

BAB V

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

PT. Mael Lestari Kota Palopo merupakan salah satu proyek nasional yang ada di kota palopo Jl. Tandipau dikawasan indonesia kota palopo sulawesi selatan. Dengan letak yang strategis di Pusat Kota Palopo dalam wilayah Kordinasi menjadikan perusahaan konstruksi bukan hanya seluruh masyarakat Kota Palopo pada khususnya dan Sulawesi Selatan pada umumnya. PT Mael Lestari Kota Palopo telah dioperasikan sejak tahun 1986 yang mempunyai luas lahan bagian kantor sbb:

- a. Luas tanah : 10.000 M²
- b. Luas bangunan : 10.000 M²

PT. Mael Lestari membedakan lahan bagian kantor dan lahan batching plant atau tempat memproduksi beton dan pemecahan batu batu besar menjadi kecil, PT. Mael Lestari telah menyelesaikan beberapa proyek dan pengaspalan jalan yang ada dikota palopo karena telah dipercayakan pada pihak proyek dan pemerintah. Adapun program K3 yang telah di jalankan yaitu melaksanakan pelatihan K3 sesuai dengan kebutuhan dan keahlian tenaga kerja yang bertujuan untuk meningkatkan pengetahuan tenaga kerja mengenai K3 ditempat kerja, dan mengidentifikasi pengendalian dampak lingkungan operasional perusahaan atau

pemantauan aspek lingkungan operasional perusahaan yang dapat berpengaruh terhadap pencemaran lingkungan yang bertujuan agar karyawan berperan aktif menjaga kelestarian lingkungan perusahaan.

B. Hasil Penelitian

1. Karakteristik Umum Responden

Karakteristik responden adalah kriteria yang akan diberikan kepada subjek penelitian agar sumber informasi pada penelitian dapat tertuju dengan tepat dan sesuai harapan.

1) Karakteristik responden berdasarkan umur

Berdasarkan hasil penelitian karakteristik responden berdasarkan umur didapatkan hasil sebagai berikut :

Tabel 5.1
Distribusi Responden Berdasarkan Umur dengan Kecelakaan Kerja Alat Berat Dumptruck PT. Mael Lestari Kota Palopo Tahun 2023

Umur	n	%
17 - 25 Tahun	14	28,0%
26 – 35 Tahun	26	52,0%
36 – 45 Tahun	10	20,0%
Total	50	100

Sumber Data Primer

Tabel 5.1 menunjukkan bahwa dari 50 responden, kelompok umur pekerja terbanyak berada pada kelompok umur 36 - 45 tahun yaitu sebanyak 26 pekerja (52,0%) dan kelompok

umur paling sedikit berada 36 – 45 tahun yaitu sebanyak 10 pekerja (20,0%)

2) Karakteristik responden berdasarkan pendidikan terakhir

Berdasarkan hasil penelitian karakteristik responden berdasarkan pendidikan terakhir didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 5.2
Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir
dengan Kecelakaan kerja Alat Berat Dumptruck
PT. Mael Lestari Kota Palopo Tahun 2023

Pendidikan terakhir	n	%
SMA	38	76,0
D3	1	2,0
S1	11	22,0
Total	50	100

Sumber Data Primer

Tabel 5.2 menunjukkan bahwa dari 50 responden, Sebagian besar responden pada tingkat pendidikan SMA sebanyak 38 responden (76%), tingkat pendidikan D3 sebanyak 1 responden (2%), dan S1 tingkat pendidikan 11 responden (22%).

3) Karakteristik responden berdasarkan lama kerja

Berdasarkan hasil penelitian karakteristik responden berdasarkan lama kerja didapatkan hasil sebagai berikut:

Tabel 5.3
Distribusi Responden Berdasarkan Lama Kerja dengan Kecelakaan
Kerja Alat Berat Dumptruck PT. Mael Lestari
Kota Palopo Tahun 2023

Lama kerja	n	%
≤8 jam	50	100
>8 jam	0	0
Total	50	100

Sumber Data Primer

Tabel 5.3 menunjukkan bahwa dari 50 responden lama kerja yang bekerja pada ≤8 jam sebanyak 50 responden (100%) sedangkan lama kerja yang bekerja >8 jam 0 responden (0%).

2. Analisis Univariat

Analisis univariat digunakan untuk analisis setiap variabel. Adapun hasil penelitian setiap variabel yang diteliti sebagai berikut :

a. Kecelakaan Kerja

Hasil penelitian responden berdasarkan kuesioner kecelakaan kerja. Adapun hasil didapatkan pada penelitian sebagai berikut :

Tabel 5.4
Distribusi Responden Berdasarkan Kecelakaan Kerja Alat
Berat Dumptruck PT. Mael Lestari
Kota Palopo tahun 2023

Kecelakaan kerja	n	%
Pernah mengalami kecelakaan kerja	30	60,0
Tidak pernah mengalami kecelakaan kerja	20	40,0
Total	50	100

Sumber Data Primer

Berdasarkan tabel 5.4 menunjukkan dari 50 responden terdapat 30 responden (60,0%) pernah mengalami kecelakaan kerja dan tidak pernah mengalami kecelakaan kerja sebanyak 20 responden (40,0%).

b. *Unsafe Action*

Hasil penelitian responden berdasarkan kuesioner *unsafe action*. Adapun hasil didapatkan pada penelitian sebagai berikut:

Tabel 5.5
Distribusi Responden Berdasarkan *Unsafe Action*
dengan Kecelakaan Kerja Alat Berat Dumptruck
PT. Mael Lestari Kota Palopo tahun 2023

<i>Unsafe action</i>	n	%
Berisiko tinggi	29	58,0
Berisiko rendah	21	42,0
Total	50	100

Sumber Data Primer

Berdasarkan tabel 5.5 menunjukkan dari 50 responden pernah mengalami *unsafe action* yang bersiko tinggi sebanyak 29 responden (58,0%) sedangkan yang mengalami *unsafe action* yang berisiko rendah 21 responden (42,0%).

c. Pengetahuan

Hasil penelitian responden berdasarkan kuesioner pengetahuan. Adapun hasil didapatkan pada penelitian sebagai berikut :

