

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) telah diatur ketentuannya sedemikian rupa, tetapi dalam praktiknya tidak seperti yang diharapkan. Banyak faktor yang mempengaruhi keselamatan dan kesehatan kerja seperti faktor manusia, faktor lingkungan dan faktor psikologis. Masih banyak perusahaan yang tidak memenuhi standar keselamatan dan kesehatan kerja. Risiko kegagalan (*risk of failures*) dalam setiap proses/aktivitas pekerjaan akan selalu ada, baik yang disebabkan oleh perencanaan yang kurang matang, pelaksanaan yang tidak tepat atau akibat yang tidak diharapkan seperti kondisi cuaca, bencana alam dan lainnya. Salah satu risiko kerja yang terjadi adalah kecelakaan kerja. Ketika terjadi kecelakaan kerja (*work accident*) sekecil apapun akan menimbulkan efek kerugian (*loss*), oleh karena itu perlu dicegah/dihilangkan potensi kecelakaan kerja sedini mungkin atau setidaknya mengurangi dampaknya.

Semua orang yang terlibat dalam perusahaan harus menganggap serius masalah keselamatan dan tidak boleh menganggap remeh didalam perusahaan. Urusan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) tidak hanya menjadi urusan atasan, mandor atau pengawas K3 saja tetapi juga harus menjadi bagian dari urusan setiap orang di lingkungan kerja. Masalah K3 tidak hanya pemasangan spanduk, poster dan slogan saja tetapi K3 harus menjadi nafas setiap pekerja ditempat kerja. Kuncinya adalah menyadari bahaya dan perilaku serta membuat mereka terbiasa bekerja dengan cara yang sehat dan aman (Hasibuan et al., 2020).

Bidang konstruksi adalah bidang pekerjaan dengan risiko kecelakaan kerja yang cukup tinggi. Hal ini dikaitkan dengan karakteristik proyek konstruksi yang sifatnya unik seperti lokasi kerja yang berbeda-beda, terbuka dan dipengaruhi oleh cuaca, waktu pelaksanaan yang terbatas, dinamis dan menuntut ketahanan fisik yang tinggi serta banyak menggunakan tenaga kerja yang tidak terlatih.

Selain itu juga disebabkan karena dalam proses pekerjaan di proyek konstruksi banyak ditemukan perilaku tidak aman (*unsafe action*) dan kondisi tidak aman (*unsafe condition*) (Ramdan & Handoko, 2016).

Berdasarkan data *International Labour Organization* (ILO) tahun 2018, terjadi kematian akibat kerja sekitar lebih dari 1,8 juta di setiap tahunnya di kawasan Asia dan Pasifik. Asia merupakan kawasan dengan dua pertiga kematian akibat kerja di dunia. Sekitar 2,78 juta pekerja meninggal setiap tahunnya karena kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja (ILO, 2018). Menurut *National Safety Council* di Amerika Serikat, kecelakaan kerja rata-rata terjadi lebih dari 10.000 kasus kecelakaan fatal dan lebih dari 2.000.000 kasus terjadi setiap tahunnya dengan kerugian mencapai lebih dari 65 milyar USD (Primasari et al., 2016).

Di Indonesia sektor konstruksi menempati peringkat pertama dengan angka kecelakaan kerja tinggi. Menurut Kesai, sektor dengan angka kecelakaan tertinggi terdapat pada sektor konstruksi dan manufaktur sebesar 32%, dilanjutkan dengan sektor transportasi 9%, sektor kehutanan 4% dan sektor pertambangan sebesar 2% dan sisanya oleh sektor lain (Alfiansah et al., 2020). Menurut Kementerian Ketenagakerjaan, kasus kecelakaan kerja yang terjadi pada triwulan II tahun 2020 sebagaimana data dari Direktorat Jenderal Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan dan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (Ditjen. Binwasnaker dan K3) tercatat sekitar 3.174 kasus. Jumlah kasus kecelakaan kerja ini mengalami penurunan sekitar 59,46 persen dibandingkan periode triwulan II tahun 2019 yang tercatat sekitar 7.829 kasus kecelakaan kerja.

