

HUBUNGAN FAKTOR INDIVIDU DAN LINGKUNGAN TERHADAP KECELAKAAN KERJA DI BENGKEL MOTOR DI DAERAH DENPASAR SELATAN

Lamsio Arina Febe Trisha Hutagaol, Desak Putu Yuli Kurniati*

*Program Studi Sarjana Kesehatan Masyarakat, Fakultas Kedokteran, Universitas Udayana
Jalan P.B Sudirman, Kec. Denpasar Barat, Kota Denpasar, Bali 80234*

ABSTRAK

Dalam mencapai keberhasilan suatu perusahaan dalam mencapai tujuan, dibutuhkan optimalisasi budaya keselamatan (safety culture). Tiga faktor pembentuk safety culture yaitu orang, lingkungan kerja, dan perilaku K3. Ketiga faktor tersebut harus dioptimalkan agar dapat meminimalisir kejadian kecelakaan kerja pada mekanik motor di bengkel motor di Daerah Denpasar Selatan. Desain penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan pendekatan cross-sectional dengan total sampel sebanyak 60 responden. Variabel yang diamati adalah faktor individu yakni demografi (umur, masa kerja, pendidikan), pengetahuan K3, sikap K3, perilaku K3 dan faktor lingkungan yakni persepsi lingkungan fisik dan non fisik. Hasil analisis dengan menggunakan uji chi-square menunjukkan variabel yang memiliki hubungan terhadap kecelakaan kerja adalah variabel umur ($p=0,01$), perilaku ($p=0,05$). Hasil analisis fisher exact menunjukkan variabel pendidikan terakhir menunjukkan ada hubungan terhadap kejadian kecelakaan kerja ($p=0,01$). Faktor penyebab kecelakaan kerja yang menunjukkan hubungan signifikan adalah umur dan pendidikan terakhir. Saran yang dapat diberikan kepada pengelola bengkel adalah melakukan pengecekan kesehatan bagi para mekanik untuk mencegah terjadi penyakit akibat kerja dan meningkatkan kualitas hidup mekanik serta pemberian pelatihan kerja atau sosialisasi mengenai K3 kepada para mekanik agar dapat melakukan pekerjaannya sesuai dengan prosedur kerja yang baik.

Kata Kunci: Kecelakaan Kerja, Pengetahuan K3, Sikap K3, Lingkungan Kerja, Perilaku K3

ABSTRACT

A company in achieving its goals, it is necessary to optimize the safety culture. Three factors form a safety culture, namely people, and OHS behaviour. These three factors must be optimized in order to minimize the incidence of work accidents in motorcycle mechanics in motorcycle repair shop in the South Denpasar area. The research design is a quantitative study with cross-sectional approach with a total sample of 60 respondents. The variables observed were human factors, namely demography (age, work period, education), OHS knowledge, OHS attitude, OHS behaviour and work environmental factors. The results of the analysis using the chi-square test showed that there was a relationship between age and work accidents ($p=0.01$), behavior ($p=0.05$). The results of the Fisher's exact analysis showed that the last education variable showed a relationship to the incidence of work accidents ($p=0.01$). Factors causing work accidents that show a significant relationship are age and recent education. Advice that can be given to workshop managers is to carry out health checks for mechanics to prevent occupational diseases and improve the quality of life of mechanics as well as providing job training or socialization regarding OHS to mechanics so that they can carry out their work according to good work procedures.

Kata Kunci: Occupational accident, OHS knowledge, OHS Attitude, Work Environment, OHS behavior

PENDAHULUAN

Dunia transportasi di tanah air berkembang dengan sangat pesat. Jumlah kendaraan kian hari kian meningkat. Keadaan yang sama juga

terjadi di Provinsi Bali. Data dari Badan Pusat Statistik Provinsi Bali tahun 2022 menunjukkan bahwa jumlah kendaraan meningkat sangat signifikan dari tahun 2020-2022.

*e-mail korespondensi: desak.yuli@unud.ac.id

Jumlah kendaraan jenis sepeda motor tetap mendominasi berjumlah 4.079.617 unit, bis berjumlah 11.257 unit, mobil barang berjumlah 171.603 unit, mobil pribadi berjumlah 493.887 unit. (Badan Pusat Statistik Provinsi Bali, 2022). Besarnya jumlah kendaraan bermotor di Bali membutuhkan *after sales service* kendaraan yang memadai dalam hal jumlah dan kualitas pelayanan. Hal ini tentunya akan memberikan pekerjaan yang cukup terhadap bengkel resmi untuk memberikan pelayanan terhadap *customernya*. Jumlah bengkel kendaraan di Kota Denpasar kian hari kian bertambah, dan berasal dari berbagai jenis/merk kendaraan. Makin banyaknya jumlah bengkel tersebut tentunya menyerap tenaga kerja khususnya mekanik yang cukup banyak. Data Badan Pusat Statistik (BPS) menyatakan jumlah usia kerja di Bali pada tahun 2022 mencapai 3.563.142 jiwa, dimana 800.943 berada di Kota Denpasar. (Badan Pusat Statistik Provinsi Bali, 2022) Besarnya jumlah angkatan kerja adalah aset berharga bagi kemajuan bangsa, apabila sejalan dengan kualitas kerja dan kesejahteraan pekerja. Mekanik merupakan salah satu aset perusahaan yang harus terjamin kesehatan dan keselamatannya pada saat bekerja. Maka dari itu, untuk menjamin kesehatan dan keselamatan kerja maka diperlukan *safety culture*. Faktor pembentuk

