 Tentang wajib lapor pekerjaan proyek konstruksi.

BAB III

PEMBAHASAN

1. Informasi Proyek

Nama Proyek : **PEMBANGUNAN DRAINASE**
Deskripsi :
Nilai Proyek : **RAB : 1.068.449.000.00,-**
Jumlah Pekerja : **36 Orang**
Sumber Dana : **1.BPM**

2. SWADAYA MASYARAKAT

Tahun Anggaran : **2021**

2. Item-item Pekerjaan Kontruksi

- Sloof
- Kolom
- Pondasi

3. Kondisi Penerapan K3 Dilapangan

Penerapan K3 di lapangan masih kurang , para pekerja masih kurang menerapkan K3.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A.Kesimpulan

1. Pihak kontraktor sudah memiliki sistem K3 secara tertulis dan mengikutsertakan tenaga kerjanya dalam program jaminan sosial tenaga kerja.
2. Pada proses penerapannya sistem K3 dinilai sudah memenuhi semua ketentuan-ketentuan dari Permenaker 05/Men/1996 yang mencakup kebijakan, perencanaan, penerapan kebijakan, pemantauan, pengevaluasian, dan peningkatan sistem K3 sehingga sistem K3 dinilai baik.
3. Pada penerapannya di lapangan, penerapan sistem K3 ini dinilai belum berjalan dengan baik terlihat masih terdapatnya penataan bahan produksi yang kurang baik, pengetahuan akan K3 yang dinilai kurang dari pihak tenaga kerja sebagaimana terlihat masih ada yang memiliki nilai pengetahuan buruk.

B.Saran

1. Perlunya penyadaran kembali akan pentingnya pelaporan setiap kecelakaan yang terjadi walaupun hanya kecelakaan ringan, karena walaupun hanya kecelakaan ringan maka hal tersebut akan berakibat fatal jika tidak ditanggulangi secepatnya sehingga proyek akan berjalan lancar dan tanpa gangguan.

DAFTAR PUSTAKA

Departemen Tenaga Kerja dan Transmigrasi R. I. 2008. *Peraturan Perundangan dan Pedoman Teknis SMK3*, Jakarta.

Ervianto, Wulfram. 2002. *Manajemen Proyek Konstruksi*, Andi, Yogyakarta.

Gempur, Santoso. 2004. *Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*, Prestasi Pustaka, Jakarta.

Hutama Karya, PT. 2011. *Rencana Mutu, Keselamatan dan Kesehatan Kerja serta Lingkungan Proyek (Pembangunan Jembatan DR. Ir. Soekarno)*, Manado.

Husein Abrar, MT. 2008. *Manajemen Proyek*, Andi, Yogyakarta.

Ramli, Soehatman. 2010. *Pedoman Praktis Manajemen Resiko dalam Perspektif K3*, Dian Rakyat, Jakarta.

Silalahi N. B. Bennet dan Silalahi B. Rumondong, 1995. *Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja*, Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.

Subagyo, Yoyo. 2009. *Apa dan Bagaimana Cara Menerapkan OHSAS 18001 –Manajemen K3*,
<http://consultantiso.blogspot.com/2009/04/apa-bagaimana-cara-menerapkanohsas.html>

Tardianto, Taufik, Amd. 2005. *Sistem Manajemen dan Standar Pemeriksaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)*, Panca Bhakti, Jakarta.

Tarore, Huibert, dan Mandagi. Robert J M. 2006. *Sistem Manajemen Proyek Konstruksi (SIMPROKON)*, Tim Penerbit JTS Fakultas Teknik Universitas Sam Ratulangi, Manado.

Warta Ekonomi, “K3 masih Dianggap Remeh,” 2 Juni 2006.