Tabel 5.6
Distribusi Responden Berdasarkan Pengetahuan dengan
Kecelakaan Kerja Alat Berat Dumptruck PT. Mael Lestari
Kota Palopo tahun 2023

Pengetahuan	n	%
Cukup	24	48,0
Kurang	26	52,0
Total	50	100

Sumber Data Primer

Berdasarkan tabel 5.6 menunjukkan dari 50 responden yang memiliki pengetahuan kurang sebanyak 26 responden (52,0%), sedangkan memiliki pengetahuan cukup sebanyak 24 responden (48,0%).

d. Sikap

Hasil penelitian responden berdasarkan kuesioner sikap. Adapun hasil didapatkan pada penelitian sebagai berikut :

Tabel 5.7
Distribusi Responden Berdasarkan Sikap dengan Kecelakaan
Kerja Alat Berat Dumptruck PT. Mael Lestari
Kota Palopo tahun 2023

Sikap	n	%
Buruk	32	64,0
Baik	18	36,0
Total	50	100

Sumber Data Primer

Berdasarkan tabel 5.7 menunjukkan dari 50 responden memiliki sikap buruk yang mengakibatkan kecelakaan kerja sebanyak 32 responden (64,0%), sedangkan sikap baik terdapat 18 responden (36,0%).

e. Ketersediaan APD

Hasil penelitian responden berdasarkan kuesioner ketersediaan APD. Adapun hasil didapatkan pada penelitian sebagai berikut :

Tabel 5.8
Distribusi Responden Berdasarkan Ketersediaan APD dengan
Kecelakaan Kerja Alat Berat Dumptruck PT. Mael Lestari
Kota Palopo tahun 2023

Ketersediaan APD	n	%
Cukup	34	68,0
Kurang	16	32,0
Total	50	100

Sumber Data Primer

Berdasarkan tabel 5.8 menunjukkan dari 50 responden memiliki ketersediaan APD yang cukup sebanyak 34 responden (68,0%) dan yang memiliki ketersediaan APD kurang sebanyak 16 responden (32,0%).

f. Pengawasan

Hasil penelitian responden berdasarkan kuesioner pengawasan. Adapun hasil didapatkan pada penelitian sebagai berikut :

Tabel 5.9
Distribusi Responden Berdasarkan Pengawasan dengan
Kecelakaan Kerja Alat Berat Dumptruck PT. Mael Lestari
Kota Palopo tahun 2023

Pengawasan	n	%
Cukup	35	70,0
Kurang	15	30,0
Total	50	100

Sumber Data Primer

Berdasarkan tabel 5.9 menunjukkan dari 50 responden memiliki pengawasan yang cukup sebanyak 35 responden (70,0%) dan pengawasan yang kurang 15 responden (30,0%).

3. Analisis Bivariat

Analisis bivariat digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel dengan melihat korelasi tersebut. Analisis bivariat membantu untuk memprediksi nilai variabel dependen dan variabel independen.

a. Variabel *unsafe action*

Hubungan antara variabel kecelakaan kerja alat berat dumptruck di PT. Mael Lestari Kota Palopo. Adapun hasil hubungan kecelakaan kerja sebagai berikut :

Tabel 6.0
Hubungan Antara *Unsafe Action* dengan Kecelakaan Kerja
Alat Berat Dumptruck di PT. Mael Lestari
Kota Palopo Tahun 2023

<i>Unsafe action</i>	Kecelakaan kerja				Total		P- Value
	Pernah mengalami kecelakaan kerja		Tidak pernah mengalami kecelakaan kerja				
	n	%	n	%	n	%	
Berisiko tinggi	15	51,7	14	48,0	29	100	0,243
Berisiko rendah	15	71,4	6	28,0	21	100	
Total	30	60,0	20	40,0	50	100	

Sumber Data Primer

Berdasarkan tabel 6.0 menunjukkan bahwa *unsafe action* yang berisiko tinggi dengan 15 responden (51,7%) pernah mengalami kecelakaan kerja dan *unsafe action* berisiko tinggi yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja 14 responden (48,0%), sedangkan *unsafe action* yang berisiko rendah dengan 15 responden (71,4%) pernah mengalami kecelakaan kerja dan *unsafe action* berisiko rendah yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja 6 responden (28,0%).

Adapun berdasarkan hasil uji statistik menggunakan *chi-square* menunjukkan bahwa (p -value) = 0,243 > dimana p -value 0,05 sehingga H_a ditolak dan H_0 diterima sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara *unsafe action*

pada kecelakaan kerja alat berat dumptruck pada PT. Mael Lestari Kota Palopo.

b. Variabel pengetahuan

Hubungan antara variabel pengetahuan pada kecelakaan kerja alat berat dumptruck di PT. Mael Lestari Kota Palopo. Adapun hasil statistik dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 6.1
Hubungan Antara Pengetahuan dengan Kecelakaan Kerja
Alat Berat Dumptruck Di PT. Mael Lestari
Kota Palopo Tahun 2023

Pengetahuan	Kecelakaan kerja				Total		P- Value
	Pernah mengalami kecelakaan kerja		Tidak pernah mengalami kecelakaan kerja				
	n	%	n	%	n	%	
Cukup	15	62,5	9	37,5	24	100	0,779
Kurang	15	57,7	11	42,3	26	100	
Total	30	60,0	20	40,0	50	100	

Sumber Data Primer

Berdasarkan tabel 6.1 menunjukkan bahwa pengetahuan cukup dengan 15 responden (62,5%) pernah mengalami kecelakaan kerja dan pengetahuan cukup yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja 9 responden (37,5%), sedangkan pengetahuan kurang dengan 15 responden (57,7) pernah mengalami kecelakaan kerja dan pengetahuan cukup yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja 11 responden (42,3%).