safety culture yakni faktor orang, lingkungan dan perilaku. Ketiga faktor tersebut biasanya dinamakan *The Safety Triad*. (Geller, 2001). Ketiga faktor tersebut harus saling berkesinambungan agar mencegah terjadi kecelakaan kerja serta menjamin kesehatan dan keselamatan kerja para mekanik bengkel motor. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan faktor individu, dan lingkungan terhadap kejadian kecelakaan kerja pada bengkel motor di daerah Denpasar Selatan.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dengan pendekatan *cross-sectional* dimana data yang menyangkut variabel bebas dan variabel terkait dikumpulkan dalam satu waktu bersamaan. Lokasi penelitian ini di bengkel motor di Daerah Denpasar Selatan pada bulan Januari 2023-Mei 2023. Populasi dalam penelitian ini adalah mekanik bengkel motor di Denpasar Selatan. Jumlah sampel adalah 60 responden dengan teknik pengambilan sampel secara *convenience sampling*. Penelitian ini menggunakan instrument kuesioner dengan analisis data menggunakan uji *chi-square*. Penelitian ini telah dilakukan *review* sesuai *ethical clearance* dari Komisi Etik Penelitian Litbang FK Unud/RSUP Sanglah dengan Nomor: 413/UN14.2.2.VII.14/LT/2023 tertanggal 24 Februari 2023.

HASIL

Karakteristik Responden

Karakteristik responden yang diukur pada penelitian ini yaitu umur, pendidikan, dan masa kerja dalam tahun.

Tabel 1 Gambaran Karakteristik Mekanik Motor di Denpasar Selatan

Karakteristik (n=110)	Frekuensi	Proporsi (%)
Usia		
20-29 tahun	45	75,00
30-39 tahun	11	18,33
40-49 tahun	2	3,33
≥50 tahun	2	3,33
Pendidikan Terakhir		
>SMA	11	18,33
≤SMA	49	81,67
Masa kerja		
Baru <3 tahun	17	28,33
Lama ≥ 3 tahun	43	71,67

Distribusi responden berdasarkan umur dibagi dalam 4 kelompok umur, yaitu umur 20-29 tahun dengan persentase 75%, umur 30-39 tahun dengan persentase 18,33%, umur 40-49 tahun dengan persentase 3,33%, dan umur ≥ 50 tahun dengan persentase 3,33%. Hasil penelitian menunjukkan paling banyak responden berada pada kelompok umur 20-29 tahun yaitu sebanyak 45 responden (75%) dan sebanyak 3 responden (3,33%) pada kelompok umur 40-49 tahun dan ≥ 50 tahun. Distribusi responden berdasarkan pendidikan terakhir, yaitu >SMA (18,33%), ≤ SMA (81,67%). Tingkat pendidikan responden lebih banyak

memiliki tingkat pendidikan maksimal SMA dengan jumlah 49 responden dengan persentase 81,67%. Distribusi responden berdasarkan masa kerja didapatkan hasil pada kelompok masa kerja baru >3 tahun sebanyak 17 responden (28,33%) sedangkan pada masa kerja lama ≥ 3 tahun sebanyak 43 responden (71,67%).

Kecelakaan Kerja

Tabel 2 Kecelakaan Kerja Mekanik Bengkel Motor Di Denpasar Selatan

NO	Pernyataan (n=60)	Pernah	Tidak Pernah
		n (%)	n (%)
1.	Terjatuh	27 (45,0)	33 (55,0)
2.	Tertimpa	18 (30,0)	42 (70,0)
3.	Tertumbuk/ terkena benda	24 (40,0)	36 (60,0)
4.	Terjepit oleh benda	28 (46,67)	32 (53,33)
5.	Gerakan melebihi kemampuan	15 (25,0)	45 (75,0)
6.	Pengaruh suhu tinggi	17 (28,33)	43 (71,67)
7.	Terkena arus listrik	17 (28,33)	43 (71,67)
8.	Kontak dengan bahan berbahaya	11 (18,33)	49 (81,67)
9.	Jenis kecelakaan lain	1 (1,67)	59 (98,33)

Berdasarkan tabel 2, jenis kecelakaan yang tertinggi adalah terjepit oleh benda sebanyak 28 responden (46,67%), dan kecelakaan yang paling sedikit yaitu jenis kecelakaan lain yang tidak disebutkan oleh responden hanya 1 orang (1,67%).

