

## FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN PENGETAHUAN PENERAPAN KESELAMATAN KERJA PADA PEKERJA KONSTRUKSI

Sony Susanto<sup>1</sup>, Dwifi Aprillia Karisma<sup>2</sup>, Ki Catur Budi<sup>3</sup>, Sumargono<sup>4</sup>, Budi Winarno<sup>5</sup>

<sup>1,2,3,4</sup>Civil Engineering Department, Kediri University,  
Jl. Selomangleng 1 Kediri

e-mail: sonysusanto@unik-kediri.ac.id<sup>1</sup>, dwifi@unik-kediri.ac.id<sup>2</sup>,  
catur\_budi@unik-kediri.ac.id<sup>3</sup>, sumargono@unik-kediri.ac.id<sup>4</sup>,  
budi\_winarno@unik-kediri.ac.id<sup>5</sup>

### ABSTRAK

Pengetahuan tentang penerapan keselamatan kerja merupakan hal yang penting di miliki oleh semua tenaga kerja dalam bidang konstruksi. Hal ini mengingat pekerjaan tersebut mempunyai resiko yang tinggi terhadap keselamatan kerja. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dalam pengetahuan penerapan keselamatan kerja. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu desain korelasional. Sampel penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling* sebanyak 93 responden pekerja konstruksi. Metode pengambilan data dengan menggunakan wawancara dan kuesioner untuk mengukur variabel dependen dan independen. Penelitian ini menggunakan analisis univariat dan bivariat dengan signfikasi 0,05. Berdasarkan uji statistik korelasi Pearson didapatkan bahwa pengetahuan penerapan keselamatan kerja mempunyai hubungan dengan faktor pendidikan, faktor jabatan proyek, faktor keikutsertaan pelatihan safety, faktor penerapan safety morning dan faktor penerapan safety reward. Sedangkan faktor usia dan faktor lama kerja tidak mempunyai hubungan dengan pengetahuan penerapan keselamatan kerja.

Kata Kunci: faktor, pengetahuan, keselamatan, kerja

## 1. PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Keselamatan kerja merupakan syarat utama dalam dasar pelaksanaan semua pekerjaan yang akan dilakukan secara aman di berbagai bidang. Pekerjaan aman dapat menghindarkan diri dari risiko kecelakaan yang dapat mencederai diri kita sendiri maupun lingkungan kita. Selain itu pekerjaan aman dapat menghemat pengeluaran biaya besar yang tidak perlu, sehingga hasil pekerjaan diharapkan dapat tercapai sesuai target keinginan bersama. Hal hal yang berkaitan dengan aspek keselamatan kerja adalah usaha mempromosikan pencegahan dan mengendalikan perlindungan pekerja dari bahaya selama proses kerja, baik pekerjaan yang berhubungan pesawat, peralatan kerja, bahan, prosedur pekerjaan, lingkungan kerja dan lain lain. (Murti, 2015)

Menurut Hershey dan Blanchard (1969) dalam Murti 2015, apabila keselamatan kerja ini diterapkan dengan baik maka seharusnya dapat menjadi tolok ukur sebuah keberhasilan dalam pekerjaan dari aspek biaya waktu dan mutu(Candra, Ridwan, Winarto, & Romadhon, 2020), jadi tidak hanya fokus keuntungan biaya saja. Apabila terjadi

kecelakaan biaya akan membengkak secara tidak jelas, waktu menjadi bertambah panjang dan kualitas mutu jadi berkurang. Selain itu pelanggan atau pemangku kepentingan lainnya akan menarik kepercayaan terhadap pekerjaan yang dilakukan oleh proyek tersebut, contoh apabila berkaitan dengan proyek apartemen, hotel maka akan menarik ketidakpercayaan terhadap daya beli apartemen, investor menarik modalnya sehingga biaya yang tidak terduga bisa melebihi eksepctasi yang tidak diharapkan.(Murti, 2015)

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Heinrich (1920) dalam (Alfidyani, Lestantyo, & Wahyuni, 2020), tentang penyebab kecelakaan yaitu Unsafe action / pekerjaan yang dilakukan tanpa mempedulikan aman tidaknya aktivitas tersebut, menyepelkan perilaku kerja aman/ kecerobohan pekerja, kecelakaan, lingkungan sekitar dan cedera. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa 80% kecelakaan terjadi akibat pekerjaannya, 10% dikarenakan aktivitas pekerjaannya, 2 % dikarenakan takdir tuhan.

Dalam beberapa tahun terakhir ini kecelakaan kerja di bidang konstruksi terus meningkat sebelum terjadi pandemi Covid 19 ini. Apabila dibandingkan dengan bidang industri lain, konstruksi masih terbilang tinggi(Candra,

Mudjanarko, Poernomo, & Vitasromo, 2020). Hal itu diperlukan upaya preventif yang lebih, tidak hanya sekedar dari pekerja yang di proyek, akan tetapi jajaran manajemen ikut hadir dalam upaya pengendalian risiko ke angka yang lebih kecil lagi (Winarto, Candra, Siswanto, & Ajiono, 2020). Maka dari itu penelitian yang berhubungan dengan keselamatan kerja di bidang konstruksi masih menjadi pengetahuan yang akan bermanfaat bagi pekerja di area tersebut.