Adapun berdasarkan hasil uji statistik menggunakan *chi-square* menunjukkan bahwa P-value $0,799 > 0,05$, sehingga H_a ditolak dan H_0 diterima sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan pada kecelakaan kerja alat berat dumptruck pada PT. Mael Lestari Kota Palopo.

c. Variabel sikap

Hubungan antara variabel sikap pada kecelakaan alat berat dumptruck di PT. Mael Lestari Kota Palopo. Adapun hasil hubungan kecelakaan kerja sebagai berikut :

Tabel 6.2
Hubungan Antara Sikap dengan Kecelakaan Kerja
Alat Berat Dumptruck Di PT. Mael Lestari
Kota Palopo Tahun 2023

Sikap	Kecelakaan kerja				Total		P- Value
	Pernah mengalami kecelakaan kerja		Tidak pernah mengalami kecelakaan kerja				
	n	%	n	%	n	%	
Buruk	29	90,6	3	9,4	32	100	0,000
Baik	1	5,6	17	94,4	18	100	
Total	30	60,0	20	40,0	50	100	

Sumber Data Primer

Berdasarkan tabel 6.2 menunjukkan bahwa sikap buruk 29 responden (90,6%) pernah mengalami kecelakaan kerja dan sikap buruk tidak pernah mengalami kecelakaan kerja 3 responden (9,4), sedangkan sikap baik 1 responden (5,6%) pernah

mengalami kecelakaan kerja dan sikap baik yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja 17 responden (94,4%).

Adapun berdasarkan hasil uji statistik menggunakan *chi-square* menunjukkan bahwa $P\text{-value } 0,000 < 0,05$, sehingga H_a diterima dan H_0 ditolak sehingga dapat diartikan bahwa ada hubungan yang signifikan antara sikap pada kecelakaan kerja alat berat dumptruck pada PT. Mael Lestari Kota Palopo.

d. Variabel ketersediaan APD

Hubungan antara variabel ketersediaan APD pada kecelakaan alat berat dumptruck di PT. Mael Lestari Kota Palopo. Adapun hasil hubungan kecelakaan kerja sebagai berikut :

Tabel 6.3
Hubungan Antara Ketersediaan APD dengan Kecelakaan Kerja
Alat Berat Dumptruck Di PT. Mael Lestari
Kota Palopo Tahun 2023

Ketersediaan APD	Kecelakaan kerja				Total		P-Value
	Pernah mengalami kecelakaan kerja		Tidak pernah mengalami kecelakaan kerja				
	n	%	n	%	n	%	
Cukup	18	52,0	16	47,1	34	100	0,216
Kurang	12	75,9	4	25,0	16	100	
Total	30	60,0	20	40,0	50	100	

Sumber Data Primer

Berdasarkan tabel 6.3 menunjukkan bahwa ketersediaan APD yang cukup dengan 18 responden (52,0%) pernah mengalami kecelakaan kerja dan ketersediaan APD yang cukup

tidak pernah mengalami kecelakaan kerja 16 responden (47,1), sedangkan ketersediaan APD yang kurang dengan 12 responden (75,9) pernah mengalami kecelakaan kerja dan ketersediaan APD kurang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja 4 responden (25,0%).

Adapun berdasarkan hasil uji statistik menggunakan *chi-square* menunjukkan bahwa P-value $0,216 > 0,05$, sehingga H_a ditolak dan H_0 diterima sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada hubungan signifikan antara ketersediaan APD pada kecelakaan kerja alat berat dumptruck pada PT. Mael Lestari Kota Palopo.

e. Variabel pengawasan

Hubungan antara variabel pengawasan pada kecelakaan alat berat dumptruck di PT. Mael Lestari Kota Palopo. Adapun hasil hubungan kecelakaan kerja sebagai berikut :

Tabel 6.4
Hubungan Antara Pengawasan dengan Kecelakaan Kerja
Alat Berat Dumptruck Di PT. Mael Lestari
Kota Palopo Tahun 2023

Pengawasan	Kecelakaan kerja				Total		P-Value
	Pernah mengalami kecelakaan kerja		Tidak pernah mengalami kecelakaan kerja				
	n	%	n	%	n	%	
Cukup	24	68,0	11	31,4	34	100	0,114
Kurang	6	40,0	9	60,0	16	100	
Total	30	60,0	20	40,0	50	100	

Sumber Data Primer

Berdasarkan tabel 5.5 menunjukkan bahwa pengawasan cukup dengan 24 responden (68,6%) pernah mengalami kecelakaan kerja dan pengawasan cukup yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja 11 responden (31,4%), sedangkan pengawasan kurang 6 responden (40,0%) pernah mengalami kecelakaan kerja dan pengawasan kurang yang tidak pernah mengalami kecelakaan kerja 9 responden (60,0%).

Adapun berdasarkan hasil uji statistik menggunakan *chi-square* menunjukkan bahwa P-value $0,114 > 0,05$, sehingga H_a ditolak dan H_0 diterima sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara pengawasan pada kecelakaan kerja alat berat dumptruck pada PT. Mael Lestari Kota Palopo.

C. Pembahasan

Pembahasan lebih lanjut hasil penelitian yang diperoleh setelah dilakukan pengolahan data dan penyajian data, maka berikut ini merupakan pembahasan dari variable yang diteliti.

1. *Unsafe action*

Unsafe action merupakan tindakan tidak aman atau perilaku seorang pekerja dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja. *Unsafe action* dapat memberikan dampak negatif pada seorang karyawan atau pekerja karena telah melakukan tindakan-tindakan tidak aman. Menurut Sumamur (2009) *Unsafe action* dalam suatu proses pekerjaan dapat ditekan dengan pembentukan

program K3 oleh perusahaan. Program K3 dapat membentuk Perilaku aman pada pekerja. Perilaku aman dipengaruhi oleh faktor individu dan lingkungan kerja. Perilaku aman mencegah terjadinya kecelakaan kerja.

Berdasarkan hasil uji statistik menggunakan *chi-square* menunjukkan bahwa ($p\text{-value}$) = 0,243 > dimana $p\text{-value}$ 0,05 sehingga H_a ditolak dan H_0 diterima sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara *unsafe action* pada kecelakaan kerja alat berat dumptruck pada PT. Mael Lestari Kota Palopo. Tidak adanya hubungan *unsafe action* pada kecelakaan kerja dikarenakan tenaga kerja sudah melakukan pekerjaan dengan baik, hal ini disebabkan oleh kebijakan K3 dan prosedur perusahaan yang telah diterapkan seperti penggunaan APD yang baik dan pemeriksaan peralatan yang masih layak digunakan. Pekerja di lingkungan kerja yang pernah mengalami kecelakaan kerja diakibatkan oleh *unsafe action* yang dimana pekerja sering melakukan tindakan yang berbahaya seperti mengoper alat kepada pekerja lain sehingga alat tersebut mengenai bagian tubuh pekerja dan mengakibatkan cedera atau luka dibagian tubuh.

