

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Seiring dengan perkembangan zaman dan era globalisasi yang berdampak terhadap kemajuan perkembangan di sektor industri, dewasa ini berlangsung dengan cepat dan membawa perubahan-perubahan dalam skala besar terhadap tata kehidupan Negara dan masyarakat. Hal ini ditandai dengan banyaknya perindustrian di Indonesia. Salah satunya industri konstruksi. Industri konstruksi merupakan sebuah industri yang menyediakan jasa konstruksi yang menyumbangkan peranan yang signifikan dalam pembangunan nasional dan merupakan salah satu sektor penyumbang yang signifikan terhadap terjadinya kecelakaan kerja (Rijanto, 2010).

Dalam Undang-undang No.18 tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi disebutkan bahwa pekerjaan konstruksi merupakan keseluruhan atau sebagian rangkaian kegiatan perencanaan dan/atau pelaksanaan beserta pengawasan yang mencakup pekerjaan arsitektural, sipil, mekanikal, elektrik dan tata lingkungan masing-masing beserta kelengkapannya, untuk mewujudkan suatu bangunan fisik lain.

Industri konstruksi mempunyai karakteristik yang unik yaitu lokasi kerja yang berbeda-beda, terbuka, dipengaruhi cuaca, waktu pelaksanaan yang terbatas, dinamis, menuntut ketahanan fisik yang tinggi, serta banyak menggunakan tenaga

kerja yang tidak terlatih, melibatkan tenaga kerja yang cukup besar, serta industri konstruksi mempunyai bahaya dan risiko yang banyak pada setiap jenis pekerjaannya. Bahaya terbesar tersebut antara lain terjatuh, tertimpa benda, tersetrum, dan kebakaran. Dengan karakteristik dan ruang lingkup seperti diatas, industri konstruksi merupakan salah satu yang berkontribusi penyebab kecelakaan kerja (Taylor dkk, 2006).

Pekerjaan konstruksi adalah pekerjaan yang padat akan aktifitas dengan level resiko yang cukup tinggi misalnya pekerjaan pengangkatan benda-benda berat, bekerja pada ketinggian, serta pekerjaan pada ruang terbatas. Efek dari pekerjaan-pekerjaan tersebut apabila terjadi suatu kecelakaan, antara lain adalah rusaknya peralatan yang digunakan, rusaknya lingkungan sekitar *project*, serta hilangnya nyawa pekerja dan efek yang terakhir ini disebut dengan *fatality*. Secara keseluruhan efek-efek tersebut akan mempengaruhi *schedule* penyelesaian *project*, serta pembengkakan biaya konstruksi (Dewobroto, 2007).

Setiap tahun kecelakaan terjadi ditempat kerja yang menimbulkan korban jiwa, kerusakan materi, dan bahkan gangguan produksi. Menurut *The Health and Safety Executive Statistics* tahun 2010/2011 menunjukkan bahwa 171 pekerja meninggal dunia ditempat kerja. Sektor konstruksi, pertanian dan pembuangan merupakan yang berkontribusi terbesar yaitu 50 *fatality* pada sektor konstruksi, 34 *fatality* pada sektor pertanian dan 9 *fatality* pada sektor pembuangan. Dan 115.379 pekerja lainnya terluka yang menyebabkan hilangnya 4.4 juta hari kerja hilang (*Health and Safety Executive*, 2011).

Angka kecelakaan kerja di Indonesia termasuk yang paling tinggi di kawasan ASEAN. Hampir 32% kasus kecelakaan kerja yang ada di Indonesia terjadi di sektor konstruksi yang meliputi semua jenis pekerjaan proyek gedung, jalan, jembatan, terowongan, irigrasi bendungan, dan sejenisnya. Sektor konstruksi merupakan penyumbang kecelakaan tertinggi. Pada tahun 2010 Jamsostek mencatat 98.711 kecelakaan kerja yang mengakibatkan 2.191 orang meninggal dan 6.647 orang cacat tetap serta kerugian materi akibat kecelakaan juga besar seperti kerusakan sarana produksi, biaya pengobatan dan kompensasi sebesar 401.237.441.579 rupiah. Angka kecelakaan di Indonesia sangat fluktuatif dalam lima tahun terakhir, hanya pada tahun 2007 angka tersebut sempat menurun dan mulai merangkak naik terus pada tahun 2008 sampai pada tahun 2011 (Jamsostek, 2012).