Pengetahuan K3

Tabel 3 Tingkat Pengetahuan K3 Mekanik Bengkel Motor Di Denpasar Selatan

Kategori	Frekuensi	Proporsi (%)
Tinggi	50	83,33
Rendah	11	16,67
Total	60	100%

Tabel 3 menunjukkan tingkat pengetahuan K3 mekanik bengkel motor dengan pengetahuan tinggi yaitu 83,33% dan pengetahuan rendah yaitu 16,67%. Hasil rata-rata nilai pengetahuan yang diperoleh responden yaitu 8,21 yang diambil dari nilai *mean* skor pengetahuan responden.

Sikap K3

Tabel 4 Tingkat Sikap K3 Mekanik Bengkel Motor di Denpasar Selatan

Kategori	Frekuensi	Proporsi (%)
Positif	42	70,00
Negatif	18	30,00
Total	60	100%

Pada tabel 4 menunjukkan gambaran sikap K3 mekanik bengkel dengan sikap positif yaitu 70% dan sikap negatif yaitu 30%.

Persepsi Lingkungan Fisik

Berdasarkan tabel 5 menunjukkan gambaran persepsi lingkungan fisik dengan persepsi kondusif yaitu 37 responden dengan persentase sebesar 61,67% dan persepsi tidak kondusif yaitu 23 responden dengan persentase sebesar 38,33%.

Tabel 5 Tingkat Persepsi Lingkungan Fisik Mekanik Bengkel Motor di Denpasar Selatan

Kategori	Frekuensi	Proporsi (%)
Kondusif	37	61,67
Tidak Kondusif	23	38,33
Total	60	100%

Persepsi Lingkungan Non Fisik

Tabel 6 Tingkat Persepsi Lingkungan Non Fisik Mekanik Bengkel Motor di Denpasar Selatan

Kategori	Frekuensi	Proporsi (%)
Kondusif	55	91,67
Tidak Kondusif	5	8,33
Total	60	100%

Berdasarkan tabel diatas, persepsi lingkungan kerja non dengan persepsi kondusif yaitu 91,67% dengan jumlah 55 responden dan persepsi tidak kondusif yaitu 8,33% dengan jumlah 5 responden.

Perilaku K3

Tabel 7 Tingkat Perilaku K3 Mekanik Bengkel Motor di Denpasar Selatan

Kategori	Frekuensi	Proporsi (%)
Baik	42	70,0
Tidak baik	18	30,0
Total	60	100%

Pada tabel diatas, diketahui bahwa perilaku K3 kategori baik yaitu sebanyak 42 responden atau 70% dan perilaku K3 kategori tidak baik yaitu 30%.

*e-mail korespondensi: desak.yuli@unud.ac.id

Hubungan Antara Faktor Individu, dan Lingkungan Responden terhadap Kecelakaan Kerja Pada Bengkel Motor Di Daerah Denpasar Selatan

Tabel 8 Hasil Analisis Bivariabel Hubungan antara Faktor Orang, Lingkungan Responden dan Perilaku Responden terhadap Kecelakaan Kerja pada Bengkel di Daerah Denpasar Sleatan

Variabel (n=60)	Kecelakaan kerja		PR	95% CI	Nilai p
	Celaka (n=43)	Tidak celaka (n=17)			
Umur					
20-29 tahun	36 (80%)	9 (20%)	Ref	0,33-1,02	0,01
30-39 tahun	7 (63,64%)	4 (36,36%)	0,58		
40-49 tahun	0 (0,0%)	2 (100%)			
≥50 tahun	0 (0,0%)	2 (100%)			
Pendidikan Terakhir					
≤SMA	39 (79,59%)	10 (20,41%)	2,19	0,99-4,84	0,01
>SMA	4 (36,36%)	7 (63,64%)	Ref		
Masa kerja					
Lama	30 (69,77%)	13 (30,23%)	0,91	0,66-1,27	0,60
Baru	13 (76,47%)	4 (23,53%)	Ref		
Pengetahuan					
Rendah	9 (90%)	1 (10%)	1,32	0,99-1,75	0,26
Tinggi	34 (68%)	16 (32%)	Ref		
Sikap					
Negatif	15 (83,33%)	3 (16,67%)	1,25	0,93-1,68	1,19
Positif	14 (33,33%)	28 (66,67%)	Ref		
Perilaku					
Tidak baik	16 (88,89%)	2 (11,11%)	1,38	1,05-1,83	0,05
Baik	27 (64,29%)	15 (35,71%)	Ref		
Persepsi Lingkungan Fisik					
Tidak kondusif	17 (73,91%)	6 (26,09%)	1,05	0,76-1,45	0,76
Kondusif	26 (70,27%)	11 (29,73%)	Ref		
Persepsi Lingkungan Non Fisik					
Tidak kondusif	5 (100%)	0 (0,0%)	1,45	1,21-1,72	0,31
Kondusif	38 (69,09%)	17 (30,91%)	Ref		

