PRAKTEK KERJA LAPANGAN
ANALISIS DAN IMPLEMENTASI SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN KONSTRUKSI (SMKK) PADA PEKERJAAN JALAN : STUDI KASUS PROYEK REKONSTRUKSI JALAN BANTUR – WONOGORO KAB. MALANG

Diajukan untuk memenuhi persyaratan Proposal Penelitian Skripsi
Program Studi Teknik Sipil Jurusan Teknik Sipil

Disusun oleh :
Viki Dwi Cahyo
20101120050

JURUSAN TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ISLAM BALITAR (BLITAR)

2023

LEMBAR PENGESAHAN

PRAKTEK KERJA LAPANGAN

ANALISIS DAN IMPLEMENTASI SISTEM MANAJEMEN KESELAMATAN KONSTRUKSI (SMKK) PADA PEKERJAAN JALAN : STUDI KASUS PROYEK REKONSTRUKSI JALAN BANTUR – WONOGORO KAB. MALANG

Dipersiapkan dan disusuh oleh :

Viki Dwi Cahyo

20101120050

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji

Pada Tanggal 28 Oktober 2023

Susunan Dewan Penguji

Dosen Pembimbing

Nurjanah, S.T., M.Eng.

NIDN. 0723039101

Dosen Penguji I	**Dosen Penguji II**
Hangga Prima Setiawan, S.ST., M.T.	**Nurjanah, S.T., M.Eng.**
NIDN. 0704129303	NIDN. 0723039101

Laporan Praktik Kerja Lapangan ini telah diterima sebagai salah satu persyaratan untuk

Program Penelitian Skripsi

Tanggal,

Mengetahui

Ketua Jurusan Teknik Sipil

Nurjanah, S.T., M.Eng.

NIDN. 0723039101

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Praktek Kerja Lapangan ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi, dan sepanjang pengetetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan diseebutkan dalam daftar pustaka.

Blitar, 27 Oktober 2023

Viki Dwi Cahyo

KATA PENGANTAR

Puji syukur dipanjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa sehingga laporan Praktek Kerja Lapangan ini dapat diselesaikan. Praktek Kerja Lapangan ini diajukan untuk memenuhi persyaratan Pengajuan Proposal Penelitian Skripsi pada Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Islam Balitar, Blitar.

Laporan Praktek Kerja Lapangan ini diberi judul Analisis dan Implementasi Sistem Majenemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) pada pekerjaan jalan : Studi Kasus Proyek Rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro.

Penyusun mengucapkan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian Laporan Praktik Kerja Lapangan ini. Ucapan tersebut ditujukan kepada Ibu Nurjanah, S.T., M.Eng. selaku dosen pembimbing.

Akhir kata semoga Laporan Praktik Kerja Lapangan ini dapat bermanfaat bagi rekan-rekan mahasiswa pada umumnya dan penyusun pada khususnya.

Blitar, Oktober 2023

Viki Dwi Cahyo
20101120050

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL i
HALAMAN PENGESAHAN ii
HALAMAN PERNYATAAN iii
KATA PENGANTAR iv
DAFTAR ISI v
DAFTAR TABEL vii
DAFTAR GAMBAR viii
INTISARI ix
ABSTRACT x
BAB I 1
PENDAHULUAN 1
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Identifikasi Masalah 3
1.3 Batasan Masalah 4
1.4 Rumusan PKL 4
1.5 Tujuan PKL 5
1.6 Manfaat PKL 5
1.7 Sistematika Penulisan 6
BAB II 7
TINJAUAN PUSTAKA 7
2.1 Gambaran Umum Tempat PKL 7
2.2 Landasan Teori 8
2.2.1 Pengertian Kecelakaan Kerja 8
2.2.2 Faktor – Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja 9
2.2.3 Klasifikasi Kecelakaan Akibat Kerja 11
2.2.4 Kerugian Akibat Kecelakaan 14
2.2.5 Definisi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) 15
2.2.6 Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) 17
2.2.7 Pentingnya Keselamatan dan Kesehatan Kerja 19
2.2.8 Tujuan dan Manfaat Keselamatan dan Kesehatan Kerja 21
2.2.9 Pengertian Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) 21
2.2.10 Ruang Lingkup Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) 23

2.2.11 Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Impelementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) 23
2.2.12 Peranturan Perundangan tentang Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) 24
2.2.13 Pedoman Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di Indonesia 25
2.2.14 Keuntungan Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) 28
2.2.15 Hambatan dalam Impelementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) 29
2.2.16 Flowchart Kerangka PKL 30
BAB III 31
METODE KEGIATAN PKL 31
3.1 Deskripsi Umum 31
3.2 Tempat dan Waktu Kegiatan PKL 31
3.3 Sumber Data 32
3.4 Pengumpulan Data 33
3.4.1 Wawancara 33
3.4.2 Observasi 33
3.4.3 Dokumen 34
3.5 Teknik Pengambilan Data 34
3.6 Diagram Alir Penelitian PKL 36
3.7 Diagram Kerangka Konsep Kegiatan PKL 37
3.8 Jadwal Pelaksanaan PKL 38
Tabel 3.1 Jadwal Pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan 38
BAB IV 39
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 39
4.1 Gambaran Umum Tempat PKL 39
4.2 Hasil Kegiatan PKL 42
4.3 Pembahasan 44
BAB V 55
KESIMPULAN DAN SARAN 55
5.1 Kesimpulan 55
5.2 Saran 55
DAFTAR PUSTAKA 56
LAMPIRAN 58

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Jadwal Pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan 38

Tabel 4.1 Ceklist Pemenuhan SMKK 54

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Diagram Alir Penelitian Praktek Kerja Lapangan 36
Gambar 3.2 Diagram Alir Kerangka Konsep Kegiatan Praktek Kerja Lapangan 37
Gambar 4.1 Peta Lokasi Proyek Rekonstruksi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro 39
Gambar 4.2 Kondisi Jalan Retak Lelah 40
Gambar 4.3 Kondisi Jalan Deformasi Aspal 40
Gambar 4.4 Kondisi Jalan Aspal Stripping 41
Gambar 4.5 Proses Pembuatan Batas Tepi Jalan 45
Gambar 4.6 Kondisi Jalan Sesudah Diperbaiki 50
Gambar 4.7 Penurunan Material Aspal 51
Gambar 4.8 Pembuatan Marka Jalan 52
Gambar 4.9 Peta Penutupan Lajur Kiri 53
Gambar 4.10 Peta Penutupan Lajur Kanan 53

INTISARI

Keberadaan jalan sangatlah penting dalam kehidupan manusia seperti meningkatkan mobilitas atau bergerak dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah, cepat, dan efesien baik dengan kendaraan pribadi, transportasi umum, maupun dengan berjalan kaki. Akan tetapi, di Indonesia permasalahan jalan sering ditemukan seperti jalan yang berlubang atau rusak akibat kelebihan beban kendaraan dan minimnya perawatan jalan. Sehingga dapat membahayakan pengguna jalan dan mengganggu kelancaran transportasi. Permasalahan – permasalahan tersebut memerlukan upaya rekonstruksi atau pembangunan jalan kembali jalan agar dapat mendukung transportasi dan mobilitas yang lebih baik serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi.

Proyek rekonstruksi jalan Bantur - Wonogoro merupakan bagian dari pembangunan infrastruktur jalan yang memiliki tingkat risiko dan kecelakaan yang tinggi. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh minimnya kesadaran dan perhatian terhadap keselamatan dan kesehatan pekerja dalam pembangunan infrastruktur jalan. Anggaran K3 yang sudah ada tidak digunakan secara efektif, menyebabkan pelanggaran terhadap peraturan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK).

Hasil penelitian menunjukkan faktor risiko dalam proyek rekonstruksi jalan dari Jl. Bantur hingga Pantai Wonogoro, termasuk risiko tertabrak kendaraan, paparan bahan material berbahaya, dan perilaku berbahaya dari pekerja yang tidak mematuhi SMKK. Kinerja SMKK melibatkan penggunaan RAB sesuai regulasi, pelatihan dan sosialisasi pekerja, serta penyediaan fasilitas dan peralatan keselamatan. Kendala implementasi SMKK mencakup ketidakpatuhan pekerja terhadap peraturan keselamatan, keterbatasan sumber daya manusia, dan kurangnya pengawasan dan penegakan disiplin oleh pengawas proyek.

Kata Kunci : Implementasi, Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK), Pekerjaan Jalan, Keselamatan Konstruksi

ABSTRACT

The existence of roads is crucial in human life as they facilitate easy, fast, and efficient movement from one place to another, whether by private vehicles, public transportation, or walking. However, in Indonesia, road issues are often encountered, such as potholes or damages caused by overloaded vehicles and lack of road maintenance. These issues can endanger road users and disrupt transportation flow. Addressing these problems requires reconstruction or road construction efforts to support better transportation and mobility, as well as to enhance economic growth.

The Bantur-Wonogoro road reconstruction project is part of road infrastructure development that carries high levels of risk and accidents. This research is motivated by the lack of awareness and attention to the safety and health of workers involved in road infrastructure development. The existing safety budget (K3) is not utilized effectively, resulting in violations of the Construction Safety Management System (CSMS) regulations.

The research findings indicate that the risk factors in the road reconstruction project from Jl. Bantur to Pantai Wonogoro include the risk of being struck by vehicles, exposure to hazardous materials, and unsafe behaviors of workers who do not comply with CSMS guidelines. The performance of CSMS involves the proper utilization of allocated budget in accordance with regulations, training and socialization of workers, and the provision of safety facilities and equipment. The implementation challenges of CSMS include non-compliance of workers with safety regulations, limitations in human resources, and inadequate supervision and enforcement of discipline by project supervisors.

Keywords: Implementation, Construction Safety Management System (CSMS), Road Works, Construction Safety

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, jalan diartikan sebagai suatu tempat atau jalur yang dilalui oleh kendaraan, orang, atau hewan untuk berpindah dari tempat ke tempat lain. Dalam Undang – Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan menjelaskan bahwa jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan serta dipergunakan untuk sebesar- besar kemakmuran rakyat. Jalan dapat dibangun pada permukaan tanah, air, atau udara. Jalan biasanya terdiri dari bahan konstruksi seperti aspal, beton, kerikil, atau tanah yang diratakan dan diperkeras agar dapat dilalui oleh kendaraan.

Keberadaan jalan ini sangatlah penting dalam kehidupan manusia seperti meningkatkan mobilitas atau bergerak dari satu tempat ke tempat lain dengan mudah, cepat, dan efesien baik dengan kendaraan pribadi, transportasi umum, maupun dengan berjalan kaki. Kemudian meningkatkan pertumbuhan ekonomi seperti menghubungkan daerah produksi dengan pasar. Dengan adanya jalan yang baik dan terawat, transportasi barang dan jasa menjadi lebih mudah, cepat dan efisien sehingga meningkatkan produktivitas dan pertumbuhan ekonomi masyarakat.

Akan tetapi, di Indonesia permasalahan jalan sering ditemukan seperti jalan yang berlubang atau rusak. Akibat kelebihan beban kendaraan dan minimnya perawatan jalan. Sehingga dapat membahayakan pengguna jalan dan mengganggu kelancaran transportasi. Kemudian beberapa kota besar seperti Jakarta dan Surabaya sering mengalami kemacetan akibat jalan yang tidak memadai seperti terlalu sempit sehingga menghambat mobilitas serta mengurangi produktivitas ekonomi.

Permasalahan – permasalahan tersebut memerlukan upaya rekonstruksi atau pembangunan jalan kembali jalan agar dapat mendukung

transportasi dan mobilitas yang lebih baik serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Makna dari pembangunan atau rekonstruksi jalan adalah upaya untuk memperbaiki kondisi transportasi dan mobilitas masyarakat, meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas antar wilayah, dan juga sebagai sarana untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan aksesibilitas dan konektivitas antar daerah.

Pembangunan atau rekonstruksi jalan merupakan proyek konstruksi yang melibatkan banyak pihak seperti kontraktor, konsultan teknik, pemerintah, dan masyarakat sekitar. Selain itu, mahasiswa teknik sipil sebagai calon tenaga ahli di bidang ini memiliki kesempatan untuk mengambil bagian dalam proses pembangunan jalan, baik sebagai magang di perusahaan konstruksi maupun sebagai peneliti di bidang teknik sipil. Hal tersebut berguna agar proses pembangunan atau rekonstruksi jalan dapat berjalan dengan lancar dan sesuai dengn harapan yang diinginkan.

Proses pembangunan infrastruktur jalan melibatkan beberapa tahap, seperti perencanaan, perancangan, pengadaan material, konstruksi, hingga pemeliharaan. Selain itu, ada juga berbagai macam jenis jalan, seperti jalan raya, jalan tol, jalan lingkungan, dan lain sebagainya. Maka, mahasiswa teknik sipil perlu memiliki pemahaman yang baik tentang proses pembuatan jalan dan jenis-jenis jalan tersebut dapat melalui kegiatan Praktik Kerja Lapangan (PKL) yang diselenggarakan oleh pihak universitas maupun instansi terkait.

Praktik Kerja Lapangan (PKL) ini diadakan saat pembangunan proyek ini meliputi mobilisasi, penyusunan Sistem Manajemen Keselamatan Kontruksi (SMKK), pekerjaan tanah dan geosintetik, perkerasan berbutir, perkerasan aspal, struktur, dan pekerjaan lain – lain. PKL ini dilaksanakan mulai 3 November 2023 sampai 10 Desember 2022. Proyek ini dilakukan mulai dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro sepanjang 947 m yang terbagi menjadi 2 titik. Pembangunan proyek ini dilaksanakan oleh CV. SERIBU. Pembangunan proyek ini dilakukan untuk rekonstruksi jalan agar meningkatkan aksesibilitas warga dari daerah Bantur ke Pantai Wonogoro.

Proses pembangunan atau rekonstruksi jalan pada proyek ini penulis menemukan berbagai temuan yang tidak sesuai dengan peraturan perundang – undangan mengenai Sistem Manjemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) yang berlaku. Seperti minimnya kesadaran dalam menerapkan maupun memerhatikan keselamatan dan kesehatan pekerja dalam proses pembangunan infrastruktur jalan ini baik pada pemilik proyek maupun petugas proyek. Kemudian penggunaan anggaran K3 yang sudah tersedia akan tetapi tidak digunakan untuk semestinya. Hal tersebut sangatlah tidak benar sebab pembangunan infrastruktur jalan memiliki tingkat risiko dan kecelakaan yang tinggi. Oleh sebab itu, pemerintah telah mengatur penyelenggaraan penerapan K3 dalam Undang – Undang serta kewajiban dalam pelaksanaannya di semua sektor industri konstruksi. Penerapan K3 tersebut bertujuan untuk meningkatkan produktivitas kinerja serta dapat menjamin kualitas dan keamanan suatu pekerjaan sehingga dapat tercapainya *zero accident.*

Berangkat dari informasi yang diperoleh, maka penulis berkeinginan mengangkat fenomena tersebut dengan mengadakan penelitian mengenai analisis dan implementasi Sistem Majenemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) pada pekerjaan jalan di proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro dengan menyusun judul, **"Analisis dan Implementasi Sistem Majenemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) pada pekerjaan jalan : Studi Kasus Proyek Rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro."** Dengan tujuan utama, mengetahui bagaimana impelemntasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) yang nantinya akan dibahas lebih detail.