Berdasarkan hasil observasi peneliti pekerja yang pernah mengalami kecelakaan karena pekerja melakukan tindakan tidak aman saat melakukan aktivitas kerja sehingga sangat membahayakan pekerja itu sendiri. *Unsafe action* yang baik untuk

pekerja yaitu mengikuti prosedur kerja yang telah ditentukan oleh pihak perusahaan itu sendiri agar pekerja lebih fokus pada saat bekerja dengan tidak bercanda dengan rekan kerja dan menggunakan APD yang baik sehingga pekerja melakukan tindakan yang aman dengan tahap prosedur perusahaan yang telah ditetapkan.

Penelitian ini sejalan dengan yang dilakukan Kairupan dkk pada tahun 2019 dengan penelitian dari Ulaen Bagas yang judul Hubungan antara Tindakan Tidak Aman dengan Kecelakaan Kerja pada saat tenaga kerja bongkar muat di PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Bitung mendapat hasil yang signifikan dengan nilai $p\text{-value} = 1,000$ sehingga hasilnya menunjukkan tidak terdapat hubungan antara *unsafe action* dengan kecelakaan kerja pada tenaga kerja bongkar muat di PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Bitung (Kairupun dkk, 2019).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Istih dkk pada tahun 2018 dengan hasil uji Chi Square menunjukkan $p\text{-value}$ $p(\alpha)$ sebesar $0,231 > 0,05$ maka H_0 ditolak. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan (bermakna) antara *Unsafe Action* dengan kecelakaan kerja yang melakukan *Unsafe Action* mempunyai resiko 1,774 kali lebih besar untuk terjadinya kecelakaan kerja dibandingkan dengan yang tidak melakukan *unsafe action* (Istih dkk, 2018).

Penelitian ini sejalan dengan peneliti Wiyono dan Candrawati pada tahun 2017 dengan berdasarkan uji Chi square data *unsafe action* dengan kecelakaan kerja diketahui bahwa *p value* sebesar $0,231 > 0,05$ maka H_0 gagal ditolak. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan (bermakna) antara *unsafe action* dengan kecelakaan kerja pada perawat di RSPW Malang. Tidak adanya hubungan yang bermakna antara *unsafe action* dengan kecelakaan kerja dimungkinkan karena tidak ditentukannya periode waktu spesifik sehingga seorang perawat bekerja mempengaruhi terbentuknya perilaku aman bekerja atau singkatnya waktu bekerja mempengaruhi terbentuknya *unsafe action* pada perawat dengan proses terjadinya kecelakaan kerja.

Penelitian ini tidak sejalan dengan peneliti Mirwan dan Syah pada tahun 2022 karena berdasarkan korelasi nilai signifikansi sebesar $p = 0,001$, sehingga nilai signifikansi $< 0,05$, maka terdapat relasi antara *unsafe action* dan kecelakaan kerja. *Unsafe action* erat hubungannya dengan kejadian kecelakaan kerja, karena tindakan atau perilaku pekerja selama bekerja dapat mempengaruhi keselamatan pekerja. Ketika seorang pekerja tidak melakukan proteksi diri terhadap bahaya di sekitar tempat kerja, hal tersebut akan meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan kerja dan begitu pula sebaliknya (Mirwan dan Syah, 2022).

Penelitian ini tidak sejalan dengan peneliti Konomi dkk pada tahun 2020 hasil uji statistik didapatkan p-value 0,004 ($p < 0,05$), hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan bermakna antara tindakan tidak aman (*unsafe action*) dengan kejadian kecelakaan kerja. Banyaknya pekerja bagian produksi yang melakukan tindakan tidak aman meskipun masih ada pekerja yang melakukan tindakan aman, hal ini disebabkan karena mereka cenderung melakukan kesalahan karena tidak mematuhi standar dan prosedur kerja yang ada (Konomi dkk, 2020).

Penelitian ini tidak sejalan dengan yang dilakukan Irawati pada tahun 2018 yang telah ditunjukkan adanya hubungan antara *unsafe action* pada kejadian kecelakaan kerja dengan p-value 0,000. Pada penelitian ini *unsafe action* yang seringkali dilakukan oleh responden dengan keadaan terburu-buru pada saat bekerja, barang atau hasil pekerjaan ditumpuk dan tidak diletakkan pada tempatnya atau posisi awal, dan pekerja sering bercanda sehingga mengganggu karyawan lain.

2. Pengetahuan

Pengetahuan merupakan pengalaman kerja yang telah diketahui oleh tenaga kerja tentang mengenai bahaya-bahaya kecelakaan kerja sehingga sadar akan risiko yang diterima,. Pengetahuan yaitu pemahaman terkait K3 yang diidentifikasi terhadap faktor penyebab akan terjadinya kecelakaan kerja, dan

cara pencegahan kecelakaan (Yana, 2019). Menurut Green dalam Notoatmodjo (2010), pengetahuan merupakan salah satu faktor penting dalam memotivasi seseorang dalam bertindak.. Pengetahuan K3 adalah pengetahuan tentang keselamatan dan kesehatan kerja yang baik serta pengalaman kerja yang dimiliki oleh tenaga kerja, mengenai bahaya-bahaya kecelakaan dan penyakit akibat kerja.

Berdasarkan hasil uji statistik menggunakan *chi-square* menunjukkan bahwa *P-value* $0,799 > 0,05$, sehingga H_a ditolak dan H_0 diterima sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan pada kecelakaan kerja alat berat dumptruck pada PT. Mael Lestari Kota Palopo. Hal ini disebabkan karena berdasarkan tingkat pendidikan pekerja dengan pengetahuan K3 dilapangan sangat cukup sehingga pengetahuan yang dimiliki oleh pekerja mampu mengetahui adanya bahaya dan risiko kecelakaan kerja. Pekerja yang memiliki pengetahuan yang cukup namun pernah mengalami kecelakaan kerja dikarenakan pekerja ceroboh dalam melakukan suatu pekerjaan seperti tidak menyimpan barang pada tempat semula sehingga pekerja yang lain kesandung hingga terjatuh dan mengakibatkan luka pada pekerja.

