

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Perkembangan kemajuan zaman yang semakin pesat dan sejalannya dengan peningkatan pertumbuhan kegiatan konstruksi di Indonesia berdampak pada semakin tingginya intensitas pembangunan di Indonesia. Industri jasa konstruksi memegang peranan penting dalam segi pembangunan, namun di sisi lain bidang konstruksi memiliki tingkat risiko kecelakaan kerja yang sangat tinggi. Menurut hasil studi, diketahui proporsi penyebab kecelakaan disebabkan oleh tindakan tidak selamat pekerja (88%), kondisi kerja tidak aman (10%), dan diluar kemampuan manusia (2%). Hal yang perlu diperhatikan bahwa “kelalaian manusia” menjadi salah satu faktor penyebab kecelakaan kerja, maka dari itu prinsip keselamatan kerja harus disadari setiap perusahaan dan pekerja (Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2016).

Berdasarkan data dari *The Bureau of Labor statistic* (2015) kasus *injury* tahun 2014 di industri konstruksi, menunjukkan kasus sebanyak 39 per 10.000 pekerja di United States. Data tersebut juga menunjukkan angka kasus cedera tertinggi diantaranya, cedera keseleo, tegang dan robek bagian tubuh. Menurut *International Labour Organization* (2015) di United Kingdom, terjadi kasus kecelakaan fatal dengan *incident rate* sebesar 150 per 100.000 pekerja, persentase terbanyak yaitu (31%) jatuh dari ketinggian, (27%) oleh terpeleset, tersandung, dan jatuh pada tingkat yang sama, (13%) oleh benda jatuh atau bergerak, serta (9%) oleh pekerjaan *handlings*. Kepatuhan penggunaan APD menjadi faktor utama terjadi *injury* pada bagian tubuh pekerja, fenomena tersebut menggambarkan bahwa kurangnya kepatuhan pekerja dalam menggunakan APD (ILO, 2015).

Di Indonesia, menurut data dari Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan (2019), jumlah kematian di tempat kerja terus meningkat. Pada tahun 2017 terdapat 123.041 kasus kecelakaan kerja yang tergolong kecelakaan ringan sampai kecelakaan berat berakibat fatal, dan pada tahun 2018 terdapat

173.105 kasus kecelakaan dengan¹ 4.678 kasus diantaranya mengakibatkan kematian dan sebanyak 2.439 kasus mengakibatkan kecacatan pada pekerja dan nominal kompensasi yang ditanggung BPJS Ketenagakerjaan sebesar Rp 1,2 triliun.

Penerapan hirarki pengendalian bahaya harus dilaksanakan secara berkelanjutan dari mulai tahap eliminasi hingga tahapan akhir yaitu penerapan alat pelindung diri (APD). Terdapat lima tingkatan dalam hirarki pengendalian yaitu eliminasi, substitusi, rekayasa teknik, administrasi pengendalian dan penggunaan APD. Penerapan hierarki pengendalian harus dilakukan mulai dari tingkatan pertama yaitu eliminasi, eliminasi dilakukan dengan menghilangkan sepenuhnya risiko kecelakaan yang ada, apabila eliminasi sulit untuk diterapkan maka dilakukan substitusi, penerapan substitusi dilakukan dengan mengganti bahan-bahan ataupun prosedur yang berisiko dengan hal yang memiliki risiko lebih kecil daripada yang awal (Ahyadi, Abdunnaser and Farisa Safrijal, 2019).

Penerapan rekayasa teknik dilakukan apabila tidak dapat menggunakan kedua elemen hirarki tersebut, upaya rekayasa teknik adalah memodifikasi material, alat kerja atau tempat kerja menjadi lebih selamat dari sebelumnya. Administrasi pengendalian dilakukan melalui dua hal yaitu edukasi keselamatan dan pengendalian prosedur kerja, edukasi keselamatan dilakukan melalui program k3 seperti penerapan safety sign, safety patrol, safety talk dan pelatihan k3 sedangkan pengendalian prosedur dengan mengkaji ulang prosedur yang berisiko berdasarkan hasil pemantauan (inspeksi k3) (Ahyadi, Abdunnaser and Farisa Safrijal, 2019).

