

# BAB I

## PENDAHULUAN

### I.1 Latar Belakang

Perkembangan dan pertumbuhan dunia industri yang semakin maju, ditandai dengan pesatnya inovasi teknologi secara global. Hal ini juga berpengaruh pada berkembangnya kebijakan, sistem kerja, penggunaan produksi dengan menggunakan alat yang canggih, bahan berbahaya yang digunakan, serta sumber daya manusia. Proses selama melakukan pekerjaan ini secara tidak langsung meningkatkan potensi bahaya yang mungkin terjadi sehingga kejadian kecelakaan kerja akan mengalami peningkatan. Kecelakaan kerja terjadi karena dua faktor yaitu perilaku tidak aman (*unsafe action*) dan kondisi tidak aman (*unsafe condition*) (Cooper, 2015). Perilaku berisiko terjadi karena pertimbangan dan keyakinan pekerja, yang menganggap diri mereka ahli di bidangnya dan kepercayaan mereka tidak akan mengalami kecelakaan di tempat kerja maka muncul anggapan bahwa tidak ada kekhawatiran untuk bekerja secara benar (Sirait and Paskarini, 2017).

*International Labour Organization* (ILO) menyatakan lebih dari 2,3 juta kecelakaan kerja dilaporkan setiap tahunnya. Lebih dari 350.000 orang meninggal akibat kecelakaan fatal dan hampir 2 juta kematian disebabkan oleh penyakit yang berhubungan dengan pekerjaan. Selain itu, lebih dari 313 juta pekerja terlibat dalam kecelakaan kerja non-fatal, yang mengakibatkan cedera serius dan ketidakhadiran pekerja. ILO juga memperkirakan bahwa 160 juta penyakit akibat kerja non fatal terjadi setiap tahun. Perkiraan ini menyiratkan berarti bahwa setiap hari sekitar 6.400 orang meninggal karena kecelakaan kerja atau penyakit dan 860.000 orang terluka saat melakukan pekerjaan (ILO, 2015). Data terbaru ILO pada tahun 2022 juga menunjukkan bahwa Brazil memiliki tingkat kecelakaan fatal 7,4 per 100.000 pekerja dan tingkat kecelakaan tidak fatal sebesar 1,374 per 100.000 pekerja, sedangkan negara di Asia seperti Filipina tingkat kecelakaan kerja yang fatal yaitu 9,6 per 100.000 pekerja (ILO, 2022). Data Badan Pelaksanaan Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan menunjukkan 182.835 kasus

Naviri Agustiani, 2023

**HUBUNGAN IKLIM KESELAMATAN KERJA TERHADAP SAFETY BEHAVIOR PADA PEKERJA DI PROYEK PEMBANGUNAN REVITALISASI HALTE BRT TRANSJAKARTA PAKET D (15 HALTE)**

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 dilaporkan pada tahun 2019, yang kemudian meningkat hingga terdapat 234.370 kasus kecelakaan kerja pada tahun 2021 yang menyebabkan kematian pekerja/buruh sebanyak 6.552 (BPJS, 2022).

Berdasarkan data diatas diperlukan upaya untuk menimalisir terjadinya kecelakaan dan mengurangi dampak kecelakaan. Lebih memberi perhatian pada aspek behavioral para pekerja sebagai aspek utama dalam pencegahan kecelakaan kerja (Sulzer et al, 2000). Kesadaran individu dalam menerapkan perilaku kerja yang aman dapat disebut *safety behavior*. Perilaku keselamatan atau safety behavior adalah segala perilaku melibatkan praktik dan aktivitas keselamatan saat melakukan pekerjaan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja (Yuliani, 2021).

Penerapan sistematis dari hasil penelitian psikologi untuk mempelajari perilaku manusia dalam kaitannya dengan masalah keselamatan di tempat kerja diketahui sebagai perilaku keselamatan (*safety behavior*). Perilaku keselamatan lebih spesifik menyoroti pengaruh perilaku manusia akan terjadinya suatu kecelakaan di tempat kerja (Sulzer et al, 2000). Dibandingkan dengan angka kecelakaan, penerapan *safety behavior* lebih difokuskan pada peningkatan indeks *safe behavior* (Fachrudin, 2018). Pendekatan safety behavior cenderung akan bersifat proaktif karena melalui pendekatan inilah setiap unsafe behavior dapat diidentifikasi sehingga kecelakaan kerja dapat ditanggulangi (Mugiyono, et al, 2013). Maka dapat disimpulkan bahwa perilaku manusia merupakan unsur yang memegang peranan penting dalam mengakibatkan kecelakaan kerja.