Berdasarkan hasil observasi peneliti bahwa pengetahuan responden terhadap K3 sangat mempengaruhi pekerja karena dapat mengetahui apa saja aktivitas yang kurang baik dilakukan

dilingkungan kerja yang dapat mengakibatkan kecelakaan kerja. Pengetahuan yang baik pada pekerja yaitu pekerja mampu melakukan identifikasi bahaya sehingga dapat mempertimbangkan yang harus dilakukan agar dapat menghindari area kerja atau peralatan yang dapat menimbulkan risiko terjadinya kecelakaan kerja.

Penelitian ini sejalan dengan yang dilakukan oleh Abidin dan Ramadhan pada tahun 2019 dengan hasil uji statistik antara pengetahuan terhadap kejadian kecelakaan kerja yang diperoleh *p-value* $0,266 > 0,05$. Hal ini dapat dilihat tidak ada hubungan yang signifikan terhadap pengetahuan dengan kejadian kecelakaan kerja karena responden memiliki pengetahuan yang baik mengenai K3 (Abidin dan Ramdhan, 2019).

Penelitian ini sejalan dengan yang dilakukan oleh Panjaitan dan Silalahi pada tahun 2019 dengan Hasil uji statistik pada variabel pengetahuan menghasilkan nilai $p=0,282$ (lebih besar dari nilai α), maka dapat disimpulkan tidak terdapat hubungan yang bermakna antara pengetahuan dengan kejadian kecelakaan kerja di Konstruksi Bangunan Citra Land Bagya City Medan. Hal ini disebabkan sebagian besar pengetahuan K3 pekerja konstruksi dalam kategori baik seperti memahami tentang pemakaian APD, mengetahui tentang SOP di tempat kerja (Panjaitan dan Silalahi, 2019).

Penelitian ini sejalan dengan peneliti Afdahlia dkk pada tahun 2020 hasil analisis statistik dengan diperoleh nilai p hitung $(1,00) > p (0,05)$ maka H_0 diterima berarti tidak ada hubungan antara pengetahuan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) dengan kecelakaan kerja pada tukang las di Kecamatan Sumbawa Tahun 2020. Oleh karena responden yang berpengetahuan baik pada umumnya lebih mengetahui tentang sumber-sumber bahaya di tempat kerja, risiko kecelakaan di tempat kerja, dan pencegahan kecelakaan di tempat kerja tersebut (Afdahlia dkk, 2020).

Penelitian ini tidak sejalan dengan yang dilakukan oleh Kurniawan dkk pada tahun 2018 dimana ada hubungan yang signifikan dengan pengetahuan pada kecelakaan kerja karena berdasarkan hasil penelitian terdapat p -value 0,014. Penelitian tersebut memiliki responden yang mempunyai pengetahuan kurang akan berisiko mengalami kecelakaan kerja dibanding responden berpengetahuan cukup maupun baik (Kurniawan dkk, 2018).

Penelitian ini tidak sejalan dengan peneliti Pisceliya dan Mindayani pada tahun 2018 berdasarkan hasil uji statistik diperoleh nilai p value = 0,004 berarti terdapat hubungan yang bermakna antara pengetahuan dengan kecelakaan kerja. Rendahnya pengetahuan seseorang berarti seseorang tersebut memiliki wawasan yang kurang, pemahaman yang kurang. Jika pengetahuan

pekerja kurang baik maka pekerja tidak dapat bekerja dengan efektif sehingga dapat menimbulkan kecelakaan kerja.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan Muharani dan Dameria pada tahun 2019 hasil uji statistik chi square diperoleh nilai $P < \alpha$ ($0,000 < 0,05$), dengan demikian dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima yang artinya ada hubungan antara pengetahuan responden dengan kejadian kecelakaan kerja. Pengetahuan merupakan hasil dari tahu, dan ini terjadi setelah orang melakukan penginderaan terhadap suatu objek tertentu, sebagian besar pengetahuan manusia diperoleh melalui mata dan telinga. Pengetahuan atau ranah kognitif merupakan domain yang sangat penting dalam membentuk tindakan seseorang (Muharani dan Dameria, 2019).

3. Sikap

Sikap merupakan reaksi seseorang yang masih tertutup terhadap suatu stimulus atau objek terhadap kondisi kerja. Berdasarkan pengertian tersebut dapat dikatakan bahwa sikap dapat berpengaruh terhadap reaksi seseorang yang bersifat emosional dan dapat dipengaruhi dari pengalaman pribadi (Muharani dan Dameria, 2019). Menurut Sarwono (2009:85) sikap adalah suatu cara individu yang khas dalam menanggapi suatu objek atau situasi berdasarkan pengalaman individu, dan interpretasinya terhadap pengalaman tersebut akan berakibat pada perilaku atau opini tertentu, atau sikap

dapat diartikan pula sebagai keadaan mental dari kesiapan yang diatur melalui pengalaman yang memberikan pengaruh dinamika atau terarah terhadap respon individu pada semua objek atau situasi yang berkaitan dengannya.

Berdasarkan hasil uji statistik menggunakan *chi-square* menunjukkan bahwa *P-value* $0,000 < 0,05$, sehingga H_a diterima dan H_0 ditolak sehingga dapat diartikan bahwa ada hubungan yang signifikan antara sikap pada kecelakaan kerja alat berat dumptruck pada PT. Mael Lestari Kota Palopo. Hal ini disebabkan karena sebagian pekerja tidak memiliki tanggung jawab pada pekerjaannya seperti pekerja seringkali merokok diarea lingkungan kerja pada saat melakukan pengoperasian alat, dan tidak menepatkan peralatan ditempat yang semula sehingga itu dapat mengakibatkan risiko terjadinya kecelakaan kerja. Pekerja diperusahaan mengalami kecelakaan kerja diakibatkan oleh sikap pekerja yang kurang baik seperti mengabaikan SOP yang telah ditetapkan sehingga ingin menyelesaikan suatu pekerjaan dengan cara terburu-buru dan karena itu pekerja akan melakukan cara cepat untuk menyelesaikan suatu pekerjaan yang tentunya tidak memenuhi SOP pada perusahaan hal itu akan mengakibatkan kecelakaan kerja.

