

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut Tarwaka (2012) kecelakaan kerja adalah sesuatu kejadian yang terjadi namun tidak di kehendaki dan seringkali tidak terduga semula yang menimbulkan baik waktu harta benda atau property maupun korban jiwa yang terjadi di dalam suatu proses di dalam pekerjaan atau yang berikatan dengan pekerjaan itu sendiri. Kecelakaan kerja di industry dapat dibedakan menjadi dua, yaitu: penyakit akibat kerja dan penyakit akibat hubungan kerja (Tarwaka, 2012).

Berdasarkan *National Safety Council (2020)* jumlah kematian akibat kecelakaan kerja tahun 2018 hingga tahun 2019 meningkat 2% dengan total 4,572 pekerja. Pada tahun 2019 di Amerika Serikat, sektor industri terbesar yang mengalami kejadian kecelakaan kerja yang tinggi adalah industri konstruksi dengan total terdapat 1003 kejadian kecelakaan kerja, kemudian disusul oleh kecelakaan di transportasi dan perdagangan. Jumlah data penyebab kecelakaan pada sektor konstruksi di Great Britain, hampir setengah dari cedera fatal pada pekerja selama lima tahun terakhir disebabkan oleh dua jenis kecelakaan, yaitu: jatuh dari ketinggian dan tertabrak kendaraan. Jatuh dari ketinggian menyumbang sebanyak 25% dari semua fatal cedera dan lebih dari separuh kematian akibat jatuh dari ketinggian selama lima tahun terakhir terjadi di sektor konstruksi (HSE, 2020).

Berdasarkan Kementerian PUPR dalam (PARAMPARA, 2018) pada tahun 2017 hingga pertengahan bulan Maret 2018 di Indonesia tercatat sebanyak 13 kejadian kecelakaan konstruksi dan 2 kejadian kegagalan konstruksi (PascaKonstruksi). Beberapa kejadian kecelakaan kerja konstruksi adalah terlepasnya beton dari crane dan runtuhnya *box girder* pada proyek LRT Jakarta, Jembatan Penyebrangan Orang (JPO) pada proyek Jalan Tol Bogor-Ciawi- Sukabumi dan pada awal tahun 2018 terjadi kecelakaan pasca konstruksi yaitu ambruknya selasar Gedung BEI. Tingginya angka kecelakaan kerja di konstruksi Indonesia tidak terlepas

dari Perilaku tidak aman pada pekerja dan Kondisi Tidak aman di lapangan, kurangnya pengawasan oleh pihak atas perusahaan juga menjadi salah satu faktor terjadinya kecelakaan di industry Konstruksi.

Penelitian yang dilakukan (Ratman *et al*, 2019) pada pekerja proyek konstruksi Kantor Perwakilan Bank Indonesia (KPwBI) di Kota Kendari Tahun 2019, dengan hasil penelitian kepada 83 responden menunjukkan bahwa *unsafe action* sebesar 79,51%, dan *unsafe condition* sebesar 55,55%. Kesimpulan dari penelitian ini yaitu *unsafe action* yang sering dilakukan oleh responden adalah menggunakan alat pelindung diri secara tidak benar sebanyak 97,59%. Hal ini masih sangat menunjukkan tingginya kasus kecelakaan kerja di Indonesia perilaku tidak aman yang dilakukan para pekerja memberikan peluang besar terhadap terjadinya kecelakaan. Rendahnya tingkat kesadaran pekerja terhadap risiko kecelakaan kerja merupakan salah satu bentuk perilaku terhadap keselamatan kerja yang tidak baik.

Perilaku tidak aman dapat menimbulkan konsekuensi yang sangat berpengaruh tidak hanya pelaku atau pekerja yang melakukan perilaku tidak aman melainkan berpengaruh pula terhadap perusahaan. Dampak yang dapat terjadi dari Perilaku Tidak Aman (*Unsafe Acts*) yang dilakukan oleh pekerja, kerugian dapat meliputi kerugian lingkungan, harta, benda, hingga kerugian jiwa. Aspek yang dapat memberikan kerugian lebih bagi perusahaan adalah kerugian yang melibatkan aspek manusia seperti cedera, sakit, kehilangan fungsi tubuh dan kerugian lainnya yang dapat menyebabkan keterbatasan atau bahkan kematian seseorang. kerja di perusahaan sehingga menurunkan citra perusahaan (Kristianti *et al*, 2019).

Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan para pekerja melakukan perilaku tidak aman. Menurut Geller (2001) salah satu perubahan perilaku dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal yang dimana salah satu perilaku tersebut adalah perilaku tidak aman. Faktor internal yang berisi sebagai berikut: pendidikan, sikap, kepercayaan, usia, motivasi, masa kerja, dan pengetahuan. Sedangkan faktor eksternal terdiri

dari pengawasan, kebijakan dan hukuman dan penghargaan.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Permata (2018) yang berjudul Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Unsafe Act Pada Pekerja Finishing Di Proyek Graha Gatsu PT Total Bangun Persada Tbk Tahun 2018 adalah Faktor-faktor yang mempengaruhi unsafe act dalam penelitian ini yaitu pengetahuan unsafe act ketersediaan fasilitas APD dan pengawasan kerja, kemudian berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Ariyana (2019) terdapat hubungan yang signifikan antara sikap pekerja dengan perilaku tidak aman.

Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung Section Stasiun Halim merupakan bagian dari rencana pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Surabaya yang berlokasi di Jawa Barat menghubungkan antara Jakarta dan Bandung. Total pekerja konstruksi pada bulan April 2021 terdapat 363 pekerja yang dibagi menjadi beberapa sub pekerjaan di lapangan yaitu: bagian pekerjaan tanah, *bored pile*, *pile cap*, *cushion cap*, *pier*, *box girder*, dan *subgrade*. Dari total panjang trase kereta cepat, lebih dari 80 km di antaranya memiliki *struktur elevated* sedangkan sisanya berupa 13 *tunnel* dan *subgrade*. Beberapa fasilitas sementara seperti *Batching Plant* dan *Casting Yard* dibangun di beberapa titik kritis untuk mendukung percepatan proses pembangunan.

Pada proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung Section Stasiun Halim ini banyak sekali kegiatan pekerjaan yang dilakukan di ketinggian, seperti pekerjaan di ketinggian meliputi pekerjaan pengecoran, pemasangan *Framework*, pemasangan *shoring*, *steel bar*, dan lain-lain sehingga dalam melakukan pekerjaannya, para pekerja konstruksi harus dituntut bekerja dengan aman, dengan melakukan pekerjaan sesuai prosedur kerja, menggunakan APD sesuai dengan peraturan, tidak bercanda, merokok, bermain *smartphone* saat melakukan pekerjaannya dan menerapkan prinsip keselamatan. Jika pekerja melakukan pekerjaannya dengan perilaku tidak aman (*Unsafe Act*) hal tersebut dapat menimbulkan terjadinya *Near Miss* hingga kecelakaan saat berada di lokasi pekerjaan, pihak perusahaan sudah berupaya untuk meminimalisir

terjadinya perilaku tidak aman pada pekerja yang dapat menimbulkan *Near Miss* maupun kecelakaan dengan cara menerapkan denda kepada pekerja yang melakukan perilaku tidak aman.

Berdasarkan hasil studi pendahuluan pada proyek kereta cepat Jakarta-Bandung dengan wawancara menggunakan kuesioner mengenai perilaku tidak aman (*unsafe act*) dan melihat cara kerja terhadap 12 pekerja konstruksi di ketinggian, ditemukan 10 (83,3%) orang pekerja melakukan perilaku tidak aman terdapat pada pekerjaan di ketinggian, bentuk perilaku tidak aman yang dilakukan yaitu masih melakukan pekerjaannya sambil merokok karena menurut pekerja merokok sembari bekerja tidak membahayakan dan tidak ada yang melarang pekerja merokok saat sedang bekerja, padahal hal tersebut dapat menyebabkan terjadinya kebakaran di area lingkungan kerja. Pekerja lainnya tidak mencuci sepatu sebelum menaiki tangga menuju ke area ketinggian, alasan yang diberikan pekerja berupa bahwa pekerja tersebut lupa dan terburu-buru saat menuju ke atas dan pekerja lainnya tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) yaitu *Full Body Harness* tidak dengan baik karena menurut pekerja APD tersebut membuat pekerja tidak nyaman dalam melakukan pekerjaannya. Hal ini menunjukkan bahwa pekerja masih melakukan pekerjaan dengan perilaku yang tidak aman. Dampak dari perilaku tidak aman sendiri adalah dapat menyebabkan beberapa kali terjadi *Near Miss* hingga kecelakaan kerja sampai menimbulkan korban jiwa dan juga proses pekerjaan harus tertunda beberapa waktu karena lokasi tersebut pekerjaan akan dihentikan sementara untuk dilakukan investigasi kecelakaan.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku Tidak Aman (*Unsafe Act*) Pada Pekerja Konstruksi di Ketinggian Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung *Section* Stasiun Halim Tahun 2021.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan hasil studi pendahuluan pada proyek kereta cepat

Jakarta-Bandung dengan wawancara menggunakan kuesioner mengenai perilaku tidak aman (*unsafe act*) dan melihat cara kerja terhadap 12 pekerja konstruksi di ketinggian, ditemukan 10 (83,3%) orang pekerja melakukan perilaku tidak aman terdapat pada pekerjaan di ketinggian, bentuk perilaku tidak aman yang dilakukan yaitu masih melakukan pekerjaannya sambil merokok karena menurut pekerja merokok sembari bekerja tidak membahayakan dan tidak ada yang melarang pekerja merokok saat sedang bekerja, padahal hal tersebut dapat menyebabkan terjadinya kebakaran di area lingkungan kerja. Pekerja lainnya tidak mencuci sepatu sebelum menaiki tangga menuju ke area ketinggian, alasan yang diberikan pekerja berupa bahwa pekerja tersebut lupa dan terburu-buru saat menuju ke atas dan pekerja lainnya tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) yaitu *Full Body Harness* tidak dengan baik karena menurut pekerja APD tersebut membuat pekerja tidak nyaman dalam melakukan pekerjaannya. Hal ini menunjukkan bahwa pekerja masih melakukan pekerjaan dengan perilaku yang tidak aman. Berdasarkan latar belakang di atas, maka permasalahan yang akan dibahas oleh peneliti adalah Faktor Yang Berhubungan Terhadap Perilaku Tidak Aman (*Unsafe Act*) Pada Pekerja Konstruksi di Ketinggian Proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung Tahun 2021.

