

BAB I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di Indonesia sering terabaikan. Kecelakaan di tempat kerja menjadi perhatian utama di Indonesia. Berdasarkan Kementerian Ketenagakerjaan menilai akar permasalahan dari keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di kalangan industri masih rendahnya budaya kerja K3. Menurut Muhammad Hanif Dhakiri selaku Kementrian Ketenagakerjaan dalam situsnya <http://www.tribunnews.com/kilas-kementerian/2018/01/17/menaker-kembali-ingatkan-keselamatan-kerja-sebagai-budaya-kerja> menyatakan bahwa budaya kerja K3 di Indonesia harus ditingkatkan lagi untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja yang lebih banyak. Data BPJS Ketenagakerjaan mencatat bahwa rata-rata terjadinya 98-100 ribu kasus kecelakaan kerja setiap tahunnya di Indonesia. Sembilan ribu delapan ratus kasus, tercatat 2400 tenaga kerja tewas, dan sebanyak 40% pekerja mengalami cacat anatomi maupun cacat fungsi. Kecelakaan kerja merupakan suatu yang tidak diinginkan dan dapat merugikan perusahaan maupun individu pekerja. Dampak dari kecelakaan berupa kerugian secara ekonomi, kecacatan pekerja dan mengganggu sistem produksi.

Perkembangan industri telekomunikasi tidak terlepas dari pendirian menara-menara BTS telekomunikasi dan jaringan akses *broadband* sebagai *lessor* penyediaan *network terminal equipment* (NTE). Pada pembangunan menara bts telekomunikasi dan jaringan akses *broadband* harus memperhatikan aspek-aspek keselamatan dan kesehatan kerja (K3) pada karyawan atau teknisi saat bekerja. Kasus-kasus kecelakaan kerja di sektor telekomunikasi adalah rendahnya kesadaran terhadap budaya K3. Berdasarkan berita Liputan6.com, terjadi kecelakaan kerja pada hari Kamis (20/8/2015), terdapat tiga pekerja PT Telekomunikasi Indonesia di Kota Tegal Jawa Tengah tersengat listrik tegangan tinggi saat melakukan pemasangan tiang sambungan telepon. Satu pekerja tewas adalah Supriyadi sedangkan dua lainnya mengalami luka-luka adalah Heriyanto dan Sahudin. Kecelakaan ini murni akibat kelalaian teknisi saat bekerja dan kurang hati-hati saat melakukan pemasangan. Kejadian kecelakaan

kerja kembali terulang berdasarkan berita Sindonews pada hari Selasa (3/3/2015) di Batam. Kecelakaan kerja terjadi pada teknisi tower Telkomsel Ade Afrianto tewas setelah terjatuh dari ketinggian 36 meter. Korban diduga terpeleset saat berada di atas tower dan terjatuh karena tidak menggunakan alat pelindung diri saat bekerja. Kejadian kecelakaan kerja diatas merupakan potensi kecelakaan kerja yang dialami industri telekomunikasi.

PT Telkom Akses merupakan anak perusahaan PT Telekomunikasi Indonesia yang bergerak dalam bisnis penyediaan layanan konstruksi, pengelolaan infrastruktur jaringan, di bidang konstruksi pembangunan dan *manage service* infrastruktur jaringan. PT Telkom Akses aktif dalam pekerjaan jasa konstruksi penggelaran jaringan akses *broadband* termasuk sebagai *lessor* penyediaan *network terminal equipment* (NTE) serta menyediakan pekerjaan jasa *manage service* operasi dan pemeliharaan jaringan akses *broadband*. PT Telkom Akses melalui kebijakan QHSE (*Quality Health Safety Environment*) mengutamakan kesehatan keselamatan kerja dan mencegah terjadinya kecelakaan kerja serta penyakit akibat kerja. PT Telkom Akses menginginkan *zero incident* pada setiap pekerja, tetapi pada laporan kecelakaan kerja selama periode tiga tahun yaitu 2016, 2017 dan 2018. Angka kecelakaan kerja setiap tahunnya mengalami kenaikan dan penurunan jumlah kecelakaan kerja. Pada gambar 1.1 kategori kecelakaan kerja yang mengalami kenaikan adalah jatuh dari ketinggian dan kontak benda tajam. Data total kecelakaan kerja setiap tahunnya menunjukkan angka kecelakaan kerja jatuh dari ketinggian pada tahun 2016 sebesar 1 kejadian, tahun 2017 sebesar 2 kejadian, dan tahun 2018 sebesar 3 kejadian. Angka kecelakaan kerja kontak benda tajam pada tahun 2016 tidak mengalami kejadian, tahun 2017 sebesar 3 kejadian, dan tahun 2018 sebesar 4 kejadian. Berikut merupakan data laporan total kecelakaan kerja selama periode tiga tahun (2016, 2017, dan 2018):