Salah satu langkah untuk mencegah kecelakaan kerja adalah dengan melakukan promosi keselamatan dan kesehatan kerja di lingkungan perusahaan atau industri tersebut. Hal ini juga tercantum dalam UU No.1 Tahun 1970 tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada pasal 3 serta menurut UU No.36 Tahun 2009 pada pasal 165 ayat 1. Berdasarkan peraturan tersebut setiap perusahaan perlu melaksanakan pencegahan kecelakaan kerja, untuk melaksanakan pencegahan tersebut bisa melalui penerapan Promosi K3. Promosi

Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) merupakan suatu upaya yang dilakukan untuk mendorong dan menguatkan kesadaran dan perilaku tenaga kerja mengenai keselamatan dan kesehatan kerja sehingga baik tenaga kerja, property maupun lingkungan dapat terlindungi (Alwindi, 2019).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Simanullang, 2018) dengan judul Hubungan Promosi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Dengan Perilaku Aman (*Safe Behavior*) Pada Pekerja Sawit Bagian Pemanen Buah Sawit Di Perkebunan PT Nauli Sawit Kecamatan Manduamas Tapanuli Tengah Tahun 2018, dengan hasil penelitian menunjukkan ada hubungan signifikan antara Promosi K3 (Rambu-rambu K3, Komunikasi pesan K3, Pelatihan, Pengawasan) dengan perilaku aman (*safe behavior*) dengan masing-masing nilai *p value* sebesar 0,030 untuk rambu-rambu K3, 0,000 untuk pelatihan, 0,037 untuk pengawasan dan 0,020 untuk komunikasi pesan K3.

Menurut Lawrence Green dalam Notoatmodjo (2012) menyatakan bahwa perilaku manusia dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu faktor pendorong, faktor pemungkin dan faktor penguat. Mengacu pada teori perilaku Green dapat disimpulkan bahwa perilaku aman pada pekerja dapat dipengaruhi oleh faktor pendorong (pengetahuan, sikap, persepsi, motivasi, umur, lama bekerja dan pelatihan K3), faktor pemungkin (peraturan, kemampuan sumberdaya, ketersediaan APD dan rambu-rambu K3) dan faktor penguat (pengawas atau supervisor, pemberian *reward* atau *punishment*, komunikasi K3 dan pengawasan).

Bentuk kegiatan promosi K3 yang terdapat didalam lingkungan tempat kerja meliputi antara lain komunikasi K3, pelatihan K3, pengawasan dan rambu-rambu K3.

Komunikasi K3 adalah proses seseorang menyampaikan informasi kepada orang lain untuk memberitahu, mengubah sikap, pendapat atau perilaku dengan cara tertentu baik secara lisan (langsung) maupun tidak langsung (melalui media) mengenai keselamatan dan kesehatan kerja (K3) (Putra, 2017).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Simanullang, 2018) menyatakan bahwa ada hubungan yang signifikan antara komunikasi pesan K3 dengan perilaku aman (*safe behavior*). Penelitian ini menunjukkan bahwa mayoritas komunikasi pesan K3 diterapkan dengan baik yaitu responden yang menyatakan komunikasi pesan K3 baik dengan perilaku pekerja yang tidak aman mencapai 25% dan terhadap komunikasi pesan K3 tidak baik dengan perilaku pekerja tidak aman mencapai 29,5% dengan variabel komunikasi pesan K3 memiliki nilai $\rho = 0,020$ ($p < 0,05$).