Kecelakaan yang terjadi pada satu pekerjaan konstruksi kebanyakan disebabkan oleh tenaga kerja yang tidak berpengalaman terhadap apa yang dia kerjakan, peralatan yang sudah tidak layak untuk dipakai, kondisi lingkungan kerja yang tidak aman, menggunakan peralatan tidak sesuai dengan peruntukannya, perilaku karyawan kurang peduli terhadap *safety*, serta *management* perusahaan yang belum peduli sepenuhnya terhadap *safety* serta metode kerja yang tidak aman. Untuk kecelakaan akibat kesalahan metode kerja dapat dihindari dengan membuat keputusan yang tepat saat fase *engineering and design*, dan ini merupakan tanggung jawab *engineer*, sementara untuk penyebab kecelakaan yang lainnya merupakan tanggung jawab kontraktor untuk memperhatikan hal tersebut. (Dewobroto, 2007)

Secara umum kecelakaan kerja dapat terjadi karena dua hal, yaitu kondisi tidak aman (*unsafe condition*) dan tindakan tidak aman (*unsafe act*) (Reason, 1997). Menurut H.W. Heinrich dalam bukunya *the Accident Prevention*, terungkap bahwa 88% penyebab suatu kecelakaan adalah faktor manusia, yaitu tindakan tidak aman (*unsafe act*), sedangkan 10% lainnya disebabkan oleh kondisi tidak aman (*unsafe condition*) dan 2% sisanya adalah faktor lain yang tidak dapat diperhitungkan (*act of GOD*). Hasil penelitian baru dari Dupont memperkuat hal tersebut, yaitu tindakan tidak aman memberikan kontribusi hampir pada semua kecelakaan, dari penelitian ini ditemukan 96% kecelakaan yang menyebabkan hilangnya waktu kerja disebabkan perilaku tidak aman dan hanya 4% kecelakaan disebabkan oleh penyebab lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa faktor perilaku sangat menentukan manusia untuk melakukan tindakan aman (*safe act*) atau tindakan tidak aman (*unsafe act*) dalam pekerjaannya.

Faktor manusia merupakan salah satu penyebab utama kecelakaan setelah manajemen, faktor manusia terdiri atas pengetahuan, motivasi, keterampilan yang kurang dan kelelahan fisik (Bird & Germain, 1996). Secara spesifik Geller (2001) dalam bukunya *The Psychology of Safety Handbook* membahas tentang perilaku keselamatan kerja, yaitu terdapat tiga faktor domain yang saling berhubungan. Ketiga faktor tersebut adalah individu, perilaku dan lingkungan. Faktor individu meliputi pengetahuan, keterampilan kemampuan, kecerdasan, motivasi dan kepribadian dan faktor lingkungan meliputi alat-alat, mesin, perlengkapan, suhu, prosedur, standar.

Berdasarkan hasil penelitian dari Pertiwi (2012) tentang hubungan antara perilaku Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dengan kejadian kecelakaan

kerja pada pekerja di PT Aneka Adhilogam Karya Ceper Klaten, menunjukkan bahwa 45,7% pekerja berperilaku tidak aman dan 67,4% menunjukkan frekuensi kejadian kecelakaan kerja tinggi. Hal ini menunjukkan ada hubungan antara perilaku tidak aman dengan kejadian kecelakaan kerja.

Hasil dari penelitian dari Pratiwi (2009) tentang tinjauan faktor perilaku kerja tidak aman pada pekerja konstruksi bagian *finishing* PT Waskita Karya Proyek Pembangunan Fasilitas dan Sarana Gelanggang Olahraga (GOR) Ciracas, perilaku tidak aman dalam bekerja pada pekerja konstruksi diantaranya tidak menggunakan APD, bercanda atau bergurau saat bekerja, melempar alat kerja ketika memberikan ke teman, merokok pada saat bekerja dan bekerja dengan terburu-buru. Adapun faktor – faktor yang mempengaruhi perilaku tidak aman dalam bekerja yaitu faktor pendorong, faktor yang dapat memberikan dorongan pada pekerja untuk berperilaku tidak aman dalam bekerja, faktor pendorong ini terdiri dari pengetahuan pekerja, persepsi pekerja, dan sikap pekerja.

