

---

## **HUBUNGAN PENGETAHUAN, PENGAWASAN, DAN SOSIALISASI K3 DENGAN KECELAKAAN KERJA DI PT. TATAMULIA NUSANTARA INDAH**

Arum Budiarti, Putri Permatasari<sup>1</sup>, Cahya Arbitera<sup>1</sup>, Dwi Mutia Wenny<sup>1</sup>

Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta

*Email: [arumbudiarti12@gmail.com](mailto:arumbudiarti12@gmail.com)*

### **Abstrak**

Di Indonesia terjadi peningkatan tren angka kecelakaan kerja, BPJS Ketenagakerjaan mencatat, pada tahun 2014 sebanyak 106.383 kasus kecelakaan kerja terjadi di Indonesia, pada tahun 2015 tercatat sebanyak 110.285 kasus, pada tahun 2016 sebesar 101.367 kasus, pada tahun 2017 angka kecelakaan kerja yang dilaporkan mencapai 123.041 kasus, sementara sepanjang 2018 angka kecelakaan kerja naik mencapai 173.105 kasus dengan klaim Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) sebesar Rp 1,2 triliun. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara pengetahuan, pengawasan, dan sosialisasi program K3 terhadap kecelakaan kerja pada pekerja konstruksi di PT. Tatamulia Nusantara Indah Proyek Southgate Apartment Tanjung Barat. Metode penelitian penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif dengan pendekatan cross sectional dengan sampel sebesar 85 pekerja, Hasil analisis data univariat menunjukan bahwa angka kecelakaan kerja (54,1%) dan tingkat pengetahuan tinggi (61,2%), pengawasan (55,3%) dan sosialisasi K3 (52,9%) sudah baik. Analisis data bivariat menggunakan uji Chi Square didapatkan adanya hubungan yang signifikan antara pengetahuan (p-value 0,012 dan OR=3,636), pengawasan (p-value 0,002 dan OR=4,511), dan sosialisasi K3 (p-value 0,011 dan OR=3,500) dengan kecelakaan kerja.

**Kata Kunci:** Kecelakaan Kerja, K3, Pengawasan, Pengetahuan, Sosialisasi

## **THE RELATIONSHIP OF KNOWLEDGE, SUPERVISION, AND SOCIALIZATION WITH OCCUPATIONAL ACCIDENTS AT PT. TATAMULIA NUSANTARA INDAH**

### **Abstract**

*In Indonesia there is an increasing trend in the number of occupational accidents, BPJS Ketenagakerjaan noted, in 2014 as many as 106,383 cases of work accidents occurred in Indonesia, in 2015 there were 110,285 cases, in 2016 amounted to 101,367 cases, in 2017 the reported number of accidents reached 123,041 the case, while throughout 2018 the number of occupational accidents rose to 173,105 cases with claims of Work Accident Insurance (JKK) of Rp 1.2 trillion. The purpose of this research was to determine the relationship between knowledge, supervision, and socialization of OHS programs to work accidents in construction workers at PT. Tatamulia Nusantara Indah Southgate Apartment Tanjung Barat Project. The research method used is quantitative research with a cross sectional approach with a sample of 85 workers. The results of univariate data analysis showed that work accident rates (54.1%) and knowledge levels were high (61.2%), supervision (55.3%) and socialization of OHS (52.9%) were good. Bivariate data analysis using Chi Square test showed that there was a significant relationship between knowledge (p-value 0.012 and OR = 3.636), supervision (p-value 0.002 and OR = 4.511), and socialization of OHS (p-value 0.011 and OR = 3.500) with work accidents.*

**Keywords:** Accident, Knowledge, OHS, Socialization, Supervision

## Pendahuluan

Keselamatan dan kesehatan kerja merupakan salah satu hal penting yang perlu mendapat perhatian serius, sebab jika diabaikan maka kecelakaan kerja akan menyebabkan terjadinya penurunan kualitas kerja pekerja, sehingga semua kegiatan yang dilakukan akan terganggu (Hasibuan, 2014).

Kecelakaan kerja merupakan kejadian yang tidak diduga dan tidak direncanakan yang dapat menimbulkan kekacauan dalam suatu proses serta mengakibatkan kerugian kerugian harta benda dan manusia (UU No. 1, 1970). Menurut (ILO, 2018), setiap hari terjadi lebih dari 2,78 juta kematian per tahun yang diakibatkan kecelakaan kerja atau penyakit terkait pekerjaan. Selain itu, setiap tahun terdapat sekitar 374 juta cedera dan penyakit akibat kerja tidak fatal yang terjadi, banyak di antaranya mengakibatkan absen yang lama dari pekerjaan. Biaya yang harus dikeluarkan karena kecelakaan kerja sangat besar. Diperkirakan kerugian yang dialami setiap tahunnya akibat dari kecelakaan kerja mencapai 3,94 persen dari Produk Domestik Bruto global.

Analisis alasan kecelakaan besar di lokasi konstruksi di negara-negara Eropa menunjukkan sebanyak lebih dari dua pertiga kecelakaan tersebut adalah akibat buruknya

organisasi kerja, kurangnya pengawasan dan kontrol, serta ketidakmampuan pekerja untuk menilai risiko operasional. Alasan penting lainnya yang terkait langsung dengan kecelakaan di sektor konstruksi termasuk kurangnya pengetahuan dan pelatihan serta kurangnya pemahaman karyawan tentang cara melaksanakan tugas yang diberikan dengan cara yang aman (Liaudanskiené, R. 2010) dalam (Titas, 2013).