Berdasarkan hasil observasi peneliti bahwa sikap yang buruk dapat mengakibatkan kecelakaan kerja karena pekerja melakukan pekerjaan dengan sesuatu yang mereka senangi saja

dan sikap seseorang dapat dilihat dari perilaku pekerja itu sendiri sehingga pekerja tidak menyadari bahwa sikap yang baik pada sesuatu yang mereka kerjakan dapat mengurangi risiko terjadinya kecelakaan kerja. Sikap baik mampu menunjukkan reaksi positif karena perilaku positif cenderung menghasilkan positif dan dapat menghindarkan dari adanya hasil yang tidak diinginkan seperti kecelakaan kerja .

Penelitian ini sejalan dengan peneliti Oktarizal pada tahun 2020 di PT. PLN Batam yang dapat diketahui bahwa responden yang memiliki sikap kurang baik dengan tidak pernah mengalami kejadian kecelakaan kerja sebanyak 38 responden (79,2%), sedangkan responden yang memiliki sikap baik pernah mengalami kejadian kecelakaan kerja sebanyak 22 responden (15,5%). Dari hasil perhitungan Chi square didapatkan nilai *p value* sebesar 0,004 karena hasil *p value* < 0,05 berarti H_0 diterima, maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan sikap pekerja dengan kejadian kecelakaan kerja di PT. PLN Batam tahun 2018 karena pembentukan sikap dapat dipengaruhi oleh pengalaman pribadi, oleh karena itu upaya yang dapat dilakukan perusahaan guna mengurangi kecelakaan (Oktarizal, 2020).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Sirait pada tahun 2021 berdasarkan hasil uji statistic dengan menggunakan uji Chi Square diperoleh nilai *p. Value* (0,022) < α (0,05), hal ini berarti hasil

perhitungan bermakna (signifikan) yang menandakan ada hubungan antara Sikap Tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja dengan Kejadian Kecelakaan kerja pada pekerja di PT. New Saripati Batang Kuis Kabupaten Deli Serdang Tahun 2019. Dalam hal ini peneliti berasumsi bahwa sikap dapat berhubungan dengan kejadian kecelakaan kerja, karena jika sikap seseorang setuju maka tidak akan terjadi kecelakaan kerja, sebaliknya jika sikap seseorang itu tidak setuju maka pasti akan terjadinya kecelakaan kerja (Sirait dkk, 2021).

Penelitian ini sejalan dengan peneliti Edigan pada tahun 2019 hasil uji Chi- Square didapatkan nilai $p\text{-value} = 0,000 (< 0,05)$ terdapat hubungan yang signifikan antara sikap kerja. Sikap secara nyata menunjukkan konotasi adanya kesesuaian reaksi terhadap stimulus tertentu. Sikap merupakan suatu tindakan atau aktifitas, akan tetapi merupakan predisposisi tindakan dan perilaku. Berdasarkan penelitian di PT Surya Agrolika Reksa di Sei Basau telah dilakukan, bahwa sikap kerja pekerja yang negatif terdapat 33 responden, dan yang positif sebanyak 29 responden (Edigan, 2019).

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Cahyani pada tanggal 2020 hasil analisis disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara sikap dengan kejadian kecelakaan ringan di PT. X Tahun 2020 dengan presentase

responden yang pernah mengalami kejadian kecelakaan ringan untuk kategori sikap kurang baik, artinya pekerja dengan sikap baik lebih banyak yang mengalami kejadian kecelakaan ringan dibandingkan dengan sikap kurang baik. Hal ini menunjukkan bahwa sikap tidak selalu berpengaruh terhadap perilaku pekerja, terdapat faktor lain seperti rekan kerja yang dengan sikap kurang baik $p\text{-value } 0,556 > 0,05$ (Cahyani, 2020).

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Yemima pada tahun 2020 yang dimana hasil analisis variabel sikap dengan uji *Chi Square* didapatkan ($p\text{-value } 0.273$) yang berarti tidak terdapat hubungan antara sikap dengan kecelakaan kerja. Terdapat dua kategori sikap yaitu sikap positif dan sikap negatif pada pekerja sehingga memiliki sikap positif cenderung menerima dan mereka sadar untuk melaporkan kecelakaan yang terjadi sekecil apapun dan pekerja yang memiliki sikap negatif cenderung tidak menyadari perilakunya dalam melaksanakan kesehatan dan keselamatan kerja. Hubungan tidak bermakna antara sikap dengan kecelakaan kerja terjadi dimungkinkan karena adanya faktor internal lainnya yang mampu mempengaruhi kecelakaan kerja (Yemima dkk, 2020).

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Panaitan dan Silalahi pada tahun 2019 Hasil uji statistik pada variabel sikap menghasilkan $p\text{-value}=0,543$ ($p > \alpha$), maka dapat disimpulkan tidak

terdapat hubungan yang bermakna antara sikap dengan kejadian kecelakaan kerja di konstruksi bangunan Citra Land Bagya City Medan. Sebagian besar pekerja memiliki sikap yang baik dalam bekerja, di mana mereka fokus dalam bekerja, melaksanakan tugas sesuai pendelegasian tugas dan cenderung tidak mengobrol di saat bekerja (Panaitan dan Silalahi, 2019).

4. Ketersediaan APD

Ketersediaan APD merupakan suatu kewajiban perusahaan yang harus dipenuhi untuk melindungi pekerja supaya dapat melindungi pekerja dari paparan yang ada. Menurut Notoadmodjo ketersediaan atau *enabling* adalah fasilitas berupa sarana dan prasarana kesehatan yang bertujuan memberdayakan pekerja agar mampu mengadakan sarana dan prasarana kesehatan bagi mereka. Menurut Endang Yuniarti, kurangnya ketersediaan APD disebabkan karena meningkatnya kebutuhan yang tidak diperkirakan sebelumnya dan suplai yang tidak memadai yang dikarenakan beberapa hal termasuk kekurangan bahan baku, masalah kapasitas produksi. Penggunaan alat pelindung diri di tempat kerja perlu adanya kesadaran dan kepatuhan oleh tenaga kerja dalam menggunakan alat pelindung diri yang telah disediakan oleh perusahaan dan sesuai dengan resiko dan bahaya ditempat kerja, sebagai kelengkapan untuk menjaga keselamatan tenaga kerja itu sendiri maupun orang lain di sekelilingnya. (Agustiya dkk,

2020).