Hasil dari penelitian Delfianda (2012) tentang survey faktor tindakan tidak aman pekerja konstruksi PT Waskita Karya Proyek *World Class University* di UI Depok tahun 2011, perilaku tidak aman pada pekerja dipengaruhi oleh dua faktor, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal adalah faktor yang berasal dari dalam individu seperti motivasi, kepatuhan terhadap peraturan, dan persepsi. Sedangkan faktor eksternal berasal dari luar individu, seperti pengawasan, pelatihan K3, peraturan/kebijakan, komunikasi bahaya, dan fasilitas keselamatan dan kesehatan kerja.

Dari teori-teori dan penelitian tentang penyebab kecelakaan tersebut dapat dikemukakan bahwa faktor manusia merupakan faktor utama yang berperan dalam kecelakaan kerja yang pada dasarnya adalah perilaku keselamatan pekerja. Sedangkan faktor yang mempengaruhi perilaku keselamatan terdiri dari faktor individu, perilaku, dan lingkungan. Faktor individu terdiri dari umur, jenis kelamin, tingkat pendidikan, pengalaman kerja dan pengetahuan. Faktor perilaku terdiri dari sikap, persepsi dan kepatuhan. Faktor lingkungan terdiri dari pengawasan, peraturan, sarana dan prasarana.

Banyak anggapan yang menyatakan bahwa kecelakaan kerja yang terjadi pada proyek konstruksi, baik berupa luka ringan maupun sampai terjadinya kematian, berasal dari perilaku keselamatan berupa tindakan tidak aman yang dilakukan oleh pekerja konstruksi (Hinze, 2007). Menurut Heinrich (1993) berpendapat bahwa cara termudah dan termurah untuk mengurangi kecelakaan adalah meningkatkan perilaku aman (*safety behavior*) dari pekerja.

PT ADHI KARYA (Persero) Tbk Jakarta merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam bidang konstruksi bangunan baik fisik maupun non fisik. PT ADHI KARYA merupakan perusahaan di bidang usaha jasa konstruksi diantaranya pelaksanaan pembangunan jalan, jembatan, gedung bertingkat sarana dan prasarana penunjangnya. Perusahaan ini termasuk kedalam perusahaan besar dengan risiko tinggi terhadap kecelakaan kerja. Hal tersebut terlihat dari proses kerjanya yang banyak menggunakan mesin berteknologi tinggi, gedung bertingkat, dan lain-lain sehingga menimbulkan potensi bahaya yang cukup banyak. Misalnya terjatuh, terpeleset, terkena percikan api, dll. Untuk menanggulangi risiko tinggi tersebut, PT ADHI KARYA memiliki tim K3 untuk

mengendalikan bahaya dan risiko kecelakaan dan penyakit akibat pekerjaan (Adhi Karya, 2016).

Proyek Renovasi Stadion Utama Gelora Bung Karno (SUGBK) Jakarta merupakan salah satu proyek yang dilaksanakan oleh PT ADHI KARYA. Pekerjaan renovasi SUGBK dilaksanakan mulai dari bulan Agustus 2016, memiliki masa pelaksanaan renovasi 420 hari kalender, masa pemeliharaan 180 hari kalender. Dalam pelaksanaan pekerjaan konstruksi pada proyek SUGBK ini, PT ADHI KARYA selaku main kontraktor bekerjasama dengan berbagai pihak, yaitu pekerja harian lepas dan subkontraktor. Jumlah pekerja pada proyek SUGBK berjumlah 784 pekerja proyek yang merupakan tenaga kerja harian lepas, menurut Shinta (2009) pekerja lapangan harian lepas memiliki tingkat risiko kecelakaan lebih tinggi dibandingkan pekerja lainnya. Oleh karena itu untuk mengawasi dan mengendalikan bahaya risiko seluruh pekerja dan pekerjaan, PT ADHI KARYA memiliki tim HSE yang berjumlah 13 orang *safety* lapangan dan 1 orang *safety manager*.