Di Indonesia, terjadi peningkatan tren angka kecelakaan kerja. Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan mencatat, pada tahun 2014 sebanyak 106.383 kasus kecelakaan kerja terjadi di Indonesia, pada tahun 2015 tercatat sebanyak 110.285 kasus, pada tahun 2016 sebesar 101.367 kasus, pada tahun 2017 sebanyak 123.041 kasus kecelakaan kerja dilaporkan (Hasanuddin, 2018). Sementara sepanjang 2018 angka kecelakaan kerja naik menjadi 173.105 kasus dengan klaim Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) sebesar Rp 1,2 triliun (BPJS Ketenagakerjaan, 2019).

Berdasarkan pernyataan H.W. Heinrich (1980), bahwa suatu kecelakaan kerja terjadi karena dipengaruhi oleh faktor penyebab langsung yang meliputi tindakan tidak selamat dan kondisi yang tidak aman. Heinrich (1980) dalam penelitiannya

---

memperkirakan bahwa hasil kontribusi faktor manusia yang berperilaku kerja tidak selamat (*unsafe act*) sebanyak 85% menyebabkan kecelakaan (Suma'mur, 2014).

Selain itu, menurut teori Green (2000) ada tiga faktor yang dapat mempengaruhi perilaku seseorang yaitu *predisposing factors, enabling factors, reinforcing factors*. Reason (1997) dalam teorinya menyatakan bahwa faktor organisasi merupakan faktor yang mendorong timbulnya tindakan tidak selamat dan kondisi tidak selamat. Menurut teori perilaku, faktor organisasi dapat menyebabkan timbulnya kecelakaan kerja dengan menciptakan faktor lingkungan kerja (*enabling factors*) yang akan membuat pekerja melakukan tindakan tidak selamat (*predisposing factors*) (Suyono dan Nawawinetu, 2013).

Alasan utama untuk berperilaku tidak selamat di tempat kerja dikarenakan kurangnya informasi tentang keselamatan dan kurangnya kesadaran untuk peduli terhadap keselamatan. Diasumsikan bahwa jumlah kecelakaan dapat dikurangi, jika karyawan lebih banyak diberi informasi serta dilatih untuk berperilaku selamat (Teo, E. A. L., Ling, F. Y. Y., Ong D. S. Y., 2005) dalam (Titus, 2013).

Kecelakaan dapat dicegah dengan cara mengendalikan faktor penyebab dari kecelakaan yaitu melalui pembentukan program K3 yang merupakan usaha untuk tercapainya tujuan pada K3. Program K3 yang dilaksanakan dapat membentuk perilaku pekerja menjadi selamat dalam bekerja. Dimana perilaku selamat dapat mencegah terjadinya kecelakaan kerja serta mampu menunjukkan keyakinan, nilai, dan sikap terhadap keselamatan pekerja (Suma'mur, 2009).

Salah satu bentuk program K3 adalah pengawasan. Pengawasan merupakan bagian dari faktor organisasi/manajamen yang dapat mempengaruhi kecelakaan kerja. PP RI No 50 tahun 2012 terkait SMK3 mengatakan bahwa pengawasan merupakan pekerjaan yang mengarahkan pekerja seperti menyediakan instruksi, memberikan tugas, pelatihan dan nasihat kepada pekerja, serta mampu dalam memecahkan masalah dan menanggapi keluhan bawahan yang berkaitan dengan pekerjaan. Pengawasan bertujuan dalam memotivasi pekerja agar bekerja dengan benar dan selamat, serta memastikan bahwa pekerja tahu bagaimana cara melakukan pekerjaannya (Anshari dan Azkha, 2017).

Penerapan SMK3 dalam PP Nomor 50 Tahun 2012, menyebutkan bahwa komunikasi K3 yang disosialisasikan merupakan bagian dari kegiatan pendukung untuk pencegahan kecelakaan kerja. Sosialisasi K3 dapat berupa visual (rambu-rambu K3) dan verbal (*safety talk*).

Konstruksi merupakan sektor utama perekonomian Indonesia yang cukup banyak menyerap *manpower*. Data Biro Pusat Statistik (BPS) menunjukkan jumlah tenaga kerja di konstruksi hampir setiap tahunnya mengalami peningkatan (Badan Pusat Statistik, 2018). Namun, sektor konstruksi merupakan salah satu sektor yang menyumbang angka kecelakaan kerja. Pada sektor konstruksi terjadi kecelakaan kerja sebanyak 30% kasus dari data kecelakaan kerja yang dipaparkan (BPJS Ketenagakerjaan, 2016).

PT. Tatamulia Nusantara Indah merupakan salah satu perusahaan kontraktor umum di Indonesia. Salah satu proyek PT. Tatamulia Nusantara Indah yang sedang berjalan adalah Proyek Southgate Apartment Tanjung Barat, yang terdiri dari 2 Apartment dengan ketinggian 24 lantai setiap apartmentnya. Proyek ini dimulai pada bulan Agustus 2018 dan akan selesai pada bulan Desember 2020.

