

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Pertumbuhan sektor konstruksi di Indonesia beberapa tahun terakhir ini terus bertambah. Hal ini dapat terlihat pada Produk Domestik Bruto (PDB) dimana sektor konstruksi pada tahun 2019 merupakan kontributor terbesar keempat dengan presentase 10.75%. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS, 2019), saat ini tenaga kerja konstruksi berjumlah 8.5 juta dimana terjadi penambahan setiap tahunnya. Soputan (2014) mengatakan pertumbuhan dan perkembangan ekonomi pada setiap negara salah satunya Indonesia telah terbukti karena adanya kegiatan sektor konstruksi.

Oleh karena itu, dalam upaya peningkatan perekonomian tidak terlepas dari kebutuhan sektor konstruksi seperti infrastruktur. Infrastruktur dapat menyokong kegiatan ekonomi di Indonesia salah satunya adalah infrastruktur transportasi yaitu jalan tol. Dengan adanya jalan tol dapat mempengaruhi perkembangan suatu daerah/wilayah sehingga terjadi peningkatan ekonomi serta meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas dari barang dan orang. Akan tetapi, selama proyek dalam sektor konstruksi berjalan akan selalu ada risiko di setiap proses pekerjaannya. Hal ini yang disayangkan dalam sektor konstruksi karena sektor ini merupakan salah satu penyumbang angka kecelakaan kerja yang tertinggi dibandingkan dengan sektor lainnya. Bersumber dari situs kementerian PUPR dikatakan bahwa sektor konstruksi merupakan penyumbang kecelakaan terbesar sebesar 32%.

Tingginya angka kecelakaan kerja sektor konstruksi dikarenakan banyak pekerjaan yang bersifat berbahaya sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan kerja. Semakin besar nilai skala pada suatu proyek konstruksi akibatnya risiko yang dijumpai akan semakin besar pula. Sama halnya dengan pembangunan konstruksi jalan tol dari tahap pelaksanaan hingga selesai tidak terlepas dari risiko. Seperti dalam pembangunan proyek Jalan Tol Becakayu 2A-Ujung merupakan salah satu proyek konstruksi yang memiliki risiko kecelakaan yang besar. Proyek ini tergolong pada proyek risiko besar karena berdasarkan tabel penentuan risiko pada SE Menteri PUPR No. 11 Tahun 2019 dengan nilai pekerjaan konstruksi 850 M dan dalam kurun waktu 2 tahun tergolong proyek yang berisiko besar. Oleh karena itu, untuk dapat mencapai keberhasilan dalam mengelola aspek risiko maka diperlukan pihak yang dapat bertanggung jawab atas pelaksanaan konstruksi.

Dalam mengelola aspek risiko maka diperlukan pengendalian mulai dari tahap ide, perencanaan, pelaksanaan, evaluasi sampai dengan tahap pemeliharaan, yang biasa disebut sebagai siklus proyek. Dalam setiap tahap kegiatan tersebut, harus mampu mengidentifikasi apa saja yang menjadi aspek risiko, dan mampu mengantisipasi atau membuat jalan keluar dari setiap risiko. Terutama dalam hal pelaksanaan pembangunan konstruksi jalan tol layang yang termasuk pekerjaan berbahaya. Kegiatan penyedia jasa konstruksi terdiri dari kegiatan-kegiatan rawan kecelakaan. Perlu perhatian yang baik dalam mengantisipasi kecelakaan kerja pada saat terjadi pembanguan kontruksi. Oleh karena itu, yang menjadi fokus perhatian pemerintah dan pelaksana jasa konstruksi adalah perlindungan kepada para pekerja mengingat risiko kerja yang cukup tinggi dan tenaga kerja yang cukup besar.

Keselamatan dan Kesehatan Kerja adalah hal yang wajib untuk dipenuhi oleh Pengguna Jasa, sesuai dengan UU No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja. Oleh karena itu, upaya meningkatkan efektifitas dalam perlindungan keselamatan kerja, diperlukan sebuah sistem untuk mengatur keselamatan kerja, yaitu Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) yang diatur pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 21/PRT/M/2019. Upaya mengatur keselamatan dan kesehatan kerja yang terstruktur, terukur, terencana dan terintegrasi melalui Sistem Manajemen Kesehatan Konstruksi dapat mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja.

Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi memerlukan biaya yang perlu diperhitungkan antara pemilik dan pelaksana proyek, yang kemudian akan menjadi bagian dari nilai kontrak pada proyek konstruksi. Biaya yang timbul akibat dari kecelakaan kerja konstruksi cukup tinggi sehingga sangat penting dilakukan tindakan pencegahan terhadap kecelakaan kerja. Pencegahan yang baik akan mengakibatkan biaya yang dikeluarkan lebih ekonomis daripada dampak yang ditimbulkan. Dalam merencanakan biaya tentunya terdapat banyak rincian kegiatan apa saja yang perlu disediakan. Tetapi pada kenyataannya, penerapan SMKK pada proyek-proyek konstruksi masih belum terlaksana dengan baik secara menyeluruh, meskipun SMKK telah memiliki dasar hukum yang kuat.

Pihak kontraktor seringkali enggan untuk melaporkan kecelakaan kerja karena hal tersebut akan meningkatkan pengeluaran dalam Rencana Anggaran Biaya (RAB). Namun penerapan SMKK tetap harus diupayakan pemerintah pada dunia kerja khususnya proyek konstruksi karena dengan adanya sistem manajemen

kesehatan konstruksi yang baik dan benar diharapkan dapat memberikan ketenangan dan keamanan kerja, sehingga dapat meningkatkan produktivitas tenaga kerja dan meminimalkan risiko kegagalan proyek. SMKK ini dapat mengatur dan menjadi pedoman bagi konsultan, kontraktor, dan para pekerja konstruksi.

Dalam Surat Edaran Nomor 11 Tahun 2019 dijelaskan secara rinci subkomponen dan petunjuk teknis dari biaya penyelenggaraan sistem manajemen keselamatan konstruksi, dimana dalam peraturan ini terdapat 9 faktor yang mencakup tentang pengeluaran biaya penyiapan Rencana Keselamatan Konstruksi (RKK), sosialisasi dan promosi, alat pelindung kerja (APK) dan alat pelindung diri (APD), asuransi dan perizinan, personel K3, fasilitas prasarana kesehatan, rambu-rambu yang diperlukan, konsultasi dengan ahli keselamatan konstruksi, dan lain-lain terkait pengendalian risiko K3 dan keselamatan konstruksi. Dari isi Surat Edaran di atas, maka perlu suatu kajian mendalam yang dilakukan untuk mengetahui variabel-variabel apa saja yang sangat berpengaruh terhadap kecelakaan kerja dalam proyek yang sedang dilaksanakan pada konstruksi jalan tol pada umumnya dan jalan tol Bekasi-Cawang-Kampung Melayu, yang sering disingkat dengan jalan tol dalam kota “Becakayu” Jakarta.

## **1.2. Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, maka dapat dibuat rumusan masalah yang akan diteliti lebih lanjut sehingga memberikan jawaban terhadap latar belakang yang telah disebutkan pada bagian sebelumnya. Rumusan masalah yang akan dibahas sebagai berikut:

1. Bagaimana gambaran rincian kegiatan penyelenggaraan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK)?
2. Bagaimana hubungan antara Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) terhadap Pengendalian Kecelakaan Kerja?
3. Apa saja variabel-variabel yang paling dominan dalam Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi pada proyek konstruksi Jalan Tol Becakayu Seksi 2A-Ujung?

### **1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dijabarkan, maka penelitian ini dilakukan dengan tujuan umum yaitu melihat Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) pada proyek konstruksi. Sebagai pelengkap tujuan umum tersebut, berikut merupakan tujuan khusus dilakukannya penelitian ini:

1. Mengetahui gambaran rincian kegiatan penyelenggaraan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK).
2. Mengetahui hubungan antara Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) terhadap Pengendalian Kecelakaan Kerja.
3. Mengetahui variabel-variabel yang paling dominan dalam Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi pada proyek konstruksi Jalan Tol Becakayu Seksi 2A-Ujung.