Berdasarkan hasil uji statistik menggunakan *chi-square* menunjukkan bahwa *P-value* $0,216 > 0,05$, sehingga H_a ditolak dan H_0 diterima sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara ketersediaan APD pada kecelakaan kerja alat berat dumptruck pada PT. Mael Lestari Kota Palopo. Hal ini disebabkan karena pihak perusahaan telah menyediakan APD dan selalu memeriksa kondisi atau kelayakan alat pelindung diri yang telah disediakan. Pihak perusahaan berpendapat bahwa sarana prasarana sangat penting untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Namun ketersediaan APD tidak menjamin pekerja mengalami kecelakaan kerja karena masih terdapat pekerja yang mengalami kecelakaan karena pekerja melakukan aktivitas tetapi tidak memakai APD seperti menggunakan masker ketika berkunjung ke lokasi pembuatan campuran bahan proyek yang dimana terdapat zat kimia ataupun debu yang dapat mengganggu pernafasan yang mengakibatkan pekerja mengalami sesak nafas.

Berdasarkan hasil observasi peneliti ketersediaan APD yang disediakan oleh perusahaan dapat mengurangi risiko kecelakaan kerja karena pekerja dapat menggunakan APD saat melakukan aktivitas dan dapat melindungi bagian-bagian tubuh ketika melakukan pekerjaan yang cukup berisiko. Perusahaan harus memerhatikan ketersediaan APD karena ketersediaan APD yang

baik yaitu perusahaan wajib menyediakan fasilitas kerja yang memadai, dengan memberikan alat kerja yang baik dan mampu menghindari risiko terjadinya kecelakaan kerja.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Agustya pada tahun 2020 bahwa tidak terdapat hubungan yang bermakna antara ketersediaan APD karena hasil uji statistik yang diperoleh dengan menggunakan uji Chi Square $p\text{-value} = 0,701 > 0,05$ H_0 ditolak . Ketersediaan APD sepenuhnya diatur oleh perusahaan dan wajib diterapkan ditempat kerja pekerja meskipun memakai APD membuat mereka tidak nyaman, mengganggu aktivitas kerja, dan ada beberapa yang menggunakan APD dengan lengkap dan baik apabila ada pengawasan saja (Agustya, 2020).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Cahyani pada tahun 2020 setelah dilakukan uji *chi-square* didapatkan sig sebesar 0,307 (sig. > 0,05). Hal tersebut berarti tidak terdapat pengaruh antara ketersediaan alat pelindung diri Hal tersebut dikarenakan ketersediaan alat pelindung diri tidak menjamin pekerja memakainya. Tanpa adanya kesadaran dari diri pekerja maka alat pelindung diri yang disediakan akan tetap pada tempatnya. Pekerja terkadang meremehkan risiko yang ada karena dianggap sudah biasa ataupun waktu melakukan kegiatan tersebut hanya sebentar (Cahyani, 2020).

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Batubara dkk pada tahun 2021 yang berdasarkan hasil uji statistik antara variabel persepsi ketersediaan APD risiko kecelakaan kerja diperoleh $p=.0,010$ ($<0,05$) yang berarti bahwa terdapat hubungan antara persepsi ketersediaan APD dengan risiko kecelakaan kerja. Ketersediaan APD merupakan salah satu faktor pemungkin (enabling) yaitu ketersediaan fasilitas dan sarana dalam pencegahan terjadinya risiko kecelakaan kerja. Persepsi ketersediaan APD dalam hal ini merupakan salah satu bentuk dari faktor pendukung perilaku dalam pencegahan risiko kecelakaan kerja.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Singarimbun pada tahun 2019 di PT Hilon Sumatera karena dari uji statistik yang dilakukan dengan menggunakan uji Chi Square di peroleh *p-value* sebesar 0.000 ($p\text{-value} < 0,05$) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara ketersediaan APD dengan kecelakaan kerja. Karena hal merupakan keharusan sebuah perusahaan untuk para tenaga kerja agar dapat meminimalkan anggaran perusahaan untuk biaya pengobatan untuk para karyawan yang mengalami kecelakaan atau penyakit akibat kerja (Singarimbun, 2019).

Penelitian ini tidak sejalan dengan dilakukan penelitian Listyandini dan Suwandi pada tahun 2019 yang secara statistik terdapat hubungan yang bermakna dengan ketersediaan APD yang

karena $p\text{-value} (0,000) < \alpha (0,05)$. Sebagian besar responden (60%) yang menganggap APD yang disediakan dalam kategori baik, termasuk kategori rendah. Terlihat bahwa pekerja cenderung berperilaku aman ketika kebutuhan APD telah terpenuhi dengan baik. Ketersediaan APD merupakan salah satu faktor yang mendukung terbentuknya perilaku, hal ini sesuai menyatakan bahwa ketersediaan apd otomatis belum diwujudkan menjadi tindakan tanpa didukung oleh fasilitas karena ketersediaan APD yang kurang dapat memungkinkan risiko kecelakaan terjadi karena pekerja tidak merasakan aman saat melakukan aktivitas kerja dilingkungan kerja (Listyandini dan Suwandi,2019).

5. Pengawasan

Pengawasan merupakan sebuah kegiatan mengendalikan pekerja supaya mentaati peraturan organisasi dan dapat bekerja sesuai dengan rencana, pengawasan pekerjaan yang memiliki wewenang untuk mengarahkan seperti memberi tugas, menyediakan intruksi, pelatihan, dan nasihat kepada individu, dan juga seorang pengawas mampu mendengarkan dan memecahkan masalah yang berhubungan dengan pekerjaan (Sugairti, 2018). Pengawasan adalah kegiatan perusahaan yang mengupayakan agar pekerjaan terlaksana sesuai dengan rencana yang ditetapkan dan hasil yang diharapkan. Menurut Harahap (2001) menyatakan bahwa pengawasan mencakup upaya memeriksa apakah semua terjadi

sesuai dengan rencana yang ditetapkan, perintah yang dikeluarkan, prinsip yang dianut dan juga dimaksudkan untuk mengetahui kelemahan dan kesalahan agar dapat dihindari kejadiannya dikemudian hari. Pengawasan dapat dikatakan berhasil apabila manajer melakukan pemeriksaan, pengecekan, inspeksi pengendalian dan mengatur serta mencegah kemungkinan kejadian yang mungkin terjadi.