Penerapan penggunaan APD merupakan tahapan terakhir dari hirarki pengendalian pada dasarnya menjadi kewajiban yang harus selalu digunakan sebagai bentuk *protection personal* bagi pekerja untuk meminimalisasi dampak kerugian dari kecelakaan kerja. Meskipun dalam hirarki pengendalian K3 termasuk sebagai pilihan terakhir, namun APD efektif digunakan untuk mengendalikan risiko yang masih akan selalu ada dalam kegiatan kerja. Penerapan penggunaan APD penting dilakukan untuk meminimalisasi risiko kecelakaan kerja secara personal. Berdasarkan PerMenakerTrans Pasal 1 ayat 1 Tahun 2010 “Alat Pelindung Diri (APD) didefinisikan sebagai suatu alat yang mempunyai kemampuan untuk

melindungi seseorang yang fungsinya mengisolasi sebagian atau seluruh tubuh dari potensi bahaya di tempat kerja”, sedangkan kecelakaan kerja (*accident*) adalah sebuah keadaan yang terjadi secara tidak terduga dan mengakibatkan kematian manusia, kerusakan harta benda, atau kerusakan lingkungan (ISO 45001:2018)

Risiko terjadinya kecelakaan kerja pada pekerjaan konstruksi masih banyak ditemui dan sepenuhnya masih belum dapat diantisipasi. Penggunaan APD menjadi alternatif terakhir dalam hierarki pengendalian sebagai upaya yang dapat dilakukan secara personal, sehingga kepatuhan (*compliance*) dalam penggunaan APD perlu dimaksimalkan dan ditingkatkan dalam mengurangi kecelakaan kerja (Suma'mur, 2009). Dampak yang dirasakan oleh pekerja dari kecelakaan kerja akibat ketidakpatuhan dalam penggunaan APD antara lain tertusuk, kerusakan atau hilangnya anggota tubuh, kelainan fungsi tubuh atau cacat dan kematian (Solekhah, 2018)

Tingkat kepatuhan pekerja dalam penggunaan APD tentunya dipengaruhi oleh beberapa faktor. Menurut teori *safety triad* yang dikemukakan oleh Geller (2001), kepatuhan (*compliance*) adalah stimulus utama sehingga membentuk *safety behaviour* yang dipengaruhi oleh dua faktor interaksi yaitu interaksi faktor pada komponen (*person*) dan (*environment*). Komponen *person* yang meliputi pengetahuan dan sikap pekerja sedangkan komponen lingkungan yang mempengaruhi yaitu penerapan program K3 serta dukungan rekan kerja.

Program K3 pada proyek konstruksi bertujuan untuk meminimalisir risiko terjadinya kecelakaan kerja yang dapat merugikan bagi pembangunan proyek konstruksi. Terdapat beberapa program K3 yang diterapkan pada industri konstruksi diantaranya program *safety talk*, *safety patrol* dan *safety sign* (pemasangan rambu-rambu K3). Penerapan program K3 yang baik akan berdampak pada tingkat kepatuhan pekerja dalam menerapkan prinsip keselamatan.

Penelitian Gumelar dan Ardyanto, (2019) menunjukkan hasil bahwa *safety talk* memiliki hubungan yang bermakna secara statistik dengan kepatuhan penggunaan APD (*p-value* = 0,001). Penelitian La Tho, Sari Indah and Puji, (2020) mengungkapkan bahwa tidak dilaksanakannya penerapan *safety patrol* berisiko 3,288 lebih besar mengalami ketidakpatuhan penggunaan APD. Huda, dkk (2017) pada penelitiannya mengungkapkan bahwa penerapan rambu-rambu K3 yang

memenuhi kriteria memiliki hubungan signifikan dengan tingkat kepatuhan pekerja menggunakan APD ($p\text{-value} = 0,022$). Selain program K3, faktor dukungan rekan kerja juga memiliki hubungan pada tingkat kepatuhan penggunaan APD. Penelitian Liswanti *et al* , (2015) menunjukkan hasil bahwa tingkat kepatuhan penggunaan APD 10,76 lebih besar dengan adanya dukungan rekan kerja

Proyek pembangunan yang ditunggangi oleh kontraktor KSO JAYA-ADHI yang dinamai proyek 6 ruas tol dalam kota sudah berjalan sejak 2016 dengan panjang pembangunan tol 9 Km. Pembangunan tol mengalami keterlambatan target proyek yang diawal perencanaan telah selesai pada tahun 2020 namun hingga awal 2021 masih belum selesai. Peningkatan intensitas kerja dengan menambah sekitar ratusan pekerja dilakukan sebagai upaya mengejar target proyek. Hal itu berdampak pada kepatuhan pekerja menggunakan APD.