1.3 Pertanyaan Penelitian

Berikut pertanyaan penelitian pada penelitian ini, yaitu:

1. Apakah faktor-faktor yang berhubungan terhadap perilaku tidak aman pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung section stasiun halim tahun 2021?
2. Bagaimana gambaran perilaku tidak aman (*unsafe act*) pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung section stasiun halim tahun 2021?
3. Bagaimana gambaran sikap pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung section stasiun halim tahun 2021?

4. Bagaimana gambaran pengetahuan pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung section stasiun halim tahun 2021?
5. Bagaimana gambaran pengawasan pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung section stasiun halim tahun 2021?
6. Apakah terdapat hubungan sikap dengan perilaku tidak aman (*unsafe act*) pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung section stasiun halim tahun 2021?
7. Apakah terdapat hubungan pengetahuan dengan perilaku tidak aman (*unsafe act*) pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung section stasiun halim tahun 2021?
8. Apakah terdapat hubungan pengawasan dengan perilaku tidak aman (*unsafe act*) pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung section stasiun halim tahun 2021?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan umum

Mengetahui faktor-faktor yang berhubungan terhadap perilaku tidak aman pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung tahun 2021.

1.4.2 Tujuan khusus

Berikut tujuan khusus dari penelitian ini, yaitu:

1. Mengetahui gambaran perilaku tidak aman (*unsafe act*) pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta- Bandung section stasiun halim tahun 2021.
2. Mengetahui gambaran sikap pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung section stasiun halim tahun 2021.
3. Mengetahui mengetahui gambaran pengetahuan pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung section stasiun halim tahun 2021.
4. Mengetahui gambaran pengawasan pada pekerja konstruksi

- di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung section stasiun halim tahun 2021.
5. Mengetahui hubungan sikap dengan perilaku tidak aman (*unsafe act*) pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi keretacepat Jakarta-Bandung section stasiun halim tahun 2021.
 6. Mengetahui hubungan pengetahuan dengan perilaku tidak aman (*unsafe act*) pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung section stasiun halim tahun 2021.
 7. Mengetahui hubungan pengawasan dengan perilaku tidak aman (*unsafe act*) pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek Konstruksi Kereta Cepat Jakarta-Bandung section stasiun halim Tahun 2021.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Bagi peneliti

Menambah pengetahuan dan wawasan terhadap permasalahan faktor- faktor yang berhubungan terhadap perilaku tidak aman (*unsafe act*) pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi.

1.5.2 Bagi peneliti lain

Sebagai bahan referensi peneliti lain yang ingin meneliti permasalahan faktor-faktor yang berhubungan terhadap perilaku tidak aman (*unsafe act*) pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi.

1.5.3 Bagi universitas

Dapat memberikan informasi, pengetahuan dan bacaan ilmiah terutama dalam bidang kesehatan dan keselamatan kerja dengan mengetahui faktor- faktor yang berhubungan terhadap perilaku tidak aman (*unsafe act*) pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi.

1.5.4 Bagi perusahaan

Dapat memberikan informasi dan mendorong para pengusaha agar lebih baik lagi dalam berperan melindungi pekerja di perusahaan agar terhindar dari *unsafe action*.

1.6 Ruang Lingkup

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor yang berhubungan terhadap perilaku tidak aman pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung. Penelitian ini dilakukan pada pekerja konstruksi di ketinggian proyek konstruksi kereta cepat Jakarta-Bandung Section stasiun halim selama bulan Mei-Juli 2021. Penelitian dilakukan karena berdasarkan hasil survey pendahuluan terdapat 10 (83,3%) orang pekerja dari 12 orang pekerja yang melakukan Perilaku Tidak Aman (*Unsafe Act*) yang hingga menimbulkan terjadinya *Near Miss* sampai dengan kecelakaan saat berada di lokasi pekerjaan. Bentuk perilaku tidak aman yang dilakukan yaitu pekerja masih melakukan pekerjaannya sambil merokok, pekerja lainnya tidak mencuci sepatu sebelum menaiki tangga menuju ke area ketinggian dan tidak menggunakan alat pelindung diri (APD) yaitu *Full Body Harness* tidak dengan baik. Penelitian ini dilakukan dengan metode kuantitatif dan menggunakan pendekatan *Cross Sectional* melalui data primer dengan kuesioner.