Perkembangan proyek jalan tol terus meningkat yang menjadi prioritas pemerintah saat ini untuk mendukung kelengkapan fasilitas prasarana rakyat (Ridwan, Candra, Gardjito, & Suwarno, 2020), harus beriringan dengan prosedur persyaratan kesehatan dan Keselamatan kerja. (Hartanto & Siahaan, 2018) (Tugino, 2007) Proyek meningkat beriringan dengan angka kecelakaan pun meningkat. Selain itu pembangunan proyek apartemen, mall dan lainnya juga meningkat (Cahyo, Candra, Siswanto, & Gunarto, 2020), maka bidang konstruksi Indonesia masih memerlukan perhatian bersama dalam upaya kesadaran berperilaku aman dalam bekerja.

Kecelakaan kerja tidak hanya di Indonesia saja, di negara asing lainnya terutama bidang konstruksi juga menyumbang angka kecelakaan yang cukup tinggi. Pada tahun 2019 angka kecelakaan di Inggris mencapai 100.000 orang tiap 4 pekerja. Di Amerika tahun 2005, angka kecelakaan mencapai 100.000 orang tiap 100 pekerja. Di India angka kematiannya juga lebih tinggi daripada negara maju lainnya. Di Malaysia angka kecelakaan terdapat 16 tiap 1000 orang. Untuk Indonesia, dalam pengendalian keselamatan kerja masih berada di urutan 5, jadi masih banyak pembenahan diri yang perlu dilakukan untuk mengatasi angka kecelakaan tersebut (Tugino, 2007).

Pada penelitian sebelumnya terdapat penelitian yang berkaitan dengan keselamatan kerja diantaranya pelatihan keselamatan kerja dengan perilaku aman; hubungan safety morning dengan minor kecelakaan (Kurniawan, Setyaningsih, & Wahyuni, 2017) ; hubungan penggunaan APD, pemasangan sign, penerapan SOP dengan terjadi sebelumnya (Alfidiyani et al., 2020); Dampak Safety Induction, Reward, and Punishment terhadap K3 (Fauzi, Siswanto, & Salim, 2020). Pada penelitian ini untuk mengetahui faktor faktor-faktor yang berhubungan dalam pengetahuan penerapan keselamatan kerja dengan faktor usia, faktor lama bekerja, faktor pendidikan, faktor jabatan proyek, faktor keikutsertaan pelatihan safety, faktor penerapan safety morning, faktor penerapan safety reward.

## 1.2 Tinjauan Pustaka

### 1.2.1 Penerapan safety reward

Penerapan safety rewards adalah pemberian hadiah kepada pekerja yang telah menerapkan K3 sesuai dengan prosedur kerja aman dalam periode waktu tertentu atas dedikasi meluangkan waktu, tenaga untuk kemajuan perusahaannya. Pemberian rewards ini digunakan untuk memberikan motivasi moral untuk selalu semangat bekerja, menyalurkan energi positif kepada lingkungan sekitar (Ardian Zul Fauzi, Agus Bambang Siswanto, 2020) (Wibawa, Manajemen, Widya, & Yogyakarta, 2017) (Sidik & Hariyono, 2005) (Gunanto & Iktriniasari, 2018).

### 1.2.2 Pelatihan safety

Keselamatan kerja dan kesehatan kerja (K3) diwajibkan semua perusahaan untuk melakukan penerapan persyaratan K3 sesuai dengan Permenaker no. 2 tahun 1992. Peraturan tersebut menyatakan bahwa Setiap perusahaan yang memiliki 100 pekerja atau lebih wajib memiliki ahli K3 umum di perusahaan. Tujuan dengan adanya ahli K3 umum ialah demi menekan angka kecelakaan di Indonesia. Definisi dari ahli k3 tersebut adalah tenaga kerja yang ditunjuk oleh menteri tenaga kerja dalam hal tanggung jawab profesi sebagai pengawasan pelaksanaan K3 di perusahaan tersebut (Pangestu, 2016) (Ferdinand Fassa, 2020) (Christina, Ludfi, & Thoyib, 2012) (Hartanto & Siahaan, 2018). Pelatihan pembinaan k3 sekurang kurangnya 12 jam hari efektif atau 120 jam pelajaran. Dasar peraturan tersebut ada di UU no 1 tahun 1970 (Indonesia, 1970).

K3 biasanya diterapkan pada perusahaan besar seperti di perminyakan, pertambangan, proyek konstruksi, manufaktur, akan tetapi sekarang sudah menyebar keseluruh perusahaan. Pelatihan K3 sekarang tidak hanya diikuti sebagai safetyman saja, akan tetapi beberapa pekerja selain safety juga mengikuti pelatihan k3 umum dari perusahaannya atau biaya sendiri.