DOKUMENTASI

PROGRAM KOTAKU KOTA TANPA KUMUH				PUPR SIGAP MEMBANGUN NEGERI	
NATIONAL SLUM UPGRADING PROGRAM (NSUP) PROGRAM KOTA TANPA KUMUH (KOTAKU)				KELURAHAN TAMARUNDUNG KECAMATAN WARU BARAT KOTA PALOPO	
NAMA BKM/LKM	: BKM TAMARUNDUNG IDAMAN				
NAMA PEKERJAAN	: 1. PEMB. JALAN BETON 2. PEMB. DRAINASE 3. PEMB. PLAT DUECKER 4. PEMB. BAK SAMPAH (TPS) 5. PENATAAN JALAN				
VOLUME	: 1. 285 METER 2. 285 METER 3. 3 UNIT 4. 2 UNIT 5. 1 PAKET				
LOKASI	: KELURAHAN TAMARUNDUNG				
TAHUN ANGGARAN	: 2021				
BIAYA	: Rp. 1.068.449.000,-				
SUMBER DANA BPM	: Rp. 995.000.000,-				
SWADAYA MASYARAKAT	: Rp. 73.449.000,-				
WAKTU PELAKSANAAN	: 120 HARI				
MULAI	: 25 MEI 2021				
SELESAI	: 25 SEPTEBER 2021				
PELAKSANA	: KSM SEJAHTERA				
KETUA KSM	: MARTEN SIPA P. SH.				
JUMLAH TENAGA KERJA	: 36 ORANG				
SMS PENGADUAN 0817148048 TELP PENGADUAN 08114209181				kotaku nasional kotakunasional
				kotaku.nasional kotaku.pu.go.id

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Anonim.2008.*ManajemenRisikoKesehatandankeselamatankerja./2008/01/manaje*
men-risiko-untuk-k3.
- [2] Anonim.2009.*DefinisidanManfaatPenerapanManajemenRisikojournalsdm.blogspot.*
com/2009/09.
- [3] Ariagusti.2011.*ManajemenRisikoDalamKeselamatan&KesehatanKerja.ariagusti.w*
ordpress.com/2011/01/07/.
- [4] Ariagusti.2011.*ManajemenRisikoK3diPerusahaan.BlogDosenKesehatanMasyarak*
a t.html.
- [5] Ishak,Aulia.2004.*ManajemenK3DalamUpayaMeningkatkanProduktivitasKerja.repo*
sitory.usu.ac.id/bitstream/123456789/1458/1/industriulia3.
- [6] Mansyur,Muchtaruddin.2007.*ManajemenRisikoKesehatanDiTempatKerja.docs.go*
o gle.com/viewer?a=v&q=cache:lnJ_9_qznQIJ:indonesia.
- [7] Mulyadi,HendraDicky.2011.*ManajemenRisiko.dickyhendramulyadi@yahoo.com*
- [8] Rachmadi.2011.*ManajemenResiko(JanganTakutDenganResiko).showthread.php?*
ti d=16221.
- [9] Marzaman, L. U., Hafid, Z., Fisur, A. A., & Nurhijrah, N. (2021). Planning Concept of
Lalebbata: Combining Heritage, Policy and Participation. *PENA TEKNIK: Jurnal*
Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik, 6(1), 39-47.
- [10] Fisur, A. A. (2016). Potensi Demand Terhadap pengembangan Kanal Jongaya &
Panampu Sebagai Moda Transportasi (Waterway) di Kota Makassar. *Jurnal*
Manajemen Transportasi & Logistik, 3(3), 285-298.
- [11] Tresidder, J. O., POWELL, T., MEYERS, D., & BURRELL, J. (1968). THE LONDON
TRANSPORTATION STUDY: METHODS AND TECHNIQUES. *Proceedings of the*
Institution of Civil Engineers, 39(3), 433-464.
- [12] Ridley, T. M., & Tresidder, J. O. (1970). The London transportation study and
beyond. *Regional Studies*, 4(1), 63-71.
- [13] Fisur, A. A. (2018). Analisis Kebutuhan Fasilitas Sisi Laut Pelabuhan terminal
Khusus PLTGU Lombok. *PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-ilmu Teknik*, 3(2), 197-
206.
- [14] Humang, W. P., & Amrin, A. (2018). PENINGKATAN AKSES JALAN UNTUK
MENUNJANG DISTRIBUSI HASIL PRODUKSI KOTA TERPADU MANDIRI (KTM)
AIR TERANG KABUPATEN BUOL. *PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu*
Teknik, 1(2), 111-124.
- [15] Humang, W. P., & Zulfadly, A. Z. A. (2016). Analisis Keterpaduan Moda Transportasi
Angkutan Penyeberangan Dengan Jalan Raya di Pelabuhan Bajoe Kab.
Bone. *PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik*, 1(1), 27-38.