Hasil analisis *chi square* menunjukkan variabel umur memiliki hubungan signifikan terhadap kecelakaan kerja dimana responden dengan umur tua lebih besar 1,72 meningkatkan kejadian celaka pada bengkel motor di daerah Denpasar Selatan (PR= 0,58; 95% CI: 0,33-1,02). Variabel perilaku memiliki hubungan terhadap kecelakaan kerja dimana responden dengan perilaku baik lebih besar 1,38 kali meningkatkan tidak celaka pada bengkel motor di daerah Denpasar Selatan (PR= 1,38; 95% CI: 1,05-1,83). Hasil analisis *fisher exact* pada variabel pendidikan terakhir menunjukkan terdapat hubungan signifikan terhadap kecelakaan kerja dimana responden dengan pendidikan terakhir SMA atau kurang dari SMA 2,19 meningkatkan kejadian celaka pada bengkel motor di daerah Denpasar Selatan (PR= 2,19; 95% CI: 0,99-4,84).

Variabel lain seperti masa kerja, pengetahuan K3, sikap, serta persepsi lingkungan fisik dan non fisik tidak memiliki hubungan yang signifikan terhadap kecelakaan kerja pada bengkel motor di daerah Denpasar Selatan ($p>0,05$).

DISKUSI

Gambaran Faktor Individu Responden

Responden dalam penelitian ini berada pada rentang usia 17 tahun sampai 55 tahun. Berdasarkan hasil penelitian ini, menunjukkan bahwa

karakteristik umur paling banyak ada pada rentang usia 20-29 tahun sebesar 75%. Berdasarkan *World Health Organization*, (2014), usia produktif seseorang berada pada rentang usia 15-64 tahun, sehingga seluruh responden penelitian ini termasuk usia produktif.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan tahun 2008 di PT. Borneo Melintang Buana Ekspor Yogyakarta terdapat pengaruh positif antara tingkat pendidikan terhadap kecelakaan kerja karena tingkat pendidikan berpengaruh terhadap pengetahuan dan perilaku pekerja terhadap kecelakaan (Handayani, Wibowo dan Dyah, 2010). Pada penelitian ini, seluruh responden berjenis kelamin laki-laki dengan latar belakang pendidikan terakhir yang dikategorikan maksimal lulus SMA sebanyak 81,67%, dan pendidikan terakhir minimal SMA sebanyak 18,33%. Selain itu, pada saat pengambilan sampel diketahui bahwa syarat menjadi mekanik bengkel motor tersebut adalah minimal telah menempuh pendidikan SMA/ sederajat.

Masa kerja responden pada penelitian ini dihitung mulai dari pertama kali bekerja menjadi mekanik bengkel motor sampai pada saat penelitian dilakukan. Masa kerja pada penelitian ini dikategorikan menjadi 2 yaitu, masa kerja lama yakni ≥ 3 tahun dan masa kerja baru yakni < 3 tahun. Hasil yang diperoleh

dari penelitian ini sebanyak 71,67% responden merupakan masa kerja lama ≥ 3 tahun dan 28,33% responden merupakan masa kerja baru < 3 tahun.

Pengetahuan K3 Responden

Pengetahuan K3 responden penelitian ini diperoleh hasil bahwa proporsi terbesarnya adalah berpengetahuan tinggi tentang K3 di bengkel motor yaitu sebesar 83,33%. Menurut Skinner (1938) dalam buku Notoatmodjo (2005), seseorang dikategorikan berpendidikan tinggi apabila mampu mengungkapkan informasi dengan benar. Berdasarkan penelitian yang dilakukan, diketahui bahwa pengetahuan yang dimiliki responden sudah cukup banyak mengenai lingkup kerja sehari-hari. Hal tersebut dapat terjadi karena responden memiliki latar belakang pelatihan dan pemberian informasi mengenai prinsip-prinsip K3 yang menyangkut bidangnya. Menurut Suma'mur, (1996), pemahaman terhadap K3 merupakan faktor esensial bagi keberhasilan program. Agar kemampuan dan keterampilan para responden meningkat, perlu dilakukan pelatihan secara teratur.

Sikap K3 Responden

Pada penelitian ini, sikap dikategorikan menjadi 2 yaitu, sikap yang positif dan sikap yang negatif. Sikap yang dimaksudkan adalah sikap yang dilakukan oleh pekerja mengenai kesehatan dan keselamatan kerja. Pada hasil penelitian ini

diperoleh proporsi sikap positif sebesar 70% sedangkan proporsi sikap negatif sebesar 30%. Responden diberikan 9 pertanyaan mengenai sikap K3, lalu jawabannya dikualifikasikan menjadi positif dan negatif. Pada hasil penelitian ini, seluruh pernyataan memperoleh jawaban positif sebanyak lebih dari setengah responden. Hal ini berarti sikap K3 responden pada penelitian ini adalah positif.