### 1.2.3 Penerapan safety morning

Menurut peraturan pemerintah no 50 tahun 2012 menyebutkan bahwa Komunikasi K3 merupakan salah satu upaya dalam pengendalian risiko agar dapat meminimalisir terjadinya angka kecelakaan. Salah satu bentuk komunikasi k3 adalah safety morning. Pelaksanaan aktivitas ini dengan cara safetyman/pimpinan yang ditunjuk oleh perusahaan berbaris rapi dan diikuti oleh semua pekerja tanpa membedakan status. Mereka harus mendengarkan setiap imbauan cara kerja aman sesuai dengan prosedur yang telah disepakati bersama. Waktu pelaksanaannya dilakukan di pagi hari sebelum semua pekerja melaksanakan aktivitas masing masing. Safety

morning juga menyampaikan sanksi apabila ada yang melanggar pekerjaan yang tidak sesuai dengan prosedur, cara kerja tidak aman dan tidak ada ijin pekerjaan tanpa koordinasi oleh tim pekerja lain. Hal ini dilakukan ada koordinasi dalam upaya menekan kecelakaan yang dilakukan oleh aktivitas pekerja yang berbeda – beda dalam satu wilayah, waktu yang sama (Kurniawan et al., 2017) (Fauzi et al., 2020).

**1.2.4 Pengetahuan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)**

Pengetahuan dasar K3 merupakan hal dasar bagi setiap pekerja dalam melakukan setiap aktivitas semua pekerjaannya. Ada beberapa aspek yang menjadi pengetahuan K3 itu adalah Mampu mengidentifikasi risiko yang akan terjadi , sistem manajemen dasar k3 (mulai identifikasi sampai pengendalian risiko), pemakaian alat pelindung diri sesuai dengan pekerja sarana dan prasarana yang akan digunakan dalam aktifitas pekerjaan tersebut, mengetahui risiko K3 yang akan terjadi (Hartanto & Siahaan, 2018)(Sambira Teja, Sutarja, & Astawa Diputra, 2017).

**2. METODOLOGI**

**2.1 Desain penelitian**

Desain dalam penelitian ini penelitian korelasional yang memperoleh data penelitian ini melalui data primer dan berhubungan langsung dengan responden.

**2.2 Populasi dan Sample Penelitian**

Populasi dalam penelitian ini adalah pekerja konstruksi di wilayah Surabaya bagian barat. Data penelitian diambil pada bulan Februari sampai Maret 2019.

Sampel penelitian adalah bagian dari seluruh populasi yang digunakan untuk mewakili populasi. (Soekidjo Notoatmodjo, 2010). Pengambilan sample dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*. Besar sampel dalam penelitian ini sudah di hitung dengan rumus menurut Slovin dengan jumlah responden sebanyak 93 orang.

**2.3 Metode Pengumpulan data**

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan teknik wawancara dan kuesioner. Instrumen dalam penelitian ini meliputi kuesioner dengan 25 pertanyaan mengenai pengetahuan responden tentang keselamatan kerja.

**2.4 Teknik Analisa Data**

Analisis Univariat

Analisis univariat untuk mengetahui distribusi frekuensi dari setiap variabel penelitian (Dian Febrianti, 2020).

Analisis Bivariat

Analisis bivariat untuk mengetahui hubungan antara variabel independen dan variabel dependen.

Variabel dependen dalam penelitian ini meliputi faktor usia, pendidikan, lama bekerja, keikutsertaan pelatihan safety, jabatan proyek, penerapan safety morning, penerapan safety reward. Variabel dependen dalam penelitian ini meliputi pengetahuan tentang keselamatan kerja.

**3. HASIL DAN PEMBAHASAN**

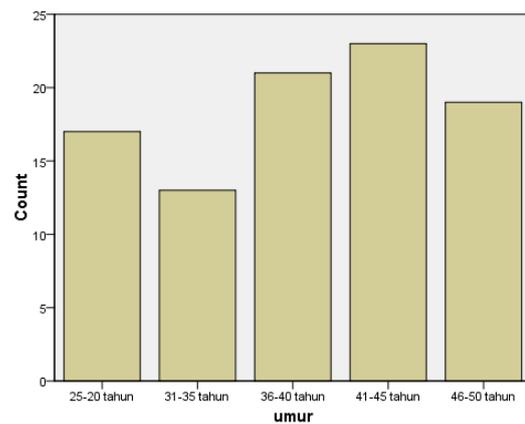
Pada bab ini akan dibahas mengenai hasil dan pengolahan data penelitian dengan uraian sebagai berikut:

**3.1 Distribusi frekuensi responden berdasarkan usia**

Tabel 1. Distribusi frekuensi responden berdasarkan usia

Usia	f	%
25-30 tahun	17	18,3
31-35 tahun	13	14,0
36-40 tahun	21	22,6
41-45 tahun	23	24,7
45-50 tahun	19	20,4
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>100</b>

Berdasarkan tabel diatas didapatkan mayoritas responden penelitian berusia 41-45 tahun (24,7%).



Gambar 1 : Grafik jumlah responden berdasarkan umur

Berdasarkan grafik diatas didapatkan bahwa jumlah minoritas pada penelitian ini pada usia 31-35 tahun sebanyak 13 orang.