Perilaku pekerja menjadi peran utama dan titik tumpu dalam meminimalisir kecelakaan kerja. Persepsi K3 yaitu pemahaman dan kesadaran seseorang terhadap bahaya dan risiko yang ada di area kerja. Persepsi K3 pada pekerja dapat ditingkatkan melalui stimulus yang diterima pekerja selama bekerja. Pengetahuan, Pengalaman dan sikap yang diterapkan ditempat kerja oleh pekerja lain juga dapat menjadi stimulus untuk meningkatkan persepsi K3, oleh karena itu lingkungan kerja memiliki pengaruh dalam peningkatan persepsi K3 serta menciptakan budaya keselamatan ditempat kerja. Selain itu, *reward* bagi pekerja yang telah menunjukkan sikap positif dan perspektif sadar akan akan risiko terhadap K3 dan *punishment* atau *room of improvement* bagi karyawan masih kurang memiliki

sifat-sifat ini juga memberi efek pada kesadaran dan perilaku kerja (Setyaningrum, et al., 2021).

Penelitian lain mengemukakan hampir seluruh pekerja lapangan proyek pembangunan gedung X Semarang melakukan tindakan tidak aman dalam bekerja, yang berarti sebagian besar pekerja memiliki safety behavior yang kurang baik (Larisa, 2019). Menurut Neal, A. dan Griffin (2002) faktor penentu perilaku dibagi menjadi 2 yaitu faktor internal, seperti tingkat pengetahuan, persepsi dan emosi dan faktor eksternal, yaitu organisasi dan iklim keselamatan. Kolaborasi aktif dan keikutsertaan semua pihak dalam organisasi di tempat kerja sebagai bentuk pengendalian risiko yang dibentuk melalui iklim keselamatan.

Iklim keselamatan kerja (safety climate) adalah persepsi yang dimiliki oleh seluruh karyawan, hal ini berkaitan dengan berbagai aspek keselamatan di tempat kerja. Karyawan akan lebih cenderung mengikuti aturan dan prosedur yang telah ditetapkan dan menunjukkan perilaku keselamatan yang diharapkan jika memiliki persepsi yang baik mengenai komponen keselamatan dan keamanan di tempat kerja (Zahoor *et al.*, 2017). Kecelakaan kerja sebagai keluaran pada program keselamatan perusahaan secara langsung dipengaruhi oleh persepsi karyawan terhadap iklim keselamatan, termasuk sikap mereka terhadap keselamatan, bagaimana dalam menjalankan pekerjaan mereka, dan bagaimana cara interaksi antar sesama rekan kerja (Neal, A. dan Griffin, 2002).

Proyek Pembangunan Revitalisasi Halte BRT Transjakarta Paket D 15 Halte adalah proyek pembangunan kembali halte BRT Transjakarta yang tersebar di seluruh Jakarta sebanyak 15 halte. Proyek tersebut merupakan proyek dibawah naungan perusahaan PT Wijaya Karya Persero (Tbk) yang merupakan perusahaan yang bergerak di bidang konstruksi. Proses pekerjaan yang dilakukan memiliki tingkat bahaya dan risiko yang cukup tinggi. Pada proses pekerjaan ini terdapat bahaya dan risiko akan aspek keselamatan yang dapat menimbulkan kecelakaan dan penyakit akibat kerja seperti misalnya risiko terjepit, tergores, terjatuh, tertimpa material, kebisingan, dan lingkungan kerja yang panas. Untuk menekan risiko dan bahaya, perusahaan sendiri telah mengusahakan sistem keselamatan yang mumpuni, seperti dilaksanakannya inspeksi terhadap alat-alat yang digunakan, pelaksanaan *toolbox meeting* sebelum bekerja, pelaksanaan *safety*

*patrol*, dan penggunaan *safety sign*, serta penggunaan alat pelindung diri. Namun dalam pelaksanaannya, persepsi dari masing-masing pekerja dalam menerapkan keselamatan di tempat kerja tentu berbeda-beda sehingga perilaku keselamatan belum sepenuhnya sesuai dengan iklim keselamatan yang telah dibentuk oleh perusahaan. Dalam implementasinya masih banyak pekerja yang kepatuhan penggunaan APD kurang, kurangnya kepatuhan terhadap SOP K3, dan kurangnya partisipasi dalam program K3.

Berdasarkan uraian di atas, masih minimnya *safety behavior* selama proses pekerjaan mengindikasikan adanya ketidaksesuaian antara pelaksanaan iklim keselamatan yang meliputi persepsi dari masing-masing individu dengan perilaku keselamatan kerja, sehingga diperlukan penelitian lebih mendalam mengenai hubungan iklim keselamatan kerja terhadap *safety behavior* pada pekerja di Proyek Revitalisasi Halte BRT Transjakarta Paket D 15 Halte. Mengingat masih adanya pekerja yang melakukan perilaku yang tidak selamat selama proses pekerjaannya yang dapat menimbulkan serta meningkatkan potensi bahaya dan risiko kecelakaan di tempat kerja.