### **1.4. Batasan Penelitian**

Untuk dapat mencapai rumusan masalah yang telah disampaikan pada bagian sebelumnya, maka diberikan batasan masalah pada penelitian ini agar penelitian

menjadi lebih fokus dan tidak memperluas cakupan materi yang diuji pada penelitian ini. Batasan masalah pada penelitian ini antara lain:

1. Rincian Kegiatan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) pada Peraturan Menteri PUPR Nomor 21/PRT/M/2019 Tahun 2019.
2. Proyek pada penelitian ini dikerjakan oleh PT. Waskita Karya Tbk., yaitu proyek Jalan Tol Bekasi – Cawang - Kampung Melayu Seksi 2A-Ujung.
3. Masalah yang diteliti adalah pengaruh dari rincian kegiatan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi terhadap Pengendalian Kecelakaan Kerja.

## **1.5. Manfaat Penelitian**

### **1.5.1. Bagi Institusi**

Manfaat penelitian ini bagi institusi adalah sebagai pengetahuan tambahan untuk menambah luasan wawasan ilmu keselamatan konstruksi pada proyek, khususnya terkait rincian kegiatan penyelenggaraan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi serta mengetahui variabel dominan pada proyek konstruksi.

### **1.5.2. Bagi Penulis**

Manfaat penelitian ini bagi peneliti yaitu sebagai bentuk aplikasi ilmu yang didapat dan memberikan informasi serta wawasan baru terkait rincian kegiatan penyelenggaraan SMKK sesuai Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

### 1.5.3. Bagi Konstruksi

Manfaat penelitian ini bagi konstruksi yaitu mampu memahami pentingnya sebuah Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi dan dapat menerapkan terkait rincian kegiatan penyelenggaraan SMKK sesuai peraturan yang sudah ditetapkan.

### 1.6. Sistematika Penulisan

Laporan skripsi ini terbagi atas sepuluh bagian awal, lima bab isi laporan, dan dua bagian akhir. Berikut merupakan penjelasan singkat mengenai sistematika penulisan laporan skripsi, yaitu:

#### 1. BAGIAN AWAL

Bagian awal berisi halaman judul, pernyataan keaslian karya tugas akhir, persetujuan dosen pembimbing tugas akhir, persetujuan tim penguji tugas akhir, abstrak, kata pengantar, daftar isi, daftar gambar, daftar tabel, dan daftar lampiran.

#### 2. BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang penelitian yang diuraikan dalam beberapa rumusan masalah. Agar rumusan masalah dapat terjawab, maka disesuaikan dengan batasan masalah. Selain itu, pada bab ini juga berisi maksud dan tujuan penelitian serta sistematika penulisan laporan skripsi.

#### 3. BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini memberikan landasan teori yang menjelaskan tentang prinsip dasar dari topik penelitian. Landasan teori yang diuraikan berfungsi untuk mendukung analisis dan pelaksanaan dalam penelitian. Teori-teori yang

terdapat pada bab ini didapatkan dari tinjauan pustaka terhadap buku, jurnal, dan artikel yang tersedia di perpustakaan maupun *online*.

#### 4. BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menjelaskan secara sistematis metodologi pelaksanaan penelitian baik dalam metode yang digunakan dalam pengumpulan data, pengolahan data, serta langkah analisis. Sehingga hasil yang didapatkan pada bab ini merupakan hasil valid. Dimana hasil penelitian pada bab ini akan dibahas lebih lanjut pada bab IV.

#### 5. BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan hasil dari pengamatan dan pengumpulan data yang telah dilakukan untuk diolah sesuai dengan landasan teori. Kemudian, dilanjutkan dengan analisis dan pembahasan dengan menggunakan hasil pengolahan data serta landasan teori sehingga dapat menjawab seluruh permasalahan dari penelitian ini.

#### 6. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini memberikan kesimpulan dari hasil penelitian dan analisis yang telah dilakukan secara keseluruhan. Selain itu, bab ini juga memberikan saran yang mungkin dapat bermanfaat untuk pengembangan penelitian pada skripsi di masa mendatang.

#### 7. BAGIAN AKHIR

Bagian akhir berupa daftar pustaka yang berisi referensi-referensi yang digunakan pada keseluruhan penulisan laporan ini dan juga lampiran-lampiran selama proses penelitian.