

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Sektor Konstruksi merupakan salah satu kegiatan pembangunan yang memiliki level risiko kecelakaan kerja yang tinggi. Dampak yang bisa ditimbulkan diantaranya berupa rusaknya lingkungan sekitar proyek, rusaknya peralatan yang digunakan, bahkan dapat menyebabkan kematian. Tidak dapat dipungkiri bahwa kecelakaan kerja juga bisa terjadi kepada pekerja yang berpengalaman sekalipun (Abduh, 2010).

Potensi bahaya atau *hazard* terdapat dimana saja dan juga di berbagai macam kegiatan, dan apabila tidak ditanggulangi maka akan menyebabkan kerugian mulai dari cedera hingga kecelakaan fatal (Tarwaka, 2014). Kerugian yang dimaksud selanjutnya dijelaskan oleh Gery (2008) dalam modulnya dimana kerugian yang dapat ditimbulkan berupa kerugian material, moral, maupun waktu, terutama terhadap kesejahteraan para pekerja. Hal yang perlu diperhatikan adalah bahwa mencegah bahaya yang akan terjadi jauh lebih baik daripada menunggu sampai kecelakaan terjadi yang biasanya memerlukan biaya lebih banyak untuk penanganan dan kompensasi.

Menurut data dari Badan Penyelenggara Jaminan Sosial Ketenagakerjaan, Indonesia memiliki angka kecelakaan yang cukup tinggi dari tahun 2014 sampai dengan 2015. Dimana pada tahun 2014 mencapai 105.383 dan 2.375 kasus diantaranya menyebabkan korban meninggal dunia. Selanjutnya di penghujung tahun 2015 telah terjadi sejumlah 105.182 kasus kecelakaan kerja dan 2.375 orang diantaranya meninggal dunia (BPJS Ketenagakerjaan, 2015). Dari data-data diatas dapat disimpulkan bahwa di Indonesia sendiri, angka kecelakaan kerja sudah menyentuh angka 100.000 kecelakaan kerja per tahun dimana sebagian besar diantaranya meninggal dunia.

Hal ini menjadikan sektor konstruksi sebagai salah satu sektor terbesar yang berisiko tinggi terjadinya kecelakaan kerja. Sektor konstruksi menyumbang 30%

dari keseluruhan kasus kecelakaan kerja di Indonesia (Hidayat, 2016). Dengan level risiko yang tinggi dan angka kecelakaan yang tinggi serta cenderung meningkat membuat sektor konstruksi menjadi sektor yang perlu diperhatikan dan harus segera dicari solusi penanggulangannya.

Kecelakaan tidak terjadi secara kebetulan, melainkan ada penyebabnya (Suma'mur, 2014). Menurut ILO (1998) dalam Siregar (2014) kecelakaan kerja dapat disebabkan oleh berbagai faktor diantaranya faktor manusia, manajemen, dan faktor lingkungan. Dari teori diatas dapat diketahui bahwa kecelakaan kerja terjadi karena ada penyebabnya atau faktor-faktor yang mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut bisa dari manusia itu sendiri, bisa dari manajemen perusahaan, maupun dari lingkungan kerja yang tidak aman.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Siregar (2014) yang berjudul "*Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Ringan Di Pt Aqua Golden Mississippi Bekasi Tahun 2014*" menyebutkan bahwa terdapat hubungan antara faktor manusia (pengetahuan dan sikap), faktor manajemen (kepatuhan SOP dan pengawasan), dan faktor lingkungan (*housekeeping*) dengan kecelakaan ringan pada pekerja di PT.Aqua Golden Mississippi Bekasi (2014).

Bagaimanapun, kecelakaan kerja dapat dicegah, asal kita memiliki tekad dan keinginan untuk mencegahnya. Pencegahan bisa dilakukan dengan meneliti sebab kecelakaan dan menemukan potensi bahaya yang diduga beresiko menimbulkan kerugian (Suma'mur, 2014). Salah satu upaya pencegahan kecelakaan kerja adalah dengan menerapkan Inspeksi K3. Seperti yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 50 tahun 2012 tentang Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3). Peraturan tersebut berisi tentang Pedoman Pelaksanaan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan kerja (SMK3) dimana salah satu programnya adalah Inspeksi K3.