TIM HSE telah memiliki peraturan dan kebijakan yang harus dipatuhi oleh semua pekerja konstruksi pada area proyek, memiliki program *safety induction* dan *safety morning* sebagai sarana komunikasi dalam menjelaskan jenis bahaya dan risiko yang mungkin akan terjadi di area kerja, melakukan program pengawasan yang dilakukan setiap hari dan setiap minggu agar pekerjaan yang dilakukan sesuai dengan standar operasional, memiliki fasilitas (*scaffolding*, *safety net*, *railing net*, dan APD) untuk menunjang pekerjaan agar pekerja dapat menyelesaikan pekerjaan dengan selamat, dan melaksanakan program pelatihan K3 seperti bekerja ketinggian serta tanggap darurat kebakaran.

Akan tetapi, berdasarkan hasil wawancara dan temuan data dari dokumen HSE tentang Kecelakaan Kerja, *Unsafe action*, dan Pelanggaran, di proyek renovasi SUGBK, peneliti mendapatkan data bahwa telah terjadi kecelakaan dari bulan Januari 2017 sampai bulan Maret 2017 sebanyak 31 kecelakaan yang mengakibatkan luka ataupun cedera ringan seperti terpeleset, mata terkena debu, tertusuk paku, dan terkena goresan benda tajam. Dari 31 luka ataupun cedera ringan, 17 kejadian kecelakaan ditemukan pada area pekerjaan *venue* tribun atas dan tribun bawah, dan temuan kejadian lainnya pada area pekerjaan lantai dasar, lapangan, jogging track dan pembersihan atap.

Jumlah pelanggaran dan temuan *Unsafe action* dari hasil temuan *safety patrol* yang dilaksanakan setiap hari Rabu pada bulan Maret 2016 sampai dengan bulan Maret 2017 didapatkan temuan 18 pelanggaran dan 21 temuan *Unsafe action* yang dilakukan oleh para pekerja dan dapat membahayakan dirinya serta pekerja lainnya, seperti tidak patuhnya pekerja dalam menggunakan APD yang lengkap, melepas APD dengan alasan tidak nyaman dipakai dan ketika tidak ada pengawas yang mengawasi, tidak mengikuti *safety induction* dan *safety morning*, serta masih ada pekerja yang berkelakar dan merokok saat melakukan pekerjaan.

Berdasarkan uraian tersebut maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai “Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Pada Pekerja PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Jakarta Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek Renovasi SUGBK Tahun 2017”

1.2. Perumusan Masalah

Perilaku keselamatan pada pekerja merupakan faktor yang sangat berpengaruh pada kejadian kecelakaan kerja. Terdapat dua jenis perilaku keselamatan pada pekerja, yaitu perilaku aman (*Safety behavior*) dan perilaku tidak aman. Semakin seringnya perilaku tidak aman dilakukan maka akan memperbesar kemungkinan akan terjadinya kecelakaan yang akan membahayakan pekerja kapan saja yang dapat berupa kecacatan atau meninggal, dan juga tentu saja akan merugikan perusahaan.

Dalam mengendalikan bahaya dan risiko, PT Adhi Karya (Persero) Tbk. Proyek Renovasi SUGBK Jakarta membentuk TIM HSE yang memiliki peraturan dan kebijakan dalam bekerja selamat, komunikasi bahaya dalam program *safety induction*, pengawasan yang dilakukan oleh pihak *safety*, menyediakan fasilitas untuk menunjang bekerja selamat, dan mengadakan pelatihan K3 agar pekerja bekerja dengan benar dan aman. Akan tetapi berdasarkan data yang diperoleh dari wawancara dan menelaah dokumen HSE pada bulan Januari 2017 sampai dengan Maret 2017 masih ditemukan 18 pelanggaran pada pekerja yang tidak patuh terhadap peraturan dan 21 laporan tindakan tidak aman yang dilakukan para pekerja, seperti melepas APD, tidak mengikuti program K3, berkelakar berlebihan, dan merokok pada area kerja.