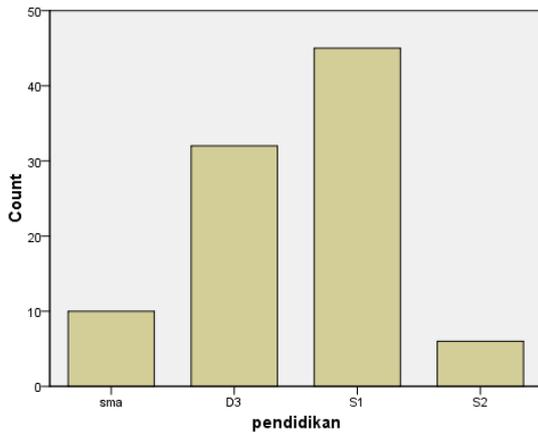
**3.2 Distribusi frekuensi responden berdasarkan pendidikan**

Tabel 2. Distribusi frekuensi responden berdasarkan pendidikan

Pendidikan	f	%
------------	---	---

SMA	10	10,8
D3	32	35,4
S1	45	48,4
S2	6	6,5
Total	93	100

Berdasarkan tabel diatas didapatkan mayoritas responden penelitian mempunyai pendidikan sarjana 45 tahun sebanyak 48,4 %.



Gambar 2 : Grafik jumlah responden berdasarkan pendidikan

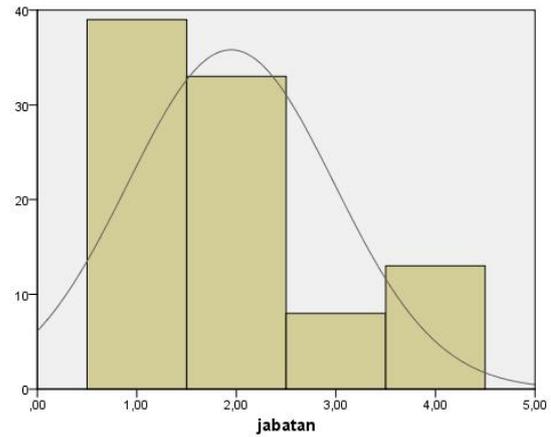
Berdasarkan grafik diatas didapatkan responden penelitian yang paling sedikit mempunyai pendidikan SMA sebanyak 10 orang.

### 3.3 Distribusi frekuensi responden berdasarkan jabatan proyek

Tabel 3. Distribusi frekuensi responden berdasarkan jabatan proyek

Jabatan Proyek	f	%
Supervisor	39	41,9
Engineering	33	35,5
Safety Man	8	8,6
Manager	13	14,0
Total	93	100

Berdasarkan tabel diatas didapatkan mayoritas responden penelitian mempunyai jabatan proyek sebagai supervisor (41,9 %).



Gambar 3 : Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Jabatan Proyek

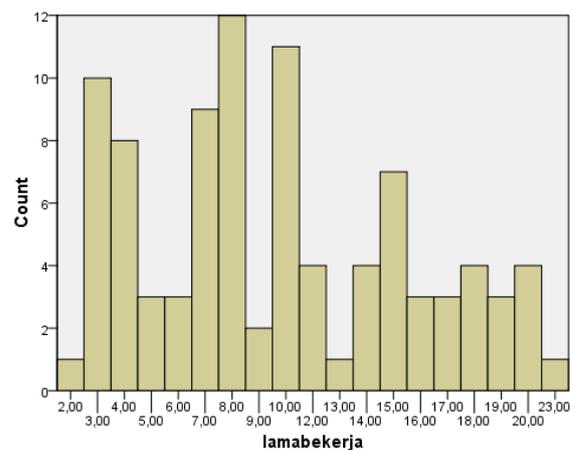
Berdasarkan grafik diatas didapatkan responden penelitian yang paling sedikit mempunyai jabatan proyek sebagai manajer sebanyak 13 orang.

### 3.4 Distribusi frekuensi responden berdasarkan lama kerja

Tabel 4. Distribusi frekuensi responden berdasarkan lama kerja

Lama Kerja	f	%
1-5 tahun	22	23,7
6-10 tahun	37	39,8
11-15 tahun	16	17,3
16-20 tahun	17	18,3
21-25 tahun	1	0,2
Total	93	100

Berdasarkan tabel diatas didapatkan mayoritas responden penelitian mempunyai lama kerja dalam waktu 6-10 tahun sebanyak 37 tahun (39,8 %).



Gambar 4 : Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Lama Kerja

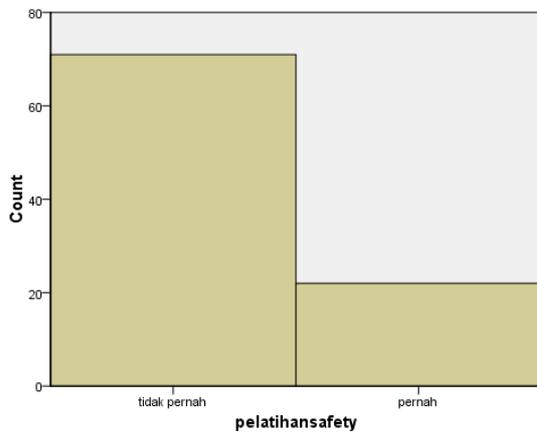
Berdasarkan grafik diatas didapatkan responden penelitian yang mempunyai lama kerja sebanyak 2 tahun, 12 tahun dan 23 tahun sebanyak masing-masing 1 orang, sedangkan lama kerja yang paling lama dalam penelitian ini adalah 8 tahun sebanyak 8 orang.

