

BAB I

PENDAHULUAN

I. 1 Latar Belakang

Sektor industri pembangunan saat ini menjadi semakin kompleks karena tingginya tuntutan pada tenaga kerja seperti tuntutan teknologi, waktu yang terbatas dengan target yang ditentukan, serta hasil kerja yang sesuai. Dalam pelaksanaan proyek konstruksi, terdapat tiga aspek penting yang perlu diperhatikan diantaranya yaitu biaya, waktu, dan kualitas (Priharto, 2019). Untuk mencapai target waktu yang telah ditentukan, alternatif yang dapat dilakukan antara lain penambahan jam kerja selama 3 jam dalam satu hari atau 14 jam dalam satu minggu atau dengan sistem *shift* kerja (*shift* pagi dan *shift* malam) (Kementrian Ketenagakerjaan, 2003). Tuntutan tersebut menimbulkan tekanan kepada pekerja sehingga dapat menurunkan kuantitas dan kualitas pekerja dalam melakukan pekerjaan di lapangan dan dapat berisiko terjadi kecelakaan kerja.

Menurut UU No.1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, “kecelakaan kerja adalah kejadian yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki, yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia maupun harta benda” (UU RI, 1970). Sedangkan berdasarkan UU RI Nomor 40 Tahun 2004 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja, Kecelakaan kerja ialah kecelakaan yang memiliki hubungan dengan kerja, yang terjadi dalam pekerjaan mulai sejak berangkat dari rumah hingga tempat kerja dan kembali lagi ke rumah serta penyakit yang disebabkan lingkungan kerja (UU RI, 2004). Frank Bird Jr (1990) mengemukakan pandangan lain tentang kecelakaan kerja, yaitu kejadian yang tidak diinginkan yang menyebabkan kerusakan pada orang dan harta benda, dan membagi angka kecelakaan menjadi tiga berdasarkan dampaknya yaitu *accident*, *incident*, dan *nearmiss*.

International Labor Office (ILO) menegaskan peningkatan risiko bagi pekerja di dunia khususnya bidang konstruksi dimana tingkat kecelakaan fatal dapat mencapai 10 atau 20 kali lipat rata-rata (Hamid, dkk, 2008). Tingginya tingkat

Belinda Vania Sarah, 2021

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KEJADIAN KECELAKAAN KERJA PADA PEKERJA KONSTRUKSI DI PT WIJAYA KARYA (PERSERO) TBK TAHUN 2020

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Kesehatan, Program Studi Kesehatan Masyarakat Program Sarjana
[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

kecelakaan kerja tidak hanya merugikan pekerja, tetapi juga merugikan perusahaan seperti kerugian yang harus dibayarkan, terhambatnya proses kegiatan pembangunan sehingga dapat mengulur target waktu yang telah ditentukan dan sebagainya. ILO memperkirakan 2,78 juta orang meninggal karena kecelakaan atau penyakit akibat kerja setiap tahun. Dua pertiga dari kematian terkait pekerjaan terjadi di Asia, yaitu sebanyak 1,8 juta pekerja di kawasan Asia-Pasifik telah meninggal karena cedera terkait pekerjaan. Selain itu, lebih dari 374 juta orang terluka atau sakit karena absensi akibat kecelakaan kerja. Dampak hilangnya hari kerja terhadap ekonomi dunia mencapai 4% dari PDB global (International Labor Office (ILO), 2018).

Berdasarkan data US *Bureau of Labor Statistic*, total kecelakaan akibat kerja sebanyak 146 juta kasus dan 4,6 juta diantaranya adalah pekerjaan bidang konstruksi (BLS, 2019). Berdasarkan OSHA, terdapat 5.250 pekerja di Amerika yang meninggal saat bekerja, jika dirata-ratakan mencapai 100 pekerja per minggu atau lebih dari 14 kematian setiap harinya. Dari 4.779 kematian pekerja pada industri swasta tahun 2018, 21,1% diantaranya berada pada sektor konstruksi (OSHA, 2019).

Menurut data BPJS Ketenagakerjaan tahun 2016 terdapat 101.367 kasus kecelakaan kerja, tahun 2017 kasus kecelakaan kerja sebanyak 123.000 dan 3000 diantaranya meninggal. Berdasarkan BPJS Ketenagakerjaan, jumlah kecelakaan kerja semakin meningkat pada tahun 2017 yaitu sebanyak 123.041 yang dilaporkan dan pada 2018 sebanyak 173.105 kasus dengan santunan Rp 1,2 triliun dan didominasi pada industri pengolahan dan konstruksi (BPJS Ketenagakerjaan, 2019). Menurut Menteri Ketenagakerjaan, Ida Fauziah mengatakan di tahun 2019 kasus kecelakaan kerja menurun dari tahun sebelumnya yaitu mencapai 130.923 kasus (CNBC Indonesia, 2020). Berdasarkan data-data tersebut Dapat disimpulkan bahwa Indonesia memiliki angka kecelakaan kerja yang tinggi meskipun mengalami penurunan pada tahun 2019.

