BAB V
PEMBAHASAN

5.1 Upah Pekerja.

Dari Tabel 4.10 diketahui rata-rata dari nilai upah pekerja adalah 1,36 menunjukan bahwa upah pekerja yang rata-rata mengalami kecelakaan kerja konstruksi, adalah mereka yang mempunyai upah rendah antara Rp. 5.000,00 – Rp. 7.000,00 per hari dengan jumlah prosentasenya sebesar 71,25 % (tabel 4.5). Hal ini disebabkan karena mereka yang bepenghasilan rendah tersebut kebanyakan mereka yang tingkat pendidikannya rendah, *skill* nya kurang dan umumnya kurang terlatih, kurang dapat memahami petunjuk pekerjaan, kurangnya pengalaman, tidak terbiasa menggunakan alat-alat pengaman pekerjaan, sering berlaku sembrono dan lain–lain. Untuk mengatasi permasalahan ini pelatihan K3 yang memadai dari suatu badan organisasi kontraktor (AKI / GAPENSI) mestinya dapat dilaksanakan, penyediaan dan pemenuhan perlengkapan kerja yang memadai, pemasangan gambar K3, pemberian buku tentang keselamatan dan kesehatan kerja dan lain-lain.

Berdasar kecenderungan jumlah kecelakaan keria pada golongan upah rendah jauh lebih besar maka sudah menjadi tanggung jawab pihak manajemen konrtaktor untuk mengendalikan para Mandor (Kepala Pekerja) dalam menghimpun pekerja-pekerjanya. Terkait dengan permasalahan ini, prosedur kerja yang aman, pengawasan pekerja harus menjadi perhatian pelaksanan dilapangan. Untuk mendukung usaha ini, kerja sama dengan pihak Mandor (Kepala Pekerja) harus dilakukan demi terselenggaranya keselamatan kerja bersama.

5.2 Status Pekerjaan.

Dari tabel 4.10 diketahui rata-rata dari nilai status pekerjaan adalah 1,36 menunjukan bahwa status pekerjaan yang sering terjadi kecelakaan kerja adalah

pekerja atau tenaga dengan prosentasenya sebesar 71,25 % (tabel 4.5). Hal ini disebabkan karena minimnya ketrampilan atau keahlian yang mereka punyai sehingga pekerjaannya hanya memberi pelayanan bagi tenaga kerja yang mempunyai kemampuan dan ketrampilan dalam bidang konstruksi.

Ditinjau dari sisi pekerja, keselamatan dan kesehatan kerja belum merupakan bagian dari sistem kerja. Oleh karena itu wajar bila ILO menyatakan bahwa kecelakaan kerja 85 % masih disebabkan oleh faktor manusia (pekerja). Latar belakang pendidikan dan pengetahuan, kebiasaan kerja sebelumnya, kedisiplinan merupakan faktor-faktor penghambat pelaksanaan konsep Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Sedangkan dari sisi perkembangan disain dan metoda kontruksi akan selalu memunculkan permasalahan baru dalam pengendalian bahaya atau resiko kecelakaan kerja. Untuk menjembatani kesenjangan tersebut, perlu dilakukan berbagai upaya agar (K3) dapat menjadi bagian dari konsep manajemen konstruksi di Indonesia. Upaya untuk mengurangi tingkat kecelakaan kerja yang dialami oleh pekerja atau tenaga adalah dengan memberikan pengetahuan yang seluas-luasnya akan bahaya-bahaya pekerjaan konstruksi dan memberikan pemahaman tentang keselamatan dan kesehatan kerja konstruksi.

5.3 Lokasi Kecelakaan Kerja Konstruksi.

Dari tabel 4.10 diketahui rata-rata dari nilai lokasi kecelakaan kerja konstruksi adalah 1,74 menunjukkan bahwa lokasi kecelakaan kerja sering terjadi di lantai bertingkat dan atap bangunan gedung dengan prosentasenya adalah 62,55% (lantai 48,17 % dan atap 14,38 % tabel 4.5). Hal ini disebabkan karena kegiatan kerja di lantai dan atap lebih banyak dilakukan terutama pada proyek bangunan gedung bertingkat banyak.