Salah satu cara yang terbaik untuk menemukan penyimpangan-penyimpangan dan menilai risiko kecelakaan kerja adalah dengan melaksanakan inspeksi K3. Kerugian atau kecelakaan yang tidak diinginkan dapat segera dicegah dengan pelaksanaan inspeksi K3 secara rutin (Tarwaka, 2014). Selain itu, Inspeksi K3 juga berperan dalam mewujudkan budaya K3 di lingkungan kerja (Prasetyo and Budiarti, R, 2016).

Berdasarkan penelitian Setiawan (2012), membuktikan bahwa ada keterkaitan antara pelaksanaan inspeksi K3 dengan kecelakaan kerja. Dengan hasil uji statistik didapatkan bahwa nilai $p = 0,005 < 0,01$ maka dikatakan terdapat hubungan yang signifikan. Selanjutnya juga dilakukan penelitian oleh Kusumawati (2017) yang juga membahas tentang adanya keterkaitan antara pelaksanaan inspeksi K3 dengan kejadian kecelakaan kerja ($p \text{ value} = 0,00 < 0,05$) dan didapatkan nilai Phi sebesar 0,425. Hal ini sesuai dengan teori Tarwaka (2014) yang mengemukakan bahwa Program inspeksi K3 yang efektif sangat penting untuk dilakukan sebagai bentuk pencegahan kecelakaan kerja untuk menjamin agar lingkungan kerja tetap aman, nyaman, dan selamat.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 2012 tentang SMK3 menjelaskan bahwa Perusahaan dalam melaksanakan rencana K3 harus didukung oleh sumber daya manusia di bidang K3. Dijelaskan juga bahwa penetapan dan pemeliharaan prosedur inspeksi K3 harus sesuai dengan tujuan dan sasaran K3 serta frekuensinya disesuaikan dengan objek mengacu pada peraturan dan standar yang berlaku. Pelaksana inspeksi K3 adalah personil yang mempunyai pengalaman dan keahlian yang cukup, seperti *HSE Officer*.

Proyek Koneksi Jalan Tol Becakayu merupakan proyek pembangunan jalan tol yang dimulai pada 5 Desember 2017. Pekerjaan pada proyek ini meliputi pembangunan jalan tol sepanjang 2 Kilometer, dengan struktur terdiri dari Pondasi (Bore Pile), Pier, dan Girder. Potensi bahaya yang terdapat di proyek ini diantaranya adalah bahaya dari alat kerja berupa Alat Bor, Escavator, dan Crane serta bahaya dari pekerjaan yang melibatkan ketinggian. Proyek Koneksi Jalan Tol Becakayu telah menerapkan Inspeksi K3 didampingi Personil TNI sebagai bentuk pendisiplinan pekerja dan pencegahan kecelakaan kerja, yang termasuk dalam program penerapan Sistem Manajemen K3.

Dari latar belakang yang sudah penulis uraikan diatas, maka peneliti mencoba untuk menjelaskan hubungan antara penerapan Inspeksi K3 didampingi Personil TNI dan Faktor Manusia dengan Kecelakaan Kerja di Proyek Koneksi Jalan Tol Becakayu, dengan tujuan untuk mengetahui apa saja faktor yang berhubungan

dengan kecelakaan kerja serta kegiatan perusahaan terkait program K3 seperti Inspeksi K3.

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan studi pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti diketahui bahwa masih terdapat kasus-kasus kecelakaan yang terjadi di Proyek Koneksi Jalan Tol Becakayu. Dari wawancara yang dilakukan dengan 10 pekerja yang ada disana, 8 diantaranya pernah dan mengaku sering mengalami kecelakaan kerja ringan. Kecelakaan ringan yang dialami diantaranya adalah tertusuk paku, tergores kawat dan besi, terhimpit/terjepit besi, dan juga terkena pentalan besi beton. Kecelakaan yang terjadi hanya ditangani dengan pemberian P3K dan tidak harus sampai dibawa ke rumah sakit atau meliburkan diri.

