

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Pembangunan infrastruktur transportasi di Indonesia sedang dimaksimalkan. Pembangunan infrastruktur transportasi ini memiliki tujuan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi Indonesia dan memenuhi sila kelima yaitu keadilan bagi seluruh rakyat Indonesia (IS et al., 2021). Selain itu, pembangunan infrastruktur transportasi merupakan salah satu upaya untuk memfasilitasi mobilitas masyarakat. Salah satunya kereta api, kereta api dipilih karena dinilai lebih ekonomis dan mudah diakses oleh masyarakat. Oleh sebab itu, Kementerian Perhubungan sedang melakukan pengembangan proyek kereta api nasional agar transportasi perkotaan terintegrasi dan berkelanjutan. Hingga kini, pembangunan jalur kereta baru yang beroperasi di berbagai pulau di Indonesia bertambah. Seperti, Pulau Sumatera sepanjang 1.796 km, Pulau Sulawesi sepanjang 45 km, Pulau Jawa 4.131 km. Diharapkan, pada tahun 2030 pembangunan jalur kereta api mencapai 10.524 km sehingga akses moda transportasi yang nyaman, terintegrasi, terjangkau dapat merata di seluruh Indonesia. (LNM et al., 2020).

Berdasarkan UU No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja tempat kerja adalah tiap ruangan atau lapangan, tertutup atau terbuka, bergerak atau tetap, di mana tenaga kerja bekerja, atau yang sering dimasuki tenaga kerja untuk keperluan suatu usaha dan di mana terdapat sumber atau sumber-sumber bahaya sebagaimana dalam pasal 2 (Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja, 1970). Kecelakaan kerja disebabkan oleh bahaya yang tidak dikendalikan. Terdapat beberapa faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja yaitu gagal mengidentifikasi *unsafe condition* (kondisi tidak aman), melanjutkan pekerjaan ataupun aktivitas kerja setelah *unsafe condition* teridentifikasi oleh pekerja, dan memutuskan untuk bertindak tidak aman terlepas dari kondisi lingkungan kerja (Abdelhamid & Everett, 2000).

Potensi bahaya aktivitas dan lingkungan yang akan terjadi saat fase konstruksi pembangunan fasilitas kereta api adalah pengoperasian peralatan dan kendaraan konstruksi, penyimpanan barang berbahaya seperti bahan bakar, bekerja dengan listrik dan dekat dengan listrik di dekat area rel yang beroperasi, bekerja di dalam lingkungan rel yang beroperasi, kegagalan atau insiden konstruksi yang dapat membuat ambruk, insiden terkait perjalanan kereta api, pekerjaan pemeliharaan pada jalur rel dan/atau infrastruktur pendukung, tindakan berbahaya seperti merokok yang dapat menyebabkan kebakaran, dan keruntuhan, penurunan tanah ataupun kegagalan komponen struktural (Queensland Government, 2011).

Berdasarkan data yang dihimpun oleh *International Labour Organization* (ILO) sebanyak 2,78 juta pekerja setiap tahunnya meninggal akibat penyakit akibat kerja dan kecelakaan kerja serta 374 juta lainnya mengalami kecelakaan kerja yang tidak fatal. Hal-hal yang menjadi perhatian utama yaitu penyakit menular akibat kerja, risiko psikososial dan stress terkait pekerjaan. Beberapa permasalahan K3 yang menjadi tantangan pada saat ini dan masa depan yaitu teknologi, demografi, pembangunan berkelanjutan dan perubahan dalam pengorganisasian pekerjaan (ILO, 2019).