Hasil penelitian didapatkan bahwa kecelakaan yang terjadi dilantai bertingkat dan atap terjadi lebih banyak dibandingkan dengan di tanah. Keadaan ini dapat dibenarkan karena pekerjaan dilantai proyek berlangsung secara simultan. Sebaliknya kegiatan di tanah atau atap proyek biasanya dikerjakan sebelum dan

sesudah pekerjaan lantai selesai. Upaya mengurangi tingkat kecelakaan kerja adalah memberikan pengetahuan yang seluas-luasnya tentang bahaya kecelakaan kerja pada pekerja konstruksi gedung dan penyediaan alat-alat pengaman kerja yang memadai, seperti sabuk pengaman dan alat-alat perlengkapan lainnya yang mendukung pelaksanaan pekerjaan tersebut.

5.4 Akibat Kecelakaan Kerja Konstruksi.

Dari tabel 4.10 diketahui rata-rata dari nilai akibat kecelakaan kerja konstruksi adalah 1,44 menunjukkan banwa akibat kecelakaan kerja yang paling sering dialami oleh pekerja proyek konstruksi adalah cidera ringan dengan prosentase sebesar 66,06 % (tabel 4.5). Hal ini disebabkan pekerjaan proyek yang beragam dan kurangnya kesadaran pekerja dalam penggunaan alat pengaman kerja. Perilaku sembrono dan mengabaikan petunjuk kerja dalam proyek sering kali menjadi penyebab terbesar dalam kecelakaan kerja. Disadari atau tidak, kecelakaan kerja tersebut secara langsung maupun tidak langsung dapat menimbulkan kerugian baik bagi pekerja maupun bagi perusahaan jasa konstruksi tersebut. Berdasarkan data akibat kecelakaan kerja konstruksi tersebut diatas, maka sudah saatnya dipikirkan untuk memasukkan "construction safety" dalam setiap prosedur manajemen proyek. Seperti persyaratan prakualifikasi, pra tender, tender dan penerapan kontrak kerja. Prosedur tersebut dapat dijadikan perangkat lunak yang mengikat bagi dasar kebijaksanaan penerapan K3. Disamping juga mendorong kesadaran dan peran manajemen konrtaktor dalam melaksanakan K3 proyeknya. Mengingat timbulnya gejala unsafe action dan unsafe condition dimulai dari akar manajemen ini. Bila akar kecelakaan kerja tersebut dapat dikurangi, diharapkan penyebab kecelakaan kerja akan dapat dihilangkan. Sehingga akan sangat membantu dalam menekan jumlah kecelakaan kerja.

Untuk menekan timbulnya gejala kecelakaan kerja, pihak menajemen kontraktor dituntut melakukan pengawasan dan pengendalian bahaya yang ketat. Kegiatan ini dapat dilakukan oleh perangkat P2K3 (Panitia Pembina Keselamatan dan Kesehatan kerja) lapangan. Dengan melakukan pemeriksaan (audit) yang terus menerus terhadap

semua aspek keselamatan kerja proyek dan dengan menetapkan peraturan kerja yang ketat. Dari langkah ini diharapakan dapat tercipta kondisi dan situasi kerja yang aman, nyaman dan lancar.

5.5 Corak Kecelakaan.

Dari tabel 4.10 diketahui rata-rata dari nilai corak kecelakaan adalah 1,69 menunjukan bahwa corak kecelakaan yang paling sering terjadi dialami oleh pekerja konstruksi adalah terbentur dengan prosentase 46,45 % (tabel 4.5). Hal ini disebabkan karena pekerjaan konstruksi banyak dikerjakan siang dan malam. Bila penerangan kerja malam hari kurang memadai dan adanya faktor kelelahan fisik maka sangat dimungkinkan pekerja akan mengalami kecelakaan terbentur dan terpukul. Disamping itu mengingat pekerja konstruksi, khususnya proyek gedung, sering bekerja pada ketinggian maka jenis kecelakaan terjatuh juga merupakan jenis kecelakaan kerja yang sering terjadi. Upaya untuk mengurangi kecelakaan kerja proyek konstruksi adalah dengan memperhatikan bagian-bagian konstruksi seperti perancah, tangga, penempatan material, dan lain-lain. Perancah merupakan *temporary support* yang perlu mendapatkan perhatian lebih, mengingat struktur ini sangat penting perananya dalam mendukung beban sementara yang besar. Perancah atau tangga prafabrikasi standar lebih menjamin keamanan, sedangkan perancah kayu yang dibuat di lapangan sering tidak terjamin keamanannya. Oleh sebab itu pemilihan jenis perancah harus juga mengingat seberapa besar keandalan keamanannya. Khususnya perancah dan tangga kayu harus diperhatikan kualitas bahan dan teknik penyambungannya agar resiko kecelakaan kerja dapat dikurangi.