Dari hasil wawancara dengan Manager HSE di Proyek Koneksi Jalan Tol Becakayu, diketahui bahwa kecelakaan masih sering terjadi karena kelalaian yang berasal dari pekerja itu sendiri seperti tidak lengkap dalam memakai APD dan tidak berhati-hati dalam bekerja. Hal ini juga didukung oleh pengetahuan dan sikap pekerja yang kurang dalam hal K3. Terbukti dari beberapa kali penyebaran angket terkait K3 oleh pihak HSE, tetapi banyak pekerja yang masih belum mengerti dan mengisi asal-asalan.

Masalah-masalah yang terdapat di Proyek Koneksi Tol Becakayu yang bisa menimbulkan risiko kecelakaan kerja diantaranya adalah karena pengetahuan dan sikap pekerja yang kurang dalam hal K3, pekerja yang kurang lengkap dalam memakai APD, pekerja yang kurang hati-hati dalam pekerja, serta pelaksana inspeksi K3 yaitu personil TNI yang sedikit berbeda dengan standar dan inspeksi K3 pada umumnya sehingga harus ditinjau kembali efektifitasnya.

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan diatas, maka peneliti akan melakukan penelitian terkait penerapan program inspeksi K3 yang didampingi oleh personil TNI sebagai bentuk pendisiplinan pekerja dan pencegahan kecelakaan kerja serta hubungannya dengan kejadian kecelakaan kerja. Peneliti juga akan meneliti tentang hubungan antara faktor manusia dengan kejadian kecelakaan kerja di Proyek Koneksi Jalan Tol Becakayu.

I.3 Tujuan

I.3.1 Tujuan Umum.

Tujuan Umum dari Penelitian ini adalah untuk Menjelaskan Hubungan antara Penerapan Inspeksi K3 oleh Personil TNI dan Faktor Manusia dengan Kecelakaan Kerja di Proyek Koneksi Jalan Tol Becakayu.

I.3.2 Tujuan Khusus.

- a. Untuk mendapatkan gambaran penerapan Inspeksi K3 oleh Personil TNI sebagai bentuk pendisiplinan pekerja dan pencegahan kecelakaan kerja di Proyek Koneksi Jalan Tol Becakayu.
- b. Untuk mendapatkan gambaran faktor manusia (umur, masa kerja, pengetahuan, dan sikap) di Proyek Koneksi Jalan Tol Becakayu.
- c. Untuk menjelaskan hubungan antara penerapan Inspeksi K3 oleh Personil TNI dengan Kecelakaan Kerja di Proyek Koneksi Jalan Tol Becakayu.
- d. Untuk menjelaskan hubungan antara Faktor Manusia (umur, masa kerja, pengetahuan, dan sikap) dengan Kecelakaan Kerja di Proyek Koneksi Jalan Tol Becakayu.

I.4 Manfaat Penelitian

I.4.1 Bagi Ilmu Pengetahuan

Menambah referensi yang dapat dipakai sebagai perbandingan atau dasar pemikiran bagi peneliti lain.

I.4.2 Bagi Peneliti

Menambah pengetahuan dan pemahaman terkait topik penelitian dan proses pelaksanaan penelitian.

I.4.3 Bagi Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat.

Menambah sumber referensi pustaka Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat.

I.4.4 Bagi Perusahaan

Dapat menjadi sarana evaluasi dan perbaikan kepada perusahaan terkait terkait faktor yang berhubungan dengan kecelakaan kerja dan upaya pencegahan kecelakaan kerja dengan membandingkan teori-teori K3 yang ada dengan praktek nyatanya di lingkungan perusahaan.

I.5 Ruang Lingkup

Penelitian ini berjudul “Hubungan Inspeksi K3 oleh Personil TNI dengan Kecelakaan Kerja di Proyek Koneksi Tol Becakayu”. Penelitian ini dilakukan di Proyek Koneksi Tol Becakayu yang bertempat di Jalan D.I. Pandjaitan, Cipinang Besar, Jakarta Timur. Penelitian ini dilakukan pada bulan April sampai Juni 2019. Penelitian ini menggunakan metode analitik kuantitatif dengan desain *cross sectional*. Penelitian ini terdiri dari uji validitas kepada pekerja sub-kontraktor, penyebaran kuesioner kepada pekerja harian, serta wawancara kepada HSE dan Personil TNI.

