

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Kabupaten Kepahiang merupakan salah satu kabupaten yang berada di Provinsi Bengkulu, yang berada pada garis  $101^{\circ}01'29''$  BT dan Garis  $02^{\circ}43' 07''$  sampai dengan  $03^{\circ} 46' 48''$  LS, dengan luas daerah seluruhnya  $\pm 66.500$  Ha. Secara administratif wilayah Kabupaten Kepahiang meliputi 4 wilayah Kecamatan dan terbagi 3 Kelurahan dan 78 Desa. Namun berdasarkan Perda Nomor : 11 Tahun 2005 Tanggal 16 November 2005 dan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 4 Tahun 2000 tentang pedoman pembentukan Kecamatan, maka pada saat ini Kabupaten Kepahiang telah mengalami pemekaran menjadi 8 (delapan) Kecamatan dan jumlah desa dari 78 desa menjadi 110 desa. Yang terdiri atas 101 desa dan 9 kelurahan. Kabupaten Kepahiang memiliki beberapa ruas jalan sesuai dalam SK Bupati Kepahiang Nomor : 600.1-529 Tahun 2023 Tentang Status Ruas Jalan sebagai jalan Kabupaten. Sebagian ruas jalan tersebut adalah Jalan Lingkar Taba Mulan 2 ( K 004) dengan panjang 3,50 Km, Jalan Suro Ilir – Musi Indah (K 018) Panjang 3,60 Km dan Jalan Tebat Laut – Talang Merto (K 130) Panjang 5,40 Km yang merupakan lokasi studi kasus penelitian.

Salah satu faktor yang sangat berpengaruh pada efektifitas dan efisiensi pekerjaan konstruksi adalah meminimalkan kecelakaan kerja dan meningkatkan penerapan sistem manajemen keseleamatan dan kesehatan kerja (SMK3) dengan baik. Dapat kita lihat dari data ketenagakerjaan Indonesia kasus kecelakaan kerja di Provinsi Bengkulu cenderung meningkat, pada tahun 2023 tercatat 1.006 kasus kecelakaan kerja dan tahun 2024 tercatat 1.062 kasus kecelakaan kerja. dimana angka tersebut juga

termasuk kecelakaan kerja di Kabupaten kepahiang.

Menurut (Khosravi dkk, 2014) industri konstruksi menempati peringkat pertama pekerjaan paling berbahaya di dunia dan juga diperkirakan menghabiskan 10 miliar USD lebih pertahun untuk biaya yang harus dikeluarkan akibat kecelakaan. Menurut (Kesai, 2015) sektor konstruksi dan manufaktur menjadi penyumbang terbesar yakni sebesar 32 persen. Menteri Ketenagakerjaan Ida Fauziyah menyatakan bahwa berdasarkan data dari Badan Penyelenggaraan Jaminan Sosial (BPJS), kecelakaan kerja di konstruksi meningkat dari 114.000 di tahun 2019 menjadi 177.000 kecelakaan di tahun 2020. Untuk mengatasi permasalahan SMKK pada proyek konstruksi di Indonesia maka dapat merujuk pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia No. 10 tahun 2021 tentang pedoman sistem manajemen keselamatan konstruksi.

Dalam pelaksanaan proyek konstruksi, aspek Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) menjadi salah satu elemen penting yang harus diperhatikan untuk menjamin keberlangsungan proyek yang aman, efisien, dan bebas dari kecelakaan kerja.

Proyek konstruksi dikenal sebagai sektor dengan tingkat risiko kecelakaan kerja yang tinggi, baik karena kompleksitas kegiatan maupun karena lingkungan kerja yang dinamis dan sering kali tidak dapat sepenuhnya terkontrol

Sebagai langkah mitigasi, pemerintah Indonesia telah mengeluarkan berbagai regulasi untuk memperkuat implementasi K3, salah satunya adalah **Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Permen PUPR) Nomor 10 Tahun 2021 tentang Pedoman Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) pada Jasa Konstruksi**. Peraturan ini menekankan kewajiban semua pemangku kepentingan dalam proyek konstruksi untuk mengintegrasikan sistem K3 ke dalam

manajemen proyek. Beberapa poin penting yang diatur dalam Permen PUPR ini meliputi:

1. Kewajiban penyusunan SMK3 pada setiap tahapan proyek.
2. Pengawasan dan pelaporan kinerja k3 secara berkala.
3. Sanksi administratif bagi pelanggaran terkait K3.

Namun, meskipun regulasi ini sudah berlaku, implementasi di lapangan sering kali menghadapi berbagai tantangan, seperti kurangnya pemahaman terhadap regulasi, keterbatasan sumber daya manusia hingga kendala lainnya.

Jalan Lingkar Taba Mulan 2 (K 004) panjang 3,50 Km, Jalan Suro Ilir – Musi Indah (K 018) panjang 3,60 Km dan Jalan Tebat Laut – Talang Merto (K 130) panjang 5,40 Km tersebut berpengaruh terhadap kelancaran ekonomi masyarakat di tiga Kecamatan tersebut. Sehingga membutuhkan reconstruksi

Proses Reconstruksi jalan ruas tersebut haruslah semaksimal mungkin tanpa mengabaikan Kesehatan kerja (K3). Keselamatan dan Kesehatan kerja Konstruksi (K3 Konstruksi) adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja pada pekerjaan konstruksi. Penerapan SMK 3 di lapangan menjadi pilihan dan kewajiban untuk meningkatkan efektifitas perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja yang terencana, terukur, terstruktur dan terintegrasi pada proses Reconstruksi Ruas Jalan Lingkar Taba Mulan 2, Jalan Suro Ilir – Musi Indah dan Jalan Tebat laut – Talang Merto.