**3.5 Distribusi frekuensi responden berdasarkan keikutsertaan pelatihan safety**

Tabel 5. Distribusi frekuensi responden berdasarkan keikutsertaan pelatihan safety

Pelatihan Safety	f	%
Pernah	22	23,7
Tidak pernah	71	76,3
Total	93	100

Berdasarkan tabel diatas didapatkan mayoritas responden penelitian tidak mengikuti pelatihan safety sebanyak 71 orang (76,3 %).



Gambar 5 : Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Keikutsertaan Pelatihan Safety

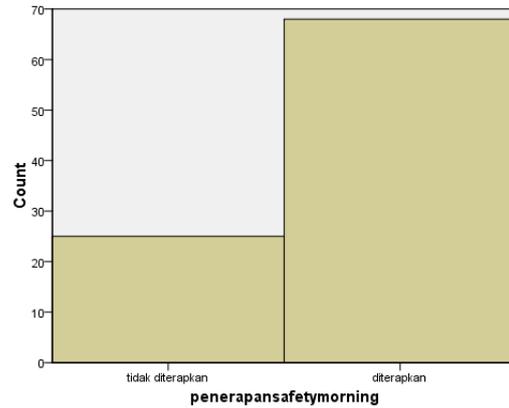
Berdasarkan grafik diatas didapatkan responden penelitian sebanyak 22 orang responden pernah mengikuti pelatihan safety.

**3.6 Distribusi frekuensi responden berdasarkan penerapan safety morning**

Tabel 6. Distribusi frekuensi responden berdasarkan penerapan safety morning

Penerapan Safety Morning	f	%
Diterapkan	68	73,1
Tidak pernah diterapkan	25	26,9
Total	93	100

Berdasarkan tabel diatas didapatkan mayoritas responden penelitian pernah menerapkan Safety Morning sebanyak 68 orang (73,1 %).



Gambar 6 : Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Penerapan Safety Morning

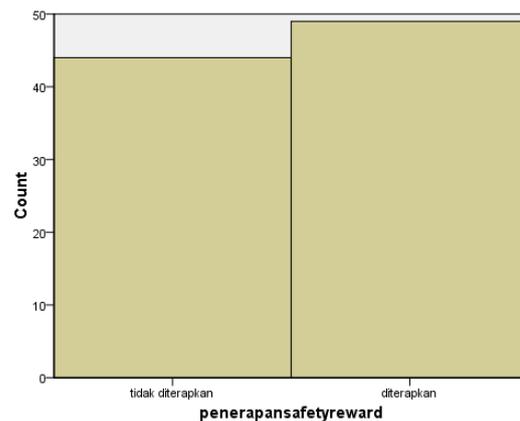
Berdasarkan grafik diatas didapatkan responden penelitian sebanyak 25 orang responden (26,9 %) tidak pernah menerapkan safety morning saat bekerja.

**3.7 Distribusi frekuensi responden berdasarkan penerapan safety reward**

Tabel 7. Distribusi frekuensi responden berdasarkan penerapan safety reward

Penerapan Safety Reward	f	%
Diterapkan	49	52,7
Tidak pernah diterapkan	44	47,3
Total	93	100

Berdasarkan tabel diatas didapatkan mayoritas responden penelitian pernah menerapkan Safety Reward sebanyak 49 orang (52,7 %).



Gambar 7 : Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Penerapan *Safety Reward*

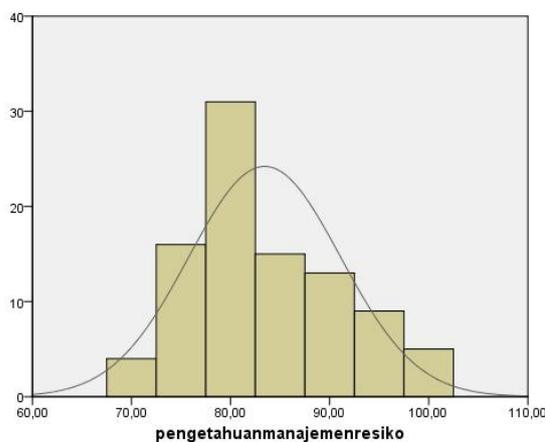
Berdasarkan grafik diatas didapatkan responden penelitian sebanyak 44 orang responden (47,3 %) tidak pernah menerapkan *safety reward* saat bekerja.

**3.8 Distribusi frekuensi responden berdasarkan pengetahuan tentang penerapan keselamatan kerja**

Tabel 8. Distribusi frekuensi responden berdasarkan pengetahuan tentang penerapan keselamatan kerja

Skor Pengetahuan Tentang Penerapan Keselamatan kerja	f	%
70	4	4,3
75	16	17,2
80	31	33,3
85	15	16,1
90	13	14,0
95	9	9,7
100	5	5,4
Total	93	100

Berdasarkan tabel diatas didapatkan mayoritas responden penelitian memiliki skor pengetahuan tentang penerapan keselamatan kerja 80 sebanyak 31 orang (33,3 %).