1.2 Identifikasi Masalah

Dalam pembuatan laporan ini, penulis menemukan temuan yang berkaitan dengan Sistem Manajemen Keselamatan Kontruksi (SMKK) pada proyek rekontruksi jalan dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro, sebagai berikut:

a. Kurangnya kepatuhan terhadap prosedur dan standar keselamatan konstruksi yang telah ditetapkan;
b. Kurangnya pengawasan atau pemantauan terhadap pelaksanaan SMKK;
c. Pelatihan yang tidak memadai bagi pekerja konstruksi dalam hal keselamatan dan prosedur konstruksi;
d. Kurangnya komunikasi yang efektif antara manajemen, insiyur, kontraktor, dan pekerja konstruksi;
e. Evaluasi SMKK yang tidak memadai;
f. Penghematan biaya yang salah;
g. Kurangnya kemampuan untuk mengantisipasi perubahan dan menyesuaikan SMKK dengan perubahan;
h. Penggunaan teknologi yang tidak tepat atau tidak teruji;
i. Kurangnya pengawasan yang tidak memadai dari pihak ketiga.

1.3 Batasan Masalah

Dalam pembuatan laporan ini, penulis hanya membatasi mengenai sistem manajemen keselamatan kontruksi dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro. Pembatasan masalah ini dikarenakan terbatasnya waktu, sehingga penulis hanya mengambil sebagaian dari pekerjaan proyek tersebut.

1.4 Rumusan PKL

Dalam pembuatan laporan ini, penulis akan merumuskan masalah tersebut dalam butir – butir pertanyaan mengenai Sistem Manajemen Keselamatan Kontruksi (SMKK) pada proyek rekonstruksi jalan dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro, sebagai berikut:

a. Apa saja faktor – faktor risiko dan bahaya dalam proyek rekontruksi jalan dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro?
b. Bagaiamana kinerja Sistem Keselamatan Kontruksi (SMKK) pada proyek rekontruksi jalan dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro yang sedang diterapkan?

c. Bagaiamana hambatan dan kendala dalam implementasi kinerja Sistem Keselamatan Kontruksi (SMKK) pada proyek rekontruksi jalan dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro?

1.5 Tujuan PKL

Dalam pembuatan laporan ini, penulis memiliki tujuan mengenai Sistem Manajemen Keselamatan Kontruksi (SMKK) pada proyek rekontruksi jalan dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro, sebagai berikut:

a. Untuk mengetahui faktor – faktor risiko dan bahaya dalam proyek rekontruksi jalan dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro;
b. Untuk mengetahui kinerja Sistem Keselamatan Kontruksi (SMKK) pada proyek rekontruksi jalan dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro yang sedang diterapkan;
c. Untuk mengetahui hambatan dan kendala dalam implementasi kinerja Sistem Keselamatan Kontruksi (SMKK) pada proyek rekontruksi jalan dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro.

1.6 Manfaat PKL

Dalam pembuatan laporan ini, penulis memiliki manfaat mengenai Sistem Manajemen Keselamatan Kontruksi (SMKK) pada proyek rekontruksi jalan dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro, sebagai berikut:

a. Memahami faktor – faktor risiko dan bahaya dalam proyek rekontruksi jalan dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro ;
b. Memahami kinerja Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) pada proyek rekontruksi jalan dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro yang sedang diterapkan;
d. Memahami hambatan dan kendala dalam implementasi kinerja Sistem Keselamatan Kontruksi (SMKK) pada proyek rekontruksi jalan dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro.

1.7 Sistematika Penulisan

Dalam pembuatan laporan ini, penulis menjabarkan sistematika penulisan mengenai Sistem Manajemen Keselamatan Kontruksi (SMKK) pada proyek rekontruksi jalan dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro, sebagai berikut:

a. Bab I Pendahuluan, terdiri atas latar belakang, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan PKL, tujuan PKL, manfaat PKL, dan sistematika penulisan;
b. Bab II Tinjauan Pustaka, terdiri atas gambaran umum tempat PKL, landasan teori, dan flowchart kerangka PKL;
c. Bab III Metode Kegiatan PKL, terdiri atas deskripsi umum, tempat dan waktu kegiatan PKL, sumber data, pengumpulan data, teknik pengambilan data, diagram alur penelitian PKL, dan jadwal kegiatan PKL;
d. Bab IV Hasil Penelitian dan Pembahasan, terdiri atas gambaran umum tempat PKL, hasil kegiatan PKL, dan pembahasan;
e. Bab V Kesimpulan dan Saran, terdiri atas kesimpulan dan saran.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Gambaran Umum Tempat PKL

Tempat Praktik Kerja Lapangan (PKL) pada proyek rekonstruksi jalan adalah tempat dimana mahasiswa akan melakukan praktik kerja untuk mendapatkan pengalaman praktis di lapangan terkait dengan proyek rekonstruksi jalan. Penulis melakukan PKL bertempat di proyek rekonstruksi Jalan Bantur hingga Pantai Wonogoro, Kec. Gedangan, Kab. Malang, Jawa Timur. Tempat PKL proyek rekonstruksi Jalan Bantur hingga Pantai Wonogoro terdiri dari area konstruksi dan area kantor.

Area konstruksi menjadi pusat kegiatan utama untuk proyek rekonstruksi jalan yang terdiri dari berbagai jenis alat berat seperti alat pemadat tanah, alat penghancur aspal, truk pengangkut material, dan lain sebagainya. Para pekerja konstruksi bekerja di area konstruksi menggunakan alat berat dan peralatan konstruksi lainnya untuk melakukan pekerjaan rekonstruksi Jalan Bantur hingga Pantai Wonogoro ini. Di tempat ini, mahasiswa dapat mengamati dan mempelajari bagaimana para pekerja proyek bekerja di lokasi proyek, mengoperasikan alat berat, melakukan pengukuran, dan melakukan pekerjaan rekonstruksi lainnya.

Area kantor adalah area dimana para manajer proyek dan staf administrasi melakukan pekerjaan mereka, seperti mengatur jadwal proyek, mengelola keuangan proyek, dan mengurus perizinan. Selain itu, area ini menjadi tempat mahasiswa PKL untuk mengamati dan mencatat pekerjaaan yang dilakukan para pekerja serta membantu manajer proyek dalam tugas administratif. Area ini juga sebagai tempat bertemunya para kontraktor, pengawas proyek, dan manajer proyek dengan mahasiswa dimana mahasiswa mendapatkan wawasan tentang bagaimana proyek rekonstruksi jalan diatur dan dijalankan. Hal ini dapat membantu

mahasiswa memahami bagaimana industri konstruksi bekerja dan memberikan pengalaman yang berharga dalam bidang konstruksi.

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Pengertian Kecelakaan Kerja

Pengertian kecelakaan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah peristiwa yang tidak diinginkan atau tidak direncanakan yang terjadi secara tiba – tiba dan mengakibatkan kerugian atau bahaya bagi diri sendiri atau orang lain; keadaan atau situasi yang tidak terduga atau tidak diharapkan. Menurut Hinze bahwa kejadian yang tidak direncanakan, tidak terduga, tidak diharapkan serta tidak ada unsur kesengajaan. Kejadian tersebut biasanya bersifat fisik dan merugikan. Menurut Rowlison, kecelakaan adalah kejadian yang tidak direncanakan, tak terkontrol, yang dapat menyebabkan atau mengakibatkan luka – luka pada pekerja, kerusakan pada peralatan dan kerugian lainnya. Kemudian, Hoyos dan Zimolog menjelaskan kecelakaan adalah kejadian yang tidak selamat yang mengakibatkan luka, kerusakan dan kerugian.

Pengertian kerja menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah usaha yang dilakukan seseorang atau sekelompok orang untuk mencapai suatu hasil atau tujuan tertentu; aktivitas yang dilakukan oleh seseorang untuk mendapatkan penghasilan atau nafkah; kegiatan atau aktivitas yang dilakukan oleh mesin atau alat dengan tujuan menghasilkan sesuatu. Menurut Idi Subandy Ibrahim kerja adalah suatu aktivitas yang dilakukan manusia untuk memperoleh penghidupan atau tujuan tertentu. Kemudian, Gary Dessler menjelaskan kerja adalah kegiatan manusia yang dilakukan untuk menghasilkan barang dan jasa dengan tujuan memenuhi kebutuhan hidupnya.

Kecelakaan kerja memiliki beberapa pengertian menurut para ahli ataupun organisasi pengiat K3 baik nasional maupun internasional. Menurut Heinrich kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak terencana dan tidak terkendali akibat suatu tindakan atau reaksi suatu objek, bahan, orang, atau radiasi yang mengakibatkan cidera atau kemungkinan lainnya. Dalam Peraturan Menteri Tenaga Kerja RI No. 3 Tahun 1998 Tentang Tata Cara Pelaporan dan Pemeriksaan Kecelakaan menjelaskan kecelakaan kerja adalah suatu kejadian yang tidak dikehendaki dan tidak diduga semula yang dapat menimbulkan korban manusia dan atau harta benda. Pengertian kecelakaan kerja menurut UU No. 1 Tahun 1970 adalah sesuatu yang tidak diduga semula dan tidak dikehendaki yang mengacaukan proses yang telah diatur dari suatu aktivitas dan dapat menimbulkan kerugian baik korban manusia maupun harta benda. Menurut OHSAS 18001 kecelakaan kerja adalah suatu kejadian tiba – tiba yang tidak diinginkan yang mengakibatkan kematian, luka – luka, kerusakan harta benda atau kerugian waktu. Pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa kecelakaan kerja merupakan kejadian yang tidak diduga dan tidak diinginkan yang dapat menyebabkan kerugian.

2.2.2 Faktor – Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja

Faktor – faktor penyebab kecelakaan kerja baik dari aspek penyakit maupun kecelakaan kerja, dipengaruhi beberapa faktor, sebagai berikut:

1. Faktor fisik, meliputi:
   a. Penerangan;
   b. Suhu udara;
   c. Suara;
   d. Virasi mekanik;
   e. Radiasi, dll.

2. Faktor biologi, baik dari golongan hewan maupun tumbuh – tumbuhan.
3. Faktor kimia, berupa:
   a. Gas;
   b. Uap;
   c. Debu;
   d. Kabut;
   e. Asap awan;
   f. Cairan;
   g. Benda padat.
4. Faktor mental psikologis, meliputi:
   a. Susunan kerja;
   b. Hubungan diantara pekerja dengan pengusaha;
   c. Pemeliharaan kerja, dsb.

Santoso menjelaskan penyebab kecelakaan kerja dikelompokkan menjadi 2, sebagai berikut:

1. Tindakan membahayakan, meliputi:
   a. Menjalankan pekerjaan tanpa mempunyai kewenangan;
   b. Gagal menciptakan keadaan yang baik sehingga menjadi tidak aman dan memanas;
   c. Menjalankan pekerjaan yang tidak sesuai dengan kecepatan geraknya;
   d. Memakan alat pelindung diri (APD) hanya berpura – pura;
   e. Menggunakan peralatan yang tidak layak;
   f. Bekerja berlebihan atau melebihi jam kerja di tempat kerja;
   g. Mengangkat atau mengangkut beban yang berlebihan.
2. Kondisi yang membahayakan, meliputi:
   a. Dalam keadaan pengaman yang berlebihan;
   b. Alat dan peralatan yang sudah tidak layak;
   c. Terjadi kemacetan;

d. Sistem peringatan yang berlebihan;
e. Ada api dan ditempat yang berbahaya;
f. Alat penjaga atau pengaman gedung kurang standar;
g. Kondisi suhu yang membahayakan seperti terdapat gas, dll;
h. Terpapar bising.

Kecelakaan kerja sering terjadi pada sebuah pembangunan konstruksi bangunan, sebab – sebabnya sebagai berikut:

1. Faktor manajemen, sebagai berikut:
   a. Standar kerja yang kurang baik;
   b. Standar pencegahan yang kurang tepat;
   c. Standar perawatan yang kurang tepat;
   d. Standar pembelian peralatan yang kurang tepat;
   e. Keausan alat akibat sering dipakai dan pemakaian yang abnormal.
2. Faktor pekerja, sebagai berikut:
   a. Kurangnya pengetahuan pekerja;
   b. Kurang ketrampilannya pekerja;
   c. Motivasi yang kurang;
   d. Fisik yang tidak mendukung;
   e. Masalah mental dan stress fisik;
   f. Ketidakseimbangan kemampuan psikologis.

2.2.3 Klasifikasi Kecelakaan Akibat Kerja

Organisasi Perburuhan Internasional (ILO) mengklasifikasi kecelakaan akibat kerja sebagai berikut:

1. Klasifikasi menurut jenis pekerjaan, sebagai berikut:
   a. Terjatuh;
   b. Tertimpa benda jatuh;
   c. Tertumbuk atau terkena benda – benda, terkecuali benda jatuh;
   d. Terjepit oleh benda;

e. Gerakan – gerakan melebihi kemampuan;
f. Pengaruh suhu tinggi;
g. Terkena arus listrik;
h. Kontak dengan bahan – bahan berbahaya atau radiasi;
i. Jenis – jenis lain termasuk kecelakaan – kecelakaan yang data – datanya tidak cukup atau kecelakaan – kecelakaan lain yang belum masuk klasifikasi kecelakaan diatas.