Berdasarkan data kecelakaan kerja Proyek Southgate Apartment Tanjung Barat periode Oktober – 18 Maret 2019, maka diketahui bahwa kasus kecelakaan kerja yang terjadi sebanyak 14 kasus. Kasus-kasus yang ditemui sebagian besar termasuk kedalam kasus kecelakaan kategori First Aid Case+Resticred Workday Case yaitu kecelakaan ringan yang membutuhkan pertolongan P3K setelah itu pekerja dapat melanjutkan pekerjaan ringan kembali walaupun kemampuan kerja menurun akibat terjadinya kecelakaan. Seperti terjepit, tergores, tertimpa, terpukul, terjatuh, dan menginjak paku. Selain itu, dari 14 kasus yang terjadi, sebanyak 11 kasus kecelakaan kerja disebabkan oleh faktor individu, seperti kurang disiplin, kesalahan posisi kerja, kurang hati-hati, kurang pengetahuan tentang bahaya yang dihadapi dan tidak memahami perlatan dan prosedur kerja, kelelahan kerja, pekerja tidak menggunakan APD.

Berdasarkan uraian diatas dan data yang diperoleh dari studi pendahuluan yang dilakukan, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian hubungan pengetahuan, pegawasan, dan sosialisasi K3 terhadap kecelakaan kerja pada di PT. Tatamulia Nusantara Indah Proyek Southgate Apartment Tanjung Barat Tahun 2019.

## Metode Penelitian

Penelitian ini terdiri dari variabel independen yaitu pengetahuan K3, pengawasan K3, dan sosialisasi program K3, dan variabel dependen yaitu kecelakaan kerja. Jenis penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan menggunakan metode penelitian observasi analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Penelitian dilakukan di PT. Tatamulia Nusantara Indah Proyek Southgate Apartment Tanjung Barat pada bulan Mei-Juni 2019. Populasi dalam penelitian adalah semua pekerja konstruksi yang bekerja di lokasi tersebut. Teknik dalam pengambilan sampel menggunakan teknik *accidental sampling* dengan perhitungan penentuan jumlah sampel menggunakan rumus uji hipotesis beda 2 proporsi yang terdapat pada aplikasi Sample Size Lameshow 2.0 yang mengacu terhadap penelitian terdahulu yaitu penelitian (Siregar, 2014) sehingga didapatkan sampel sebesar 85 sampel. Pengumpulan data dalam penelitian menggunakan data primer yaitu wawancara kuesioner dan data sekunder yang diperoleh dari laporan bulanan HSE dan literatur yang mendukung. Analisis data yang digunakan adalah univariat dan bivariat dengan menggunakan uji chi square.

Penelitian ini telah diterima oleh persetujuan komisi etik penelitian dengan nomor *ethical clearance* yaitu B/1882/5/2019/KEPK.

## Hasil

**Tabel 1** Gambaran Umur Pekerja di Proyek Southgate Apartment Tanjung Barat PT. Tatamulia Nusantara Indah Tahun 2019

Variabel	Mean	Median	Modus	Min.	Max.
Umur	28,73	27	23	18	58

Berdasarkan tabel 1, maka didapatkan bahwa rata-rata umur pekerja di Proyek Southgate Apartment Tanjung Barat adalah 28,73 Tahun. Umur termuda adalah 18 tahun dan umur tertua adalah 58 tahun, serta pekerja memiliki umur 23 tahun terbanyak.

**Tabel 2** Distribusi Karakteristik Individu, Pengawasan, Sosialisasi K3, dan Kecelakaan Kerja Pekerja di Proyek Southgate Apartment Tanjung Barat PT. Tatamulia Nusantara Indah Tahun 2019

Variabel	Jumlah	Persentase
<b>Lama Kerja</b>		
>6 Bulan	37	43,5%
6 Bulan	48	56,5%
<b>Pendidikan Terakhir</b>		
SMA	32	37,6%
SMP	30	35,3%
SD	23	27,1%

<b>Kecelakaan Kerja</b>		
Tidak Pernah	39	45,9%
Pernah	46	54,1%
<b>Pengetahuan K3</b>		
Tinggi	52	61,2%
Rendah	33	38,8%
<b>Pengawasan K3</b>		
Baik	47	55,3%
Kurang Baik	38	44,7%
<b>Sosialisasi Program K3</b>		
Baik	45	52,9%
Kurang Baik	40	47,1%

Dari tabel 2, diketahui bahwa lebih banyak pekerja yang baru bekerja selama 6

bulan dan berpendidikan SMA. Di lokasi tersebut lebih banyak pekerja yang pernah mengalami kecelakaan kerja daripada pekerja yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja. Selain itu, pekerja di lokasi tersebut sudah memiliki pengetahuan K3 yang tinggi, serta menurut pekerja bahwa pengawasan dan sosialisasi yang dilakukan di lokasi tersebut sudah baik

**Tabel 3** Hubungan Pengetahuan, Pengawasan, dan Sosialisasi Program K3 dengan Kecelakaan Kerja di Proyek Southgate Apartment Tanjung Barat PT. Tatamulia Nusantara Indah Tahun 2019