Gambar 8 : Grafik Jumlah Responden Berdasarkan Pengetahuan Penerapan Keselamatan Kerja

Berdasarkan grafik diatas didapatkan responden penelitian sebanyak 4 orang responden (4,3 %) mempunyai skor pengetahuan penerapan keselamatan kerja yang kurang dengan skor 70.

**3.9 Hasil Analisis Data Bivariat**

Variabel	P-Value	CC	Kesimpulan
Faktor usia dengan pengetahuan penerapan keselamatan kerja	0,384	0,068	Tidak ada hubungan
Faktor pendidikan dengan pengetahuan penerapan keselamatan kerja	0,001	0,336	Ada hubungan
Faktor jabatan proyek dengan pengetahuan penerapan keselamatan kerja	0,000	0,756	Ada hubungan
Faktor lama kerja dengan pengetahuan penerapan keselamatan kerja	0,820	0,024	Tidak ada hubungan
Faktor pelatihan safety dengan pengetahuan penerapan keselamatan kerja	0,007	0,280	Ada hubungan
Faktor penerapan <i>safety morning</i> dengan pengetahuan penerapan keselamatan kerja	0,000	0,656	Ada hubungan
Faktor penerapan <i>safety reward</i> dengan pengetahuan penerapan keselamatan kerja	0,000	0,696	Ada hubungan

Berdasarkan uji statistik korelasi Pearson didapatkan bahwa pengetahuan penerapan keselamatan kerja mempunyai hubungan dengan faktor pendidikan, faktor jabatan proyek, faktor keikutsertaan pelatihan *safety*, faktor penerapan *safety morning* dan faktor penerapan *safety reward*. Sedangkan faktor usia dan

faktor lama kerja tidak mempunyai hubungan dengan pengetahuan penerapan keselamatan kerja.

Berdasarkan kekuatan hubungan antar variabel didapatkan bahwa variabel yang mempunyai kekuatan hubungan kategori kuat adalah faktor jabatan, faktor penerapan *safety morning* dan faktor penerapan *safety reward*. Kekuatan hubungan pada faktor pendidikan dan faktor keikutsertaan dalam pelatihan safety dalam kategori sedang.

#### 4. Pembahasan

##### 4.1. Hubungan pengetahuan K3 dengan Usia

Pada tabel 1 dapat dilihat bahwa mayoritas responden pada usia 41-45 tahun (24,7) pada kelompok supervisor yang paling dominan. Hasil P value lebih dari 0,05 artinya bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan K3 dengan usia, artinya adalah usia tua muda tidak menjadi jaminan akan tertimpa risiko kecelakaan. Hal itu perlu ada upaya yang lebih dengan berbagai strategi yang tepat terhadap semua kelompok umur. Para pekerja hendaknya tetap mentaati peraturan K3 sesuai dengan prosedur K3 cara kerja aman di wilayah proyek masing masing.

##### 4.2. Hubungan pengetahuan K3 dengan Pendidikan

Pada tabel 2 menjelaskan bahwa adanya hubungan pengaruh K3 dengan pendidikan, artinya adalah semakin tinggi ilmu pendidikan, maka akan semakin aware kesadaran dalam menerapkan manajemen risiko di tempat lokasi kerja. Dengan pendidikan akan dilatih berfikir kritis dan di mata kuliah teknik sipil juga diajarkan materi kesehatan dan keselamatan kerja. Mayoritas pendidikan sarjana 45 tahun dengan prosentase 48%.

##### 4.3. Hubungan pengetahuan K3 dengan Jabatan

Pada tabel 3 menjelaskan bahwa ada hubungan antara jabatan dengan pengetahuan K3. Pekerja dengan jabatan tertentu akan membiasakan diri terhadap semua administrasi berhubungan dengan kelengkapan tender proyek, pelaksanaan, pengawasan dan tanggung jawab penerapan K3 di wilayah proyek tersebut. Apabila jabatan tinggi tidak bisa menerapkan K3 dapat mengakibatkan mundurnya jadwal proyek/gagalnya proyek apabila ada suatu risiko yang bersifat negatif menimpa perusahaan proyek tersebut. Berdasarkan tabel diatas didapatkan mayoritas responden penelitian mempunyai jabatan proyek sebagai supervisor (41,9 %) artinya di Surabaya sudah ada upaya yang baik dalam penerapan K3.

4.4. Hubungan pengetahuan K3 dengan Lama Kerja

Pada tabel 4 tabel diatas didapatkan mayoritas responden penelitian mempunyai lama kerja dalam waktu 6-10 tahun sebanyak 37 tahun (39,8 %). Pada hubungan lama kerja antara pengetahuan kerja ini didapatkan hubungan tidak signifikan, artinya adalah ada hubungan yang tidak searah dengan lama sedikit atau lamanya pengalaman seseorang dalam bekerja di proyek konstruksi. Perilaku pekerja yang memiliki pengalaman kerja yang lama, terkadang merasa tidak akan akan terjadi risiko kecelakaan yang menimpa dirinya. Perasaan ini akan menimbulkan kelengahan dan menyepelekan saat ada peristiwa yang menyebabkan peristiwa terjadinya kecelakaan. Demikian halnya pekerja dengan minim pengalaman, dapat berpotensi terjadinya kecelakaan. Maka Pekerja yang minim atau banyak pengalaman belum tentu terhindar dari kecelakaan.