2. Klasifikasi menurut penyebab, sebagai berikut:
   a. Mesin, seperti pembangkit tenaga, terkecuali motor – motor listrik, mesin penyalur, mesin – mesin untuk mengerjakan logam, mesin – mesin pengolah kayu, mesin – mesin pertanian, mesin – mesin pertambangan, mesin – mesin lain yang tidak termasuk klasifikasi tersebut.
   b. Alat angkut dan alat angkat, seperti mesin angkat dan peralatannya, alat angkutan diatas rel, alat angkutan lain yang beroda, terkecuali kereta api, alat angkutan udara, alat angkutan air, alat – alat angkutan lain.
   c. Peralatan lain, seperti bejana bertekanan, dapur pembakar dan pemanas, instalasi pendingin, instalasi listrik termasuk motor listrik tetapi dikecualikan alat – alat listrik tangan, alat – alat listrik (tangan), alat – alat kerja dan perlengkapannya, kecuali alat – alat listrik, tangga, peralatan lain yang belum termasuk klasifikasi tersebut.
   d. Bahan – bahan, zat – zat dan radiasi, seperti bahan peledak, debu, gas, cairan dan zat – zat kimia terkecuali bahan peledak, benda – benda melayang, radiasi, bahan dan zat lain yang belum termasuk ke golongan tersebut.
   e. Lingkungan kerja, seperti diluar bangunan, di dalam bangunan, dan dibawah tanah.
3. Klasifikasi menurut sifat luka atau kelainan, sebagai berikut:
   a. Patah tulang;
   b. Dislokasi atau keseleo;

c. Regang otot atau urat;
d. Memar dan luka dalam yang lain;
e. Amputasi;
f. Luka – luka lain;
g. Luka dipermukaan;
h. Gegar dan remuk;
i. Luka bakar;
j. Keracunan – keracunan mendadak;
k. Mati lemas;
l. Pengaruh arus listrik;
m. Pengaruh radiasi;
n. Luka – luka yang banyak dan berlainan sebabnya.

4. Klasifikasi menurut letak kelainan atau luka di tubuh, sebagai berikut:
   a. Kepala;
   b. Leher.

Bermacam – macam jenis kecelakaan dapat diklasifikasikan menjadi beberapa jenis, menurut Thomas sebagai berikut:

a. Terbentur (*struck by*)

   Kecelakaan ini terjadi pada seseorang yang tidak diduga ditabrak atau ditampar sesuatu yang bergerak atau bahan kimia. Contohnya terkena pukulan palu, ditabrak kendaraan, benda asing material.

b. Membentur (*struck againts*)

   Kecelakaan yang selalu timbul akibat pekerja yang bergerak terkena atau bersentuhan dengan beberapa obyek atau bahan – bahan kimia. Contohnya terkena sudut atau bagian yang tajam, menabrak pipa – pipa, dsb.

c. Terperangkap (*caught in, on, between*)

   Contoh dari *caught in* adalah kecelakaan yang terjadi bila kaki pekerja tersangkut diantara papan – papan yang patah dilantai. Contoh dari *caught on* adalah kecelakaan yang timbul

bila baju dari pekerja terkena pagar kawat. Contoh dari *caught between* adalah kecelakaan yang terjadi bila lengan atau kaki dari pekerja tersangkut dalam bagian mesin yang bergerak.

d. Jauh dari ketinggian (*fall from above*)

Kecelakaan ini banyak terjadi, yaitu jatuh dari ketinggian yang lebih tinggi ke tingkat yang lebih rendah. Contohnya jatuh dari tangga atau atap.

e. Jatuh pada ketinggian yang sama (*fall at ground level*)

Beberapa kecelakaan yang timbul pada tipe ini seringkali berupa tergelincir, tersandung, jatuh dari lantai yang sama tingkatnya.

f. Pekerjaan yang terlalu berat (*over-exertion or strain*)

Kecelakaan ini timbul akibat pekerjaan yang terlalu berat yang dilakukan pekerja seperti mengangkat, menaikkan, menarik benda atau material yang dilakukan diluar batas kemampuan.

g. Terkena aliran listrik (*electrical contact*)

Luka yang ditimbulkan dari kecelakaan ini terjadi akibat sentuhan anggota badan dengan alat atau perlengkapan yang mengandung listrik.

h. Terbakar (*burn*)

Kondisi ini terjadi akibat sebuah bagian dari tubuh mengalami kontak dengan percikan, bunga api, atau dengan zat kimia yang panas.

2.2.4 Kerugian Akibat Kecelakaan

Setiap kecelakaan pasti akan menimbulkan kerugian – kerugian, baik itu dari kerugian material maupun fisik. Menurut Anizar bahwa kerugian yang diakibatkan oleh kecelakaan kerja antara lain:

1. Kerugian ekonomi, sebagai berikut:
   a. Kerusakan alat atau mesin, bahan dan bangunan;

b. Biaya pengobatan dan perawatan;
c. Tunjangan kecelakaan;
d. Jumlah produksi dan mutu yang berkurang;
e. Kompensasi kecelakaan;
f. Penggantian tenaga kerja yang mengalami kecelakaan.

2. Kerugian non ekonomi, sebagai berikut:
   a. Penderitaan korban dan keluarga;
   b. Hilangnya waktu selama sakit, baik korban maupun pihak keluarga;
   c. Keterlambatan aktivitas akibat tenaga kerja lain berkerumun atau berkumpul, sehingga aktivitas terhenti sementara;
   d. Hilangnya waktu kerja;
3. Kerugian langsung, sebagai berikut:
   a. Pengobatan dan perawatan;
   b. Kompensasi;
   c. Kerusakan bangunan;
   d. Kerusakan perkakas dan peralatan.
4. Kerugian tidak langsung, sebagai berikut:
   a. Tertundanya produksi;
   b. Biaya untuk mendapatkan karyawan penggantinya;
   c. Biaya *training*;
   d. Upah lembur;
   e. Waktu kerja dari pengawas tambahan;
   f. Hilangnya waktu kerja si korban;
   g. Hilangnya waktu kerja bai keluarga yang datang menjenguk si korban;
   h. Waktu untuk menyelesaikan urusan administrasi;
   i. Biaya untuk membayar karyawan pendamping.

2.2.5 Definisi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Keselamatan kerja merupakan keselamatan yang bertalian dengan mesin, pesawat, alat kerja, bahan dan proses

pengolahannya, landasan lempat kerja dan lingkungannya serta cara – cara melakukan pekerjaan. Keselamatan dan kesehatan kerja berlaku di segala tempat kerja, baik di darat, di laut, di permukaan air, di dalam air maupun di udara.

Definisi keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dikemukakan oleh organiasasi internasional, peraturan perundang - undangan serta para ahli di bawah ini:

1. Menurut *International Labour Organization* (ILO), K3 adalah suatu sistem pengaturan dan manajemen yang mengarahkan pekerjaan di tempat kerja yang aman dan sehat serta meminimalkan risiko terhadap kesehatan dan keselamatan pekerja.
2. Menurut *National Institute for Occupational Safety and Health* (NIOSH), K3 adalah upaya yang dilakukan oleh suatu organisasi atau individu untuk melindungi pekerja dari bahaya yang mungkin mengancam kesehatan dan keselamatan mereka.
3. Menurut *International Organization for Standardization* (ISO), K3 adalah rangkaian kebijakan, prosedur, dan praktik untuk mencegah kecelakaan dan penyakit akibat kerja.
4. Menurut Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 5 Tahun 2018 tentang Kesehatan dan Keselamatan Kerja pada Pelaksanaan Konstruksi bahwa K3 adalah rangkaian kegiatan untuk menciptakan kondisi kerja yang aman dan sehat sehingga pekerja dapat bekerja dengan produktif, efisien, dan tidak mengalami gangguan kesehatan akibat kerja.
5. Menurut Husen bahwa keselamatan dan kesehatan kerja merupakan faktor yang paling penting dalam pencapaian sasaran tujuan proyek. Hasil yang maksimal dalam kinerja biaya, mutu dan waktu tiada artinya bila tingkat keselamatan kerja terabaikan. Indikatornya dapat berupa tingkat

kecelakaan kerja yang tinggi, seperti banyak tenaga kerja yang meninggal, cacat permanen serta instalasi proyek yang rusak, selain kerugian materi yang besar.

6. Menurut Mangkunegara bahwa keselamatan dan kesehatan kerja adalah suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keuntuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah maupun rohaniah tenaga kerja pada khususnya, dan manusia pada umumnya, hasil karya dan budaya untuk menuju masyarakat adil dan makmur.
7. Menurut Balandatu bahwa keselamatan dan kesehatan kerja diartikan sebagai kondisi dan faktor – faktor yang berdampak pada kesehatan karyawan, pekerja kontrak, personel kontraktor, tamu dan orang lain di tempat kerja.

Definisi – definisi diatas dapat diambil kesimpulan bahwa K3 adalah upaya untuk menciptakan lingkungan kerja yang aman dan sehat bagi pekerja agar terhindar dari bahaya dan risiko yang dapat membahayakan kesehatan dan keselamatan pekerja.

2.2.6 Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Pengertian program keselamatan kerja menurut Mangkunegara bahwa kondisi yang aman atau selamat dari penderitaan, kerusakan atau kerugian di tempat kerja. Menurut Sulistyarini bahwa perusahaan juga harus memelihara keselamatan karyawan dilingkungan kerja dan syarat – syarat keselamatan kerja adalah sebagai berikut:

a. Mencegah dan mengurangi kecelakaan;
b. Mencegah, mengurangi, dan memadamkan kebakaran;
c. Mencegah dan mengurangi bahaya peledakan;
d. Memberi kesempatan atau jalan menyelamatkan diri pada waktu kebakaran atau kejadian – kejadian lain yang berbahaya;
e. Memberikan pertolongan pada kecelakaan;
f. Memberi alat – alat perlindungan kepada para pekerja;

g. Mencegah dan mengendalikan timbul atau menyebarluaskan suhu, kelembaban, debu, kotoran, asap, uap, gas, hembusan angin, cuaca, sinar atau radiasi, suara dan getaran;
h. Mencegah dan mengendalikan timbulnya penyakit akibat kerja, baik fisik maupun psikis, peracunan, infeksi, dan penularan;
i. Memperoleh penerangan yang cukup dan sesuai;
j. Menyelenggarakan penyegaran udara yang cukup;
k. Memelihara kebersihan, kesehatan, dan ketertiban;
l. Memperoleh kebersihan antara tenaga kerja, alat kerja, lingkungan, cara dan proses kerjanya;
m. Mengamankan dan memperlancar pengangkatan orang, binatang, tanaman atau barang;
n. Mengamankan dan memelihara segala jenis bangunan;
o. Mengamankan dan memelihara pekerjaan bongkar muat, perlakuan dan penyimpanan barang;
p. Mencegah terkena aliran listrik.

Guna mewujudkannya maka usaha - usaha untuk memberikan perlindungan keselamatan kerja pada karyawan menurut Soeprihanto, sebagai berikut:

1. Usaha preventif atau mencegah

Preventif atau mencegah berarti mengendalikan atau menghambat sumber – sumber bahaya yang terdapat di tempat kerja sehingga dapat mengurangi atau tidak menimbulkan bahaya bagi para karyawan. Langkah – langkah pencegahan itu dapat dibedakan, sebagai berikut:

a. Subsitusi, yakni mengganti alat atau sarana yang kurang atau tidak berbahaya;
b. Isolasi, yakni memberi isolasi atau alat pemisah terhadap sumber bahaya;
c. Pengendalian secara teknis terhadap sumber – sumber bahaya;

d. Pemakaian alat pelindung perorangan, yakni *eye protection, safety hat and cap, gas respirator, dust respirator*, dll;
e. Petunjuk dan peringatan di tempat kerja;
f. Latihan dan pendidikan keselamatan dan kesehatan kerja.

2. Usaha represif atau kuratif

Kegiatan yang bersifat kuratif berarti mengatasi kejadian atau kecelakaan yang disebabkan oleh sumber – sumber bahaya yang terdapat di tempat kerja. Pada saat terjadi kecelakaan atau kejadian lainnya sangat dirasakan arti pentingnya persiapan baik fisik maupun mental para karyawan sebagai suatu kesatuan atau *team* kerja sama dalam rangka mengatasi dan menghadapinya.

Program kesehatan fisik yang dibuat oleh perusahaan sebaiknya terdiri dari salah satu atau keseluruhan elemen. Menurut Ranupandojo dan Husnan, sebagai berikut:

a. Pemeriksaan kesehatan pada waktu karyawan pertama kali diterima bekerja;
b. Pemeriksaan keseluruhan para karyawan kunci (key personal) secara periodik;
c. Pemeriksaan kesehatan secara sukarela untuk semua karyawan secara periodik;
d. Tersedianya peralatan dan staf media yang cukup;
e. Pemberian perhatian yang sistematis yang preventif masalah ketegangan;
f. Pemeriksaan sistematis dan periodik terhadap persyaratan sanitasi yang baik.

2.2.7 Pentingnya Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) adalah faktor penting dalam menjaga kesejahteraan dan produktivitas karyawan. K3 mencakup semua upaya untuk mencegah kecelakaan, cidera, dan

penyakit yang terkait dengan pekerjaan. Pentignya K3 dalam lingkungan kerja adalah sebagai berikut:

a. Menjaga kesehatan dan keselamatan karyawan

   Dengan memperhatikan K3, pekerja dapat bekerja dengan aman dan sehat sehingga mengurangi risiko terjadinya kecelakaan kerja,cidera, atau penyakit akibat pekerjaan.

b. Meningkatkan produktivitas

   Karyawan yang sehat dan aman akan lebih produktif bekerja, sehingga meningkatkan efisiensi dan produktivitas perusahaan.

c. Mencegah kerugian perusahaan

   Jika kecelakaan atau penyakit akibat pekerjaan terjadi, perusahaan akan mengalami kerugian baik secara finansial maupun reputasi.

Sunyoto menjelaskan tiga alasan pentingnya keselamatan dan kesehatan kerja, sebagai berikut:

a. Berdasarkan perikemanusiaan

   Pertama – tama para manajer mengadakan pencegahan kecelakaan atas dasar perikemanusiaan yang seseungguhnya. Mereka melakukan demikian untuk mengurangi sebanyak – banyaknya rasa sakit, dan pekerja yang menderita luka serta keluarganya sering diberi penjelasan mengenai akibat kecelakaan.

b. Berdasarkan undang – undang

   Karena pada saat ini di Amerika terdapat undang – undang federal, undang – undang negara bagian dan undang – undang kota praja tentang keselamatan dan kesehatan kerja dan bagi mereka yang melanggar dijatuhkan denda.

c. Ekonomis

   Yaitu agar perusahaan menjadi sadar akan keselamatan kerja karena biaya kecelakaan dapat berjumlah sangat besar bagi perusahaan.

2.2.8 Tujuan dan Manfaat Keselamatan dan Kesehatan Kerja

Menurut Mangkunegara bahwa tujuan dan manfaat keselamatan dan kesehatan kerja sebagai berikut:

a. Agar setiap pegawai mendapat jaminan keselamatan dan kesehatan kerja yang baik secara fisik, sosial, dan psikologis;
b. Agar setiap perlengkapan dan peralatan kerja digunakan sebaik – baiknya seselektif mungkin;
c. Agar semua hasil produksi dipelihara keamanannya;
d. Agar adanya jaminan atas pemeliharaan dan peningkatan kesehatan gizi pegawai;
e. Agar meningkatkan kegairahan, keserasian kerja, dan partisipasi kerja;
f. Agar terhindar dari gangguan kesehatan yang disebabkan oleh lingkungan atau kondisi kerja;
g. Agar setiap pegawai merasa aman dan terlindungi dalam bekerja.