Pekerjaan konstruksi banyak menggunakan benda-benda keras dan tajam, seperti potongan besi, kayu, material batuan dan logam, oleh sebab itu berdasar corak kecelakaan kerja, pekerja proyek konstruksi banyak mengalami benturan. Sifat corak kecelakaan ini dapat mengakibatkan bagian tubuh terpotong, tergores, tertusuk dan sebagainya. Biasanya sisa material seperti potongan kayu, besi dan penempatan material yang tidak sesuai dapat menyebabkan benda-benda tersebut jatuh, meluncur

atau bergerak mengenai orang yang berada didekatnya. Sehingga jatuhnya benda merupakan penyebab corak kecelakaan terpukul yang juga banyak dialami pekerja konstruksi. Ditinjau dari sumber cidera, bagian tubuh yang terluka dan jenis kecelakaan kerja kontruksi, pekerja kontruksi seharusnya memperhatikan keselamatan dirinya dan lingkungan sekitarnya.

5.6 Keterangan Bagian Tubuh Yang Cidera.

Dari tabel 4.10 diketahui rata-rata dari nilai keterangan cidera atau bagian tubuh yang mengalami cidera adalah 2,22 menunjukan bahwa keterangan bagian tubuh yang cidera banyak terjadi pada bagian badan dengan prosentase sebesar 32,28 % (tabel 4.5). Dikaitkan dengan jenis kecelakaan kerja terbanyak yaitu terpukul maka dapat diyakini bahwa pekerja proyek konstruksi kurang memperhatikan pakaian pengaman untuk melindungi dirinya. Oleh karena itu kesadaran menggunakan pakaian pengaman seperti tutup kepala (helm) sepatu dan pengaman badan adalah tindakan yang harus selalu diperhatikan. Disamping itu karena pekerja proyek kontruksi akan berhadapan dengan material yang beragam seperti potongan besi, kayu, batuan dan lain-lain sudah barang tentu pengamanan kaki harus juga diperhatikan. Faktor kualitas bahannya juga harus selalu dijaga agar dapat menjamin keandalan pemakaiannya. Alat pelindung diri merupakan peralatan keamanan yang perlu diperhatikan oleh para pekerja. Menjaga kehati-hatian terhadap perkakas kerja tangan dan juga pengamanan terhadap alat pengangkut serta perancah/tangga merupakan penangganan sumber cedera kecelakaaan kerja konstruksi yang penting. Dari hasil identifikasi menunjukkan sumber cedera tersebut merupakan bagian yang paling banyak menyebabkan kecelakaan. Perkakas kerja tangan seperti gergaji, cangkul, alat kerja kayu, palu, biasanya tidak dilengkapi dengan alat pengaman. Oleh sebab itu faktor kecerobohan pekerja sangat berpengaruh terhadap sumber cedera ini.

5.7 Analisis Regresi

Dari tabel 4.23 dapat dilihat nilai korelasi rxy rata-rata dibawah 0,5 yang berarti bahwa, tidak ada pengaruh yang signifikan antara upah pekerja dengan biaya