##### 4.5. Hubungan pengetahuan K3 dengan Pelatihan safety

Pada tabel 5 diatas didapatkan mayoritas responden penelitian tidak mengikuti pelatihan safety sebanyak 71 orang (76,3 %). Ada hubungan antara pengetahuan K3 dengan ada keikutsertaan pelatihan K3. Berdasarkan grafik diatas didapatkan responden penelitian sebanyak 22 orang responden pernah mengikuti pelatihan safety. Pelatihan K3 merupakan hal wajib bagi seorang safetyman untuk bekerja di lokasi. Seiring dengan perkembangan zaman dan meningkatnya beberapa kejadian kecelakaan di area konstruksi, maka diperlukannya pelatihan safety K3 dasar bagi pekerja konstruksi terutama pngawas lapangan. Pelatihan ini digunakan untuk melatih kemampuan dan mengembangkan ilmunya di bidang konstruksi tanpa mengesampingkan pengetahuan di bidang keselamatan kerja. Peranan K3 juga berkembang menjadi prasyarat dalam satu kelengkapan tender. Hal itu diperlukan untuk tanggung jawab K3 menjadi kesadaran bersama untuk mewujudkan keselamatan kerja dengan minimalisir risiko kecelakaan yang dapat terjadi dimana saja dan waktu yang tidak dapat diprediksi.

##### 4.6. Hubungan pengetahuan K3 dengan Penerapan safety morning

Pada tabel 6 diatas didapatkan mayoritas responden penelitian pernah menerapkan *Safety Morning* sebanyak 68 orang (73,1 %). Berdasarkan grafik diatas didapatkan responden penelitian sebanyak 25 orang responden (26,9 %) tidak pernah menerapkan *safety morning* saat bekerja. Ada hubungan pengetahuan K3 dengan penerapan safety morning

*Safety morning* merupakan salah satu upaya dari beberapa pengendalian risiko untuk

mengurangi kecelakaan yang akan terjadi. Safety morning memiliki istilah dilapangan seperti safety talk, meeting pagi dll. Aktivitas morning pada umumnya dilakukan dengan aktivitas berbaris rapi dengan APD (Alat Pelindung Diri) lengkap oleh semua pekerja proyek, pengawas proyek dan jajaran pimpinan manajemen. Para pimpinan safety, safetyman, pengawas proyek akan memberikan tahapan pelaksanaan kegiatan proyek di hari itu. Mereka akan saling bergantian memberikan paparan singkat sesuai dengan jabatan masing masing.

#### 4.7. Hubungan pengetahuan K3 dengan Penerapan safety rewards

Pada tabel 7 diatas didapatkan responden penelitian sebanyak 44 orang responden (47,3 %) tidak pernah menerapkan *safety reward* saat bekerja. Berdasarkan tabel diatas didapatkan mayoritas responden penelitian pernah menerapkan *Safety Reward* sebanyak 49 orang (52,7 %). Safety rewards merupakan strategi tambahan setelah punishment, sop dan strategi lainnya di proyek kurang begitu baik atau ada penurunan kepedulian pekerja proyek. Strategi ini diperlukan untuk memberi semangat dan memberi penghargaan kepada semua pekerja yang terlibat dalam satu tim proyek. Penghargaan proyek dapat berupa sertifikat, hadiah dan lain lain. Rewards biasanya dilakukan setiap bulan untuk memperingati setiap pergantian bulan baru dan semangat baru, kemudian foto penerima rewards akan terpampang di media papan atau majalah di setiap proyek. Dengan adanya safety rewards pekerja konstruksi dapat lebih memperhatikan terhadap keselamatan kerja yang bermanfaat bagi diri sendiri dan lingkungan kerja.

#### 4. KESIMPULAN

Pada hasil penelitian ini dilakukan uji statistik korelasi Pearson didapatkan bahwa pengetahuan penerapan keselamatan kerja mempunyai hubungan dengan faktor pendidikan, faktor jabatan proyek, faktor keikutsertaan pelatihan safety, faktor penerapan safety morning dan faktor penerapan safety reward. Sedangkan faktor usia dan faktor lama kerja tidak mempunyai hubungan dengan pengetahuan penerapan keselamatan kerja.

**5. DAFTAR PUSTAKA** Alfidyani, K. S., Lestanyo, D., & Wahyuni, I. (2020). *HUBUNGAN PELATIHAN K3 , PENGGUNAAN APD , PEMASANGAN SAFETY SIGN , DAN PENERAPAN SOP DENGAN TERJADINYA RISIKO KECELAKAAN KERJA ( Studi Pada Industri Garmen Kota Semarang )*. 8.

Ardian Zul Fauzi, Agus Bambang Siswanto, M. A. S. (2020). Safety induction, Reward, Punishment, Kedisiplinan K3 (STUDI KASUS: PROYEK PEMBANGUNAN MENARA USM) Ardian. *Researchgate*.