Oleh karena itu penulis tertarik ingin melakukan penelitian mengenai “Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Pada Pekerja PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Jakarta Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek Renovasi SUGBK Tahun 2017”. Penelitian yang dilakukan oleh penulis merupakan penelitian lanjutan dengan menggunakan kuesioner dari penelitian sebelumnya, yaitu penelitian Delfianda (2012).

1.3. Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana gambaran Perilaku Keselamatan pada pekerja konstruksi di PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek Renovasi SUGBK Tahun 2017?
2. Bagaimana gambaran faktor internal Perilaku Keselamatan pada pekerja (yaitu persepsi, motivasi, kepatuhan terhadap peraturan) di PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek Renovasi SUGBK Tahun 2017?
3. Bagaimana gambaran faktor eksternal Perilaku Keselamatan pada Pekerja (peraturan dan kebijakan, komunikasi, pengawasan, ketersediaan fasilitas dan pelatihan k3) di PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek Renovasi SUGBK Tahun 2017?
4. Apakah ada hubungan antara faktor internal (persepsi, motivasi, kepatuhan terhadap peraturan) dengan Perilaku Keselamatan pada pekerja di PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek Renovasi SUGBK Tahun 2017?
5. Apakah ada hubungan antara faktor eksternal (peraturan dan kebijakan, komunikasi, pengawasan, ketersediaan fasilitas dan pelatihan k3) dengan Perilaku Keselamatan pada pekerja di PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek SUGBK Tahun 2017?

1.4. Tujuan Penelitian

1.4.1. Tujuan Umum

Mengetahui Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Pada Pekerja PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Jakarta Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek Renovasi SUGBK Tahun 2017

1.4.2. Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran Perilaku Keselamatan pada pekerja konstruksi di PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek Renovasi SUGBK Tahun 2017
2. Mengetahui gambaran faktor internal Perilaku Keselamatan pada Pekerja (persepsi, motivasi, kepatuhan terhadap peraturan) di PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek Renovasi SUGBK Tahun 2017
3. Mengetahui gambaran faktor eksternal Perilaku Keselamatan pada Pekerja (peraturan dan kebijakan, komunikasi, pengawasan, ketersediaan fasilitas dan pelatihan k3) di PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek Renovasi SUGBK Tahun 2017
4. Mengetahui hubungan antara faktor internal (persepsi, motivasi, kepatuhan terhadap peraturan) dengan Perilaku Keselamatan pada pekerja di PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek Renovasi SUGBK Tahun 2017
5. Mengetahui hubungan antara faktor eksternal (peraturan dan kebijakan, komunikasi, pengawasan, ketersediaan fasilitas dan pelatihan k3) dengan Perilaku Keselamatan pada pekerja di PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek SUGBK Tahun 2017

1.5. Manfaat Penelitian

1. Bagi PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Jakarta

Penelitian ini dapat memberikan pengetahuan kepada pekerja di area venue tribun atas-bawah dan PT ADHI KARYA (Persero) Tbk.

Proyek Renovasi SUGBK mengenai Faktor-Faktor yang Berhubungan

Dengan Perilaku Keselamatan Pada Pekerja

2. Bagi institusi Pendidikan

Menambah dan melengkapi kepustakaan khususnya mengenai

Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Pada

Pekerja PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Jakarta Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek Renovsai SUGBK.

3. Bagi Peneliti

Menambah ilmu, informasi serta mendapatkan teori selama melakukan penelitian tentang Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Pada Pekerja PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Jakarta Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek Renovasi SUGBK.

1.6. Ruang Lingkup Penelitaian

Penelitian ini berjudul “Faktor-Faktor yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Pada Pekerja PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Jakarta Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek SUGBK Tahun 2017”. Penelitian ini dilakukan di PT ADHI KARYA (Persero) Tbk. Jakarta Area Venue Tribun Atas-Bawah Proyek SUGBK selama 3 bulan pada bulan Maret-Mei 2017. Penelitian ini dilakukan karena terdapat kecelakaan akibat perilaku tidak aman pekerja dan pelanggaran peraturan pada pekerja. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode kuantitatif dan menggunakan pendekatan *cross sectional* (potong lintang) melalui data primer dengan penyebaran kuisioner.