Berdasarkan studi pendahuluan didapatkan sebanyak 15 pekerja (50%) dalam satu area kerja belum menggunakan APD secara lengkap saat bekerja, hal tersebut diikuti dengan laporan pinalti bulanan K3, pada bulan Januari 2021 terdapat dua belas laporan penalti yang keseluruhannya diakibatkan karena ketidakpatuhan dalam menggunakan APD, ditambah data laporan perusahaan terkait kejadian *accident* pada 2019 sebanyak 56 kejadian yang berdampak pada kasus *injury* pada pekerja yang berdasarkan hasil investigasi 90 % diakibatkan pekerja yang tidak menggunakan APD. Data pada bulan Februari terdapat satu kasus *accident* yang cukup menjadi sorotan warga karena terjadi pada siang hari dan ketika intensitas lalu lintas tinggi, yaitu tergesernya kaso yg menyebabkan luka pada kaki pekerja yg diakibatkan pekerja tidak menggunakan *safety boots* dengan utuh. Penerapan program K3 seharusnya menjadi *turning point* dalam meningkatkan kepatuhan penggunaan APD. Berdasarkan yang latar belakang telah diuraikan, perlu dilakukan penelitian lebih mendalam mengenai analisis hubungan penerapan program K3 dan dukungan rekan kerja terhadap kepatuhan penggunaan APD pada tenaga kerja di proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan studi pendahuluan dan diskusi bersama *safety officer* di proyek tersebut didapatkan bahwa sebanyak 15 pekerja (50%) dalam satu area kerja masih

belum patuh menggunakan APD secara lengkap ketika bekerja, hal tersebut didukung dengan laporan pinalti bulanan K3 yang masih tinggi. Pinalti merupakan sebuah sistem *punishment* yang diterapkan perusahaan yang dibagi 3 poin pelanggaran yaitu, poin hijau merupakan pelanggaran pertama apabila ditemukan pekerja yang tidak patuh dalam menggunakan APD, sanksi pada pelanggaran ini yaitu denda 100 ribu bagi pekerja, kemudian poin kuning yaitu pelanggaran kedua apabila ditemukan pekerja yang berkali-kali tidak patuh dalam penggunaan APD secara lengkap atau bahkan pekerja yang sebelumnya sudah menerima pelanggaran kuning, sanksi pada pelanggaran ini yaitu denda 200 ribu. Poin pelanggaran terakhir yaitu merah atau poin 3 yang mana ditemukan pekerja yang mencuri aset perusahaan (material konstruksi), tidak menggunakan APD pada pekerjaan diatas 1,8 meter dan lainnya, sanksi pada poin pelanggaran ini yaitu pemutusan hubungan kerja (*drop out*) bagi pekerja yang melanggar. Berdasarkan laporan pinalti pada bulan Januari 2021 yaitu terdapat dua belas laporan pinalti yang keseluruhan kasus pinalti terjadi akibat ketidakpatuhan pekerja dalam menggunakan APD.

Laporan data kejadian *accident* pada pekerja proyek juga masih tinggi, sebanyak 56 kejadian terjadi pada pekerja yang berdampak pada kasus *injury* pada pekerja. Selain data laporan, ketidakpatuhan pekerja dalam penggunaan APD juga diakibatkan oleh faktor penambahan jumlah pekerja sebagai upaya mengejar target proyek sekaligus banyak pekerja baru dari daerah, membuat pekerja hanya berfokus pada percepatan progres target proyek dan mengesampingkan aspek keselamatan pekerja itu sendiri. Kurang paham dan terbiasanya pekerja terhadap program K3 dan SOP keselamatan kerja yang berlaku pada proyek tersebut juga menjadi faktor penguat pekerja tidak disiplin menggunakan APD.