2.2.9 Pengertian Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK)

Dalam perusahaan yang bergerak di bidang konstruksi memiliki organisasi terstruktur secara utuh dan menyeluruh yang terdiri dari bagian – bagian yang saling berinteraksi. Bagian-bagian tersebut menjadi satu kesatuan yang menjadi sistem didalamnya. Maka sistem adalah suatu proses dari gabungan berbagai komponen atau unsur atau bagian atau elemen yang saling berhubungan, saling berinteraksi dan saling ketergantungan satu sama lain yang dipengaruhi oleh aspek lingkungan untuk mencapai tujuan yang ingin dicapai.

Pengertian manajemen adalah ilmu dan seni mengatur proses pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber – sumber lainnya secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan tertentu.

Menurut G. R. Terry bahwa manajemen adalah suatu proses khusus yang terdiri dari perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, dan pengawasan yang dilakukan untuk menentukan serta mencapai sasaran yang telah ditentukan melalui pemanfaatan sumber daya manusia dan lainnya.

Keselamatan kerja adalah upaya untuk mencegah kecelakaan dan cidera yang terjadi di tempat kerja dengan mengidentifikasi, mengevaluasi, dan menghilangkan atau mengurangi risiko yang mungkin terjadi. Hal ini meliputi tindakan untuk melindungi pekerja dari bahaya fisik, kimia, biologis, dan psikologis yang dapat membahayakan kesehatan dan keselamatan mereka. Keselamatan kerja juga mencakup upaya untuk meningkatkan kesadaran dan kepatuhan pekerja terhadap aturan dan prosedur keselamatan yang berlaku di tempat kerja.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum N0. 9/PER/M/2008 menjelaskan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang disebut SMKK adalah bagian dari sistem manajemen secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan, prosedur, proses dan sumber daya yang dibutuhkan bagi pengembangan, penerapan, pencapaian, pengkajian dan pemeliharaan kebijakan K3 dalam rangka pengendalian risiko yang berkaitan dengan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produtif.

Sistem Manajemen Keselamatan Kosntruksi (SMKK) adalah suatu sistem yang dirancang untuk memastikan bahwa keselamatan dan kesehatan pekerja di tempat kerja konstruksi terjamin. SMKK melibatkan perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, pengawasan, dan pengendalian semua aspek pekerjaan konstruksi untuk memastikan bahwa risiko kecelakaan dan cidera minim.

2.2.10 Ruang Lingkup Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK)

Beberapa ruang lingkup implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) dilokasi rekonstruksi jalan, sebagai berikut:

a. Penetapan kebijakan dan tujuan keselamatan kerja;
b. Penetapan tanggung jawab dan wewenang dalam pelaksanaan SMKK;
c. Identifikasi bahaya dan penilaian risiko pada lokasi proyek;
d. Penetapan kontrol keselamatan untuk mengurangi risiko dan mencegah kecelakaan kerja;
e. Pelaksanaan program pelatihan dan sosialisasi keselamatan kerja kepada seluruh pihak terkait;
f. Pelaporan dan evaluasi kinerja keselamatan kerja secara berkala.

2.2.11 Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Impelementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK)

Beberapa faktor – faktor yang mempengaruhi implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) dilokasi rekonstruksi jalan, sebagai berikut:

a. Faktor manusia, seperti kesadaran dan kepedulian terhadap keselamatan kerja, pengetahuan dan keterampilan dalam menggunakan alat keselamatan kerja, serta disiplin dalam mengikuti prosedur keselamatan kerja.
b. Faktor lingkungan, seperti kondisi jalan yang rusak atau berlumpur, cuaca yang buruk, dan adanya kendaraan atau pejalan kaki yang lewat di dekat area konstruksi.
c. Faktor teknologi, seperti penggunaan alat – alat keselamatan kerja yang memadai, teknologi canggih untuk memonitor dan mengendalikan keselamatan kerja, serta penggunaan alat berat yang aman dan handal.

d. Faktor organisasi, seperti dukungan manajemen atas kebijakan dan program keselamatan kerja, keterlibatan para pekerja dan kontraktor dalam pengembangan dan implementasi SMKK, serta penegakan sanksi bagi pelanggar keselamatan kerja.
e. Faktor hukum dan regulasi, seperti kepatuhan terhadap peraturan dan standar keselamatan kerja yang berlaku, serta pengawasan dari pihak yang berwenang dalam memastikan kepatuhan terhadap regulasi tersebut.
f. Faktor lingkungan seperti cuaca dan kondisi geografis yang mempengaruhi kondisi kerja dan keselamatan pekerja.

2.2.12 Peranturan Perundangan tentang Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK)

Beberapa peraturan perundangan tentang implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) dilokasi rekonstruksi jalan, sebagai berikut:

a. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/PRT/M/2016 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) pada Proyek Konstruksi;
b. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 18/PRT/M/2019 tentang Tata Cara Pengendalian Kualitas dan Keselamatan Konstruksi Jalan;
c. Undang – Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan;
d. Undang – Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja;
e. Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja;
f. Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor 5 Tahun 2014 tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja Konstruksi;

g. Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 1 Tahun 2017 tentang Kewajiban Perusahaan untuk Menyelenggarakan Pendidikan dan Pelatihan Keselamatan dan Kesehatan Kerja.

2.2.13 Pedoman Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) di Indonesia

Kesuksesan program Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMKK) pada proyek konstruksi tidak lepas dari peran berbagai pihak yang saling terlibat, berinteraksi dan bekerja sama. Hal ini sudah seharusnya menjadi pertimbangan utama dalam pelaksanaan pembangunan proyek konstruksi yang dilakukan oleh tim proyek dan seluruh manajemen dari berbagai pihak yang terkait didalamnya. Masing-masing pihak mempunyai tanggung jawab bersama yang saling mendukung untuk keberhasilan pelaksanaan proyek konstruksi yang ditandai dengan evaluasi positif dari pelaksanaan program keselamatan dan kesehatan kerja. Berikut ini akan dijelaskan mengenai pedoman penerapan SMKK yang berlaku di Indonesia menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia No: PER.05/ MEN/ 1996:

1. Komitmen dan Kebijakan

   Pengusaha dan pengurus tempat kerja harus menetapkan komitmen dan kebijakan K3 serta organisasi K3, menyediakan anggaran dan tenaga kerja dibidang K3. Disamping itu pengusaha dan pengurus juga melakukan koordinasi terhadap perencanaan K3. Dalam hal ini yang perlu menjadi perhatian penting terdiri atas 3 hal yaitu:

   a. Kepemimpinan dan komitmen;
   b. Tinjauan awal K3;
   c. Kebijakan K3.

2. Perencanaan

Dalam perencanaan ini secara lebih rinci menjadi beberapa hal:

a. Perencanaan identifikasi bahaya, penilaian dan pengendalian resiko dari kegiatan, produk barang dan jasa;
b. Pemenuhan akan peraturan perundangan dan persyaratan lainnya kemudian memberlakukan kepada seluruh pekerja;
c. Menetapkan sasaran dan tujuan dari kebijakan K3 yang harus dapat diukur, menggunakan satuan atau indikator pengukuran, sasaran pencapaian dan jangka waktu pencapaian;
d. Menggunakan indikator kinerja sebagai penilaian kinerja K3 sekaligus menjadi informasi keberhasilan pencapaian SMKK;
e. Menetapkan sistem pertanggungjawaban dan saran untuk pencapaian kebijakan K3.
f. Keberhasilan penerapan dan pelaksanaan SMKK memerlukan suatu proses perencanaan yang efektif dengan hasil keluaran (output) yang terdefinisi dengan baik serta dapat diukur.

3. Penerapan

Menerapkan kebijakan K3 secara efektif dengan mengembangkan kemampuan dan mekanisme pendukung yang diperlukan untuk mencapai kebijakan, tujuan dan sasaran K3. Suatu tempat kerja dalam menerapkan kebijakan K3 harus dapat mengintegrasikan Sistem Manajemen Perusahaan yang sudah ada. Yang perlu diperhatikan oleh perusahaan pada tahap ini adalah :

a. Jaminan kemampuan, sebagai berikut:
   1) Sumber daya manusia, fisik dan financial;
   2) Integrasi;
   3) Tanggung jawab dan tanggung gugat;

4) Konsultasi, motivasi, dan kesadaran;
5) Pelatihan dan keterampilan.

b. Dukungan tindakan, sebagai berikut;
1) Komunikasi;
2) Pelaporan;
3) Dokumentasi;
4) Pengendalian dokumen;
5) Pencatatan manajemen operasi.

c. Identifikasi sumber bahaya dan pengendalian rsiko, sebagai berikut:
1) Identifikasi sumber bahaya;
2) Penilaian risiko;
3) Tindakan pengendalian;
4) Perencanaan dan rekayasa;
5) Pengendalian administratif;
6) Tinjauan ulang kontak;
7) Pembelian;
8) Prosedur tanggap darurat atau bencana;
9) Prosedur menghadapi insiden;
10) Prosedur rencana pemulihan.

d. Pengukuran dan evaluasi, sebagai berikut:
1) Inspeksi pengujian;
2) Audit SMKK
3) Tindakan perbaikan dan pencegahan.

e. Tinjauan oleh pihak manajemen, sebagai berikut:
1) Evaluasi terhadap penerapan kebijakan keselamatan dan kesehatan kerja;
2) Tujuan, sasaran dan kinerja keselamatan dan kesehatan kerja;
3) Hasil temuan audit Sistem Manajemen K3;

4) Evaluasi efektifitas penerapan Sistem Manajemen K3 dan kebutuhan untuk mengubah Sistem Manajemen K3 sesuai dengan:
   a) Perubahan peraturan perundangan;
   b) Tuntutan dari pihak yang terkait dan pasar;
   c) Perubahan produk dan kegiatan perubahan;
   d) Perubahan struktur organisasi perusahaan;
   e) Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi termasuk epidemologi;
   f) Pengalaman yang didapat dari insiden keselamatan dan kesehatan kerja;
   g) Pelaporan;
   h) Umpan balik khususnya dari tenaga kerja.

2.2.14 Keuntungan Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK)

Beberapa keuntungan dari implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) dilokasi rekonstruksi jalan, sebagai berikut:

a. Meningkatkan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) ditempat kerja

   SMKK membantu dalam mengidentifikasi dan mengendalikan risiko keselamatan dan kesehatan di lokasi rekonstruksi. Dengan mengurangi risiko kecelakaan, cidera, dan kerusakan lingkungan, serta membantu menciptakan lingkungan kerja yang lebih aman dan sehat bagi pekerja di lokasi rekonstruksi jalan.

b. Meningkatkan produktivitas

   SMKK membantu dalam mengurangi waktu berhenti dan biaya terkait dengan kecelakaan atau insiden di lokasi rekonstruksi. Dengan menghindari gangguan yang tidak

terduga, SMKK dapat membantu memastikan bahwa proyek selesai tepat waktu dan sesuai dengan anggaran.

c. Meningkatkan kualitas konstruksi

SMKK membantu dalam memastikan bahwa proses konstruksi dilakukan sesuai dengan standar dan peraturan keselamatan yang berlaku. Hal ini dapat membantu meminimalkan kegagalan dan cacat pada konstruksi dan memastikan bahwa proyek selesai tepat waktu dan sesuai dengan spesifikasi.

d. Mengurangi biaya

SMKK dapat membantu mengurangi biaya yang terkait dengan cidera dan kecelakaan kerja, seperti biaya perawatan medis, biaya kehilangan produktivitas, dan biaya hukum.

e. Meningkatkan reputasi perusahaan

Implementasi SMKK dapat membantu meningkatkan reputasi perusahaan dengan menunjukkan bahwa perusahaan peduli terhadap kesejahteraan pekerjanya dan menerapkan standar keselamatan yang tinggi.

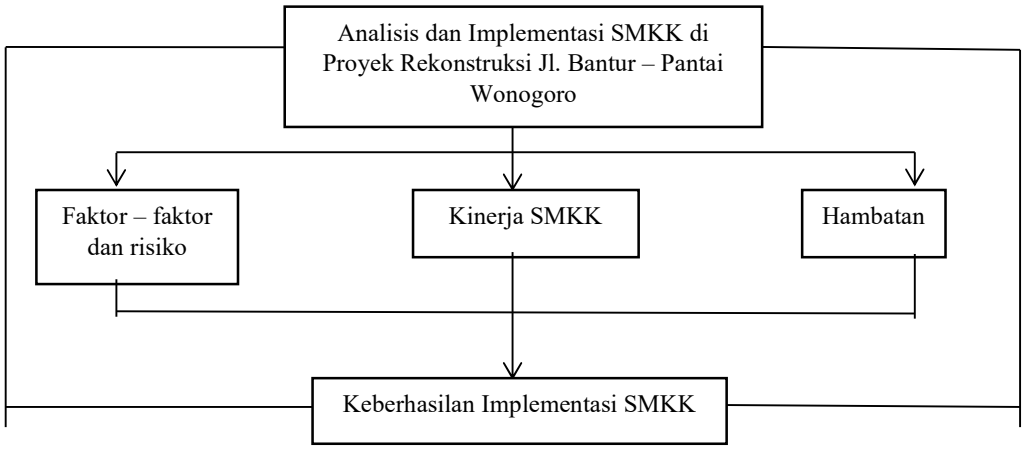
2.2.15 Hambatan dalam Impelementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK)

Beberapa hambatan dalam implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) dilokasi rekonstruksi jalan, sebagai berikut:

a. Ketidakpahaman terhadap SMKK oleh pihak terlibat dalam proyek, seperti kontraktor, konsultan, dan pekerja;
b. Kurangnya pengawasan dan penegakan disiplin oleh pihak pengawas proyek;
c. Ketidakpatuhan terhadap peraturan dan standar keselamatan yang telah ditetapkan;
d. Keterbatasan sumber daya manusia, teknologi, dan anggaran untuk implementasi SMKK.

2.2.16 Flowchart Kerangka PKL

Berikut merupakan flowchart kerangka PKL pada analisis dan implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Kontruksi (SMKK) di proyek rekonstruksi Jalan Bantur hingga Pantai Wonogoro pada Gambar 2.1., sebagai berikut:



Bagan 2.1. Flowchart Kerangka PKL

BAB III
METODE KEGIATAN PKL

3.1 Deskripsi Umum

Proyek rekonstruksi jalan di Jalan Bantur sampai Pantai Wonogoro merupakan suatu proyek yang bertujuan untuk memperbaiki atau membangun kembali kondisi jalan yang awalnya rusak menjadi layak agar memudahkan masyarakat dalam mobilitasnya. Proyek ini dikerjakan mulai dari proses perencanaan, desain, pelaksanaan, dan pengawasan.