## **I.2 Rumusan Masalah**

Angka kecelakaan kerja yang tinggi menandakan masih minimnya *safety behavior* dalam pelaksanaan proses pekerjaan dan adanya ketidaksesuaian pelaksanaan iklim keselamatan kerja yang telah disusun oleh perusahaan, serta perlunya keselarasan antara persepsi dari pekerja yang diciptakan dari iklim kerja yang selamat, untuk menciptakan perilaku keselamatan di tempat kerja. Hal ini didukung dengan hasil studi pendahuluan di Proyek Pembangunan Revitalisasi Halte BRT Transjakarta Paket D 15 Halte dimana masih ada perilaku tidak selamat yang diterapkan oleh pekerja. Hal ini menunjukkan bahwa adanya masalah dalam perilaku pekerja, yang mengindikasikan adanya ketidaksesuaian perilaku keselamatan (*safety behavior*) dengan persepsi akan keselamatan kerja. Oleh karena itu perlu dilakukannya penelitian agar dapat mengetahui hubungan antara iklim keselamatan kerja dengan *safety behavior* pada pekerja Proyek Pembangunan Revitalisasi Halte BRT Transjakarta Paket D 15 Halte.

### **I.3 Tujuan**

#### **I.3.1. Tujuan umum**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan iklim keselamatan terhadap *safety behavior* pada pekerja di Proyek Pembangunan Revitalisasi Halte BRT Transjakarta Paket D 15 Halte.

#### **I.3.2. Tujuan khusus**

- a. Mengetahui gambaran *safety behavior*, karakteristik individu, dan iklim keselamatan kerja pada pekerja di Proyek Pembangunan Revitalisasi Halte BRT Transjakarta Paket D 15 Halte.
- b. Mengetahui hubungan iklim keselamatan dengan *safety behavior* pada pekerja di Proyek Pembangunan Revitalisasi Halte BRT Transjakarta Paket D 15 Halte.
- c. Mengetahui hubungan umur dengan *safety behavior* pada pekerja di Proyek Pembangunan Revitalisasi Halte BRT Transjakarta Paket D 15 Halte.
- d. Mengetahui hubungan pendidikan dengan *safety behavior* pada pekerja di Proyek Pembangunan Revitalisasi Halte BRT Transjakarta Paket D 15 Halte.
- e. Mengetahui hubungan masa kerja dengan *safety behavior* pada pekerja di Proyek Pembangunan Revitalisasi Halte BRT Transjakarta Paket D 15 Halte.

### **I.4 Manfaat**

#### **I.4.1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini dilaksanakan dengan harapan dapat menjadi tambahan referensi dan informasi pada bidang Keselamatan dan Kesehatan Kerja terutama mengenai iklim keselamatan kerja dan *safety behavior* (perilaku keselamatan) dan dapat menjadi rujukan bagi penelitian selanjutnya.

#### **I.4.2. Manfaat Praktis**

##### **a. Bagi Responden**

Penelitian ini dilakukan agar pekerja yang menjadi responden mengingat pentingnya iklim keselamatan di tempat kerja dan dapat melaksanakan pengendalian yang tepat di tempat kerja dengan menerapkan perilaku selamat.

##### **b. Bagi Perusahaan tempat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat membangun kerjasama yang baik antara instansi pendidikan dengan perusahaan tempat penelitian dilaksanakan, serta sebagai sarana perusahaan untuk dapat mengetahui iklim keselamatan sudah diterapkan dengan baik di perusahaan sehingga dapat diambil tindakan pengendalian bahaya yang sesuai.

#### **I.5 Ruang Lingkup**

Penelitian ini adalah penelitian melalui pendekatan kuantitatif dengan desain *cross-sectional*. Penelitian ini dilakukan di Proyek Pembangunan Revitalisasi Halte BRT Transjakarta Paket D 15 Halte pada bulan Maret sampai Juni 2023 untuk mengetahui hubungan antara iklim keselamatan terhadap *safety behavior* kerja dengan populasi studi yaitu pekerja di Proyek Pembangunan Revitalisasi Halte BRT Transjakarta Paket D 15 Halte. Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui hubungan antara iklim keselamatan terhadap *safety behavior* kerja karena masih terdapat perilaku tidak selamat yang dilakukan oleh pekerja selama proses pekerjaan yang mengindikasikan adanya ketidaksesuaian antara perilaku keselamatan (*safety behavior*) dengan iklim keselamatan kerja yang meliputi persepsi pekerja. Penelitian ini bersumber dari pengumpulan data berupa data primer yang didapatkan melalui kuesioner yang ditujukan kepada pekerja di Proyek Pembangunan Revitalisasi Halte BRT Transjakarta Paket D 15 Halte.