Pelatihan K3 merupakan pelatihan yang diberikan kepada pekerja sebelum mulai bekerja atau memasuki area kerja, pelatihan ini ditujukan untuk pekerja baru, pindahan, mutasi, kontraktor dan tamu yang berada di area kerja (F.D, 2016).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Setiarsih et al., 2017) menyatakan bahwa ada hubungan yang bermakna antara pelatihan dengan perilaku tidak aman pada pekerja departemen *mechanical maintenance* dengan hasil uji menggunakan *Chi-Square* diperoleh nilai signifikansi 0,029 dan hasil CI dengan melewati angka 1.

Pengawasan adalah proses dimana mengamati pelaksanaan seluruh aktivitas organisasi untuk menjamin agar seluruh pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan perencanaan yang sudah ditentukan sebelumnya (Alwindi, 2019).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Simanullang, 2018) menyatakan bahwa ada hubungan yang signifikan antara pengawasan dengan perilaku aman (*safe behavior*). Penelitian ini menunjukkan bahwa pengawasan baik dengan perilaku pekerja aman mencapai 34,1% dan terhadap perilaku pekerja aman tidak baik mencapai 9,1% dan responden yang menyatakan pengawasan baik dengan perilaku pekerja yang tidak aman mencapai 27,3% dan terhadap perilaku pekerja tidak aman tidak baik mencapai 29,5% dengan variabel pengawasan memiliki nilai $\rho = 0,037$ ($p < 0,05$).

Rambu-rambu K3 adalah peralatan yang bermanfaat untuk membantu melindungi keselamatan dan kesehatan para pekerja dan pengunjung yang sedang berada di tempat kerja (F.D, 2016).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh (Sipayung et al., 2014) menyatakan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara rambu-rambu K3 dengan perilaku aman. Penelitian ini menunjukkan bahwa berdasarkan uji *chi square* yang dilakukan, diperoleh nilai $\rho = 0,341$ berarti lebih besar dari titik kritis ($p > 0,05$).

PT X merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dibidang konstruksi. PT X saat ini juga dipercaya sebagai salah satu kontraktor yang tergabung dalam *Highspeed Railway Contractor Consortium* (HSRCC) untuk membangun Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Jumlah keseluruhan pekerja proyek dilapangan pada Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 kurang lebih sekitar 300 pekerja. Peneliti memilih pekerja proyek untuk dijadikan bahan penelitian yaitu untuk melihat hubungan bentuk-bentuk promosi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dengan perilaku aman pada pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1. Peneliti memilih Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 karena proyek ini merupakan proyek kereta cepat pertama di Asia Tenggara dimana umumnya proses pembangunan dalam proyek konstruksi merupakan aktivitas yang banyak mengandung potensi bahaya dan proyek konstruksi menjadi salah satu dari bidang usaha yang tergolong sangat rentan terhadap kecelakaan. Pada Proyek ini terdapat beberapa sub pekerjaan dilapangan antara lain *bored pile*, *pile cap*, *cushion cap*, *pier*, *box girder*, *subgrade* dan bagian pekerjaan tanah (galian). Beberapa proses kerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 terdiri dari antara lain pembersihan lahan, pembesian, pengeboran, pengecoran, penggalian tanah, pembobokan dan lainnya yang dimana memiliki potensi yang sangat besar untuk menimbulkan kecelakaan kerja maupun penyakit akibat kerja (PAK) bagi pekerja. Pekerjaan dalam proyek konstruksi tersebut berisiko tinggi dan dapat mengakibatkan terjadinya hal-hal

yang tidak diinginkan terkait yang menyangkut aspek keselamatan dan kesehatan kerja. Bahaya dan risiko yang dapat terjadi dari proses kerja di proyek diantaranya adalah permukaan tempat kerja yang licin, bekerja di tempat ketinggian, beban kerja yang berlebihan, bekerja diruang terbatas, penerangan yang kurang memadai, alat dan material proyek yang digunakan dan lainnya.