Gambar 1.1 Total Kecelakaan Kerja Tahun 2016-2018

Sumber: Data internal perusahaan

Laporan kecelakaan kerja di PT Telkom Akses Bandung dikategorikan menjadi matriks-matriks tingkat kecelakaan kerja, yaitu:

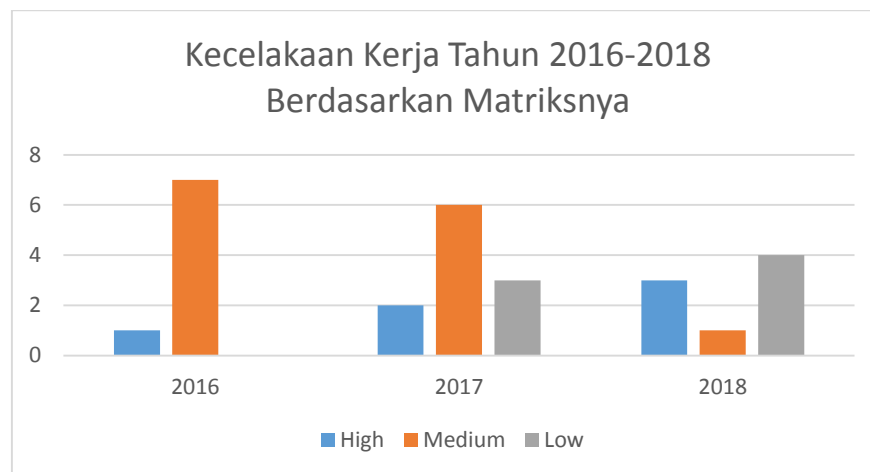
Tabel 1.1 Matriks Kecelakaan Kerja

Matriks	Keterangan	Kejadian
<i>Low (Rendah)</i>	Tidak mengakibatkan kerugian fisik	Kontak benda tajam
<i>Medium (Sedang)</i>	Membutuhkan waktu perawatan (berkurangnya hari kerja selama satu hari atau lebih setelah terjadi kecelakaan)	Terpeleset, tersengat listrik, terimpa benda, sobek, tersayat dan tertusuk
<i>High (Tinggi)</i>	Mengakibatkan kematian dan kecacatan	Terjatuh dari ketinggian

*Note: Tidak selamanya matriks digunakan untuk mengkategorikan kecelakaan kerja, matriks disesuaikan dengan kejadian yang ada.

Sumber: Wawancara dengan admin HSE Regional Jabar

Tabel 1.1 menjelaskan matriks-matriks yang digunakan oleh PT Telkom Akses untuk mengkategorikan kecelakaan kerja yang terjadi. Peristiwa kecelakaan kerja yang terjadi di data setiap tahunnya dengan matriks-matriks kecelakaan kerja selama periode tiga tahun (2016, 2017, dan 2018). Berikut ini merupakan data laporan kecelakaan kerja tahun 2016-2018 berserta matriks kecelakaan kerja:



Gambar 1.2 Kecelakaan kerja tahun 2016-2018 berdasarkan matriksnya

Sumber: Data internal perusahaan

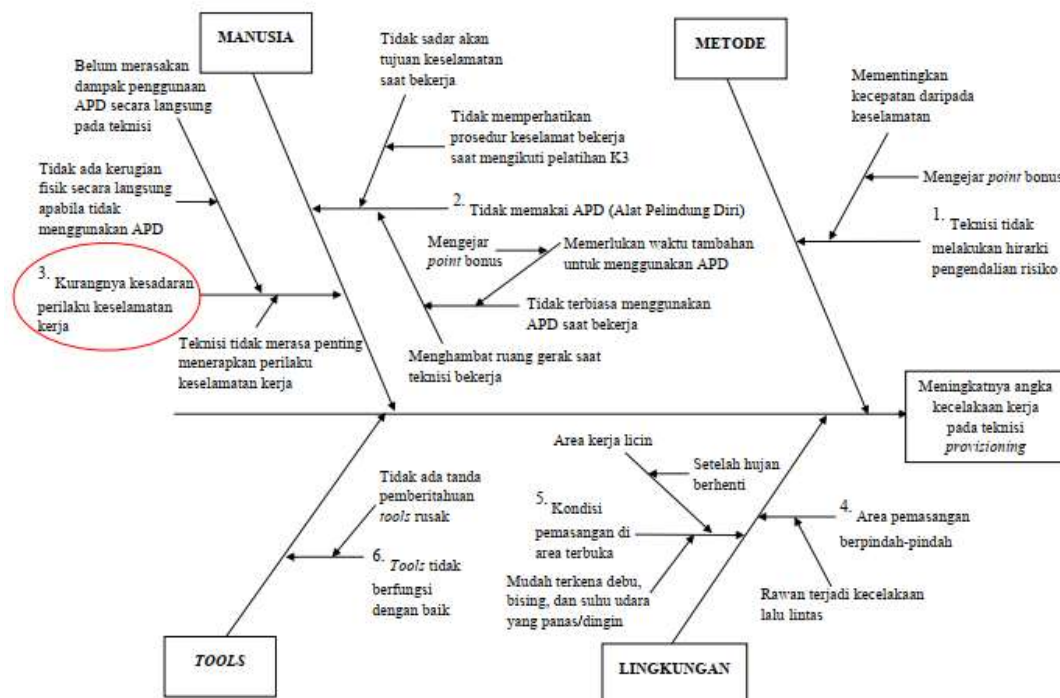
Matriks kecelakaan kerja dikategorikan berdasarkan kejadian kecelakaan kerja yang terjadi, gambar 1.2 merupakan grafik naik dan turunnya matriks kecelakaan kerja pada tahun 2016-2018. Grafik yang mengalami kenaikan adalah matriks *high* dengan kejadian jatuh dari ketinggian yang mengalami kenaikan sebesar satu kejadian di setiap tahunnya, yaitu tahun 2016 sebesar 1 kejadian, tahun 2017 sebesar 2 kejadian, dan tahun 2018 sebesar 3 kejadian. Grafik yang mengalami kenaikan juga terjadi pada matriks *low* dengan meningkat setiap tahunnya, yaitu tahun 2016 tidak ada kejadian, tahun 2017 sebesar 3 kejadian, dan tahun 2018 sebesar 4 kejadian. Grafik yang mengalami penurunan setiap tahunnya adalah matriks *medium* yaitu tahun 2016 sebesar 7 kejadian, tahun 2017 sebesar 6 kejadian dan tahun 2018 sebesar 1 kejadian. Keterangan lengkap data kecelakaan kerja berserta matriks kecelakaan kerja dengan risiko-risikonya terdapat di lampiran b. Upaya PT Telkom Akses

khususnya divisi QHSE untuk mengurangi terjadinya kecelakaan kerja adalah melakukan sosialisasi berupa HSE *training* yang dilakukan perminggu, *safety talk* yang dilakukan setiap hari, *brevet* Indihome, dan lain-lain. Upaya yang dilakukan belum efektif dampaknya untuk teknisi, berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu teknisi *provisioning* pada 8 Januari 2019 perusahaan sudah memberikan APD dan pelatihan. Pelatihan memberikan dampak dan rasa ketakutan apabila tidak menggunakan APD tetapi setelah seminggu pelatihan kembali merasa bahwa kesadaran pemakaian APD tidak terlalu penting, karena dampak tidak menggunakan APD tidak dirasakan secara langsung. Divisi HSE terus berusaha melakukan sosialisasi agar teknisi mempunyai kesadaran keselamatan saat bekerja dengan memberikan APD dan pelatihan-pelatihan secara berkala.