Menurut Kementerian Ketenagakerjaan, data angka kecelakaan kerja meningkat. Pada tahun 2019 angka kecelakaan kerja yang tercatat di Badan Penyelenggaraan Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan sebesar 114.235 dan mengalami peningkatan pada tahun 2020 menjadi sebesar 177.161 kasus. Angka tersebut didapatkan dari klaim asuransi BPJS Ketenagakerjaan oleh pekerja, sehingga angka tersebut belum sepenuhnya karena masih banyak pekerja yang belum memiliki BPJS Ketenagakerjaan (Ade, 2021; Santia, 2021). Berdasarkan data BPJS kecelakaan banyak terjadi di pagi hari dan kecelakaan kerja yang terjadi di lokasi kerja sebesar 65,89%. Angka tersebut menjadi peringkat utama dibandingkan dengan kecelakaan yang terjadi akibat kecelakaan lalu lintas (25,77%) dan kecelakaan yang terjadi diluar lokasi kerja (8,33%) (Gunawan, 2021).

Kecelakaan kerja pada proyek pembangunan fasilitas perkeretaapian terjadi di berbagai negara termasuk Indonesia. Kecelakaan kerja di konstruksi

Shinkansen Jepang menyebabkan seorang pekerja meninggal dan lainnya terluka akibat konstruksi terowongan runtuh (Sakai, 2021). Di India, 2 orang meninggal dunia dan 4 orang terluka kejadian tersebut terjadi ketika pengecoran beton pada konstruksi pembangunan terowongan untuk kereta api di Assam (Choudhury, 2021). Sebuah truk *crane* menabrak kereta Taroko di area konstruksi Daqinshui (Taiwan) karena kelalaian operator truk *crane* yang menyebabkan 50 orang meninggal dan 162 lainnya luka-luka (Taiwan News, 2021). Kesalahan dan kegagalan struktur jembatan bangunan *subway* menyebabkan 26 orang meninggal dunia dan beberapa orang terluka di Mexico (Abi-Habib et al., 2021). Kejadian *near miss* terjadi di Manchester, 2 orang pekerja di dekat rel hampir tertabrak kereta karena kesalahan pemberian sinyal penghalang kereta lewat (Pitcher, 2021).

Di Indonesia, terdapat beberapa kecelakaan terkait pembangunan fasilitas perkeretaapian yang terjadi. Sebuah *crane* jatuh di area konstruksi jalur kereta api Jakarta-Cikarang dan menyebabkan 4 orang meninggal dunia, satu bulan sebelumnya sebuah *box girder* di area konstruksi *Light Rail Transit* (LRT) Utan Kayu jatuh dan melukai 5 pekerja (The Jakarta Post, 2018). Kemudian kecelakaan kerja pada proyek *Mass Rapid Transit* (MRT) di Jl. Wijaya akibat jatuhnya *concrete slab* dari *crane* yang menyebabkan seorang terluka dan merusak mobil serta motor yang terparkir (Anya, 2017). Seorang pekerja asing terjatuh dari tiang elevated proyek kereta cepat (Kurniawan, 2020). Lima pekerja tertimbun, 2 pekerja meninggal dunia dan 3 lainnya terluka saat melakukan pekerjaan *Retaining Wall* akibat longsor di lokasi proyek *double track* kereta api Bogor-Sukabumi (Haryudi, 2019). Pada tahun 2021, di proyek yang sama sebuah *crane* terguling meskipun tidak menimbulkan korban jiwa namun kerugian yang dihasilkan sangat besar (Astyawan, 2021).

Dalam laporan *State of the American Workplace* tahun 2017 perusahaan dengan partisipasi pekerja pada keselamatan dan kesehatan kerja yang tinggi memiliki insiden kecelakaan kerja 70% lebih kecil dibandingkan dengan perusahaan dengan partisipasi pekerja pada keselamatan dan kesehatan kerja yang rendah. Saat partisipasi meningkat, keselamatan meningkat, dan insiden berkurang

(Gallup dalam eC Author, 2017). Penelitian lain menunjukkan penurunan 1% dalam cedera per 1,5% peningkatan partisipasi pekerja (Ecompliance, 2017).