Berdasarkan hasil studi pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti terkait data kecelakaan kerja pada pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 diperoleh bahwa terdapat perubahan jumlah kasus kecelakaan kerja dari tahun 2020 sampai Maret 2021 yaitu dari tiga kasus pada tahun 2020 menjadi tidak ada kasus pada tahun 2021. Pada tahun 2020 terdapat satu kasus kecelakaan kerja yang menimbulkan kematian dan dua kasus kecelakaan kerja yang menimbulkan cedera sedang dan cedera berat. Sedangkan pada tahun 2021 tidak ada kasus kecelakaan kerja yang menimbulkan cedera berat sampai kematian. Adapun kasus yang terjadi di tahun 2020 pada pekerja proyek sebanyak 3 kasus dengan deskripsi kecelakaan sebagai berikut: supir truk terjatuh dari kabin, galian *pile cap* rubuh dan pekerja terjatuh dari ketinggian bidang. Peneliti melakukan wawancara langsung dengan petugas *safety* mengenai penyebab dari kecelakaan kerja tersebut antara lain perilaku tidak aman (pekerjaan dilakukan tanpa instruksi dari pelaksana, pekerja tidak mengetahui bahaya dan risiko dari pekerjaannya karena belum dilakukan *safety induction*, pekerja tidak patuh dalam menggunakan alat pelindung diri), kondisi tidak aman (kondisi tempat kerja yang licin, cuaca), kurangnya skill dan keterampilan pekerja dan pekerjaan dilakukan tanpa pengawasan.

Peneliti juga melakukan survei pendahuluan mengenai perilaku aman pada pekerja menggunakan kuesioner. Survei pendahuluan ini melibatkan 10 responden dengan hasil dari 10 responden terdapat 6 (60%) orang yang memiliki komunikasi yang kurang baik dengan petugas *safety* dilihat dari ketidaktahuan pekerja mengenai petugas *safety*. Dari 10 responden hanya terdapat 3 (30%) orang yang sudah mengikuti pelatihan yang terkait dengan aspek keselamatan dan kesehatan kerja seperti pelatihan paramedis dan pelatihan alat pemadam api

ringan (APAR). Untuk pengawasan dilihat dari hasil wawancara kepada 10 pekerja. Menurut 10 responden tersebut, pengawasan dilakukan beberapa kali dengan memantau sejenak ke tempat bekerja dilapangan tetapi tidak selalu memantau ditempat. Sedangkan untuk rambu-rambu K3, dalam penerapannya penggantian spanduk rutin dilakukan jika sudah terlihat pudar dan masih ada beberapa area kerja yang diperlukan rambu-rambu K3 tetapi belum ada seperti pada pekerjaan galian.

Peneliti melakukan wawancara dengan *safety officer* di Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1. Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dugaan penyebab mengapa masih terdapat pekerja yang tidak menerapkan perilaku aman antara lain pengetahuan, sikap dan kesadaran pekerja terhadap aspek keselamatan dan kesehatan kerja. *Safety officer* berpendapat bahwa pekerja masih belum mengetahui bagaimana bekerja yang aman dan selamat karena pekerja memiliki latar belakang pendidikan yang berbeda-beda dan rata-rata berpendidikan sekolah dasar (SD). Selanjutnya terdapat pekerja yang memiliki sikap kurang disiplin dalam melakukan pekerjaannya seperti bekerja tanpa adanya instruksi dari pelaksana dan tidak menggunakan alat pelindung diri. Beberapa pekerja dilapangan yang diwawancarai juga mengatakan, meskipun alat pelindung diri telah disediakan perusahaan dan selalu diingatkan untuk menggunakannya saat bekerja, tetap saja banyak pekerja yang tidak patuh dikarenakan penggunaan alat pelindung diri dianggap mengganggu kenyamanan dan optimisme yang berlebihan karena sudah terbiasa, hal tersebut cenderung mendorong beberapa pekerja untuk mengabaikan risiko yang ada. Dugaan penyebab selanjutnya adalah kesadaran pekerja terhadap aspek keselamatan dan kesehatan kerja hal ini dapat disebabkan karena kurangnya kepedulian pekerja terhadap perilaku aman sebelum pekerja tersebut mengalami kecelakaan kerja. Pekerja akan lebih cenderung memilih jalan pintas dan cara praktis dalam melakukan pekerjaannya seperti dengan sering bersikap acuh atau mengabaikan perilaku yang berbahaya dan mengutamakan agar pekerjaannya dapat cepat