PT Telkom Akses terdapat tiga jenis teknisi yang berperan dalam pengelolaan infrastruktur jaringan yaitu: teknisi *assurance*, teknisi *provisioning* dan teknisi *maintenance*. Ketiga jenis teknisi tersebut berpotensi mengalami kecelakaan kerja adalah teknisi *provisioning*. Uraian kegiatan teknisi *provisioning* salah satu berpotensi mengalami kecelakaan kerja adalah perbaikan ODP atau *logic* yang disebabkan oleh ODP *loss* (Uraian kegiatan teknisi *provisioning* selengkapnya di lampiran d). Berdasarkan hasil wawancara dengan admin HSE Regional Jabar, pada teknisi *provisioning* tingkat perilaku keselamatan kerjanya kurang, masih banyak teknisi tidak mengikuti prosedur K3 dengan baik dan masih terlihat tidak peduli dengan keselamatan dirinya sendiri. Teknisi menggunakan alat pelindung diri dan mengikuti prosedur K3 apabila dipantau. Kesadaran untuk keselamatan dalam bekerja belum berperan penting di masing-masing individu teknisi. Mengabaikan keselamatan akibatnya teknisi mengalami kecelakaan kerja seperti tangan tersayat, terpeleset dan terjatuh dari ketinggian (Febby Rahmawati, admin HSE Regional Jabar, komunikasi pribadi, 5 Oktober 2018).

Berdasarkan hasil wawancara dengan admin HSE area Bandung Barat, salah satu faktor teknisi tidak menggunakan alat pelindung diri karena menyusahakan ruang gerak teknisi saat bekerja, teknisi perlu kesadaran terhadap perilaku keselamatan karena teknisi harus bekerja dengan aman

sehingga dapat mengurangi jumlah kecelakaan kerja (Febrianti Malinda, admin HSE area Bandung Barat, komunikasi pribadi, 5 Oktober 2018). Perilaku keselamatan saat bekerja pada teknisi masih kurang didukung oleh temuan foto-foto teknisi tidak menggunakan APD dan tidak menjalankan prosedur keselamatan kerja yang benar saat bekerja. (Foto temuan teknisi tidak menggunakan APD terdapat di lampiran e). Berdasarkan hasil wawancara di atas dan temuan teknisi tidak menggunakan APD terkait kesadaran untuk perilaku kesehatan dan keselamatan kerja yang rendah dan mengakibatkan kecelakaan kerja dan data pendukung *internal* perusahaan terkait laporan kategori kecelakaan tahun 2016-2018. Penulis mengidentifikasi suatu potensi terjadinya kecelakaan kerja pada teknisi *provisioning* dengan menggunakan diagram sebab-akibat (*fishbone diagram*) seperti dibawah ini:



Gambar 1.3 *Fishbone Diagram*

Sumber: Olahan Penelitian

Identifikasi akar permasalahan pada potensi kecelakaan kerja teknisi *provisioning* terdiri dari empat faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan kerja pada teknisi *provisioning* diantaranya metode, manusia, *tools*, dan lingkungan.

Seperti terlihat akar masalah nomor 1 pada gambar 1.3 sebab-sebab yang ditimbulkan pada faktor metode adalah teknisi tidak melakukan hirarki pengendalian risiko sebelum bekerja dengan melihat risiko-risiko yang berada di area teknisi bekerja dengan sub-sebab mementingkan kecepatan daripada keselamatan yang didorong oleh sikap teknisi untuk mengejar *point* bonus, pernyataan tersebut merupakan hasil wawancara oleh salah satu teknisi *provisioning* pada tanggal 8 Januari 2019. Seperti terlihat akar masalah nomor 2 pada gambar 1.3 faktor manusia berdasarkan sebab yang ditimbulkan adalah tidak memakai APD dengan sub-sebab tidak sadar akan tujuan keselamatan saat bekerja yang terjadi karena teknisi tidak memperhatikan prosedur keselamatan bekerja saat mengikuti pelatihan K3 dan sub-sebab menghambat ruang gerak teknisi saat bekerja karena teknisi tidak terbiasa menggunakan APD saat bekerja dengan memerlukan waktu tambahan untuk menggunakan APD disebabkan teknisi mengejar *point* bonus berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu teknisi.