Variabel	Kecelakaan Kerja				Total	p Value	OR (95% CI)	
	Tidak Pernah		Pernah					
	n	%	n	%	n	%		
<b>Pengetahuan K3</b>								
Tinggi	30	57,7%	22	42,3%	52	100%	0,012	3,636 (1,416 – 9,338)
Rendah	9	27,3%	24	72,7%	33	100%		
<b>Pengawasan K3</b>								
Baik	29	61,7%	18	38,3%	47	100%	0,002	4,511 (1,778 - 11,448)
Kurang Baik	10	26,3%	28	73,7%	38	100%		
<b>Sosialisasi Program K3</b>								
Baik	27	60%	18	40%	45	100%	0,011	3,500 (1,421 – 8,623)
Kurang Baik	12	30%	28	70%	40	100%		

Berdasarkan tabel 3 diketahui hubungan antara pengetahuan, pengawasan, dan sosialisasi program K3 dengan

kecelakaan kerja, berdasarkan tingkat pengetahuan bahwa ada sebanyak 22 pekerja (42,3%) yang berpengetahuan tinggi dan

pernah mengalami kecelakaan kerja selama bekerja di proyek tersebut. Sedangkan diantara pekerja yang berpengetahuan rendah, terdapat 24 pekerja (72,7%) yang pernah mengalami kecelakaan kerja. Hasil uji bivariat diperoleh nilai  $p=0,012$  dan  $OR=3,636$  yang artinya bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara pengetahuan K3 dengan kecelakaan kerja, serta pekerja yang memiliki pengetahuan rendah berpeluang sebesar 3,636 kali untuk mengalami kecelakaan kerja dibandingkan pekerja yang berpengetahuan tinggi.

Menurut pengawasan K3 yang dilakukan, didapatkan sebanyak 18 pekerja (38,3%) menyatakan bahwa pengawasan K3 yang dilakukan sudah baik namun pekerja pernah mengalami kecelakaan kerja selama bekerja di proyek tersebut. Sedangkan diantara pekerja yang menyatakan bahwa pengawasan K3 kurang baik, terdapat 28 pekerja (73,7%) yang pernah mengalami kecelakaan kerja. Hasil uji bivariat diperoleh nilai  $p=0,002$  dan  $OR=4,511$  yang artinya bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara pengawasan K3 dengan kecelakaan kerja, serta pengawasan K3 yang kurang baik mempunyai peluang sebesar 4,511 kali untuk terjadinya kecelakaan kerja dibandingkan pengawasan K3 yang dilakukan dengan baik.

Menurut sosialisasi K3 yang dilakukan, bahwa sebanyak 18 pekerja (40,0%) menyatakan sosialisasi program K3 yang dilakukan sudah baik namun pekerja pernah mengalami kecelakaan kerja selama bekerja di proyek tersebut. Sedangkan diantara pekerja yang menyatakan bahwa sosialisasi program K3 kurang baik, terdapat 28 pekerja (70,0%) yang pernah mengalami kecelakaan kerja. Hasil uji statistik diperoleh nilai  $p=0,011$  dan  $OR=3,500$  yang artinya bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara sosialisasi program K3 dengan kecelakaan kerja, serta sosialisasi program K3 yang kurang baik mempunyai peluang sebesar 3,500 kali untuk terjadinya kecelakaan kerja dibandingkan sosialisasi K3 yang dilakukan dengan baik.

## Pembahasan

Hubungan Pengetahuan K3 dengan Kecelakaan Kerja

Menurut ILO (1998) pengetahuan merupakan pemahaman individu mengenali potensi bahaya, sumber pajanan, serta risiko yang terdapat di tempat kerja yang dapat menyebabkan terjadinya kerusakan atau cidera (Siregar, 2014). Pekerja yang berpengetahuan tinggi lebih mampu memahami kondisi yang sedang mereka

hadapi dan mengetahui prosedur kerja sehingga orang yang memiliki pengetahuan tinggi cenderung bekerja lebih hati-hati karena pekerja tersebut mengetahui bahaya dan risiko yang terdapat disekitar mereka yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan.

Pekerja yang memiliki pengetahuan tinggi akan meningkatkan kesadaran diri dan memotivasi dirinya untuk bertindak secara selamat sehingga tidak menimbulkan kecelakaan kerja. Begitu juga sebaliknya, pekerja dengan pengetahuan rendah berpotensi untuk mengalami kecelakaan kerja karena mereka tidak mengetahui bahaya apa yang sedang mereka hadapi dan cenderung mengabaikan prosedur kerja sehingga mereka akan bertindak secara tidak selamat (*unsafe act*) yang merupakan penyebab langsung dari terjadinya kecelakaan kerja. Hal ini sesuai dengan pernyataan Green (2005) dalam (Siregar, 2014), bahwa pengetahuan adalah faktor yang penting untuk memotivasi seseorang dalam melakukan tindakan. Individu yang berpengetahuan akan memiliki perilaku yang bertahan lebih lama dibandingkan perilaku seseorang tanpa didasari pengetahuan.

Hasil penelitian terdahulu yaitu penelitian Rudyarti (2017) mengatakan

terdapat hubungan antara pengetahuan K3 dengan kecelakaan kerja pada pengrajin pisau batik di PT. X tahun 2017. Selain itu penelitian Septiana (2014) menyatakan ada hubungan antara pengetahuan dengan *unsafe act* pada pekerja di bagian pengantongan urea. Penelitian Siregar (2014) di PT. Aqua Golden Mississipi Bekasi Tahun 2014 menyatakan terdapat hubungan pengetahuan dengan kecelakaan kerja ringan.