Proses rekonstruksi jalan ini melibatkan berbagai aktivitas pekerjaan yang dibagi menjadi divisi - divisi, sebagai berikut:

1. Divisi 1. Umum;
2. Divisi 2. Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK);
3. Divisi 4. Pekerjaan Tanah dan Geosintetik;
4. Divisi 6. Perkerasan Berbutir;
5. Divisi 7. Perkerasan Aspal;
6. Divisi 8. Struktur;
7. Divisi 10. Pekerjaan Harian dan Pekerjaan Lain – Lain.

Divisi – divisi tersebut memiliki tugas berbeda – beda namun memiliki tujuan yang sama yaitu mendukung proses kelancaran proyek rekonstruksi jalan di Jalan Bantur sampai Pantai Wonogoro agar layak digunakan oleh masyarakat.

3.2 Tempat dan Waktu Kegiatan PKL

Praktik Kerja Lapangan (PKL) ini dilaksanakan mulai 3 november 2022 sampai 10 desember 2022. PKL ini dilaksanakan pada proyek rekonstruksi jalan mulai dari Jl. Bantur sampai Pantai Wonogoro sepanjang 947 m yang terbagi menjadi 2 titik. Pembangunan proyek ini dilaksanakan oleh CV. SERIBU.

CV. SERIBU ini beralamatkan di Dusun Pakisan RT 2 RW 1, Desa Pakirejo, Kecamatan Srengat, Kabupaten Blitar. CV. SERIBU ini bergerak dibidang jasa konsultan perencanaan atau pengawas teknik, kontaktor, dan pemborongan bangunan gedung, jalan, jembatan dan

irigasi. Pemilik CV SERIBU ini milik Bapak Tiyo Wafa Ibta Biul Karim yang berdiri sejak 19 Januari 2017.

3.3 Sumber Data

Pengertian sumber data ialah subyek atau obyek penelitian di mana darinya akan diperoleh data. Sumber data diperlukan untuk menunjang terlaksanya penelitian dan sekaligus untuk menjamin keberhasilan. Menurut Bungin mendefinisikan sumber data sebagai bahan keterangan tentang suatu obyek penelitian yang diperoleh di lokasi penelitian.

Dalam laporan PKL ini sumber data yang didapatkan peneliti adalah data yang sesuai dengan rumusan PKL yaitu pada analisis dan implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) pada pekerjaan jalan: Studi Kasus Proyek Rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro seperti faktor – faktor risiko dan bahaya dalam proyek, kinerja Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK), dan hambatan dalam implementasi kinerja Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK). Pengambilan data ini dilakukan peneliti dengan cara mengikuti keseharian kegiatan PKL rekonstruksi jalan di Jalan Bantur – Wonogoro.

Berikut ini sumber data yang didapatkan peneliti ketika melakukan kegiatan PKL di proyek rekonstruksi jalan di Jalan Bantur – Wonogoro:

1. *Person*

   Person adalah sumber data berupa orang yang dapat memberikan data berupa jawaban lisan. Dalam penelitian ini, *person* atau orang yakni pemilik kontraktor, SPV, dan pekerja proyek rekontruksi Jalan Bantur – Wonogoro.

2. *Place*

   Place merupakan sumber data yang menyajikan tampilan berupa keadaan diam dan bergerak. Keadaan diam misalnya ruangan, kelengkapan alat, wujud benda, warna, dan lain – lain. Adapun keadaan bergerak ditunjukkan oleh aktivitas, kinerja, laju kendaraan, ritme nyanyian, gerak tarian, sajian sinetron, kegiatan belajar mengajar, dan lain sebagainya. Dalam penelitian ini, peneliti menggali

segala bentuk informasi di lokasi proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro.

3. *Paper*

Paper adalah sumber data yang menyajikan tanda – tanda berupa huruf, angka, gambar, atau simbol – simbol lain. Wujud sumber data ini terdapat dalam media komunikasi, seperti di zaman dahulu terdapat pada batu, kayu, tulang, daun lontar, dan sebagainya. Di zaman sekarang data dapat dibaca dari media kertas, film, hardisk computer, maupun CD. Dalam penelitian ini, peneliti menggali segala bentuk informasi melalui dokumentasi dari dokumen – dokumen resmi maupun pribadi yang ada di lokasi proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro.

3.4 Pengumpulan Data

Berikut ini pengumpulan data yang didapatkan peneliti ketika melakukan kegiatan PKL di proyek rekonstruksi jalan di Jalan Bantur – Wonogoro:

3.4.1 Wawancara

Wawancara (interview) adalah cara menghimpun bahan – bahan keterangan yang dilaksanakan dengan tanya jawab baik secara lisan, sepihak, berhadapan muka, maupun dengan arah serta tujuan yang telah ditentukan. Dalam penelitian ini, peneliti menggali segala bentuk informasi melalui wawancara dengan pemilik kontraktor, SPV, serta pekerja proyek rekontruksi Jalan Bantur – Wonogoro tentang analisis dan implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK).

3.4.2 Observasi

Observasi didefinisikan sebagai suatu proses melihat, mengamati, dan mencermati serta “merekam” perilaku secara sistematis untuk suatu tujuan tertentu. Dalam penelitian ini,

peneliti menggali segala bentuk informasi melalui observasi kegiatan sehari – hari mengenai rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber data penelitian.

3.4.3 Dokumen

Dokumen berasal dari kata dokumen, yang artinya barang – barang tertulis. Para pakar mengartikan dokumen dalam dua pengertian, pertama, sumber tertulis bagi informasi sejarah sebagai kebalikan dari pada kesaksian lisan, artefak, terlukis, dan lain – lain. Kedua, diperuntukkan bagi surat resmi dan surat negara seperti, perjanjian, undang – undang, hibah, konsensi, dan lainnya.

Peneliti dalam penelitian ini, mengumpulkan data berupa dokumen pribadi dan dokumen resmi. Dokumen pribadi misalnya dari foto kegiatan selama mengikuti kegiatan PKL di proyek rekontruksi Jalan Bantur – Wonogoro. Sedangkan dokumen resmi terdiri dari dokumen internal CV. SERIBU serta dokumen mengenai analisis dan implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi di proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro.

3.5 Teknik Pengambilan Data

Teknik pengambilan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah analisis data. Analisis data adalah proses mengorganisasikan dan mengurutkan data ke dalam pola, kategori, dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data.

Menurut Moleong analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah – milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensistensikan, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa

yang dipelajari serta memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.

Tujuan analisis data kualitatif dalam mencari makna dibalik dara yang melalui pengakuan subyek pelakunya. Data yang didapat dari obyek penelitian memiliki kaitan yang belum jelas. Oleh karenanya, analisis data diperlukan untuk mengungkap kaitan tersebut secara jelas sehingga menjadi pemahaman umum.

Menurut Milis dan Huberman dalam penelitian kualitatif, proses analisis data itu dilakukan dengan tahapan sebagai berikut:

1. Reduksi Data

   Data yang diperoleh peneliti kemudian dipilih dan dikelompokkan sesuai dengan rumusan PKL. Sehingga akan mudah dipahami dan dimengerti hingga akhirnya data dapat disajikan dengan baik.

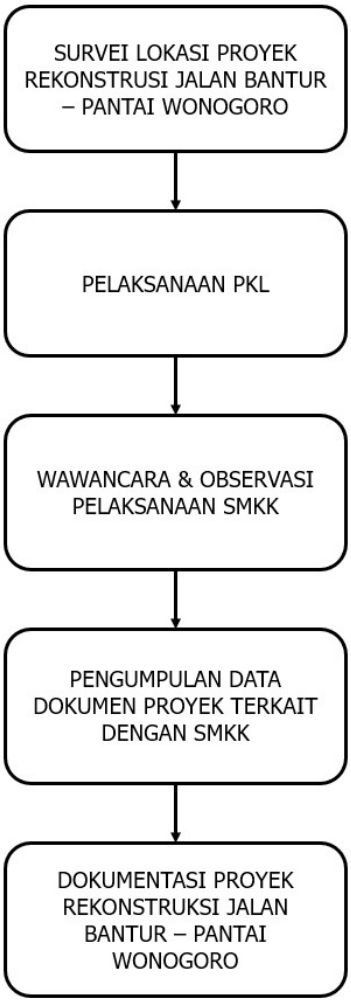
2. Penyajian Data

   Penyajian data merupakan proses penyusunan informasi secara sistematis dalam rangka memperoleh kesimpulan sebagai peneliti. Melalui penyajian data tersebut maka terorganisasikan, tersusun dalam pola hubungan, sehingga akan semakin mudah dipahami dalam rangka memperoleh kesimpulan penelitian.

3. Penarikan Kesimpulan

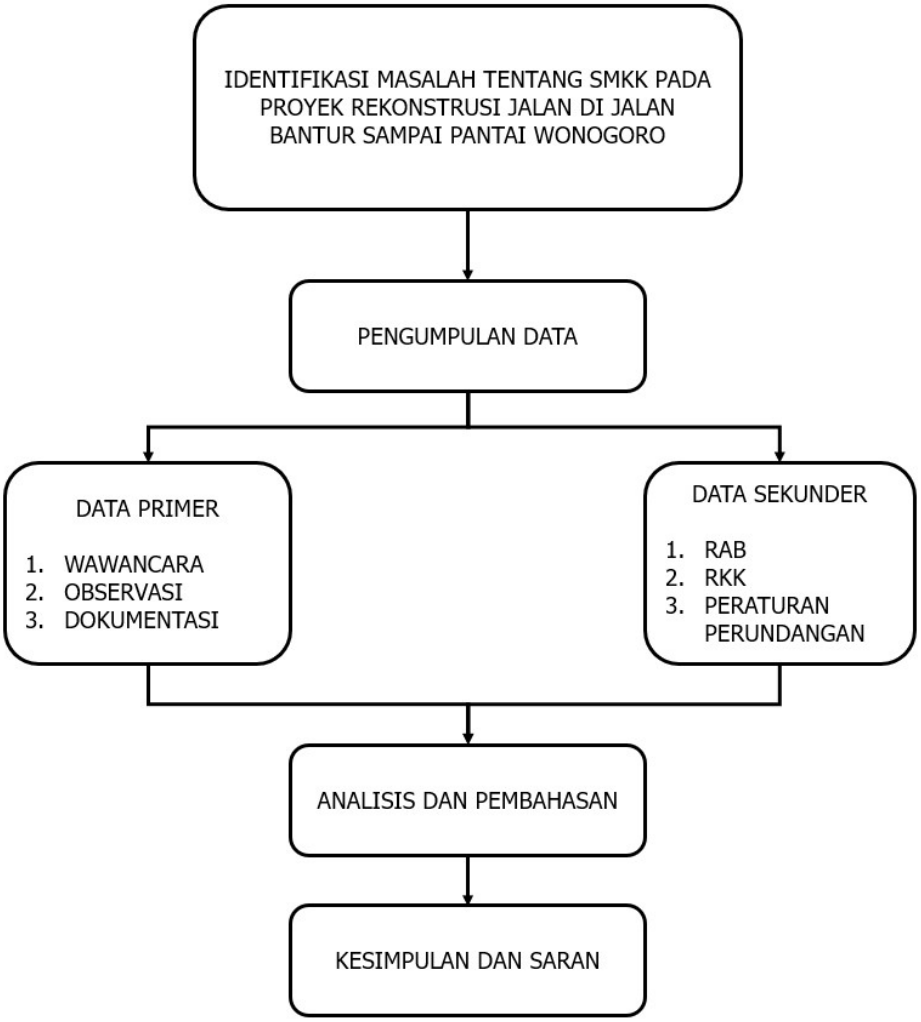
   Penarikan kesimpulan merupakan kegiatan akhir dari proses analisis data ini. Untuk mengarahkan hasil kesimpulan ini tentunya berdasarkan hasil analisis data, baik berasal dari wawancara, observasi, dan dokumentasi yang didapatkan pada saat melaksanakan kegiatan PKL.

3.6 Diagram Alir Penelitian PKL



Gambar 3.1 Diagram Alir Penelitian Praktek Kerja Lapangan

3.7 Diagram Kerangka Konsep Kegiatan PKL



Gambar 3.2 Diagram Alir Kerangka Konsep Kegiatan Praktek Kerja Lapangan

3.8 Jadwal Pelaksanaan PKL

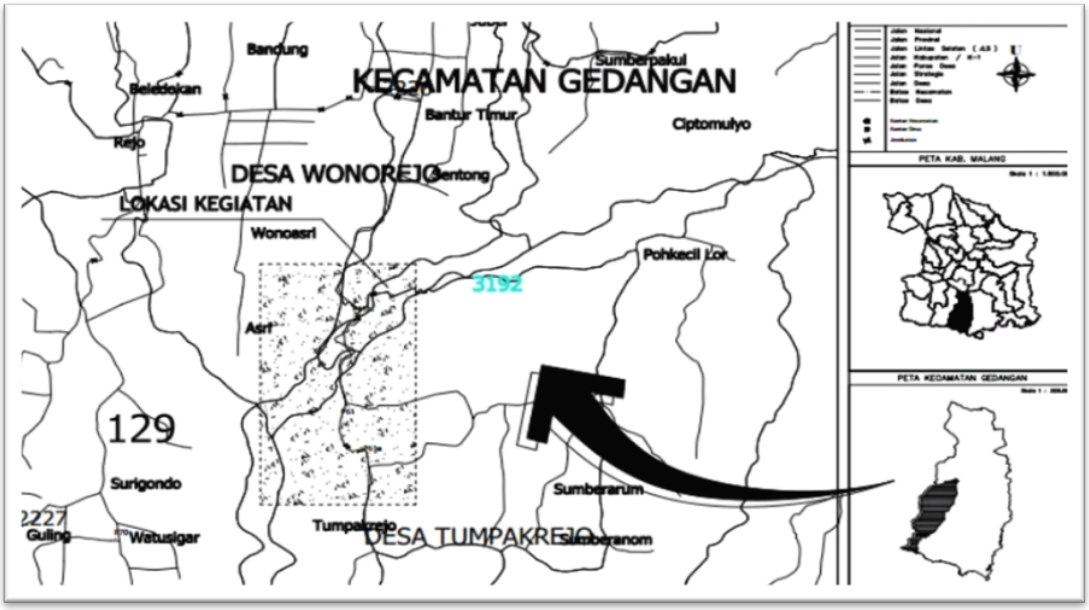
Tabel 3.1 Jadwal Pelaksanaan Praktek Kerja Lapangan

No.	Jenis Kegiatan	Waktu Kegiatan																											
		November				Desember				Januari				Februari				Maret				April				Mei			
1	Tahap Persiapan PKL																												
2	Tahap Pelaksanaan PKL																												
3	Penyusunan Laporan PKL																												
	a. Penyusunan BAB I																												
	b. Penyusunan BAB II																												
	c. Penyusunan BAB III																												
	d. Penyusunan BAB IV																												
	e. Penyusunan BAB V																												

BAB IV
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Tempat PKL

Tempat Praktik Kerja Lapangan (PKL) pada proyek rekonstruksi jalan adalah tempat dimana mahasiswa akan melakukan praktik kerja untuk mendapatkan pengalaman praktis di lapangan terkait dengan proyek rekonstruksi jalan. Penulis melakukan PKL bertempat di proyek rekonstruksi Jalan Bantur hingga Pantai Wonogoro, Kec. Gedangan, Kab. Malang, Jawa Timur. Tempat PKL proyek rekonstruksi Jalan Bantur hingga Pantai Wonogoro terdiri dari area konstruksi dan area kantor.