Seperti terlihat pada akar masalah nomor 3 pada gambar 1.3 faktor manusia dengan sebab kurangnya kesadaran perilaku keselamatan kerja didukung oleh sub-sebab teknisi belum merasakan dampak penggunaan APD secara langsung pada teknisi karena teknisi merasa tidak ada kerugian fisik secara langsung apabila tidak menggunakan APD, dan sebab faktor manusia yang lainnya adalah teknisi tidak merasa penting menerapkan perilaku keselamatan kerja dengan didukung oleh temuan-temuan foto teknisi tidak menggunakan APD dan tidak menjalankan prosedur K3 dengan baik. Seperti terlihat pada akar masalah nomor 4 pada gambar 1.3 faktor lingkungan adalah area pemasangan berpindah-pindah dengan sub-sebab rawan terjadi kecelakaan lalu-lintas. Seperti terlihat pada akar masalah nomor 5 pada gambar 1.3 sebab yang kedua faktor lingkungan adalah kondisi pemasangan di area terbuka dengan sub-sebab mudah terkena debu, bising, dan suhu udara yang panas atau dingin dan sub-sebab yang kedua area kerja licin karena setelah hujan berhenti mengakibatkan area kerja teknisi licin. Seperti terlihat pada akar masalah nomor 5 pada gambar 1.3 faktor *tools* adalah *tools* tidak berfungsi dengan baik, sub-sebabnya adalah tidak ada tanda pemberitahuan *tools* rusak atau tidak dapat digunakan.

Menurut ibu Febby Rahmawati selaku admin HSE Regional Jabar mengatakan faktor terbesar terjadinya kecelakaan kerja adalah faktor manusia, karena kesadaran untuk melakukan keselamatan kerja sangat kurang dengan didukungnya temuan-temuan teknisi tidak menggunakan APD dan tidak mematuhi prosedur K3 dengan baik saat bekerja. Pada penelitian ini difokuskan faktor manusia untuk mendorongnya kesadaran perilaku keselamatan kerja melalui program peningkatan perilaku keselamatan kerja, sehingga teknisi *provisioning* mempunyai kesadaran untuk berperilaku aman melakukan pekerjaan dengan memelihara dan menjaga keselamatan saat bekerja. Usulan program peningkatan perilaku keselamatan kerja pada penelitian ini agar pendekatan melalui sosialisasi tidak hanya difokuskan secara umum tentang keselamatan dan kesehatan kerja tetapi terdapat program-program untuk meningkatkan perilaku keselamatan kerja sesuai dengan kebutuhan responden berdasarkan dari indikator terendah pada keseluruhan responden, analisis gap tertinggi dengan indikator terendah dan profil komponen dengan nilai terendah.

Perilaku keselamatan kerja sangat penting untuk mengurangi resiko kecelakaan kerja. Perilaku keselamatan kerja adalah perilaku yang dilakukan oleh seseorang untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja dan mengarah kepada tindakan yang aman. Potensi kecelakaan kerja dapat dicegah dengan adanya perilaku keselamatan kerja yang dilakukan oleh pekerja. Terdapat penelitian perilaku keselamatan kerja yang dilakukan oleh A. Neal, M. A Griffin, dan P. H Hart pada tahun 2000 (Neal, Gri, & Hart, 2000), penelitian yang dilakukan oleh Mark. A Griffin, Xiaowen Hu pada tahun 2013 (Griffin & Hu, 2013) dan penelitian yang dilakukan oleh Xiaowen Hu, Mark. A Griffin dan Martin Bertuleit pada tahun 2016 (Hu, Griffin, & Bertuleit, 2016). Berdasarkan tiga penelitian terdahulu, terdapat kelemahan yang sama yaitu hanya mengukur dan mengetahui instrumen-instrumen apa saja yang mendorong seseorang memiliki perilaku keselamatan kerja dan tidak sampai pada tahap usulan perancangan program untuk meningkatkan perilaku keselamatan kerja. Pada penelitian yang dilakukan oleh penulis memanfaatkan instrumen-instrumen yang telah dilakukan pada penelitian terdahulu untuk mengetahui faktor-faktor apa saja mendorong perilaku keselamatan yang nantinya akan memberikan rancangan program perilaku keselamatan kerja.