Dalam Teori *Loss Causation Models* yang digagas oleh Bird dan Germain (1996), menyatakan bahwa faktor individu merupakan penyebab dasar terjadinya kecelakaan kerja. Dimana pengetahuan merupakan salah satu dari faktor individu yang menjadi penyebab dasar terjadinya kecelakaan kerja (Siregar, 2014). Walaupun seperti itu, terdapat berbagai macam faktor lain yang dapat menimbulkan kecelakaan kerja terjadi, sehingga individu yang berpengetahuan tinggi masih berpeluang untuk mengalami kecelakaan kerja. Menurut (Notoatmodjo, 2010) bahwa terdapat beberapa tahapan pengetahuan agar pengetahuan tersebut dapat mengarah kepada suatu tindakan. Tahapan tersebut dimulai dari tahu, memahami, aplikasi, analisis, sintesis, dan evaluasi. Sehingga pekerja yang berpengetahuan tinggi belum tentu akan

---

melakukan suatu tindakan, hal ini karena perlu beberapa tahapan atau tingkatan untuk mengarahkan pengetahuan yang dimiliki menjadi suatu tindakan.

#### Hubungan pengawasan K3 dengan kecelakaan kerja

Pengawasan adalah salah satu bentuk dari kontrol manajemen. *Lack of control* atau kurangnya kendali dalam teori *Loss of Causation Models* merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan, sehingga untuk mengurangi kerugian perusahaan harus meningkatkan pengawasan keselamatan dan kesehatan kerja (Suryanto dan Widajati, 2017). Sesuai dengan teori *Loss Causation Models*, mengemukakan bahwa penyebab langsung terjadinya kecelakaan adalah tindakan dan kondisi yang tidak selamat. Bila kegiatan pengawasan tidak dilakukan dengan baik, maka akan timbul penyebab dasar kecelakaan yang berasal dari faktor individu dan lingkungan kerja yang nantinya akan menimbulkan penyebab langsung sehingga terjadinya kecelakaan kerja (Wibowo, 2010).

Pengawasan yang baik akan mendorong pekerja untuk berperilaku positif karena pengawasan bertujuan memotivasi pekerja agar pekerja bekerja secara benar dan selamat. Pekerja yang diawasi akan merasa

takut sehingga timbul rasa kepatuhan dalam dirinya. Pekerja yang lebih patuh terhadap prosedur kerja yang berlaku dapat mengurangi risiko terjadinya kecelakaan kerja. Sebaliknya, pengawasan yang kurang baik dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan kerja karena pekerja tidak merasa diawasi sehingga pekerja bertindak semaunya dan tidak patuh terhadap prosedur yang ada, dimana hal tersebut akan menimbulkan kecelakaan kerja. Hal ini sesuai dengan pendapat Green dalam (Notoatmodjo, 2010), mengemukakan bahwa pengawasan adalah salah satu faktor penguat (*reinforcing factors*) yang dapat mendorong atau menghambat seseorang untuk berperilaku. Dalam PP No. 50 Tahun 2012, pengawasan bertujuan dalam memotivasi pekerja bekerja secara benar dan memastikan pekerja tahu bagaimana melakukan pekerjaannya (Presiden RI, 2012) dalam (Anshari dan Azkha, 2017).

Penelitian Halimah (2010) menyatakan bahwa terdapat hubungan peran pengawas terhadap perilaku aman pekerja di PT. SIM Plant Tambun II Tahun 2010. Dalam penelitiannya ia menyatakan pengawasan yang dilakukan pada aktivitas pekerja diharapkan mampu menumbuhkan kepatuhan dan kesadaran terhadap pentingnya

keselamatan dan kesehatan kerja bagi dirinya, pekerja lain, dan lingkungan kerjanya (Halimah, 2010). Selain itu, hasil penelitian lain yaitu penelitian Anshari dan Azkha (2017) di PT. Kunango Jantan tahun 2016, ada hubungan pengawasan terhadap kecelakaan kerja. Selanjutnya penelitian Siregar (2014) menyatakan terdapat hubungan antara pengawasan terhadap kecelakaan kerja ringan di PT. Aqua Golden Misissipi Bekasi Tahun 2014. Penelitian Setiarsih, Setyaningsih dan Widjasena (2017) pada pekerja *mechanical maintenance* menyatakan bahwa ada hubungan antara pengawasan dengan *unsafe act*.

Bentuk pengawasan yang dilakukan di lokasi penelitian adalah *daily safety patrol*, *joint safety patrol*. *Daily safety patrol* dilakukan setiap hari oleh tim HSE yang bertujuan untuk mengawasi pekerja dan mencari temuan yang bisa membahayakan pekerja. Kemudian adanya *joint safety patrol* yang dilakukan setiap hari Rabu yaitu pengawasan yang dilakukan secara gabungan dengan HSE, *direct contractor*, sub kontraktor, staff lapangan, dan mandor untuk mencari apakah terdapat *unsafe act/unsafe condition*. Walaupun pengawasan telah dilakukan setiap hari dan diberlakukan *reward & punishment*, namun satu orang

pengawas ditugaskan mengawasi satu tower dengan ketinggian sampai saat ini 23 lantai, sehingga tidak semuanya terawasi dengan baik. Pengawas hanya mengawasi pekerjaan yang memiliki risiko tertinggi sehingga tidak semua lantai diawasi setiap harinya hal ini dikarenakan kurangnya sumber daya manusia. Hal ini lah yang menyebabkan hasil penelitian yang menyatakan bahwa pengawasan sudah baik dan kurang baik memiliki perbedaan persentase yang tipis karena pengawasan yang dilakukan tidak menyeluruh.