Berdasarkan riset yang dilakukan *National Safety Council* (NSC) pada tahun 2011, penyebab kecelakaan kerja 88% disebabkan oleh *unsafe act*, 10% disebabkan oleh *unsafe condition* dan 2% sisanya adalah faktor lain yang tidak diketahui (National Safety Council, 2011). *Unsafe condition* yaitu kondisi lingkungan kerja

Belinda Vania Sarah, 2021

**FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KEJADIAN KECELAKAAN KERJA
PADA PEKERJA KONSTRUKSI DI PT WIJAYA KARYA (PERSERO) TBK TAHUN 2020**

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Kesehatan, Program Studi Kesehatan Masyarakat Program Sarjana
[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

yang berbahaya atau peralatan kerja yang kurang memadai dan *unsafe act* yaitu perilaku yang tidak aman yang membahayakan dan dapat menyebabkan kecelakaan (Anizar, 2009). Penyebab kecelakaan kerja berdasarkan teori *Swiss Cheese* terjadi karena perilaku yang tidak aman (*unsafe act*), kondisi yang mendukung terjadinya perilaku tidak aman (*precondition for unsafe act*), pengawasan yang tidak baik, dan pengaruh organisasi (Reason J, 1990).

Pada penelitian sebelumnya diketahui adanya hubungan kecelakaan kerja dengan meningkatnya absensi karena kecelakaan kerja pada pekerja shift (Alali et al., 2018). Berdasarkan penelitian sebelumnya faktor-faktor kecelakaan kerja dapat disebabkan oleh faktor manusia di tempat kerja yang kurang baik dan juga faktor lingkungan yang kurang baik (Tabu & Handayani, 2018), stressor atau masalah insomnia pada pekerja *shift* malam karena menimbulkan rasa lelah dan beban kerja (Rifa'i & Martiana, 2014). Selain itu, faktor kecelakaan kerja pada shift malam disebabkan oleh perilaku yang tidak aman seperti ceroboh, mengantuk, dan kondisi badan yang menurun (Nuritasari, 2017).

Pada penelitian yang dilakukan Smith *et al* tahun 1994 dalam (Saraswati & Paskarini, 2018), menyatakan bahwa dibandingkan dengan shift pagi, shift malam dan shift sore memiliki risiko kecelakaan yang lebih tinggi. Risiko kecelakaan kerja sore hari lebih tinggi 15% dibandingkan risiko berangkat kerja pagi hari, dan risiko kecelakaan kerja malam hari meningkat menjadi 23%. Penelitian yang dilakukan oleh Salminen (2010) menunjukkan bahwa risiko kecelakaan pada shift malam lebih tinggi dibandingkan pada shift pagi, namun jumlah kecelakaan pada shift malam lebih sedikit dibandingkan pada shift pagi hal ini disebabkan karena adanya faktor risiko kecelakaan kerja pada shift pagi. kurangnya pengawas keamanan selama shift malam.

PT Wijaya Karya (Persero) Tbk sendiri sedang mengerjakan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang dimulai pada tahun 2018 dengan target selesai tahun 2021 mendatang, sehingga untuk mencapai target tersebut, perusahaan memberlakukan sistem lembur atau penambahan jam kerja maupun *shift* malam dan *shift* pagi supaya proses pengerjaan proyek tepat waktu dari target yang telah ditentukan. Berdasarkan survei pendahuluan yang dilakukan selama 2 bulan pada bulan September-Novmber, terdapat beberapa kejadian kecelakaan kerja minor.

Belinda Vania Sarah, 2021

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KEJADIAN KECELAKAAN KERJA PADA PEKERJA KONSTRUKSI DI PT WIJAYA KARYA (PERSERO) TBK TAHUN 2020

UPN Veteran Jakarta, Fakultas Ilmu Kesehatan, Program Studi Kesehatan Masyarakat Program Sarjana
[www.upnvj.ac.id – www.library.upnvj.ac.id – www.repository.upnvj.ac.id]

Berdasarkan hasil investigasi kronologi yang dilakukan perusahaan, penyebab dasar kecelakaan karena pekerja melakukan metode kerja yang tidak sesuai, pekerja mengabaikan APD, lantai kerja yang tidak aman, sehingga peneliti tertarik untuk membahas faktor-faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan kerja pada pekerja konstruksi di PT Wijaya Karya (Persero) Tbk sehingga dapat dihindari.