- [16] Fisur, A. A. (2016). Analisis dan Konsep Perencanaan Kawasan Pelabuhan Kota Penajam Sebagai Pintu Gerbang Kab. Penajam Paser Utara Kalimantan Timur. *PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik*, 1(2), 125-136.
- [17] Fuller, D., Sahlqvist, S., Cummins, S., & Ogilvie, D. (2012). The impact of public transportation strikes on use of a bicycle share program in London: Interrupted time series design. *Preventive medicine*, 54(1), 74-76.
- [18] Marzaman, L. U., Hafid, Z. A., Fisur, A. A., & Nurhijrah, N. (2019). PLACE MAKING WORKSHOP BATUPASI SUB DISTRICT PALOPO CITY. *To Maega: Jurnal Pengabdian Masyarakat*, 2(1), 1-8.
- [19] Hidayat, A., & Fisur, A. A. (2020). Konsep Arsitektur Panti Rehabilitasi Ketergantungan Narkotika & Psikotropika Di Makassar, Pendekatan Arsitektur Postmodern Historicism. *PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik*, 5(1), 31-43.
- [20] Sulaiman, L., & Fisur, A. A. (2020). Pengaruh Campuran Terhadap Kuat Tekan Beton Agregat Recycle. *Rekayasa Sipil*, 14(1), 35-42.
- [21] HARYONO, H. (2015). COMPARATIVE ANALYSIS OF TRANSPORTATION SYSTEM IN AMERICA, ENGLAND, AND INDONESIA. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 1(3), 492-509.
- [22] Rowangould, D., Karner, A., & London, J. (2016). Identifying environmental justice communities for transportation analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 88, 151-162.
- [23] Fisur, A. A. (2019). Merawat Nilai Membangun Kota.
- [24] Marzaman, L. U., & Fisur, A. A. (2020). Hunian Vertikal Kontainer Buruh Pt Kima Dengan Konsep Arsitektur Humanis. *PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik*, 5(2), 91-103.
- [25] Marzaman, L. U., Hafid, Z., & FISUR, A. A. MERAJUT CERITA DI KOTA TUA (REVITALISASI KAWASAN EX PASAR LAMA PALOPO).
- [26] Fisur, A. A., & Didiharyono, D. (2020, April). Economic & Financial Feasibility Analysis of Tarakan Fishery Industrial Estate Masterplan. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* (Vol. 469, No. 1, p. 012002). IOP Publishing.
- [27] Natsir, R. (2018). EVALUASI KINERJA SIMPANG BERSINYAL DI KOTA PALOPO. *PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik*, 1(1), 95-100.
- [28] Fisur, A. A. (2020). Analisis Perencanaan Pengembangan Fasilitas Terminal Khusus PLTU Nagan Raya Aceh.
- [29] Marsus, B., Indriani, N. K., Darmawan, V., & Fisur, A. A. (2020). PENGARUH PANJANG INFRASTRUKTUR JALAN TERHADAP PDRB DAN PERTUMBUHAN EKONOMI KOTA PALOPO.
- [30] Fisur, A. A. (2019). 17 Tahun Kota Palopo: Kota, Manusia dan Para Penggerak.
- [31] Nurhijrah, N., Fisur, A. A., Marzaman, L. U., & Hafid, Z. KONSEP PENATAAN KAWASAN LALEBBATA SEBAGAI KAWASAN HERITAGE DI KOTA PALOPO. *Jurnal Arsitektur ZONASI*, 4(1).
- [32] Fisur, A. A., & Syabri, I. (2020). Demand Potential On Canal Utilization As Alternative Urban Transportation Medium In Makassar City.
- [33] Marzaman, L. U., Hafid, Z., Fisur, A. A., & Nurhijrah, N. (2021). Planning Concept of Lalebbata: Combining Heritage, Policy and Participation. *PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik*, 6(1), 39-47.
- [34] Fisur, A. A. (2018). ANALISIS LOKASI PADA PERENCANAAN TERMINAL TOPOYO MAMUJU TENGAH. *PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik*, 3(1), 1-12.
- [35] FISUR, A. A. STUDI AWAL LOKASI RENCANA PELABUHAN DI TELUK PRIGI KABUPATEN TRENGGALEK.

- [36] Arrang, A. T. (2016). TINJAUAN KESELAMATAN LALU LINTAS TERHADAP GEOMETRIK JALAN RUAS TORAJA–PALOPO (STUDI KASUS STA. 379+ 170–STA. 383+ 300). *PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik*, 1(2), 149-154.
- [37] Fisn, A. A., Tufail, D. N., Procyoniana, S. B., & Nugraha, R. M. (2019). TINJAUAN TRANSPORTASI PADA KAWASAN KOMERSIL (STUDI KASUS JALAN CIHAMPELAS KOTA BANDUNG).