#### Hubungan Sosialisasi Program K3 dengan Kecelakaan Kerja

George (1998) mengatakan promosi K3 (sosialisasi K3) merupakan bentuk usaha yang dilaksanakan untuk mendorong dan menguatkan kesadaran dan perilaku pekerja terkait K3 sehingga dapat melindungi pekerja, properti dan lingkungan. Selain itu, sosialisasi K3 perlu dilakukan untuk menyebarluaskan dan menjelaskan informasi terkait K3 kepada semua pekerja untuk meningkatkan pengetahuan pekerja (Yuannisa, Ekawati dan Wahyuni, 2015).

Sosialisasi K3 yang baik dapat meningkatkan kesadaran dan mengingatkan pekerja terhadap bahaya dan risiko yang ada

sehingga mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Sosialisasi diperlukan agar pekerja mengetahui informasi terkait K3 sehingga menambah pengetahuan dan wawasan pekerja. Jika informasi K3 tidak disosialisasikan dengan baik maka pekerja tidak akan mengetahui tentang K3 sehingga pengetahuan pekerja tidak akan meningkat serta tidak ada yang mengingatkan pekerja akan bahaya dan risiko yang dihadapi. Pengetahuan yang rendah cenderung akan membuat pekerja bertindak sesuai keinginannya karena ia tidak tahu bahaya dan risikonya. Serta, jika bahaya dan risiko tidak diingatkan maka bahaya dan risiko tersebut akan dianggap sebagai hal yang biasa karena pekerja telah terbiasa.

Menurut PP nomor 50 tahun 2012 dijelaskan bahwa pengusaha harus menyebarluaskan/mensosialisasikan kebijakan dan informasi K3 yang ditetapkan kepada semua pekerja, orang lain selain pekerja di perusahaan, dan pihak lain seperti sub kontraktor, pelanggan, pemasok. Penyebarluasan kebijakan dan informasi terkait K3 dapat dilakukan melalui media seperti papan pengumuman, brosur, secara verbal dalam briefing, atau media elektronik lainnya (Presiden RI, 2012). Bentuk sosialisasi K3 yang dilakukan di lokasi

penelitian adalah sosialisasi secara visual yang berupa poster K3 dan rambu peringatan terkait K3, serta sosialisasi secara verbal yaitu *safety morning talk, toolbox meeting*, dan *safety induction*.

Poster merupakan bentuk media cetak yang berisi pesan berupa peringatan kepada pekerja agar bekerja secara selamat dan sehat. Poster dipasang dilokasi yang mencolok, penerangan baik, dan tidak terganggu lalu lintas sehingga orang tertarik untuk melihatnya. Sedangkan rambu-rambu K3 dapat membantu meningkatkan keselamatan dan kesehatan kerja serta dapat dipakai untuk mengurangi kebiasaan buruk yang banyak ditemukan (Simanullang, 2018). Dalam UU No. 1 Tahun 1970 pasal 14 ayat b menyebutkan salah satu kewajiban pengurus adalah untuk memasang gambar dan hal yang berkaitan dengan K3 di tempat kerja yang dipimpinnya pada tempat-tempat yang mudah dilihat dan terbaca dan menurut petunjuk pegawai pengawas atau ahli keselamatan kerja (UU No. 1, 1970).

*Safety talk* merupakan bentuk komunikasi antara pekerja dengan tim *Health Safety Environment* (HSE) atau supervisor yang membahas tentang program K3 yang sudah ada, isu-isu terkait K3 baik yang ada diperusahaan maupun di luar perusahaan, dan

memberikan kesempatan pekerja untuk memberi saran demi keefektifan keselamatan kerja bagi perusahaan (Suyono dan Nawawinetu, 2013). Bentuk *safety talk* yang dilakukan di lokasi penelitian meliputi *safety morning* yang dihadiri oleh semua pekerja yang dilaksanakan pada hari Selasa & Jum'at bertujuan mengingatkan kembali bahaya-bahaya yang ada dan pemakaian APD yang harus digunakan, serta membakar semangat para pekerja. Selain itu, terdapat *toolbox meeting* yang dilaksanakan setelah *safety morning*, dimana *toolbox meeting* ini ditujukan kepada unit kerja tertentu dan membahas target yang harus dilaksanakan hari ini. Pada pekerja baru diberlakukan *safety induction* agar pekerja baru mendapatkan arahan mengenai bahaya apa yang akan pekerja hadapi dan bagaimana penanganannya.