kecelakaan kerja (rxy = - 0,282), hal ini menunjukkan bahwa tinggi rendahnya upah pekerja yang mengalami kecelakaan tidak mempengaruhi besar kecilnya biaya kecelakaan yang dikeluarkan, karena baik upah pekerja yang rendah maupun yang tinggi apabila mengalami kecelakaan kerja akan mendapatkan santunan atau asuransi kecelakaan dari PT.ASTEK (Persero) yang besarnya berdasarkan akibat dari kecelakaan yang terjadi. Upah pekerja yang rendah dapat menerima santunan kecelakaan yang tinggi, apabila mengalami kecelakaan kerja yang parah, begitu juga sebaliknya upah pekerja yang tinggi dapat menerima santunan kecelakaan yang rendah, apabila mengalami kecelakaan yang ringan atau tidak parah. Status pekerjaan tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap biaya kecelakaan kerja (rxy = - 0,285), hal ini menunjukkan bahwa tinggi rendahnya status pekerjaan tidak mempengaruhi besar kecilnya biaya kecelakaan yang dikeluarkan, karena baik status pekerjaan yang rendah maupun yang tinggi apabila mengalami kecelakaan kerja akan mendapatkan santunan atau asuransi dari PT. ASTEK (Persero) yang besarnya berdasarkan akibat kecelakaan yang terjadi. Status Pekerjaaan rendah dapat menerima santunan atau asuransi biaya kecelakaan kerja tinggi apabila mengalami kecelakaan kerja yang parah, begitu juga sebaliknya status pekerjaan yang tinggi dapat menerima santunan atau asuransi kecelakaan yang rendah apabila mengalami kecelakaan yang ringan, sehingga status pekerjaan tidak berhubungan dengan biaya kecelakaan kerja. Lokasi kecelakaan tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap biaya kecelakaan kerja (rxy = 0,304), hal ini berarti tinggi rendahnya lokasi kecelakaan tidak mempengaruhi besar kecilnya biaya kecelakaan yang dikeluarkan, karena baik kecelakaan yang terjadi di lokasi tanah, lantai bertingkat keatas, dan atap akan mendapatkan asuransi atau santunan kecelakaan dari PT. ASTEK (Persero) berdasarkan akibat kecelakaan yang terjadi. Corak kecelakaan tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap biaya kecelakaan kerja, (rxy = 0,412) hal ini menunjukkan bahwa tingkat kefatalan corak kecelakaan tidak mempengaruhi besar kecilnya biaya kecelakaan yang dikeluarkan, karena baik corak kecelakaan terbentur, terpukul, dan terjatuh akan mendapatkan santunan atau asuransi kecelakaan dari PT.

ASTEK (Persero) berdasarkan akibat kecelakaan yang dialami oleh tenaga kerja tersebut. Dapat terjadi corak kecelakaan terpukul atau terbentur akan mendapatkan santunan atau asuransi yang lebih besar dibandingkan corak kecelakaan terjatuh, begitu juga sebaliknya. Keterangan bagian tubuh yang cidera tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap biaya kecelakaan kerja (rxy = 0,399), hal ini berarti setiap anggota tubuh yang mengalami cidera tidak mempengaruhi besar kecilnya biaya kecelakaan yang dikeluarkan, karena baik bagian tubuh yang mengalami cidera kepala, badan, dan tangan atau kaki akan mendapatkan santunan atau asuransi kecelakaan dari PT. ASTEK (Persero) berdasarkan akibat kecelakaan yang dialami oleh tenaga kerja tersebut. Dapat terjadi bagian tubuh badan atau tangan akan mendapatkan santunan atau asuransi dari PT. ASTEK (Persero) yang besar, dibandingkan dengan bagian tubuh kepala, tergantung dari akibat kecelakaan yang terjadi, begitu juga sebaliknya.

Beberapa hal tersebut diatas seperti faktor upah pekerja, status pekerjaan, lokasi kecelakaan, corak kecelakaan, dan keterangan cidera merupakan variabel antara yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja. Tetapi ada faktor yang mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap biaya kecelakaan kerja yaitu akibat kecelakaan, dengan nilai korelasi rxy sebesar 0,720 (Tabel 4.23). Hal ini menunjukkan bahwa akibat kecelakaan mempunyai hubungan dan berpengaruh besar terhadap biaya kecelakaan yang dikeluarkan, semakin parah akibat kecelakaan kerja maka semakin besar biaya kecelakaan yang dikeluarkan, karena jelas bahwa akibat kecelakaan kerja meninggal dunia akan mendapatkan asuransi atau santunan kecelakaan dari PT. ASTEK (Persero) yang lebih besar dibandingkan dengan akibat kecelakaan kerja cacat tetap, begitu juga akibat kecelakaan cacat tetap juga akan mendapatkan santunan atau asuransi kecelakaan dari PT. ASTEK (Persero) yang lebih besar dibandingkan dengan akibat kecelakaan cidera ringan. Jadi akibat kecelakaan yang dialami oleh tenaga kerja pada waktu melakukan pekerjaan proyek sangat mempengaruhi biaya kecelakaan.