Berdasarkan hasil uji statistik menggunakan *chi-square* menunjukkan bahwa *P-value* $0,114 > 0,05$, sehingga H_a ditolak dan H_0 diterima sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara pengawasan pada kecelakaan kerja alat berat dumptruck pada PT. Mael Lestari Kota Palopo. Hal ini disebabkan karena pengawasan memberikan intruksi yang baik pada pekerja saat melakukan aktivitas kerja dan memastikan semua yang pekerja jalankan sesuai dengan yang diinginkan oleh pihak perusahaan. Pihak perusahaan atau pengawas juga memastikan pekerja fokus melakukan pekerjaan pada waktu jam kerja. Namun pengawasan cukup baik diperusahaan masih terdapat pekerja yang mengalami kecelakaan kerja dikarenakan pekerja melakukan sikap yang tidak baik seperti mengangkut beban kerja yang berlebih dan terburu buru ketika pengawas meninggalkan tempat sehingga dapat mengakibatkan cedera otot.

Berdasarkan obeservasi peneliti pengawasan yang dilakukan oleh perusahaan dapat mengurangi risiko kejadian kecelakaan kerja karena pengawasan dapat memberikan intruksi atau pelatihan pada pekerja agar pekerja dapat memahami risiko yang akan terjadi pada saat melakukan pekerjaan sehingga pekerja dapat mengetahui hal-hal yang dapat mengakibatkan kecelakaan.

Pengawasan yang baik pada pekerja yaitu kegiatan yang dilakukan oleh pihak perusahaan untuk meminimalisasi masalah yang terjadi dilingkungan kerja pada tenaga kerja, pengawasan dilakukan oleh petugas agar kegiatan kerja yang dilakukan sesuai dengan prosedur ditetapkan

Penelitian ini sejalan dengan penelitian dengan peneliti Aprilianti pada tahun 2022 yang dimana hasil menggunakan uji chi-square dengan tingkat kepercayaan 95%, maka dapat diambil keputusan yaitu nilai *p-value* adalah $0.118 > 0.05$, maka H_0 diterima, Artinya tidak ada hubungan pengawasan. Berdasarkan hasil penelitian, persentase responden pada saat pengawasan petugas yang kurang baik yaitu dibandingkan dengan saat pengawasan yang baik (Aprilianti, 2020).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian Hasanah pada tahun 2021 Hasil uji statistik menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara pengawasan dengan kecelakaan kerja karena nilai *p-value* ($> 0,05$) Maka H_0 diterima. Responden menyatakan bahwa

pengawasan tidak dilakukan secara sistematis dan hanya untuk mencari kesalahan responden dalam bekerja sehingga pengawasan ini tidak berdampak, selain itu hal ini dapat disebabkan juga karena faktor- faktor lain seperti pengetahuan, sikap, pelatihan, niat, dan faktor lainnya (Hasanah, 2021).

Penelitian ini sejalan dengan peneliti Salim pada tahun 2018 yang diperoleh nilai *p-value* 0,06 artinya *p-value* > 0.05. hal tersebut menunjukkan bahwa secara statistic tidak terdapat hubungan yang bermakna antara pengawasan dengan adanya pengawasan yang baik, maka karyawan akan bekerja dengan maksimal karena karyawan merasa diperhatikan sehingga kelancaran tugas terjamin, hasil kerja yang diharapkan dapat tercapai dan dapat meningkatkan kinerja karyawan. Pengawasan yang efektif akan memberikan suatu jaminan yang dapat mengikat seluruh pegawai dalam melaksanakan tugas dengan sebaik-baiknya dan penuh tanggung jawab (Salim, 2018).

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Edigan pada tahun 2019 hubungan antara pengawasan dengan kecelakaan kerja menunjukkan bahwa nilai $p=0,000 < 0,05$ yang artinya ada hubungan yang signifikan antara pengawasan dengan kecelakaan kerja pada karyawan. Pengawasan merupakan salah satu fungsi manajemen yang perlu diupayakan dalam mencapai tujuan organisasi secara efisien. Dengan adanya pengawasan dapat mencegah sedini

mungkin terjadinya penyimpangan, pemborosan, penyelewengan, hambatan, kesalahan dan kegagalan dalam pencapaian tujuan dan pelaksanaan tugas-tugas organisasi (Edigan, 2019).

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Huda pada tahun 2021 yang dimana tidak sejalan karena hubungan pengawasan K3 dengan kecelakaan kerja menunjukkan bahwa kebanyakan pekerja dengan persepsi pengawasan K3 yang rendah pernah mengalami kejadian kecelakaan kerja yaitu sebanyak 44 orang (78,6%) dibandingkan dengan persepsi pengawasan K3 yang tinggi. Didapatkan *p-value* 0,001 ($p < 0,05$) sehingga H_0 ditolak. Dapat disimpulkan ada hubungan antara pengawasan K3 dengan kecelakaan kerja pada pekerja (Huda, 2021).

Penelitian ini tidak sejalan dengan peneliti Fajrianti pada tahun 2018 hasil uji statistik didapatkan nilai p (0.044) $< \alpha$ (0.05) berarti ada hubungan antara pengawasan dengan kejadian kecelakaan kerja pada tenaga kerja pengawasan dilakukan untuk menjamin bahwa setiap pekerjaan dilaksanakan dengan aman dan mengikuti setiap prosedur dan petunjuk kerja meskipun secara statistik pengawasan yang dilakukan telah baik dan sering dilakukan namun tidak menutup kemungkinan untuk terjadi kecelakaan karena kurang kesadaran karyawan yang peduli akan keselamatan dalam bekerja dan juga dipengaruhi oleh motivasi dan aturan yang ada bisa menimbulkan perilaku yang tidak aman (Fajrianti, 2018).