Program K3 seperti *safety talk*, *safety patrol* dan program pengadaan rambu-rambu K3 telah berjalan sesuai prosedur yang ditetapkan oleh KSO JAYA Konstruksi, namun dalam pelaksanaan program masih ditemukan kendala seperti keterlambatan pekerja dalam mengikuti *safety talk* dipagi hari dan jumlah *safety officer* yang kurang dalam mengawasi pekerjaan proyek. Berdasarkan hasil observasi telah diuraikan maka didapatkan rumusan masalah yaitu “adakah hubungan penerapan program K3 dan dukungan rekan kerja terhadap kepatuhan

penggunaan APD pada tenaga kerja di Proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021?

I.3 Tujuan Penelitian

I.3.1 Tujuan Umum

Mengetahui hubungan antara usia, penerapan program K3 dan dukungan rekan kerja terhadap kepatuhan penggunaan APD pada Proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021

I.3.2 Tujuan Khusus

- a. Mengetahui gambaran kepatuhan penggunaan APD pada pekerja proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021
- b. Mengetahui distribusi frekuensi usia pada pekerja proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021
- c. Mengetahui gambaran penerapan *safety talk* pada pekerja proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021
- d. Mengetahui gambaran penerapan *safety patrol* pada pekerja proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021
- e. Mengetahui gambaran penerapan *safety sign* pada area kerja proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021
- f. Mengetahui gambaran dukungan rekan kerja di proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021
- g. Mengetahui hubungan faktor usia dengan kepatuhan penggunaan APD pada pekerja proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021
- h. Mengetahui hubungan penerapan *safety talk* dengan kepatuhan penggunaan APD pada pekerja proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021
- i. Mengetahui hubungan penerapan *safety patrol* dengan kepatuhan penggunaan APD pada pekerja proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021

- j. Mengetahui hubungan penerapan *safety sign* dengan kepatuhan penggunaan APD pada pekerja proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021
- k. Mengetahui hubungan dukungan rekan kerja dengan kepatuhan penggunaan APD pada pekerja proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021

I.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Bagi Responden

Menambah informasi serta pengetahuan bagi responden terhadap penelitian mengenai hubungan penerapan program K3 dan dukungan rekan kerja terhadap kepatuhan pekerja menggunakan APD pada di Proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021

1.4.2 Bagi Program Studi

Menambah rujukan kepustakaan program studi kesehatan masyarakat program sarjana mengenai pengaruh hubungan antara program K3 dan dukungan rekan kerja dengan kepatuhan penggunaan APD pada di Proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021.

1.4.3 Bagi Perusahaan

Memberikan ide dan gagasan mengenai hubungan penerapan program K3 dan dukungan rekan kerja dengan kepatuhan penggunaan APD pada di Proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021

1.4.4 Bagi Peneliti

Menambah pengetahuan mengenai perencanaan dan pembuatan skripsi, serta dapat melihat dan mengetahui hubungan program K3 dan dukungan rekan kerja dengan kepatuhan penggunaan APD pada di Proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021

I.5 Ruang Lingkup

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui hubungan usia, penerapan program K3 dan dukungan rekan kerja terhadap kepatuhan penggunaan APD pada pekerja Proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021. Penelitian dilaksanakan pada rentang bulan Mei hingga Juli tahun 2021. Penelitian ini menggunakan metode penelitian analitik kuantitatif dengan desain studi potong-lintang. Metode analisis data yang digunakan adalah uji *Chi-Square*. Teknik pengambilan sampel yaitu *accidental sampling* pada populasi pekerja proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota KSO JAYA-ADHI Tahun 2021. Penelitian menggunakan dua jenis data yang diperoleh berdasarkan cara memperolehnya yaitu data primer dan data sekunder. Data primer didapatkan secara langsung dari tempat penelitian yaitu melalui wawancara pada pekerja dengan menggunakan kuesioner. Data sekunder didapatkan melalui laporan yang sudah ada sebelumnya seperti data profil perusahaan, dokumen jumlah pekerja, data kesehatan pekerja serta referensi lainnya yang didapatkan dari tempat penelitian.