Perilaku K3 Responden

Perilaku K3 pada penelitian ini dikualifikasikan menjadi perilaku baik dan tidak baik. Proporsi hasil dari responden yang menunjukkan perilaku baik sebesar 70% atau sebanyak 42 responden. Proporsi hasil dari responden yang menunjukkan perilaku tidak baik sebesar 30% atau sebanyak 18 responden. Pada penelitian ini responden diberikan pertanyaan mengenai perilaku K3 sebanyak 6 pertanyaan. Lalu jawabannya dikualifikasikan menjadi melakukan dan tidak melakukan.

Berdasarkan hasil yang diperoleh, para mekanik motor memiliki hasil proporsi berperilaku baik lebih banyak dibanding proporsi berperilaku tidak baik. Salah satu poin pernyataan yang paling banyak memperoleh jawaban tidak melakukan adalah memakai pelindung mata saat bekerja. Poin ini memperoleh hasil tidak melakukan sebesar 75% dari responden. Begitu

pula dengan pemakaian pelindung telinga juga memperoleh jawaban tidak melakukan sebesar 75% dari responden atau sebanyak 45 orang responden. Hal ini dapat terjadi, karena pihak bengkel motor tidak menyediakan APD berupa pelindung mata dan telinga bagi seluruh mekanik.

Persepsi Lingkungan Kerja

Pada penelitian ini persepsi lingkungan kerja dibagi menjadi 2, yaitu persepsi lingkungan kerja fisik dan persepsi lingkungan kerja non fisik. Masing-masing dikategorikan menjadi 2, yaitu lingkungan kerja yang kondusif dan tidak kondusif. Para responden diberikan pertanyaan mengenai persepsi lingkungan fisik sebanyak 23 pertanyaan dan 5 pertanyaan mengenai persepsi lingkungan kerja non fisik.

Pada penelitian ini persepsi lingkungan kerja fisik yang kondusif memiliki proporsi 61,67% atau memiliki frekuensi 37 responden. Persepsi lingkungan kerja fisik tidak kondusif memiliki proporsi 38,33% atau memiliki frekuensi 23 responden. Pada hasil penelitian ini, dari 23 pernyataan mengenai persepsi lingkungan kerja fisik, terdapat 9 pernyataan yang memperoleh hasil kondusif sebanyak 60 responden yakni jumlah seluruh responden penelitian ini. Pernyataan tersebut antara lain, lingkungan kerja bersih dan terawat, penerangan di tempat kerja memadai, lantai dapur

kamar mandi tidak licin, poster kesehatan keselamatan kerja, persediaan obat-obatan atau kotak P3K, fasilitas pemadam kebakaran, bahan yang mudah terbakar diletakkan di temoat yang aman, terdapat SOP yang jelas untuk pekerjaan. Namun, ada satu pernyataan persepsi lingkungan fisik yang memperoleh jawaban tidak kondusif yang tinggi yaitu mengenai terdapat lubang di lantai /lorong. Pernyataan ini memperoleh frekuensi jawaban tidak kondusif sebanyak 47 responden atau 78,33%. Lebih dari setengah responden memiliki persepsi tidak kondusif mengenai pernyataan tersebut. Berdasarkan hasil tersebut, dapat disimpulkan bahwa menurut persepsi responden, lingkungan fisik tempat kerja sudah kondusif.

Persepsi lingkungan kerja non fisik yang kondusif memiliki proporsi 91,67% atau memiliki frekuensi 55 responden. Persepsi lingkungan kerja non fisik yang tidak kondusif memiliki proporsi 8,33% atau memiliki frekuensi 5 responden. Pada variabel persepsi lingkungan kerja non fisik terdapat 5 pernyataan. Pada hasil penelitian ini, seluruh pernyataan tersebut memiliki jawaban kondusif lebih dari setengah responden. Berdasarkan hasil tersebut, persepsi responden mengenai lingkungan kerja non fisik tempat kerja sudah kondusif.

Variabel yang berhubungan dengan Kecelakaan Kerja

Hubungan Umur terhadap Kecelakaan Kerja

Hasil analisis *chi square* menunjukkan variabel umur memiliki hubungan signifikan terhadap kecelakaan kerja dimana responden dengan umur tua lebih besar 1,72% meningkatkan tidak celaka pada bengkel motor di Daerah Denpasar Selatan. Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh (Handayani, Wibowo dan Dyah, 2010) yang menunjukkan bahwa umur pekerja bagian *rustic* di PT. Borneo Melintang Buana Ekspor Yogyakarta yang mengalami kecelakaan kerja sebagian besar berumur antara 23-27 tahun dan tingkat umur yang paling sedikit antara 43-48 tahun.