Gambar 4.1 Peta Lokasi Proyek Rekonstruksi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro

Area konstruksi menjadi pusat kegiatan utama untuk proyek rekonstruksi jalan yang terdiri dari berbagai jenis alat beserta seperti alat pemadat tanah, alat penghancur aspal, truk pengangkut material, dan lain sebagainya. Para pekerja konstruksi bekerja di area konstruksi menggunakan alat berat dan peralatan konstruksi lainnya untuk melakukan pekerjaan rekonstruksi Jalan Bantur hingga Pantai Wonogoro

ini. Di tempat ini, mahasiswa dapat mengamati dan mempelajari bagaimana para pekerja proyek bekerja di lokasi proyek, mengoperasikan alat berat, melakukan pengukuran, dan melakukan pekerjaan rekonstruksi lainnya.

Area konsruksi ini juga merupakan tempat dimana proyek rekonstruksi Jalan Bantur hingga Pantai Wonogoro berlangsung. Proyek ini diadakan mengingat kondisi jalan yang sudah tidak layak digunakan lagi oleh masyarakat. Hal tersebut terlihat dari gambar dibawah ini.

Gambar 4.2 Kondisi Jalan Retak Lelah

Gambar diatas menunjukkan kondisi jalan yang rusak yaitu mengalami retak lelah. Kondisi ini terjadi akibat jalan yang terus – menerus dilintasi oleh kendaraan berat sehingga aspal mudah retak. Apabila kondisi musim hujan keadaan jalan ini terus dibiarkan maka akan mengakibatkan jalan berlubang yang mana hal tersebut sangatlah membahayakan pengguna jalan.

Gambar 4.3 Kondisi Jalan Deformasi Aspal

Gambar diatas menunjukkan kerusakan jalan yaitu deformasi aspal. Deformasi aspal merupakan kerusakan jalan yang ditandai dengan berubahnya permukaan jalan dari kondisi awal. Terlihat jalan tersebut mengalami kerusakan parah dimana banyak lubang dan ditambah dikondisi jalan yang menanjak. Kondisi ini sangatlah membahayakan apalagi pada malam hari dimana kurangnya penerangan disekitar jalan dan juga dimusim hujan lubang – lubang jalan tersebut bisa tergenang oleh air yang tidak bisa dilihat oleh pengguna jalan. Hal ini sangatlah membahayakan dan bisa mengakibatkan kecelakaan.

Gambar 4.4 Kondisi Jalan Aspal Stripping

Gambar diatas menunjukkan kerusakan jalan aspal *stripping* atau pengelupasan lapisan permukaan aspal yang disebabkan oleh kurangnya ikatan antara lapisan bawah jalan dengan lapisan permukaan atau juga lapisan permukaan yang terlalu tipis. Hal ini mengakibatkan jalan menjadi licin pada saat musin hujan dan menganggu pengguna jalan.

Area kantor adalah area dimana para manajer proyek dan staf administrasi melakukan pekerjaan mereka, seperti mengatur jadwal proyek, mengelola keuangan proyek, dan mengurus perizinan. Area kantor ini bertempat di CV. SERIBU yang beralamatkan di Dusun Pakisan RT 002 RW 001 Desa Pakisrejo Kec. Srengat Kab. Blitar. Selain itu, area ini menjadi tempat mahasiswa PKL untuk mengamati dan mencatat pekerjaaan yang dilakukan para pekerja serta membantu manajer proyek dalam tugas administratif. Area ini juga sebagai tempat bertemunya para kontraktor, pengawas proyek, dan manajer proyek

dengan mahasiswa dimana mahasiswa mendapatkan wawasan tentang bagaimana proyek rekonstruksi jalan diatur dan dijalankan. Hal ini dapat membantu mahasiswa memahami bagaimana industri konstruksi bekerja dan memberikan pengalaman yang berharga dalam bidang konstruksi.

4.2 Hasil Kegiatan PKL

Berikut merupakan hasil kegiatan PKL yang dilakukan oleh peneliti selama masa PKL yang diuraikan sebagai berikut:

4.2.1 Peneliti meminta izin kepada pihak CV. SERIBU (01 November 2022)

Pada tanggal 01 November 2022 peneliti berkunjung ke CV. SERIBU untuk meminta izin melakukan PKL (Proyek Kerja Lapangan) kepada pemilik CV. SERIBU yaitu Bapak Tiyo Wafa Ibta Biul Karim. Kedatangan peneliti disambut baik oleh pemilik sebagai tanda bahwa diterimanya peneliti untuk melakukan PKL di CV. SERIBU. Hari itu juga pemilik memberi informasi kepada peneliti bahwa terdapat proyek rekonstruksi jalan yang dilakukan oleh CV. SERIBU di Jalan Bantur hingga Pantai Wonogoro, Kec. Gedangan, Kab. Malang, Jawa Timur.

1. Observasi 1 (10 - 12 November 2022)

Pada tanggal 10 – 12 November peneliti melakukan observasi pada proyek rekonstruksi Jalan Bantur hingga Pantai Wonogoro dimana dijadwalkan akan dilakukan pelebaran, AC – WC (5,00 M X 447,00 M) dan Beton Full (5,00 M X 500,00 M). Peneliti melakukan observasi awal dimana peneliti melihat alat dan bahan yang digunakan pada proyek rekonstruksi jalan ini. Sekaligus beberapa pekerja proyek yang lain juga membuat batas tepi jalan. Selain itu, pada hari itu juga dilakukan tahap mixing bahan baku untuk melakukan perkerasan beton semen. Diikuti juga dengan pembuatan tekstur pada jalan beton tersebut hingga membuat batas atau

tanda bahwa jalan beton tersebut masih basah agar tidak dilintasi oleh pengguna jalan.

2. **Observasi 2 (14 – 16 November 2022)**

   Pada tanggal 14 – 16 November peneliti melakukan observasi pada proyek rekonstruksi Jalan Bantur hingga Pantai Wonogoro dimana dijadwalkan akan dilakukan pelebaran, AC – WC (5,00 M X 447,00 M) dan Beton Full (5,00 M X 500,00 M). Pada hari itu dilakukan berbagai tahapan seperti proses penurunan material aspal dari truk ke jalan, proses penghamparan material aspal secara manual yang dilakukan oleh para pekerja proyek, proses pemadatan material aspal menggunakan mesin yakni *tandem vibratory rollers*, dan proses pembuatan marka jalan.

3. **Wawancara 1 (21 November 2022)**

   Pada tanggal 21 November 2022 peneliti melakukan wawancara dengan Bapak Rony Widyanto selaku HSE CV. SERIBU yang membahas berbagai topik seperti K3, SMKK, serta proyek rekonstruksi Jalan Bantur hingga Pantai Wonogoro.

4. **Wawancara 2 (28 November 2022)**

   Pada tanggal 28 November 2022 peneliti melakukan wawancara dengan Bapak Imam Tohari selaku pekerja proyek yang membahas berbagai topik seperti K3, SMKK, serta proyek rekonstruksi Jalan Bantur hingga Pantai Wonogoro.

5. **Wawancara 3 (5 Desember 2022)**

   Pada tanggal 5 Desember 2022 peneliti melakukan wawancara dengan Ibu Amalia Ayu Sholica selaku Site Manager CV. SERIBU yang membahas berbagai topik seperti K3, SMKK, serta proyek rekonstruksi Jalan Bantur hingga Pantai Wonogoro.

4.2.2 Penutupan Proyek Rekonstruksi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro (10 Desember 2022)

Pada tanggal 10 Desember 2022 peneliti membantu pekerjaan administratif dari manager proyek sekaligus sebagai hari terakhir dimana peneliti melakukan PKL di CV. SERIBU.

4.3 Pembahasan

4.3.1 Faktor – Faktor Risiko Dan Bahaya Dalam Proyek Rekonstruksi Di Jalan Bantur Sampai Pantai Wonogoro

Setiap pekerjaan dalam proyek rekonstruksi jalan pasti memiliki faktor – faktor risiko dan bahaya. Risiko adalah akibat yang kurang menyenangkan dari suatu perbuatan atau kegiatan. Sedangkan bahaya menurut Hazard adalah sumber potensi kerusakan atau situasi yang berpotensi untuk menimbulkan kerugian. Kedua kata tersebut mengandung arti bahwa sama sama mengakibatkan kerugian ataupun kerusakan.

Bahaya pada pekerjaan rekonstruksi jalan juga tak terhindarkan seperti yang diungkapkan oleh Bapak Imam Tohari selaku pekerja proyek seperti berikut.

"Tahu, contohnya bisa tertabrak kendaraan yang lewat apalagi pekerjaan kami kan memperbaiki jalan yang rusak, sedangkan jalan tidak ditutup total."

Faktor – faktor risiko dan bahaya dalam melakukan pekerjaan apabila tidak dicegah atau diatasi dapat mengakibatkan kecelakaan kerja. Tentu kecelakaan kerja ini terjadi bukan tanpa sebab seperti yang dikemukakan oleh Santoso yaitu pada tindakan membahayakan seperti berikut.

a. *Menjalankan pekerjaan tanpa mempunyai kewenangan;*
b. *Gagal menciptakan keadaan yang baik sehingga menjadi tidak aman dan memanas;*
c. *Menjalankan pekerjaan yang tidak sesuai dengan kecepatan geraknya;*
d. *Memakan alat pelindung diri (APD) hanya berpura – pura;*
e. *Menggunakan peralatan yang tidak layak;*
f. *Bekerja berlebihan atau melebihi jam kerja di tempat kerja;*
g. *Mengangkat atau mengangkut beban yang berlebihan.*

Kutipan diatas sesuai dengan hasil wawancara dengan Bapak Imam Tohari selaku pekerja proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro yang melakukan tindakan membahayakan seperti berikut.

"Belum, terkadang saya masih lupa memakai APD apabila tidak diingatkan. Karena saya terbiasa bekerja tidak menggunakan APD dari proyek – proyek sebelumnya. Menurut saya malam menghambat mobilitas saya ketika bekerja apabila tidak memakai APD lengkap."

Tindakan tersebut sangatlah salah mengingat hal tersebut sangatlah membahayakan dirinya sendiri. Mengingat APD merupakan Alat Pelindung Diri yang memiliki fungsi untuk melindungi anggota tubuh dari berbagai keadaan yang membahayakan para pekerja.

Kesadaran penggunaan APD para pekerja proyek pada proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro ini sangatlah kurang. Hal tersebut sesuai dengan temuan yang ditemukan peneliti saat melakukan observasi pada hari Kamis tanggal 3 November 2022 seperti berikut.

Gambar 4.5 Proses pembuatan batas tepi jalan

Gambar diatas menunjukkan bahwa kurangnya kesadaran para pekerja proyek untuk menggunakan APD seperti helm, rompi, sepatu safety, dan pakaian tertutup. Hal tersebut sangatlah membahayakan untuk dirinya sendiri maupun orang lain. Hal tersebut sesuai dengan yang diungkapkan para ahli tentang

penyebab kecelakaan kerja pada pembangunan kontruksi bangunan yang disebabkan oleh faktor pekerja, seperti berikut.

a. *Kurangnya pengetahuan pekerja;*
b. *Kurang ketrampilannya pekerja;*
c. *Motivasi yang kurang;*
d. *Fisik yang tidak mendukung;*
e. *Masalah mental dan stress fisik;*
f. *Ketidakseimbangan kemampuan psikologis.*

Kutipan tersebut menjadi hal yang perlu diperhatikan oleh berbagai pihak dalam proses proyek rekontruksi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro mengingat hal tersebut menyangkut keselamatan dan kesehatan para pekerja maupun para pihak lain.

Menganalisis pernyataan Bapak Imam Tohari, yang merupakan pekerja proyek, mengenai faktor risiko dan bahaya dalam pekerjaan proyek ini, dapat disimpulkan bahwa pekerjaannya melibatkan risiko tinggi.

4.3.2 Kinerja Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) Pada Proyek Rekontruksi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro Yang Sedang Diterapkan

Keselamatan kerja merupakan keselamatan yang berhubungan dengan pekerjaan di lingkungan tempat kerja dimana berlaku diberbagai tempat baik di darat, laut, maupun udara. Hal tersebut sama seperti yang diungkapkan oleh Bapak Imam Tohari selaku pekerja proyek seperti berikut.

"K3 itu ilmu yang mengatur tentang Keselamatan Kerja pada suatu pekerjaan agar tidak terjadi kecelakaan kerja."

K3 ini tidak hanya mencakup tentang keselamatan kerja namun jga mencakup kesehatan para pekerja. Kedua hal tersebut sangatlah penting dan tidak dapat dipisahkan dalam lingkungan kerja. Hal tersebut sesuai dengan pendapat menurut *International Labour Organization* (ILO) bahwa K3 adalah suatu sistem pengaturan dan manajemen yang mengarahkan pekerjaan di tempat kerja yang aman dan sehat serta meminimalkan risiko terhadap kesehatan dan keselamatan pekerja.

Penerapan K3 ini juga harus diterapkan dalam semua lingkungan pekerjaan apalagi pekerjaan rekonstruksi jalan, seperti yang diungkapkan oleh Ibu Amalia Ayu Sholica selaku *site manager* dalam kutipan wawancara seperti berikut.

"Sudah, Mas. Kami memprioritaskan K3 dalam setiap pekerjaan tidak hanya dalam proyek rekonstruksi jalan ini saja. Sudah menjadi kewajiban manajemen untuk memenuhi persyaratan K3 sesuai regulasi yang berlaku."

K3 ini merupakan bentuk kewajiban dari setiap badan usaha yang memperkerjakan para pekerja untuk memberi pengetahuan ataupun ketrampilan agar para pekerja dapat bekerja dengan aman dan sehat. Dimana pada proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro untuk menerapkan K3 melalui berbagai cara seperti pelatihan maupun sosialisasi kepada para pekerja, seperti yang diungkapkan oleh Bapak Rony selaku HSE yakni.