Partisipasi keselamatan (*safety participation*) adalah para pekerja terlibat dalam upaya peningkatan program K3 seperti terlibat dalam penetapan program, pengoperasian alat dan program dan pengevaluasian program. Kontraktor, sub kontraktor, pekerja harian, pekerja lepas dan pekerja lain yang dipekerjakan harus ikut serta dan berpartisipasi dalam peningkatan program K3 (OSHA, 2022). Partisipasi keselamatan mencakup sikap tidak pilih-pilih yang membantu menjaga keselamatan tempat kerja dan biasanya dianggap sebagai variabel tidak langsung, seperti menghadiri *safety talk* dan *toolbox meeting*, membuat laporan *near miss*, dan mengganti rekan kerja saat *unsafe condition* (Basahel, 2021). Beberapa perusahaan industri di Indonesia masih memiliki tingkat partisipasi dengan kategori sedang seperti yang ditemukan pada penelitian di PT. Kayu (Putriani Dwi N H et al., 2020), PT Bumi (Nur Pradika Alam, 2017) dan PT Indocement (Kurniawati, 2014). Tingkat partisipasi keselamatan dan kepatuhan keselamatan yang tinggi dikaitkan dengan tingkat kepemimpinan keselamatan dan sikap keselamatan yang tinggi (Basahel, 2021). Penggunaan taktik manager akan sangat berpengaruh dalam keterlibatan karyawan dalam kegiatan secara sukarela, seperti partisipasi keselamatan (Clarke & Ward, 2006). Selain kepemimpinan, partisipasi keselamatan dipengaruhi salah satunya oleh iklim keselamatan. Iklim keselamatan adalah persepsi bersama anggota kelompok kerja tentang kebijakan, prosedur, dan praktik yang terkait dengan manajemen dan kelompok kerja (Kines et al., 2011). Iklim keselamatan memiliki efek mediasi yang signifikan pada para pemimpin dalam hal perilaku keselamatan karyawan. Pemimpin yang menekankan pentingnya K3 akan meningkatkan iklim keselamatan, sehingga terjadi peningkatan partisipasi karyawan dalam K3 (Noor Adi et al., 2020).

PT X merupakan salah satu perusahaan konstruksi di Indonesia. Terdapat beberapa jenis pekerjaan dalam pembangunan fasilitas perkeretaapian oleh PT X yaitu pekerjaan sipil dan pekerjaan track. Pada pekerjaan sipil terdiri dari pembangunan *pile cap*, *pondasi bored pile*, kolom, *girder*, dan lainnya. Sedangkan pekerjaan *track* terdiri atas pemindahan kereta mengaktifkan jalur ganda/*double track* sebagai jalur baru. Dari jenis pekerjaannya dapat dilihat

Siti Mursidati, 2022

HUBUNGAN IKLIM KESELAMATAN DAN KEPEMIMPINAN KESELAMATAN DENGAN PARTISIPASI KESELAMATAN PADA PEKERJA PROYEK PEMBANGUNAN FASILITAS PERKERETAAPIAN DI MANGGARAI TAHUN 2022

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]

bahwa terdapat risiko yang tinggi dalam pekerjaan ini. Berdasarkan hasil wawancara tidak terstruktur dan observasi yang dilakukan, terdapat dua kejadian *near miss* yang disebabkan oleh perilaku pekerja terkait perilaku K3 yang buruk. Bentuk kejadian *near miss* berupa hampir terjadi kecelakaan akibat kurangnya kehati-hatian pekerja yang kurang mengetahui jenis risiko dan bahaya pekerjaan. Banyak pekerja juga mengabaikan peraturan K3 seperti mengabaikan jadwal *toolbox meeting* dan *safety morning*. Selain itu, kurangnya partisipasi pekerja untuk menjaga kebersihan. Ditemukan pula, para pekerja yang mengikuti program K3 jika ditegur oleh *Site Manager* dan jika *Project Manager* hadir dalam program tersebut.