Hubungan Pendidikan Terakhir terhadap Kecelakaan Kerja

Pada hasil analisis *fisher exact* pada variabel pendidikan terakhir menunjukkan bahwa terdapat hubungan signifikan terhadap kecelakaan kerja pada bengkel motor di daerah Denpasar Selatan. Hasil yang diperoleh yaitu, pekerja yang memiliki pendidikan minimal SMA mengalami kejadian kecelakaan sebanyak 39 orang atau sebesar 79,59%. Sedangkan, responden yang tidak mengalami celaka adalah responden yang pendidikannya diatas SMA sebanyak 4 orang atau

36,36% Jantriana (2008) menyebutkan bahwa pendidikan merupakan faktor yang sangat penting dalam bekerja. Hal ini disebabkan karena latar belakang pendidikan seseorang mencerminkan kecerdasan dan keterampilan tertentu sehingga kesuksesan seseorang yang akan berpengaruh pada penampilan kerja. Semakin tinggi tingkat pendidikan maka akan semakin cenderung sukses dalam bekerja

Hubungan Perilaku K3 terhadap Kecelakaan Kerja

Hasil analisis *chi square* menunjukkan variabel perilaku K3 memiliki hubungan terhadap kecelakaan kerja dimana responden dengan perilaku baik lebih besar 1,38 kali meningkatkan tidak celaka pada bengkel motor di daerah Denpasar Selatan. Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hariyono & Saputra (2016), menyatakan bahwa hasil uji statistik *chi square* ada hubungan yang signifikan antara perilaku dengan kejadian kecelakaan kerja dengan nilai perilaku yang tidak baik berisiko 2,667 kali lebih besar terhadap kejadian kecelakaan kerja dibandingkan dengan responden yang memiliki perilaku yang baik. Berdasarkan hasil penelitian, terdapat perilaku yang tidak sesuai K3 yang sering pekerja lakukan yakni tidak menggunakan pelindung mata dan telinga pada saat terpapar

sumber bahaya. Hal ini harus diminimalisir oleh manajemen bengkel, dengan memberikan APD lengkap bagi tiap mekanik, agar seluruh mekanik tidak terpapar sumber bahaya sehingga dapat menghindari terjadinya kecelakaan kerja

Variabel yang tidak berhubungan dengan Kecelakaan Kerja

Pengetahuan K3 terhadap Kecelakaan Kerja

Variabel pengetahuan K3 tidak memiliki hubungan terhadap kecelakaan kerja pada bengkel motor di Daerah Denpasar Selatan. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Afdahlia, Hamid dan Maliga (2020), yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan K3 dengan kecelakaan kerja pada tukang las di Kecamatan Sumbawa tahun 2020. Pada penelitian tersebut, dari 30 responden yang berpengetahuan baik sebanyak 22 orang (73,33%) yang pernah mengalami kecelakaan kerja. Pada penelitian ini, tingkat pengetahuan K3 pada pekerja cukup tinggi namun dalam prakteknya, para pekerja banyak yang tidak melakukan hal-hal yang diketahuinya pada saat bekerja. Selain itu, ada banyak faktor lain yang dapat mempengaruhi pekerja sehingga menyebabkan kecelakaan kerja.

Sikap K3 terhadap Kecelakaan Kerja

Hasil analisis *chi square* menunjukkan variabel sikap K3 tidak memiliki hubungan terhadap kecelakaan kerja dimana nilai $p > 0,05$. Hal ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Kalalo, Kaunang dan Kawatu (2016), yaitu hasil analisis menunjukkan bahwa dari 22 responden dengan tentang K3 yang baik ada 15 responden (68,2%) yang pernah mengalami kecelakaan kerja dalam kurun waktu 6 bulan terakhir dan 28 responden dengan sikap tentang K3 kurang, 28 responden (100%) yang pernah mengalami kecelakaan kerja dalam kurun waktu 6 bulan terakhir. Responden yang sikap tentang K3 kurang, lebih berisiko mengalami kecelakaan kerja dibandingkan dengan responden yang sikap tentang K3 baik. Notoatmodjo (2010) mengatakan bahwa sikap adalah respon yang tidak teramati secara langsung yang masih tertutupi dari seseorang terhadap stimulus atau objek. *International Labour Organization* (ILO) menyatakan bahwa sikap seseorang dapat berubah melalui penekanan keselamatan selama kursus pelatihan dan pendidikan. Para pekerja harus diberi pelatihan dan pendidikan mengenai sikap K3, sehingga apabila pengetahuan pekerja tentang faktor-faktor penyebab kecelakaan kerja baik maka dapat menimbulkan sikap yang baik pula. Jika seseorang

*e-mail korespondensi: desak.yuli@unud.ac.id

bersikap positif akan cenderung berperilaku positif pula dan sebaliknya. Sikap positif inilah yang diharapkan akan menghasilkan sesuatu yang positif dan dapat menghindari kecelakaan kerja (Siregar, 2014).