"Ada, setiap karyawan yang bekerja menerima sosialisasi tentang K3 yang disampaikan oleh tim HSE. Dan setiap satu minggu sekali wajib diadakan toolbox meeting kepada pekerja sebelum memulai pekerjaan."

Penerapan K3 tersebut juga didukung dengan pihak CV. SERIBU yakni menyediakan APD kepada seluruh pekerja proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro seperti yang diungkapkan oleh Ibu Amalia Ayu Sholica selaku *site manager* yakni.

"Ada, setiap karyawan yang bekerja menerima sosialisasi tentang K3 dan minggu diadakan toolbox meeting yang dipimping masing masing SPV kepada pekerja sebelum memulai pekerjaan."

Penggunaan APD ini sangatlah untuk mendukung keamanan maupun kesehatan para pekerja proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro agar tetap aman dan sehat sehingga pekerjaan menjadi terlaksana dengan baik. APD ini berupa helm safety, rompi, dan sarung tangan.

Penerapan K3 yang tersusun menjadi suatu sistem yang dinamakan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi atau bisa

disingkat menjadi SMKK. SMKK ini dijelaskan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum N0. 9/PER/M/2008 seperti berikut.

"SMKK adalah bagian dari sistem manajemen secara keseluruhan yang meliputi struktur organisasi, perencanaan, tanggung jawab, pelaksanaan, prosedur, proses dan sumber daya yang dibutuhkan bagi pengembangan, penerapan, pencapaian, pengkajian dan pemeliharaan kebijakan K3 dalam rangka pengendalian risiko yang berkaitan dengan kerja guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif."

Pengertian SMKK tersebut seperti diungkapkan oleh Bapak Rony Widyanto selaku HSE yakni.

"SMKK adalah sebuah sistem manajemen keselamatan kerja yang mengatur keselamatan kerja pada sebuah proyek konstruksi. SMKK mencangkup seluruh kegiatan yang berhubungan dengan keselamatan pada suatu pekerjaan konstruksi hingga penanganan apabila terjadi kecelakaan kerja."

Pelaksanaan SMKK ini sangatlah penting dimana hal tersebut sudahlah menjadi suatu kewajiban suatu badan usaha apalagi yang bergerak di bidang rekonstruksi jalan dimana CV. SERIBU sudah melakukannya seperti yang diungkapkan oleh Ibu Amalia Ayu Sholica selaku *site manager* sebagai berikut.

"Dalam RAB sudah dianggarkan untuk K3 yaitu tertuang dalam SMKK (Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi) meliputi pembuatan SOP atau instruksi kerja, spanduk, APD, peralatan P3K dan setiap karyawan kami ikutsertakan dalam program BPJS Ketenagakerjaan. Jadi memang perusahaan kami memprioritaskan K3 dalam pekerjaan rekonstruksi jalan ini."

Kutipan diatas menunjukkan bahwa CV. SERIBU melakukan komitmen dan kebijakan yang sudah dijelaskan dalam peraturan pemerintah Indonesia yang berlaku dalam Peraturan Menteri Tenaga Kerja Republik Indonesia No: PER.05/ MEN/ 1996 bahwa langkah pertama dalam menerapkan SMKK pada lingkungan kerja yakni komitmen dan kebijakan para pengusaha dan pengurus tempat kerja.

Tahap selanjutnya yaitu tahap perencanaan seperti yang diungkapkan oleh Bapak Rony Widyanto selaku HSE dalam kutipan wawancara seperti berikut.

"Tim safety kami telah menyusun dokumen pengendalian bahaya untuk setiap tahapan konstruksi. Contohnya pada pekerjaan galian, sebelumnya kami telah mensosialisasikan bahaya yang dapat terjadi pada pekerjaan galian tersebut dan kami meminta pada setiap mandor untuk mengingatkan kepada pekerjanya apabila terjadi potensi-potensi bahaya yang dapat terjadi sesuai dengan identifikasi bahaya pada dokumen RKK yang telah disusun oleh tim HSE."

Tahap perencanaan ini sangatlah penting sebab membuat pondasi berbagai pihak untuk merencanakan SMKK dapat berjalan dengan baik dan benar. Selain itu, juga memberikan pedoman maupun pengetahuan kepada berbagai pihak untuk menerapkan SMKK pada proses proyek rekonstruksi berlangsung.

Tahap ketiga yakni tahap penerapan yang dilakukan oleh CV. SERIBU melakukan pengawawasan terkait dengan pelaksanaan K3 pada proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro yakni seperti yang diungkapkan oleh Ibu Amalia Ayu Sholica selaku *site manager* berikut.

"Setiap pekerjaan tim HSE ataupun Supervisor melakukan pengawasan. Jadi apabila ada pekerja yang tidak mematuhi atau membahayakan langsung diingatkan di tempat. Dan bila perlu pekerjaan dihentikan sementara sampai keadaan berbahaya tersebut hilang."

Tahapan – tahapan tersebut sangatlah berkaitan yang menjadi satu kesatuan sehingga menjadikan proses proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Pantai Wongoro dapat berjalan dengan baik tanpa mengalami suatu insiden atau kecelakaan kerja. Hal tersebut seperti yang diungkapkan oleh Ibu Amalia Ayu Sholica selaku *HSE* berikut.

"Sampai saat ini kami belum menerima laporan kecelakaan kerja, dan semoga sampai proyek ini selesai tidak ada kecelakaan kerja."

Penerapan SMKK tersebut yang baik maka akan mendukung kelancaran proses rekontrusksi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro dapat berlangsung dengan baik sehingga menghasilkan hasil yang baik. Dimana terlihat dari observasi peneliti menghasilkan jalan yang baik dan layak digunakan oleh pengguna jalan seperti berikut.

Gambar 4.6 Kondisi jalan sesudah diperbaiki

Kondisi jalan diatas sudah sangatlah layak untuk dilintasi oleh para pengguna jalan sehingga tidak membahayakan para pengguna jalan. Jalan tersebut sudah tidak lagi berlubang ataupun retak dimana membahayakan para pengguna jalan yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Menganalisis dari hasil wawancara dengan Bapak Imam Tohari selaku pekerja proyek, Ibu Amalia Ayu Sholica selaku *site manager,* dan Bapak Rony Widyanto selaku HSE bahwa CV. Seribu telah menerapkan SMKK dengan baik pada pekerjaan proyek rekonstruksi jalan bantur sampai pantai wonogoro mulai dari tahap perencanaan sampai dengan pelaksanaan.

4.3.3 Hambatan Dalam Implementasi Kinerja Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) Pada Proyek Rekonstruksi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro

Dalam setiap pekerjaan pasti memiliki hambatan apalagi dalam penerapan SMKK pada proses proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro yang melibatkan berbagai pihak untuk mendukung terlaksananya SMKK tersebut. Salah satu hambatan yang ditemukan peneliti saat observasi seperti gambar dibawah ini.

Gambar 4.7 Penurunan material aspal

Gambar diatas menunjukkan terdapat pekerja proyek yang tidak menggunakan helm saat bekerja, tidak menggunakan pakaian sesuai standart keselamatan kerja, serta tidak menggunakan sepatu *safety*. Selain itu, terdapat tindakan yang kurang tepat dimana pekerja proyek merokok di tempat rekonstruksi jalan dimana hal tersebut dapat menimbulkan resiko berbahaya.

Temuan tersebut diperkuat oleh penuturan Bapak Imam Tohari selaku pekerja proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro yang menuturkan bahwa.

"Belum, terkadang saya masih lupa memakai APD apabila tidak diingatkan. Karena saya terbiasa bekerja tidak menggunakan APD dari proyek-proyek sebelumnya. Menurut saya malah menghambat mobilitas saya ketika bekerja apabila memakai APD lengkap."

Tindakan tersebut sangatlah menghambat pelaksanaan SMKK pada proses rekontruksi jalan tersebut dimana ketidakpatuhan terhadap peraturan dan standar keselamatan yang telah ditetapkan. Dimana

peraturan tersebut tidak hanya sebuah tulisan atau kebijakan yang dianggap sepele mengingat dibuatnya peraturan tersebut berguna untuk proses kelancaran proyek dapat berjalan dengan baik, aman, dan sehat. Namun, hal tersebut dianggap sepele ataupun tidak berguna oleh para pekerja dimana harus menunggu diawasi ataupun diberi peringatan terlebih dahulu untuk mematuhi penerapan SMKK di lingkungan proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro.

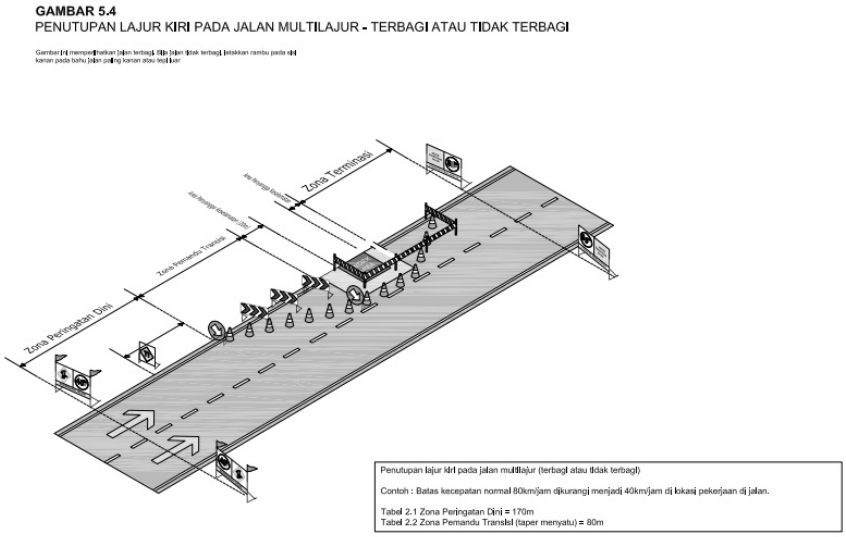
Tindakan pekerja yang lain ketika tidak menerapkan SMKK adalah saat pembuatan marka jalan seperti gambar dibawah ini.

Gambar 4.8 Pembuatan marka jalan

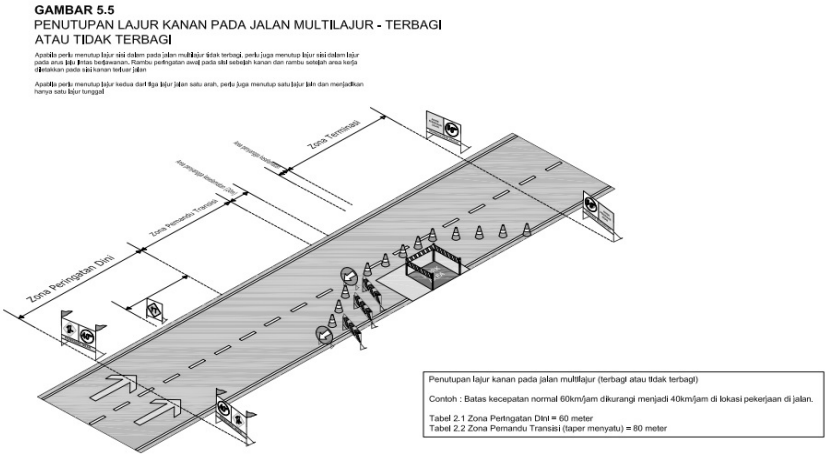
Gambar diatas menunjukkan bahwa pada saat pembuatan marka jalan tidak menggunakan rambu – rambu dimana hal tersebut sangatlah penting untuk menghindari kecelakaan kerja. Selain itu, terdapat *traffic cone* yang tidak digunakan sebagai mana fungsinya. Dari segi para pekerjanya meskipun sudah menggunakan pakaian tertutup tetapi tidak menggunakan rompi dan helm untuk melindungi dirinya.

Tindakan tersebut merupakan ketidakpahaman ataupun keterbatasan sumber daya manusia dari segi para pekerja untuk menerapkan SMKK saat melakukan pekerjaan rekonstruksi Jalan

Bantur – Pantai Wonogoro. Dimana sudah disediakan fasilitas berupa *traffic cone* untuk memberi tanda atau peringatan pengguna jalan bahwa ada pekerjaan proyek, namun tidak digunakan dengan semestisnya. Hal tersebut juga sebagai bentuk ketidakpatuhan peraturan dan standar keselamatan yang telah dibuat oleh CV. SERIBU yang telah dibuat dalam Rencana Manajemen Keselamatan Lalu Lintas (RMKLL) seperti berikut.



Gambar 4.9 Peta Penutupan Lajur Kiri



Gambar 4.10 Peta Penutupan Lajur Kanan

Kedua gambar tersebut menjelaskan bahwa ketika membuat marka jalan pihak Site Manager dari CV. SERIBU telah membuat perencanaan yang matang agar dapat ditaati ataupun dilaksanakan

oleh pihak pekerja proyek. Namun hal tersebut dihindarkan dan tidak dilaksanakan sehingga tidak menerapkan SMKK dengan baik dan benar. Hal tersebut dapat terjadi karena kurangya pengawasan dan penegakan disiplin oleh pengawas proyek. Sehingga untuk menerapkan SMKK memerlukan berbagai pihak proyek untuk saling menaati SMKK yang sudah ditetapkan dan berlaku.

Menganalisis dari hasil wawancara dengan Bapak Imam Tohari selaku pekerja proyek bahwa hambatan pada implementasi SMKK pada proyek ini adalah kurangnya kesadaran dari pekerja untuk menerapkan SMKK dengan baik. Hal ini dibuktikan dengan kurangnya kesadaran dalam melaksanakan metode kerja yang aman dan tindakan yang aman pada saat bekerja.

No.	Uraian Pekerjaan	Jumlah	Kriteria	
			Sesuai	Tidak Sesuai
1.	Prosedur dan Instruksi Kerja	1	V	
2.	Spanduk (*Banner*)	1		V
3.	*Safety Helm*	10	V	
4.	Masker, Masker Respirator	2		V
5.	*Safety Gloves*	50		V
6.	*Safety Vest*	10	V	
7.	Asuransi	1	V	
8.	Petugas Pengatur Lalu Lintas	2	V	
9.	Peralatan P3K	1	V	
10.	Protokol Kesehatan	1		V
11.	Rambu Petunjuk	2		V
12.	Rambu Peringatan	4	V	
13.	Rambu Informasi	1		V
14.	Traffic Cone	10		V
15.	Bendera K3	1		V

Tabel 4.1 Ceklist pemenuhan SMKK

BAB V
KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Proyek rekonstruksi jalan dari Jalan Bantur hingga Pantai Wonogoro menghadapi risiko keselamatan, seperti tertabrak kendaraan, paparan bahan material berbahaya akibat kurangnya penggunaan Alat Pelindung Diri (APD), dan ketidakpatuhan terhadap Standar Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK). CV. SERIBU telah menerapkan SMKK dengan langkah-langkah seperti penyusunan Rencana Anggaran Biaya (RAB) SMKK, pelatihan, penyediaan fasilitas keselamatan, dan pengawasan oleh Health, Safety, and Environment (HSE). Namun, hambatan seperti ketidakpatuhan pekerja, kurangnya pemahaman, dan pengawasan yang lemah tetap menjadi tantangan, sehingga perlu upaya lebih lanjut untuk meningkatkan efektivitas SMKK sepanjang proyek..

