

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Masalah keselamatan dan kesehatan kerja (K3) secara umum di Indonesia masih sering terabaikan. Hal ini ditunjukkan dengan masih tingginya angka kecelakaan kerja. Seperti yang ditulis dalam surat kabar Pikiran Rakyat, setiap tujuh detik terjadi satu kasus kecelakaan kerja. Fakta tersebut tentunya sangat memprihatinkan dan menunjukkan tingkat kepedulian dunia usaha terhadap K3 masih rendah padahal karyawan adalah aset penting perusahaan.

Masalah umum mengenai K3 ini juga terjadi pada penyelenggaraan konstruksi. Menurut Wirahadikusumah, tenaga kerja di sektor jasa konstruksi mencakup sekitar 7% - 8% dari jumlah tenaga kerja di seluruh sektor. Sektor jasa konstruksi adalah salah satu sektor yang paling berisiko terhadap kecelakaan kerja disamping sektor utama lainnya, yaitu pertanian, perikanan, perikanan, dan pertambangan. Jumlah tenaga kerja di sektor konstruksi yang mencapai sekitar 4,5 juta orang, 53% di antaranya hanya mengenyam pendidikan sampai dengan tingkat Sekolah Dasar, bahkan sekitar 1,5% dari tenaga kerja ini belum pernah mendapatkan pendidikan formal apapun. Sebagian besar dari mereka juga berstatus tenaga kerja harian lepas atau borongan yang tidak memiliki ikatan kerja yang formal dengan perusahaan. Kenyataan ini tentunya mempersulit penanganan masalah K3 yang biasanya dilakukan dengan metoda pelatihan dan penjelasan-penjelasan mengenai Sistem Manajemen K3 yang diterapkan pada perusahaan

konstruksi. Sedangkan masalah keselamatan kerja di sektor konstruksi sendiri telah diamanatkan dalam Undang-Undang (UU) No 18 tahun 1999 tentang jasa konstruksi pada pasal 2, sehingga sudah seharusnya semua pihak, termasuk penyedia jasa konstruksi untuk mematuhi peraturan tersebut.

Berbagai penyebab utama kecelakaan kerja pada proyek konstruksi adalah hal-hal yang berhubungan dengan karakteristik proyek konstruksi yang bersifat unik, lokasi kerja yang berbeda-beda, terbuka dan dipengaruhi cuaca, waktu pelaksanaan yang terbatas, dinamis dan menuntut ketahanan fisik yang tinggi, serta banyak menggunakan tenaga kerja yang tidak terlatih dan ditambah dengan manajemen keselamatan kerja yang sangat lemah, akibatnya para pekerja bekerja dengan metoda pelaksanaan konstruksi yang berisiko tinggi.

Untuk memperkecil risiko kecelakaan kerja, sejaka awal tahun 1980-an pemerintah telah mengeluarkan suatu peraturan tentang keselamatan kerja khusus untuk sektor konstruksi, yaitu Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No. Per-01/Men/1980. Peraturan mengenai keselamatan kerja untuk konstruksi tersebut, walaupun belum pernah diperbaharui sejak dikeluarkannya lebih dari 20 tahun silam, namun dapat dinilai memadai untuk kondisi minimal di Indonesia. Hal yang sangat disayangkan adalah pada penerapan peraturan tersebut di lapangan. Rendahnya kesadaran masyarakat akan masalah keselamatan kerja, dan rendahnya tingkat penegakan hukum oleh pemerintah. Hal tersebut mengakibatkan penerapan peraturan keselamatan kerja yang masih jauh dari optimal dan pada akhirnya menyebabkan masih tingginya angka kecelakaan kerja. Menurut Wirahadikusumah, akibat penegakan hukum yang sangat lemah pada

proyek konstruksi di negara-negara berkembang, terdapat tiga kali lipat tingkat kematian dibandingkan dengan di negara-negara maju.