terselesaikan. Perilaku kurang aman tersebut dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan kerja yang terjadi di tempat kerja.

Salah satu upaya perusahaan dalam meningkatkan perilaku aman pada pekerja yaitu dilaksanakannya promosi keselamatan dan kesehatan kerja (K3). Adapun bentuk-bentuk promosi K3 yang telah dilaksanakan di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 adalah komunikasi K3, pelatihan K3, pengawasan dan Rambu-Rambu K3. Namun, masih ditemukan pekerja proyek dilapangan yang tidak menerapkan perilaku aman saat bekerja. Dampak dari pekerja yang tidak menerapkan perilaku aman yaitu menyebabkan resiko terjadinya kecelakaan kerja baik secara langsung maupun tidak langsung yang mengakibatkan timbulnya kerugian korban jiwa maupun kerugian materi bagi pekerja dan perusahaan karena kerusakan sarana produksi dan membiayai pengobatan juga kompensasi terhadap korban kecelakaan kerja sehingga mengganggu produktivitas jam kerja dan proses produksi proyek serta pekerja mendapat sanksi dari perusahaan. Berdasarkan latar belakang diatas, maka peneliti tertarik mengambil penelitian dengan judul “Hubungan Bentuk-Bentuk Promosi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Dengan Perilaku Aman Pada Pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan hasil survei pendahuluan mengenai perilaku pekerja menggunakan kuesioner. Survei pendahuluan ini melibatkan 10 responden dengan hasil dari 10 responden terdapat 6 (60%) orang yang memiliki komunikasi yang kurang baik dengan petugas *safety* dilihat dari ketidaktahuan pekerja mengenai petugas *safety*. Dari 10 responden hanya terdapat 3 (30%) orang yang sudah mengikuti pelatihan yang terkait dengan aspek keselamatan dan kesehatan kerja seperti pelatihan paramedis dan pelatihan alat pemadam api ringan (APAR). Untuk pengawasan dilihat dari hasil wawancara kepada 10 pekerja. Menurut 10 responden tersebut, pengawasan dilakukan beberapa kali

dengan memantau sejenak ke tempat bekerja dilapangan tetapi tidak selalu memantau ditempat. Sedangkan untuk rambu-rambu K3, dalam penerapannya penggantian spanduk rutin dilakukan jika sudah terlihat pudar dan masih ada beberapa area kerja yang diperlukan rambu-rambu K3 tetapi belum ada seperti pada pekerjaan galian.

Berdasarkan latar belakang diatas, maka peneliti tertarik mengambil penelitian dengan judul “Hubungan Bentuk-Bentuk Promosi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Dengan Perilaku Aman Pada Pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021”.

1.3. Pertanyaan Penelitian

- 1.3.1. Bagaimana gambaran perilaku aman pada pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 tahun 2021 ?
- 1.3.2. Bagaimana gambaran komunikasi K3 di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021 ?
- 1.3.3. Bagaimana gambaran pelatihan K3 di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021 ?
- 1.3.4. Bagaimana gambaran pengawasan di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021 ?
- 1.3.5. Bagaimana gambaran rambu-rambu K3 di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021 ?
- 1.3.6. Adakah hubungan komunikasi K3 dengan perilaku aman pada pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021 ?
- 1.3.7. Adakah hubungan pelatihan K3 dengan perilaku aman pada pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021 ?
- 1.3.8. Adakah hubungan pengawasan dengan perilaku aman pada pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021 ?