Masa Kerja terhadap Kecelakaan Kerja

Pada hasil uji statistic *chi square*, masa kerja tidak menunjukkan hubungan terhadap kecelakaan kerja dimana nilai ($p>0,05$). Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Suwignyo, Dhina dan Rahayu (2018) yang menyatakan bahwa pekerja yang mengalami kejadian tersayat atau kecelakaan kerja adalah yang memiliki masa kerja lama sebesar 56%. Hal ini sejalan dengan penelitian Pangestuti (2015) mengenai hubungan shift kerja dan masa kerja dengan kejadian kecelakaan kerja di PT. X Sragen dimana semakin lama masa kerja responden, maka semakin besar kemungkinan mengalami kecelakaan kerja. Masa kerja masuk ke dalam faktor yang mempengaruhi kecelakaan kerja karena kelelahan yang terjadi karena lamanya bekerja mempengaruhi mekanisme di dalam tubuh manusia seperti pencernaan, peredaran darah, otot saraf, serta pernafasan (Sedarmayanti 1996 dalam Atiqoh, 2014). Berdasarkan hal tersebut apabila pekerja mengalami kelelahan terus-menerus, selain

menyebabkan penurunan terhadap produktivitas kerja maka akan meningkatkan resiko kecelakaan kerja.

Persepsi Lingkungan Kerja Terhadap Kecelakaan Kerja

Pada penelitian ini persepsi lingkungan kerja dibagi menjadi 2 yaitu persepsi lingkungan kerja fisik dan non fisik. Pada variabel persepsi lingkungan kerja non fisik, hasil analisis *chi square* menunjukkan tidak memiliki hubungan terhadap kecelakaan kerja dimana nilai ($p>0,05$). Hasil ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Widjaja & Abdullah (2021) yang menyatakan bahwa nilai *p-values* sebesar $0,044<0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa variabel lingkungan kerja non fisik berpengaruh negatif secara signifikan terhadap kecelakaan kerja. Terbukti bahwa semakin baik lingkungan kerja non fisik dalam suatu perusahaan maka semakin berkurang kecelakaan kerja yang terjadi. Lingkungan kerja non fisik dalam hal ini yaitu hubungan harmonis antar rekan kerja. Sebaliknya, jika hubungan sesama rekan kerja dan pimpinan tidak harmonis rentan terjadi kecelakaan kerja.

Hasil uji analisis *chi square* pada variabel persepsi lingkungan kerja fisik tidak memiliki hubungan terhadap kecelakaan kerja. Hasil ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Raja (2018), pada

*e-mail korespondensi: desak.yuli@unud.ac.id

penelitian tersebut dari 28 orang responden yang pernah mengalami kecelakaan kerja menjawab lingkungan kerja fisik tidak kondusif dibandingkan pekerja yang menjawab lingkungan kerja kondusif. Hasil analisis uji *chi square* diperoleh nilai p value $0,011 < 0,05$ menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara lingkungan kerja dengan kecelakaan kerja. Persepsi para responden paling banyak mengatakan bahwa lingkungan kerja di bengkel motor daerah Denpasar Selatan kondusif dengan frekuensi 40 orang responden. Namun, salah satu hazard fisik yang belum bias ditangani di lingkungan kerja adalah hazard kebisingan. Maka dari itu, perlu diberikan APD untuk mengurangi paparan hazard kebisingan tersebut.

Lingkungan kerja yang kondusif dapat meningkatkan produktivitas pekerja dan dapat mencegah kecelakaan kerja serta menciptakan lingkungan kerja yang aman dan nyaman bagi para pekerja. Apabila lingkungan kerja tidak kondusif, para pekerja tidak dapat bekerja dengan nyaman dan aman, sehingga dapat meningkatkan kecelakaan kerja dan menurunkan produktivitas kerja para mekanik bengkel.

SIMPULAN

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa berdasarkan

faktor individu, responden pada penelitian sebagian besar pada rentang usia 20-29 tahun yang memiliki frekuensi 45 tahun dengan proporsi 75%, dengan tingkat pendidikan paling banyak adalah minimal SMA dengan masa kerja lama yakni ≥ 3 tahun.

Terdapat faktor orang yang berhubungan dengan kecelakaan kerja yakni umur, pendidikan dan perilaku K3 responden.

Persepsi lingkungan kerja baik fisik maupun non fisik, sikap K3, masa kerja dan pengetahuan K3 tidak berhubungan dengan kecelakaan kerja pada bengkel motor di Daerah Denpasar Selatan.

SARAN

Saran yang dapat disampaikan yaitu, menyediakan APD pelindung telinga dan pelindung mata, dan memberikan pelatihan serta sosialisasi K3 mengenai cara kerja yang sesuai dengan K3. Saran kepada peneliti selanjutnya, agar pada saat pengisian kuesioner para responden diawasi agar hasil yang didapatkan tidak bias.

UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan terimakasih penulis sampaikan kepada seluruh pihak yang terlibat dalam penelitian ini khususnya para mekanik bengkel motor di Kota Denpasar Selatan yang telah bersedia menjadi responden penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Afdahlaka, H., Hamid, A. dan Maliga, I. (2020). "Hubungan Pengetahuan Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (K3) Dengan Kecelakaan Kerja Pada Tukang Las Di Kecamatan Sumbawa Tahun 2020," 4(1), hal. 71–78. Tersedia pada: <http://jurnal.lppmstikesghs.ac.id/index.php/jks/article/view/63%0Ahttp://jurnal.lppmstikesghs.ac.id/index.php/jks/article/download/63/48%0Ahttps://lens.org/104-634-076-724-255>.
- Atiqoh, J. (2014). "Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Pekerja Konveksi Bagian Penjahitan di CV Aneka Garmen Gunungpati Semarang," *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 2.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Bali. (2022a). *Banyaknya Kendaraan Menurut Jenisnya di Provinsi Bali (Unit), 2020-2022*. Tersedia pada: <https://bali.bps.go.id/indicator/17/250/1/banyaknya-kendaraan-menurut-jenisnya-dan-kabupaten-kota-di-provinsi-bali.html>.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Bali. (2022b). *Penduduk Usia Kerja Provinsi Bali Menurut Kabupaten/Kota (Orang), 2020-2022*. Tersedia pada: <https://bali.bps.go.id/indicator/6/283/1/penduduk-usia-kerja-provinsi-bali-menurut-kabupaten-kota.html>.
- Geller, E. S. (2001). *The Psychology Of Safety Handbook*. USA: Lewis Publisher.
- Handayani, E. E., Wibowo, T. A. dan Dyah, S. (2010). "Hubungan Antara Penggunaan Alat Pelindung Diri, Umur Dan Masa Kerja Dengan Kecelakaan Kerja Pada Pekerja Bagian Rustic Di Pt Borneo Melintang Buana Eksport Yogyakarta," 208, hal. 208–217.
- Hariyono, W. dan Saputra, R. W. (2016). *Pengetahuan, Sikap, dan Perilaku Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Terkait Kasus Kecelakaan Kerja Pada Bagian Produksi PT Surya Besindo Sakti Kabupaten Serang*. Universitas Ahmad Dahlan.
- Jantriana, R. (2008). *Hubungan Karakteristik Karyawan Dengan Kecelakaan Kerja Di Pabrik Pengolahan Kelapa Sawit (PPKS) PTPN VII Unit Usaha Talo – Pino (TAPI) Propinsi Bengkulu*. Universitas Ahmad Dahlan Yogyakarta.
- Kalalo, S. Y., Kaunang, W. P. dan Kawatu, P. A. (2016). "Hubungan antara pengetahuan dan sikap tentang K3 dengan kejadian kecelakaan kerja pada kelompok nelayan di Desa Belang Kecamatan Belang Kabupaten Minahasa Tenggara," *PHARMACON Jurnal Ilmiah Farmasi-UNSRAT*, 5(1), hal. 244–251. Tersedia pada: <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/pharmacon/article/download/11254/10845>.

- Notoatmodjo, S. (2005). *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Notoatmodjo, S. (2010). *Ilmu Perilaku Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Pangestuti, G. (2015). "Hubungan Shift Kerja dan Masa Kerja dengan Kejadian Kecelakaan Kerja di PT. X Sragen." Tersedia pada: digilib.uns.ac.id.
- Raja, B. (2018). *Faktor yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Kerja di PT. Sumber Karindo Sakti Tebing Tinggi*. Universitas Sumatera Utara.
- Siregar, D. I. . (2014). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kecelakaan Ringan Di PT Aqua Golden Mississippi Bekasi Tahun 2014*. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah. Tersedia pada: [http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/25512/1/Dewi Indah Sari Siregar - FKIK .pdf](http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/25512/1/Dewi%20Indah%20Sari%20Siregar%20-%20FKIK.pdf). Di akses 20 Agustus 2015.
- Suma'mur. (1996). *Keselamatan Kerja dan pencegahan kecelakaan*. Jakarta: PT. Gunung agung.
- Suwignyo, S., Dhina, D. F. dan Rahayu, S. T. (2018). "Hubungan Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja Dengan Kejadian Tersayat Pada Pembersih Bawang Di Pasar Segiri Dan Pasar Kedondong Samarinda," *Kesmas Utwigama: Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 4(2), hal. 79. doi: 10.24903/kujkm.v4i2.466.
- Widjaja, A. N. dan Abdullah, S. (2021). "Pengaruh Lingkungan Kerja Non-Fisik Terhadap Tindakan Tidak Aman Dan Kondisi Tidak Aman Dampaknya Terhadap Kecelakaan Kerja," *Journal of Applied Management Research*, 1(1), hal. 55–65. doi: 10.36441/jamr.v1i1.231.
- World Health Organization. (2014). *The Health of the Perople: What Works*. Ganeva: World Health Organization.