Data yang diambil saat studi pendahuluan, persentase partisipasi pekerja saat *safety morning* di PT X selama 3 bulan terakhir terbilang cukup rendah. Pada bulan Desember dihadiri oleh 40% pekerja, bulan Januari 50% pekerja dan bulan Februari 40% pekerja dari total pekerja sebanyak 200 orang. Sedangkan partisipasi pekerja saat *toolbox meeting*, sedikit lebih banyak yaitu pada bulan Desember sebesar 55%, bulan Januari 60%, dan bulan Februari 55% dari 60 pekerja. Partisipasi pekerja dalam pelaksanaan kebersihan di area pekerjaan juga masih tidak stabil, hal ini didapatkan berdasarkan observasi dan hasil wawancara tidak terstruktur yang dilakukan. Namun, berdasarkan data pertengahan Maret yang didapatkan, terjadi peningkatan partisipasi dari para pekerja untuk ikut serta dalam *safety morning*, *toolbox meeting* dan kebersihan area kerja. Diduga, hal ini terjadi karena adanya perubahan kepemimpinan dari Manajer *Quality Health Safety and Environment (QHSE)*.

Berdasarkan studi pendahuluan, kegiatan *Safety Morning* dilakukan setiap pagi hari sebelum pekerjaan dimulai. Kegiatan ini biasanya dipimpin oleh seorang *safety officer* dan *train watcher*. Seluruh pekerja proyek harus mengikuti *safety morning*. Seorang *safety officer* akan memberikan informasi mengenai kegiatan yang akan dilakukan dan bahaya serta resiko yang akan timbul dari kegiatan tersebut, biasanya para pekerja akan diingatkan mengenai kelengkapan alat pelindung diri, rambu-rambu, dan bekerja dengan aman. Sedangkan seorang *train watcher* biasanya mengingatkan pekerja untuk tetap berada pada jarak aman yang telah dibuat dan menyeberang ke lokasi pekerjaan menggunakan jalur yang aman.

Karena pekerjaan dilaksanakan berdekatan dengan fasilitas perkeretaapian yang masih aktif, kegiatan tersebut penting untuk dihadiri karena tingginya risiko pekerjaan yang akan dilakukan.

Menurut studi pendahuluan, kegiatan *toolbox meeting* dilakukan sebelum memulai pekerjaan-pekerjaan berisiko tinggi saja. Sehingga, hanya pekerja-pekerja yang akan melakukan pekerjaan berisiko tinggi saja yang mengikuti *toolbox meeting*. Pekerjaan-pekerjaan berisiko tinggi tersebut seperti fabrikasi besi, pemasangan dan pembongkaran bekisting, pekerjaan pengecoran, pemasangan dan pembongkaran scaffolding dan pekerjaan terkait track kereta api. *Toolbox Meeting* biasanya dipimpin oleh pelaksana lapangan, sebelum dimulainya pekerjaan. Pelaksana lapangan akan menjelaskan terkait *Job Safety Analysis (JSA)* kepada para pekerja, sehingga para pekerja memahami bahaya-bahaya dan risiko dari setiap proses pekerjaan. Kegiatan ini penting karena *toolbox meeting* dilakukan bersamaan dengan proses pembuatan izin kerja, pelaksana akan memastikan bahwa para pekerja dan peralatan yang digunakan sudah memenuhi persyaratan untuk bekerja dengan aman.

Dengan demikian, mengingat masih banyaknya pekerja yang tidak turut serta dan mengabaikan program K3, penulis ingin menggali lebih dalam terkait hubungan iklim keselamatan dan kepemimpinan keselamatan dengan *safety participation* (partisipasi keselamatan) di Proyek Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian oleh PT. X di Manggarai.

I.2 Rumusan Masalah

PT X merupakan salah satu perusahaan konstruksi di Indonesia. Berdasarkan hasil wawancara tidak terstruktur dan observasi yang dilakukan, terdapat dua kejadian *near miss* yang disebabkan oleh perilaku pekerja terkait perilaku K3 yang buruk. Banyak pekerja juga mengabaikan peraturan K3 seperti mengabaikan jadwal *toolbox meeting* dan *safety morning* dengan tingkat kehadiran yang rendah. Selain itu, kurangnya partisipasi pekerja untuk menjaga kebersihan. Ditemukan pula, para pekerja yang mengikuti program K3 jika ditegur oleh *Site Manager* dan jika *Project Manager* hadir dalam program tersebut. Maka dari itu penelitian ini penting dilakukan untuk mengetahui