Cahyo, Y., Candra, A. I., Siswanto, E., & Gunarto, A. (2020). The Effect of Stirring Time and Concrete Compaction on K-200 Concrete Press Strength. *Journal of Physics: Conference Series*, 1569(4), 0–6. <https://doi.org/10.1088/1742-6596/1569/4/042033>

Candra, A. I., Mudjanarko, S. W., Poernomo, Y. C. S., & Vitasromo, P. (2020). Analysis of the Ratio of Coarse Aggregate to Porous Asphalt Mixture. *Journal of Physics: Conference Series*, 1569(4). <https://doi.org/10.1088/1742-6596/1569/4/042029>

Candra, A. I., Ridwan, A., Winarto, S., & Romadhon. (2020). Correlation of Concrete Strength and Concrete Age K-300 Using Sikacim® Concrete Additive and Master Ease 5010. *Journal of Physics: Conference Series*, 1569(4). <https://doi.org/10.1088/1742-6596/1569/4/042032>

Christina, W. Y., Ludfi, D., & Thoyib, A. (2012). Pengaruh Budaya Keselamatan Dan Kesehatan Kerja ( K3 ) Terhadap Kinerja Proyek Konstruksi. *Jurnal Rekayasa Sipil*, 6(1), 83–95.

Dian Febrianti, I. Y. S. (2020). *FAKTOR- FAKTOR YANG MEMPENGARUHI TINGKAT KESADARAN ( Studi Kasus : PembangunanTurning Area . Pertambangan Batu Bara PT . Mifa*. 5(1), 376–383.

Fauzi, A. Z., Siswanto, A. B., & Salim, M. A. (2020). *Effect of Safety Induction , Reward , and Punishment on K3 Discipline ( Case Study : USM Tower Project )*. (April).

Ferdinand Fassa, S. R. (2020). Pengaruh pelatihan k3 terhadap perilaku tenaga kerja konstruksi dalam bekerja secara aman di proyek. *Jurnal Architecture Innovation*, 4(1).

Gunanto, & Ikatrinasari, Z. F. (2018). Pengaruh Reward Dan Punishment Terhadap Kinerja Welder Studi Kasus Di Proyek Pipeline Spread 4 Labuan Maringgai - Tanjung Karang. *Jurnal Inkofar*, 1(1), 6–13.

Hartanto, D., & Siahaan, R. (2018). PENGARUH PENGETAHUAN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA TERHADAP PERILAKU PEKERJA KONSTRUKSI PADA PROYEK JALAN TOL BOGOR RINGROAD SEKSI IIB Dani. *P- ISSN : 2407 – 1846 e-ISSN : 2460 – 8416*, 1–11.

Indonesia, U. R. (1970). Undang-undang Republik

- Indonesia Nomor 1 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja. *UU RI, 1970(5)*, unpaginated.
- Kurniawan, W., Setyaningsih, Y., & Wahyuni, I. (2017). Hubungan Faktor Karakteristik Pekerja, Safety Morning Talk (Smt) Dan Housekeeping Dengan Kejadian Minor Injury Pada Pekerja Di Proyek Pembangunan Gedung Kantor Pt. X Jakarta. *Jurnal Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro*, Vol. 5, pp. 323–331.
- Murti, A. K. (2015). ANALISIS HUBUNGAN ANTARA PELATIHAN KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA DENGAN PERILAKU AMAN PADA PEKERJA KONSTRUKSI. UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA.
- Pangestu, A. (2016). *PENGARUH PROGRAM KESELAMATAN DAN KESEHATAN KERJA ( K3 ) DAN DISIPLIN KERJA KARYAWAN TERHADAP ( Studi Kasus Pada PT . Wika Realty Proyek Pembangunan Tamansari Hive Office Park )*. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Ridwan, A., Candra, A. I., Gardjito, E., & Suwarno. (2020). Experimental Study Additional Brantas Sands of Clay Density. *Journal of Physics: Conference Series, 1569(4)*. <https://doi.org/10.1088/1742-6596/1569/4/042030>
- Sambira Teja, M. B., Sutarja, I., & Astawa Diputra, G. (2017). Pengaruh Pengetahuan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Terhadap Perilaku Pekerja Konstruksi Pada Proyek Jalan Tol Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa. *Jurnal Spektran, 5(1)*. <https://doi.org/10.24843/spektran.2017.v05.i01.p03>
- Sidik, faisal, & Hariyono, W. (2005). Analisis Penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Pada Proyek Konstruksi Sahid Jogja Lifestyle City di Kabupaten Sleman. *Jurnal Rekayasa Sipil, 1–9*.
- Tugino, B. E. dan. (2007). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja Konstruksi. *Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja Konstruksi, 9(1)*, 21–31. <https://doi.org/10.15294/jtsp.v9i1.6918>
- Wibawa, A., Manajemen, M., Widya, S., & Yogyakarta, W. (2017). *Analisis Faktor Persepsi Keselamatan Kerja Supervisor Pada Operasi Kelautan Proyek Minyak dan gas Bumi PT Total E&P Indonesia Balikpapan*. Stie Widya Wiwaha Yogyakarta.
- Winarto, S., Candra, A. I., Siswanto, E., & Ajiono, R. (2020). Analysis Causes Damage and Prevention of Concrete. *Journal of Physics: Conference Series, 1569(4)*. <https://doi.org/10.1088/1742-6596/1569/4/042031>

Halaman ini sengaja dikosongkan