1.3.9. Adakah hubungan rambu-rambu K3 dengan perilaku aman pada pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021 ?

1.4. Tujuan Penelitian

1.4.1. Tujuan Umum

Mengetahui hubungan bentuk-bentuk promosi keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dengan perilaku aman pada pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021.

1.4.2. Tujuan Khusus

- 1.4.2.1. Mengetahui gambaran perilaku aman pada pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021.
- 1.4.2.2. Mengetahui gambaran komunikasi K3 di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021.
- 1.4.2.3. Mengetahui gambaran pelatihan K3 di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021.
- 1.4.2.4. Mengetahui gambaran pengawasan di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021.
- 1.4.2.5. Mengetahui gambaran rambu-rambu K3 di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021.
- 1.4.2.6. Mengetahui hubungan komunikasi K3 dengan perilaku aman pada pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021.
- 1.4.2.7. Mengetahui hubungan pelatihan K3 dengan perilaku aman pada pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021.
- 1.4.2.8. Mengetahui hubungan pengawasan dengan perilaku aman pada pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021.

1.4.2.9. Mengetahui hubungan rambu-rambu K3 dengan perilaku aman pada pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021.

1.5. Manfaat Penelitian

1.5.1. Bagi Peneliti

Dapat menambah pengetahuan dan informasi mengenai hubungan bentuk-bentuk promosi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dengan perilaku aman pada pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021.

1.5.2. Bagi Peneliti Lain

Dapat menjadi rujukan, sumber informasi dan bahan referensi untuk penelitian selanjutnya serta agar penelitian ini dapat memberikan motivasi kepada peneliti lain.

1.5.3. Bagi Universitas

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam menambah ilmu pengetahuan dan menjadi bahan referensi bagi mahasiswa lain serta menjadi bahan bacaan di perpustakaan.

1.5.4. Bagi Perusahaan

Diharapkan dapat memberikan masukan berupa saran dan kritik sebagai bahan evaluasi dalam meningkatkan perilaku K3 dengan pelaksanaan Promosi Keselamatan dan Kesehatan Kerja.

1.6. Ruang Lingkup

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan bentuk-bentuk Promosi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dengan perilaku aman pada pekerja di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 Tahun 2021. Penelitian ini dilakukan karena berdasarkan survey pendahuluan yang melibatkan 10 responden dengan hasil dari 10 responden terdapat 6 (60%) orang yang memiliki komunikasi yang kurang baik dengan petugas *safety* dilihat dari

ketidaktahuan pekerja mengenai petugas *safety*. Dari 10 responden hanya terdapat 3 (30%) orang yang sudah mengikuti pelatihan yang terkait dengan aspek keselamatan dan kesehatan kerja seperti pelatihan paramedis dan pelatihan alat pemadam api ringan (APAR). Untuk pengawasan dilihat dari hasil wawancara kepada 10 pekerja. Menurut 10 responden tersebut, pengawasan dilakukan beberapa kali dengan memantau sejenak ke tempat bekerja dilapangan tetapi tidak selalu memantau ditempat. Sedangkan untuk rambu-rambu K3, dalam penerapannya penggantian spanduk rutin dilakukan jika sudah terlihat pudar dan masih ada beberapa area kerja yang diperlukan rambu-rambu K3 tetapi belum ada seperti pada pekerjaan galian.

Penelitian ini dilaksanakan selama bulan April-September 2021 di PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan desain studi *cross sectional* melalui data primer dengan penyebaran kuesioner dan data sekunder yang didapatkan dari pihak perusahaan PT X Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 berupa data kecelakaan kerja. Populasi pada penelitian ini adalah keseluruhan pekerja Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 di PT X sebanyak 300 orang dan sampel dalam penelitian ini diambil dari sebagian pekerja Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Stasiun Halim Bidang 1 di PT X sebanyak 83 orang.