Siti Mursidati, 2022

HUBUNGAN IKLIM KESELAMATAN DAN KEPEMIMPINAN KESELAMATAN DENGAN PARTISIPASI KESELAMATAN PADA PEKERJA PROYEK PEMBANGUNAN FASILITAS PERKERETAAPIAN DI MANGGARAI TAHUN 2022

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]

bagaimana hubungan iklim keselamatan dan kepemimpinan keselamatan dengan *safety participation* (partisipasi keselamatan) pada pekerja Proyek Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian di Manggarai?

I.3 Tujuan Penelitian

I.3.1 Tujuan Umum

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui hubungan iklim keselamatan dan kepemimpinan keselamatan dengan partisipasi keselamatan pada pekerja Proyek Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian oleh PT. X di Manggarai.

I.3.2 Tujuan Khusus

- a. Mengetahui gambaran iklim keselamatan pada pekerja Proyek Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian di Manggarai Tahun 2022.
- b. Mengetahui gambaran kepemimpinan keselamatan yang diterapkan oleh pimpinan pada pekerja Proyek Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian di Manggarai Tahun 2022.
- c. Mengetahui gambaran partisipasi keselamatan para pekerja di Proyek Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian oleh PT. X di Manggarai Tahun 2022.
- d. Mengetahui hubungan iklim keselamatan terhadap partisipasi keselamatan pada pekerja Proyek Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian di Manggarai Tahun 2022.
- e. Mengetahui hubungan kepemimpinan keselamatan terhadap partisipasi keselamatan pada pekerja Proyek Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian di Manggarai Tahun 2022.

I.4 Manfaat

I.4.1 Bagi Subjek Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan pengetahuan dan motivasi pekerja terhadap pentingnya keselamatan dan kesehatan kerja dalam bekerja dengan ikut serta dalam program K3 serta memberikan iklim kerja yang baik.

I.4.2 Bagi Perusahaan

Hasil dari penelitian ini dapat menjadi saran dan masukan bagi perusahaan terkait dengan iklim keselamatan dan kepemimpinan keselamatan dengan *safety participation* (partisipasi keselamatan) pada pekerja Proyek Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian oleh PT. X

I.4.3 Bagi Peneliti

Hasil dari penelitian ini dapat menjadi sarana bagi peneliti untuk melatih kemampuan menganalisis, menambah pengalaman dan keterampilan terkait keselamatan dan kesehatan kerja.

I.4.4 Bagi Institusi Pendidikan

Hasil dari penelitian ini dapat menjadi informasi tambahan terkait iklim keselamatan dan kepemimpinan keselamatan dengan *safety participation* (partisipasi keselamatan) dan menjadi referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya

I.5 Ruang Lingkup

Rendahnya tingkat partisipasi kerja dapat meningkatkan kejadian insiden dan kecelakaan kerja. Tingkat partisipasi keselamatan yang tinggi dikaitkan dengan tingkat kepemimpinan keselamatan dan sikap keselamatan yang tinggi. Partisipasi keselamatan juga dipengaruhi oleh iklim keselamatan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan iklim keselamatan dan kepemimpinan keselamatan dengan partisipasi keselamatan pada pekerja. Penelitian akan dilakukan pada bulan April-Juni 2022 menggunakan desain studi *Cross Sectional*. Teknik pengambilan sampel menggunakan *total sampling* yang berasal dari 65 pekerja Proyek Pembangunan Fasilitas Perkeretaapian di PT. X menggunakan metode wawancara terstruktur menggunakan kuesioner. Instrumen kuesioner yang digunakan untuk pengambilan data diadaptasi dari penelitian sebelumnya, iklim keselamatan (Lyu et al., 2018), kepemimpinan keselamatan (Lisnanditha, 2012), dan partisipasi keselamatan (Sembiring, 2017). Metode analisis yang akan

digunakan dalam penelitian ini yaitu analisis univariat dan analisis bivariat dengan menggunakan uji *chi square*.