Berdasarkan uraian diatas, penulis melakukan penelitian untuk meningkatkan perilaku keselamatan kerja terkait dengan rancangan program pada teknisi *provisioning* dan mengambil judul: “**Usulan Perancangan Program Peningkatan Perilaku Keselamatan Kerja Pada Teknisi *Provisioning* di PT Telkom Akses Bandung Dengan Metode Analisis GAP**”.

I.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas maka beberapa masalah dapat dirumuskan didalam penelitian ini antara lain:

1. Bagaimana gambaran persepsi perilaku keselamatan kerja pada teknisi *provisioning*?
2. Bagaimana rancangan program untuk meningkatkan perilaku keselamatan kerja teknisi *provisioning*?

I.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui gambaran persepsi perilaku keselamatan kerja pada teknisi *provisioning*.
2. Memberikan usulan rancangan program untuk meningkatkan perilaku keselamatan kerja teknisi *provisioning*.

I.4 Batasan Penelitian

Berikut ini merupakan batasan penelitian untuk membatasi lingkup penelitian, diantaranya:

1. *Sample* yang digunakan adalah teknisi *provisioning* area Lembong dan Kopo.
2. Pengumpulan data dilakukan pada satu periode.
3. Usulan program hanya sampai pada tahap perancangan tidak sampai tahap implementasi.
4. Data laporan total kecelakaan kerja yang digunakan hanya periode tiga tahun, yaitu tahun 2016, 2017, dan 2018.

I.5 Manfaat Penelitian

Berikut ini merupakan kegunaan penelitian yang dihasilkan:

1. Kegunaan Akademik

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk menambah wawasan mengenai perilaku keselamatan kerja dan indikator-indikator apa saja yang mendorong setiap individu memiliki kesadaran berperilaku keselamatan dalam bekerja.

2. Kegunaan Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan bahan masukan yang bermanfaat untuk PT Telkom Akses Bandung dalam meningkatkan kesadaran perilaku keselamatan teknisi *provisioning* saat bekerja.

I.6 Sistematika Penulisan

Penelitian penulisan ini disusun secara sistematika yang terbagi menjadi lima bagian, diantaranya sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan

Pada bab ini dijelaskan mengenai latar belakang penelitian, perumusan masalah, manfaat penelitian, kegunaan penelitian dan sistematika penulisan.

Bab II Landasan Teori

Pada bab ini berisi mengenai teori relevan yang digunakan dalam menyelesaikan permasalahan dalam penelitian.

Bab III Metode Penelitian

Pada bab ini dijelaskan mengenai langkah-langkah penelitian dengan metode yang digunakan untuk mengumpulkan dan menganalisis data.

Bab IV Pengumpulan dan Pengolahan Data

Pada bab ini berisi data responden dan indikator-indikator yang mempengaruhi perilaku keselamatan kerja dengan mengetahui persentase agregat data perkelas, jumlah responden terbanyak dalam

kategori kelas, dan nilai minimum dan maksimum setiap profil komponen.

BAB V Analisis Pengolahan Data

Pada bab ini dijelaskan mengenai analisis terhadap pengolahan data yang dilakukan dalam penelitian.

Bab VI Kesimpulan dan Saran

Pada bab ini mengenai kesimpulan dan saran dari hasil penelitian yang dilakukan untuk usulan bagi perusahaan terkait permasalahan kurangnya kesadaran perilaku keselamatan kerja pada teknisi *provisioning*.