I. 2 Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan diketahui bahwa pekerja konstruksi di proyek kereta cepat Jakarta-Bandung melakukan sistem kerja lembur maupun *shift* kerja hari untuk mengejar target penyelesaian proyek di tahun 2021. Terlebih lagi pekerjaan yang dilakukan pada malam hari memiliki tingkat risiko kecelakaan yang lebih tinggi dibandingkan dengan pekerjaan *shift* pagi. Dari masalah-masalah tersebut peneliti ingin mengetahui apa saja faktor-faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan kerja pada pekerja konstruksi di PT Wijaya Karya (Persero) Tbk?

I. 3 Tujuan Penelitian

I.3.1 Tujuan Umum

Adapun penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan kerja pada pekerja konstruksi di PT Wijaya Karya (Persero) Tbk.

I.3.2 Tujuan Khusus

Tujuan khusus dalam penelitian ini adalah untuk;

- a. Mengetahui gambaran waktu lembur, pengetahuan K3, kelelahan, manajemen pengawasan K3, tindakan tidak aman, dan kondisi tidak aman dengan kejadian kecelakaan kerja
- b. Mengetahui hubungan antara waktu lembur dengan kejadian kecelakaan kerja pada pekerja konstruksi di PT Wijaya Karya (Persero) Tbk Tahun 2020

- c. Mengetahui hubungan antara pengetahuan K3 dengan kejadian kecelakaan kerja pada pekerja konstruksi di PT Wijaya Karya (Persero) Tbk Tahun 2020
- d. Mengetahui hubungan antara kelelahan dengan kejadian kecelakaan kerja pada pekerja konstruksi di PT Wijaya Karya (Persero) Tbk Tahun 2020
- e. Mengetahui hubungan Manajemen Pengawasan K3 dengan kejadian kecelakaan kerja pada pekerja konstruksi di PT Wijaya Karya (Persero) Tbk Tahun 2020
- f. Mengetahui hubungan perilaku tidak aman pekerja konstruksi dengan kejadian kecelakaan kerja di PT Wijaya Karya (Persero) Tbk tahun 2020
- g. Mengetahui hubungan lingkungan tidak aman dengan kejadian kecelakaan kerja pada pekerja konstruksi di PT Wijaya Karya (Persero) Tbk Tahun 2020

I. 4 Manfaat Penelitian

I.4.1 Manfaat bagi Responden

Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi masukan bagi responden untuk memperluas pengetahuan mengenai faktor penyebab kecelakaan kerja sehingga dapat menumbuhkan sikap budaya K3 dalam bekerja.

I.4.2 Manfaat bagi Perusahaan

Diharapkan hasil penelitian ini dapat digunakan untuk mengevaluasi dan sebagai masukan perusahaan mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan kecelakaan sehingga perusahaan dapat melakukan intervensi pada pekerja PT Wijaya Karya (Persero) Tbk.

I.4.3 Manfaat bagi Instansi Pendidikan

Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi informasi dan bahan ajar yang dapat digunakan sebagai bahan pustaka untuk mengembangkan pengetahuan di bidang keselamatan dan kesehatan kerja.

I.4.4 Manfaat bagi Mahasiswa

Peneliti dapat menambah pengetahuan dan pengalamannya untuk penelitian tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan kerja pada pekerja konstruksi di PT Wijaya Karya (Persero) Tbk.

I.5 Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini dibatasi pada pembahasan mengenai faktor kecelakaan yang disebabkan oleh pekerja konstruksi yang mengerjakan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung di PT Wijaya Karya (Persero) Tbk tahun 2020. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan desain penelitian cross sectional. Variabel yang diteliti antara lain waktu lembur, pengetahuan K3, kelelahan, pengawasan K3, perilaku tidak aman, dan lingkungan tidak aman. Studi akan dilakukan mulai November 2020 hingga Januari 2021. Alasan penelitian dilakukan adalah bahwa pekerjaan konstruksi merupakan pekerjaan yang berisiko tinggi dan berat, terutama bagi pekerja yang bekerja lembur (lembur) di proyek. Pengumpulan data melalui survei kuesioner dan observasi langsung. Untuk menganalisis data penelitian ini menggunakan uji chi square.