Masalah K3 berdampak ekonomis yang cukup signifikan. Setiap kecelakaan kerja dapat menimbulkan berbagai macam kerugian. Disamping dapat mengakibatkan korban jiwa, terdapat juga biaya-biaya lainnya biaya pengobatan, kompensasi yang harus diberikan kepada pekerja, premi asuransi, dan perbaikan fasilitas kerja. Terdapat biaya-biaya tidak langsung yang merupakan akibat dari suatu kecelakaan kerja yaitu mencakup kerugian waktu kerja (pemberhentian sementara), terganggunya kelancaran pekerjaan (penurunan produktivitas), pengaruh psikologis yang negatif pada pekerja, memburuknya reputasi perusahaan, denda dari pemerintah, serta kemungkinan berkurangnya kesempatan usaha (kehilangan pelanggan pengguna jasa). Menurut Wirahadikusuma, biaya-biaya tidak langsung ini sebenarnya jauh lebih besar dari pada biaya langsung. Berbagai studi menjelaskan bahwa rasio antara biaya tidak langsung dan biaya langsung akibat kecelakaan kerja konstruksi sangat bervariasi dan diperkirakan mencapai 4:1 bahkan sampai dengan 17:1.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan uraian di atas, maka masalah yang ada dalam penelitian ini dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Jumlah kecelakaan kerja di Indonesia masih tinggi.
2. Penerapan peraturan K3 masih jauh dari optimal.
3. Rendahnya kesadaran tenaga kerja akan keselamatan kerja.

4. Tingkat kepedulian dunia usaha terhadap K3 masih rendah.
5. Penegakan hukum tentang K3 khusus untuk sektor konstruksi oleh pemerintah masih rendah.
6. Besarnya biaya yang harus dikeluarkan untuk setiap kecelakaan kerja yang terjadi.

### **1.3 Batasan Masalah**

Agar ruang lingkup penelitian ini tidak terlalu luas dan konsisten pada masalah yang diteliti, serta terarah pada tujuan yang hendak dicapai, maka ruang lingkup permasalahan dibatasi sebagai berikut :

1. Implementasi K3 pada penelitian ini hanya mencakup pengendalian keselamatan pada pekerjaan beton dan pekerjaan bata.
2. Subjek dalam penelitian ini dibatasi hanya pada tenaga kerja proyek pusat belanja Balubur.

### **1.4 Rumusan Masalah**

Berdasarkan batasan masalah yang telah ditentukan maka dibuat rumusan masalah. Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimanakah implementasi pengendalian K3 dalam pekerjaan beton dan pekerjaan bata pada proyek pusat belanja Balubur?”

## 1.5 Definisi Operasional

Agar tidak terjadi salah pengertian terhadap judul penelitian dan untuk mendapatkan pengertian dan maksud yang sama antara pembaca dan penulis, maka perlu dibuatkan penjelasan istilah. Kerangka acuan di dalam masalah yang diteliti pada dasarnya dapat dilihat atau tercermin dari definisi-definisi yang ditetapkan dan digunakan. Adapun definisi operasional yang terdapat dalam judul penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. **Implementasi**, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) (2002:423) implementasi adalah pelaksanaan yang sesuai dengan rencana.
2. **Keselamatan dan Kesehatan Kerja** adalah suatu sistem program yang dibuat bagi pekerja maupun pengusaha sebagai upaya pencegahan (preventif) timbulnya kecelakaan kerja dan penyakit akibat hubungan kerja dalam lingkungan kerja dengan cara mengenali hal-hal yang berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja dan penyakit akibat hubungan kerja serta tindakan antisipatif bila terjadi hal demikian (Mustaqim, 2004).
3. **Proyek Konstruksi** adalah suatu upaya untuk mencapai hasil dalam bentuk bangunan/infrastruktur (Hadihardjaja, 1998).

## 1.6 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian adalah rumusan kalimat yang menunjukkan adanya sesuatu hal yang ingin diperoleh atau ingin dicapai setelah proses penelitian atau sama dengan jawaban yang dikehendaki dalam problematika penelitian.

Berdasarkan dengan uraian di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimanakah implementasi pengendalian K3 dalam pekerjaan beton dan pekerjaan bata pada proyek pusat belanja Balubur.

## 1.7 Manfaat Penelitian

### 1. Bagi masyarakat

Memberikan sedikit gambaran pada masyarakat tentang implementasi pengendalian K3 pada perusahaan konstruksi.

### 2. Bagi Perusahaan Konstruksi

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada perusahaan konstruksi tentang implementasi pengendalian K3, dan pada akhirnya perusahaan bisa mencegah terjadinya kecelakaan.

### 3. Bagi Peneliti

Sebagai calon sarjana yang mengambil jurusan Pendidikan Teknik Sipil, peneliti nantinya akan terjun di dunia konstruksi, penelitian ini akan memberikan gambaran mengenai masalah-masalah penerapan K3 pada pekerjaan konstruksi yang akan dihadapi setelah bekerja dan mendorong peneliti untuk lebih mempersiapkan diri.