Proses preservasi jalan ruas tersebut haruslah semaksimal mungkin tanpa mengabaikan SMKK. SMKK adalah segala kegiatan untuk menjamin dan melindungi keselamatan dan kesehatan tenaga kerja melalui upaya pencegahan kecelakaan kerja

dan penyakit akibat kerja pada pekerjaan konstruksi. Penerapan SMKK dilapangan menjadi pilihan dan kewajiban untuk meningkatkan efektifitas perlindungan keselamatan dan kesehatan kerja yang terencana, terukur, terstruktur dan terintegrasi pada proses konstruksi Jalan Lingkar Taba Mulan 2, Jalan Suro Ilir - Musi Indah dan Jalan Tebat Laut - Talang Merto.

Berdasarkan diskusi peneliti dengan pelaksana lapangan pada pekerjaan konstruksi Jalan Lingkar Taba Mulan 2, Jalan Suro Ilir - Musi Indah dan Jalan Tebat Laut - Talang Merto, telah terjadi kecelakaan kerja pada saat tahapan pekerjaan pengaspalan dengan mengakibatkan satu orang operator PTR (*Pneumatic Tyred Rollers*) tertimpa alat berat. Keterangan pelaksana lapangan mengatakan bahwa pekerjaan pengaspalan dilakukan pada jalan menanjak dan berkelok, diduga karena alat berat tersebut tidak berfungsinya pengeremen pada saat alat tersebut mundur kemudian terguling dan menimpa operator.

Berdasarkan Jumlah kecelakaan kerja pada sektor industri konstruksi yang mendapatkan persentase relatif tinggi, maka perlu dilakukan identifikasi penerapan SMK 3 melalui penelitian “ Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) Pada Proyek Kontruksi (Studi Kasus Pada Proyek Rekonstruksi Jalan Lingkar Taba Mulan 2, Jalan Suro Ilir – Musi Indah dan Jalan Tebat Laut – Talang Merto). Penelitian ini diharapkan dapat memberikan solusi untuk mengurangi tingkat kecelakaan kerja pada pekerjaan konstruksi preservasi jalan dan penerapan SMKK yang memenuhi kriteria yang ditinjau dari undang-undang yang berlaku.

## 1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, rumusan masalah dari penelitian ini adalah:

1. Bagaimana persepsi pelaku pekerja konstruksi Jalan Lingkar Taba Mulan 2, Jalan Suro Ilir – Musi Indah dan Jalan Tebat Laut – Talang Merto terhadap SMKK yang diterapkan ?
2. Apakah fasilitas pendukung Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Lingkungan proyek pada pekerjaan konstruksi jalan Jalan Lingkar Taba Mulan 2, Jalan Suro Ilir – Musi Indah dan Jalan Tebat Laut – Talang Merto sudah memadai ?

## 1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan di atas, tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi penerapan SMK 3 pada pekerjaan konstruksi Jalan Lingkar Taba Mulan 2, Jalan Suro Ilir – Musi Indah dan Jalan Tebat Laut – Talang Merto, dan
2. Mengetahui kelengkapan fasilitas pendukung Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Lingkungan proyek yang diteliti.

## 1.4. Manfaat Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, manfaat dari penelitian ini adalah menginformasikan kepada para pelaku pekerja Konstruksi Jalan tentang penerapan SMK3 dan resiko jika tidak menerapkan K3.

### **1.5. Batasan Penelitian**

Adapun batasan masalah dari penelitian ini adalah ruas jalan pekerjaan konstruksi jalan Jalan Lingkar Taba Mulan 2, Jalan Suro Ilir – Musi Indah dan Jalan tebat Laut – Talang merto. Menganalisa penerapan SMK 3 dan persepsi pekerja terhadap penerapan SMK 3 menggunakan metode analisis faktor menggunakan aplikasi Smart PLS. Analisis penerapan SMK 3 dilakukan pada tahapan pekerjaan konstruksi berlangsung.

### **1.6. Sistematika Penulisan**

Pendahuluan dijelaskan pada Bab I yang terdiri dari latar belakang, identifikasi masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah dan sistematika penulisan. Bab II berupa tinjauan kepustakaan yang menjelaskan literatur yang digunakan untuk panduan dan mendukung penelitian yang dilakukan yaitu analisis sistem manajemen keselamatan konstruksi pada proyek konstruksi jalan Jalan Lingkar Taba Mulan 2, Jalan Suro Ilir – Musi Indah dan Jalan tebat Laut – Talang Merto.

Metodologi penelitian pada Bab III menjelaskan objek penelitian, jenis dan sumber data, variabel penelitian, teknik pengumpulan data, penyusunan kuesioner dan teknik analisis. Bab IV berisikan hasil pengumpulan data dan pembahasan. Bab V yaitu kesimpulan dan saran

### **1.7 Hipotesis Penelitian**

1. Tangung Jawab dan komitmen perusahaan ( $x_1$ ) berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerapan Sistem Manajemen K3 (Y) .

2. Kebijakan dan disiplin K3 (x2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerapan sistem manajemen k3 (y)
3. Komunikasi dan pelatihan k3 berpengaruh positif dan signifikan terhadap penerapan sistem manajemen K3 (y)