Dalam penelitian ini didapatkan bahwa perbedaan persentase pekerja yang menyatakan sosialisasi sudah baik dan kurang baik sangat tipis. Hal ini dikarenakan berdasarkan observasi, terdapat banyak poster dan rambu K3 dengan tampilan yang menarik dipasang oleh tim HSE di lokasi proyek. Namun, di lantai bawah saat tahap pekerjaan *finishing*, banyak poster dan rambu K3 yang tidak ada hal ini dikarenakan poster

dan rambu K3 tertutup oleh pekerjaan plester, aci, dan pengecatan sehingga tim HSE harus membuat kembali poster dan rambu-rambu K3. Selain itu, *safety morning* yang dilakukan hanya seminggu dua kali dan pekerja yang mengikuti kegiatan tersebut kurang memperhatikan dengan serius. Sebaiknya *safety morning* dilakukan setiap hari dan dilakukan dengan durasi yang singkat serta komunikasi dua arah agar menarik dan pekerja tidak merasa bosan. *Safety morning* yang dilakukan setiap hari membuat pekerja menjadi terbiasa dan menjadikan kegiatan *safety morning* sebagai bagian dari rutinitas kerja. Selain itu, semakin seseorang lebih sering diingatkan maka semakin sadar seseorang dalam bertindak dan akhirnya terbiasa. Pengulangan materi *safety morning* ini dilakukan sebagai suatu proses internalisasi atau proses pembentukan budaya terhadap aspek K3 sehingga setiap tahapan pelakasanaan pekerjaan harus memperhatikan aspek K3.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Yuannisa, Ekawati dan Wahyuni (2015) menyatakan adanya hubungan sosialisasi K3 terhadap *safe work practices* pada kontraktor perbaikan tanki di PT. Pertamina (Persero) Refinery Unit IV Cilacap. Selain itu, penelitian Barathi (2018)

menyatakan ada hubungan antara sosialisasi K3 terhadap kecelakaan kerja di PT. Sumber Karindo Sakti Tebing Tinggi tahun 2018. Penelitian Simanullang (2018) terdapat hubungan rambu-rambu K3 terhadap perilaku aman serta terdapat hubungan komunikasi pesan K3 terhadap perilaku aman pada pekerja pemanen buah sawit di PT. Nauli Sawit Kecamatan Manduamas Tapanuli Tengah Tahun 2018.

### Kesimpulan

Hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa sebanyak 54,1% responden pernah mengalami kecelakaan kerja dan pekerja sudah memiliki pengetahuan tinggi yaitu sebanyak 61,2% pekerja. Selain itu, pekerja yang mengatakan pengawasan K3 sudah baik sebanyak 55,3% dan yang menyatakan sosialisasi K3 sudah baik sebanyak 52,9%. Hasil analisis data bivariat dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat pengetahuan (*p* value-0,012 dan OR 3,636), pengawasan (*p* value-0,002 dan OR 4,511), dan sosialisasi program K3 (*p* value-0,011 dan OR 3,500) dengan kecelakaan kerja di PT. Tatamulia Nusantara Indah Proyek Southgate Apartment Tanjung Barat Tahun 2019

### Saran

Bagi pekerja diharapkan pekerja harus lebih sadar dan peduli terhadap keselamatan dirinya, serta pekerja mengikuti *safety morning* secara rutin dan lebih memperhatikan kegiatan tersebut. Sedangkan saran bagi perusahaan yaitu dilakukan pelatihan guna menambah pengetahuan pekerja, pelatihan tidak hanya diberikan kepada perwakilan unit kerja saja; meningkatkan pengawasan dengan dibuatkan agenda pengawasan, sehingga pengawas dapat mengawasi secara terstruktur dan menyeluruh; dilakukan *safety morning* setiap hari, tidak hanya seminggu 2 kali; dan tim harus cepat membuat ulang poster dan rambu K3 yang telah hilang. Rambu-rambu K3 dan poster diganti secara periodik agar pekerja lebih mengenali poster dan rambu K3.

### Daftar Pustaka

Anshari, L. H. dan Azkha, N. (2017) "Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Kerja pada Karyawan PT. Kunanggo Jantan Kota Padang tahun 2016," in *Prosiding Seminar Nasional IKAKESMADA "Peran Tenaga Kesehatan dalam Pelaksanaan SDGs,"* hal. 235–241. Tersedia pada:

- http://eprints.uad.ac.id/5417/1/31.
- Badan Pusat Statistik (2018) *Penduduk 15 Tahun Ke Atas yang Bekerja menurut Lapangan Pekerjaan Utama 1986-2018.* Tersedia pada: <https://www.bps.go.id/statictable/2009/04//16/970/penduduk-15-tahunkeatas-yang-bekerja-menurutlapangan-pekerjaan-utama-1986--2017.html> (Diakses: 19 Februari 2019).
- Barathi, R. (2018) *Faktor Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Kerja Di PT. Sumber Karindo Sakti Tebing Tinggi, Repotori Institusi USU.* Universitas Sumatra Utara.
- BPJS Ketenagakerjaan (2016) *Konstruksi Sumbang 32 Persen dari seluruh Kecelakaan Kerja di Indonesia.* Tersedia pada: <https://www.bpjsketenagakerjaan.go.id/berita/5797/kontruksisumbang32-persendari-seluruh-kecelakaandi-indonesia.html> (Diakses: 19 Februari 2019).
- BPJS Ketenagakerjaan (2019) “Kecelakaan Kerja 2018 Mencapai 173.105 Kasus,” *Pikiran Rakyat.* Tersedia pada: <https://www.pikiranrakyat.com/nasional/2019/01/15/kecelakaan-kerja-2018-mencapai-173105-kasus> (Diakses: 18 Februari 2019).
- Halimah, S. (2010) *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Aman Karyawan di PT. SIM Plant Tambun II Tahun 2010.* Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Hasanuddin, D. (2018) “DICARI: Formula Jitu Penurun Angka Kecelakaan Kerja,” *Majalah Isafety,* hal. 14. Tersedia pada: <http://ir.obihiro.ac.jp/dspace/handle/10322/3933>.
- Hasibuan, D. K. (2014) “Implementasi Program Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) Kepada Tenaga Kerja Bongkar Muat yang Berada di Koperasi Samudra Sejahtera (KOMURA) Pelabuhan Samarinda,” *eJournal Ilmu Pemerintahan*, 1(6), hal. 1742–1752.
- ILO (2013) *Keselamatan dan Kesehatan Kerja Keselamatan dan Kesehatan Sarana untuk Produktivitas.* 1 ed. Jakarta. doi: 10.1016/j.cll.2012.10.002.
- ILO (2018) “Safety and health at work.” Tersedia pada: <https://www.ilo.org/global/topics/safety-and-health-at-work/lang--en/index.htm> (Diakses: 19 Februari 2019).
- Notoatmodjo, S. (2010) *Ilmu Perilaku Kesehatan.* Jakarta: Rineka Cipta.

- Presiden RI (2012) “PP Nomor 50 Tahun 2012 Tentang Penerapan SMK3.” doi: 10.1039/c2sm26940f.
- Rudyarti, E. (2017) “Hubungan Pengetahuan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Dan Sikap Penggunaan Alat Pelindung Diri Dengan Kejadian Kecelakaan Kerja Pada Pengrajin Pisau Batik Di Pt. X,” *Jurnal of Industrial Hygiene and Occupational Health*, Vol. 2(1), hal. 31–43. doi: <http://dx.doi.org/10.21111/jihoh.v2i1.1227>
- Septiana, D. A. dan M. (2014) “Faktor yang Mempengaruhi Unsafe Act pada Pekerja di Bagian Pengantongan Urea,” *The Indonesian Journal of Occupational Safety and Health*, 3(1 Jan-Jun), hal. 25–34.
- Setiarsih, Y., Setyaningsih, Y. dan Widjasena, B. (2017) “Hubungan Karakteristik Pekerja, Promosi K3, dan Ketersediaan Alat Pelindung Diri (APD) dengan Perilaku Tidak Aman pada Pekerja Mechanical Maintenance,” *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal) UNDIP*, 5, hal. 424–434.
- Simanullang, C. D. (2018) *Hubungan Promosi Keselamatan dan Kesehatan Kerja ( K3 ) dengan Perilaku Keselamatan dan Kesehatan kerja ( K3 ) pada Pekerja Sawit Bagian Pemanenan Buah Sawit di Perkebunan PT Nauli Sawit Kecamatan Manduamas Tapanuli Tengah Tahun 2018.* Universitas Sumatera Utara.
- Siregar, D. I. S. (2014) *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Ringan di PT. Aqua Golden Mississipi Bekasi.* Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah jakarta.
- Suma'mur (2009) *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja.* Jakarta: Sagung seto.
- Suma'mur (2014) *Higiene Perusahaan dan Kesehatan kerja.* 2 ed. Jakarta: Sagung seto.
- Suryanto, D. I. D. dan Widajati, N. (2017) “Hubungan karakteristik individu dan pengawasan k3 dengan unsafe action tenaga kerja bongkar muat,” *The Indonesian Journal of Public Health*, 12(1), hal. 51–63. doi: 10.20473/ijph.v12i1.2017.51-63.
- Suyono, K. Z. dan Nawawinetu, E. D. (2013) “Hubungan Antara Faktor Pembentuk Budaya Keselamatan Kerja Dengan Safety Behavior Di Pt Dok Dan Perkapalan Surabaya Unit Hull Construction,” *The Indonesian Journal*

- of Occupational Safety and Health*, 2(1), hal. 1–74.
- Titas, D. (2013) “Typical solutions for the construction site employees’ safety,” *Procedia Engineering*. Elsevier B.V., 57, hal. 238–243. doi: 10.1016/j.proeng.2013.04.033.
- UU No. 1 (1970) “Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja,” *Undang-Undang RI*. Tersedia pada: <http://ir.obihiro.ac.jp/dspace/handle/10322/>
- Wibowo, A. (2010) *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Penggunaan Alat Pelindung Diri di Areal Pertambangan PT. Antam Tbk.*
- Unit Bisnis Pertambangan Emas Pongkor Kabupaten Bogor Tahun 2010*. Univesitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta. Tersedia pada: <https://dokumen.tips/documents/ariant-o-wibowo.html> (Diakses: 6 Maret 2019).
- Yuannisa, Ekawati dan Wahyuni, I. (2015) “Hubungan Aspek Safety Communication dengan Safe Work Practices Kontraktor Perbaikan Tanki di PT. Pertamina (Persero) Refinery Unit IV Cilacap,” *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal) UNDIP*, 3(3), hal. 664–674.