5.2 Saran

Peneliti menyarankan agar pemilik dan manajer HSE CV. SERIBU lebih aktif dalam implementasi SMKK pada proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro, termasuk melakukan kunjungan rutin untuk memastikan pelaksanaan sesuai rencana. Mandor juga diharapkan lebih disiplin dan tegas dalam menegakkan SMKK, serta segera melaporkan pelanggaran kepada manajer HSE untuk tindakan lanjutan.

Selain itu, pekerja proyek diimbau untuk lebih sadar dan patuh terhadap SMKK, baik dalam pengawasan maupun tidak. Untuk peneliti selanjutnya, disarankan mengembangkan studi ini dengan cakupan yang lebih luas dan mendalam terkait implementasi SMKK pada pekerjaan jalan, guna memperkaya pengetahuan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Yudha Sudrajat. 2006. *Jalan Raya*. Surabaya: Penerbit Andi

https://jdih.pu.go.id .*Undang – Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan*. Diakses tanggal 1 Maret 2023 pukul 11.17 WIB

https://www.bpiw.pu.go.id/infrastruktur-transportasi-jalan. *Infrastruktur Transportasi Jalan*. Diakses tanggal 3 Maret 2023 pukul 08.52 WIB.

Kamus Besar Bahasa Indonesia (edisi keempat). 2008. Jakarta: Balai Pustaka

Saraswati, Rizki Ayu dan Wudi Darul Putra. 2015. *"Analisis Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) (Studi Kasus Pembangunan Gedung Kantor Pengadilan Negeri Sungguminasa Kelas 1a)"*. Jurnal on Education, Vol. 5 No. 3

Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. 2021. *Kamus Besar Bahasa Indonesia (Edisi Kelima).* Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia

Hasibuan, Malayu S. P. 2009. *Manajemen Dasar Pengertian dan Masalah*. Jakarta: PT Bumi Aksara

Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia. 2018. Pedoman Keselamatan Kerja di Tempat Kerja. Jakarta: Kementerian Ketenagakerjaan RI

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2014. *Pedoman Pelaksanaan Keselamatan Kerja pada Proyek Konstruksi*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

Kurniawan, A. S. dan M. F. Rachmandi. 2018. *"Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) pada Proyek Rehabilitasi Jalan Nasional"*. Jurnal Teknik Sipil, Vol. 4 No. 2

Maharja, Rizki. 2022. *Faktor – Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja dan Pencegahannya*. Sumatera Barat: PT Global Eksekutif Teknologi

Noor, Rizani dkk. "*Karakteristik Kecelakaan Kerja pada Pelaksanaan Proyek Konstruksi di Surabaya*". Jurusan Teknik Sipil: ITTATS Surabaya

Pangkey, Febyana, dkk. 2012. *"Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) pada Proyek Konstruksi di Indonesia*

(Studi Kasus: Pembangunan Jembatan Dr. Ir. Soekarno – Manado)". Jurnal Ilmiah Media Engineering, Vol. 2 No. 2

Ramadhani, R. 2021. "*Analisis Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Konstruksi (SMKK) pada Proyek Pembangunan Jalan Raya: Studi Kasus Jalan Raya Ciawi – Sukabumi*". Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan, Vol. 6 No. 1

Sebastianus, Baki Henong. 2015. *"Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Sebagai Peranan Pencegahan Kecelakaan Kerja di Bidang Konstruksi"*. Seminar Nasional Teknik Sipil. ISSN: 2459-9727

Sepang, Bryan Alfons Willyam. 2013. *"Manajemen Risiko Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada Proyek Pembangunan Ruko Orlens Fashion Manado"*. Jurnal Sipil Statik, Vol. 1 No. 4

Susilo, H. dan I. Bakti. 2016. *"Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Keselamatan Kerja pada Proyek Konstruksi"*. Jurnal Teknil Sipil dan Lingkungan, Vol. 2 No. 2

Sutanto, Hadi. 2010. *"Analisis Faktor – Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja pada Pembangunan Gedung Perkantoran da Perkuliahan Tahap III Universitas Wijaya Kusuma Surabaya"*. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh November

Tarore, Huibert dan J. M. Mandagi. 2006. *Sistem Manajemen Proyek Konstruksi (SIMPROKON)*. Manado: JTS Fakultas Teknik Universitas Sam Ratulangi

Tugino dan Bambang Endroyo. 2007. "*Analisis Faktor – Faktor Penyebab Kecelakaan Kerja Konstruksi*". Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan, Vol. 9 No. 1

LAMPIRAN

Lampiran 1. Transkip Observasi

TRANSKRIP OBSERVASI

Lokasi Observasi:	CL. (Catatan Lapangan)	:01
Proyek Rekonstruksi Jalan Bantur - Wonogoro	Tanggal Observasi	:Kamis - Minggu, 03 – 06 November 2022
	Jam	: 07.00 – 15.00
	Obyek	: Kondisi Proyek Rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro

Hari ini yaitu tanggal 03 – 06 November 2022 *obsever* melakukan kunjungan proyek pertama kali di proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro. Pada hari ini dilakukan tahap *mixing* bahan cor dan tahap pengecoran. Kegiatan ini dimulai pukul 07.00 – 17.00 yang dilakukan oleh para pekerja proyek serta diawasi oleh kepala proyek serta pemilik CV. SERIBU. Bahan yang digunakan untuk pengecoran seperti pasir dan semen.

Gambar 1.1 Mesin dan bahan pada proyek rekonstruksi Jalan Bantur - Wonogoro

Tahap mixingnya dibantu oleh mesin molen agar pekerjaan proyek menjadi efesien dan efektif. Hal tersebut terlihat pada gambar dibawah ini.

Gambar 1.2 Mesin molen

Tahap berikutnya yaitu pembuatan batas tepi jalan yang akan dicor yang dilakukan oleh para pekerja proyek seperti dibawah ini.

Gambar 1.3 Proses pembuatan batas tepi jalan

Tahap berikutnya yaitu proses *mixing* bahan cor menggunakan mesin cor seperti gambar dibawah ini.

Gambar 1.4 Proses *mixing* bahan pengecoran

Gambar diatas menujukkan bahwa para pekerja proyek tidak menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) yakni tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) yang lengkap seperti tidak menggunakan helm, tidak menggunakan pakaian yang sesuai, tidak menggunakan sarung tangan, serta diatas alat terdapat barang yang tidak perhatikan potensi jatuhnya. Hal tersebut sangatlah

penting untuk menjaga keselamatan dan kesehatan para pekerja proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro.

Tahap selanjutnya yaitu pengecoran yang menggunakan mesin penghampar beton yang berfungsi untuk menghamparkan, meratakan, memadatkan sekaligus membentuk perkerasan beton. Selain itu, mesin ini juga berfungsi untuk memberikan arah dan mengatur elevasi yang diperlukan dalam satu gerakan maju. Setelah proses pengecoran serta sambungan dan tepian perkerasan selesai, maka dilanjutkan dengan membuat tekstur secara memanjang atau melintang garis sumbu. Pada proses ini menggunakan batang penggaruk dengan tebal 3 mm yang berjarak 15 – 20 mm.

Gambar 1.5 Proses pembuatan tekstur

Tahap akhir dari hasil pengecoran pada hari ini terlihat seperti dibawah ini.

Gambar 1.2 Hasil akhir jalan yang sudah dicor

Gambar diatas menunjukkan bahwa terlihat terdapat garis pembatas yang berfungsi untuk memberikan pembatas agar tidak dilewati oleh masyarakat mengingat jalan tersebut baru saja dicor dan masih belum kering.

TRANSKRIP OBSERVASI

Lokasi Observasi:	CL. (Catatan Lapangan)	:02
Proyek Rekonstruksi Jalan Bantur - Wonogoro	Tanggal Observasi	:Kamis - Minggu, 10 – 12 November 2022
	Jam	: 07.00 – 17.00
	Obyek	: Kondisi Proyek Rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro

Hari ini tanggal 10 – 12 November 2022 *obsever* melakukan kunjungan proyek kedua kali pada proyek rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro. Kegiatan pada hari dilakukan mulai pukul 07.00 – 17.00 WIB dimana proses rekonstruksi dilakukan hingga beberapa tahapan, sebagai berikut:

1. Proses penurunan material aspal dari truk ke jalan seperti gambar dibawah ini.

Gambar 2.1 Penurunan material aspal

Gambar diatas menunjukkan terdapat pekerja proyek yang tidak menggunakan helm saat bekerja, tidak menggunakan pakaian sesuai standart keselamatan kerja, serta tidak menggunakan sepatu *safety*. Selain itu, terdapat tindakan yang kurang tepat dimana pekerja proyek merokok di tempat rekonstruksi jalan dimana hal tersebut dapat menimbulkan resiko berbahaya.

2. Proses penghamparan material aspal secara manual yang dilakukan oleh para pekerja proyek, seperti gambar dibawah ini.

Gambar 2.2 Proses penghamparan material aspal

Gambar diatas menujukkan bahwa proses penghamparan material aspal dilakukan secara manual dahulu yakni menggunakan alat. Hal yang masih sama terjadi yakni kurangnya kesadaran para pekerja proyek menggunakan pakaian yang sesuai strandart keselamatan dan kesehatan kerja seperti tidak memakai helm, tidak memakai pakaian tertutup.

3. Proses pemadatan material aspal menggunakan mesin yakni *tandem vibratory rollers*, seperti gambar dibawah ini.

Gambar 2.3 Proses pemadatan material aspal

Gambar diatas menujukkan bahwa proses penghamparan material aspal dilakukan menggunakan mesin yakni *tandem vibratory rollers* dimana hal tersebut memudahkan para pekerja proyek dan membuat pekerjaan menjadi efisien dan efektif. Hal yang masih sama terjadi yakni kurangnya kesadaran para pekerja proyek menggunakan pakaian yang sesuai standar keselamatan dan kesehatan kerja seperti tidak memakai helm, tidak memakai pakaian tertutup.

4. Proses pembuatan marka jalan menggunakan mesin marka jalan *thermoplastic* yang dibantu oleh para pekerja proyek, seperti gambar dibawah ini.

Gambar 2.4 Pembuatan marka jalan

Gambar diatas menunjukkan bahwa pada saat pembuatan marka jalan tidak menggunakan rambu – rambu dimana hal tersebut sangatlah penting untuk menghindari kecelakaan kerja. Selain itu, terdapat *traffic cone* yang tidak digunakan sebagai mana fungsinya. Dari segi para pekerjanya meskipun sudah menggunakan pakaian tertutup tetapi tidak menggunakan rompi dan helm untuk melindungi dirinya.

Lampiran 2. Pedoman Wawancara

Lampiran 2a. Pedoman Wawancara 1

PEDOMAN WAWANCARA PELAKSANA PROYEK REKONSTRUKSI JALAN BANTUR – PANTAI WONOGORO

Topik :

Responden :

Hari, tanggal :

Tempat :

Pertanyaan-pertanyaan :

1. Apa yang saudara ketahui tentang K3 dan SMKK?
2. Apakah terdapat pelatihan maupun sosialisasi tentang K3 yang saudara terima selama kegiatan proyek ini?
3. Apakah pengurus / pimpinan menyediakan APD untuk seluruh karyawan?
4. Bagaimana prosedur keselamatan kerja diimplementasikan dalam tahap-tahap konstruksi jalan yang berbeda?
5. Seberapa sering manajemen/tim HSE melakukan pengawasan terkait dengan pelaksanaan K3 pada proyek ini?
6. Apakah ada insiden atau kecelakaan kerja yang pernah terjadi dalam proyek ini? Bagaimana tim proyek menangani hal tersebut?
7. Bagaimana keterlibatan karyawan dalam menegakkan kebijakan dan prosedur keselamatan kerja dalam proyek ini?
8. Bagaimana pandangan saudara tentang pelaksanaan K3 pada proyek ini? Apakah sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku?

TRANSKRIP WAWANCARA

Topik : Analisis dan Implementasi Sistem Majenemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) pada pekerjaan jalan : Studi Kasus Proyek Rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro

Responden : Bapak Rony Widyanto (HSE CV. Seribu)

Hari, tanggal : Senin, 21 November 2022

Tempat : Proyek Rekonstrusi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro

Keterangan : P = Peneliti (Viki Dwi Cahyo)

N = Narasumber (Bapak Rony Widyanto)

1. P : Apa yang saudara ketahui tentang K3 dan SMKK?

   N : Sepengetahuan saya, K3 merupakan singkatan dari Keselamatan dan Kesehatan Kerja, sedangkan SMKK adalah sebuah sistem manajemen keselamatan kerja yang mengatur keselamatan kerja pada sebuah proyek konstruksi. SMKK mencangkup seluruh kegiatan yang berhubungan dengan keselamatan pada suatu pekerjaan konstruksi hingga penanganan apabila terjadi kecelakaan kerja.

2. P : Apakah terdapat pelatihan maupun sosialisasi tentang K3 yang saudara terima pada proyek ini?

   N : Ada, setiap karyawan yang bekerja menerima sosialisasi tentang K3 yang disampaikan oleh tim HSE. Dan setiap satu minggu sekali wajib diadakan toolbox meeting kepada pekerja sebelum memulai pekerjaan.

3. P : Apakah pengurus / pimpinan menyediakan APD untuk seluruh karyawan?

   N : Iya, setiap karyawan mendapatkan jatah APD berupa helm safety, rompi dan sarung tangan. Selain itu, setiap subkontraktor yang bekerja pada proyek ini kami syaratkan untuk menyediakan APD kepada seluruh karyawannya yang bekerja dalam proyek ini.

4. P : Bagaimana prosedur keselamatan kerja diimplementasikan dalam tahap tahap konstruksi yang berbeda?

   N : Tim safety kami telah menyusun dokumen pengendalian bahaya untuk setiap tahapan konstruksi. Contohnya pada pekerjaan galian, sebelumnya kami telah mensosialisasikan bahaya yang dapat terjadi pada pekerjaan galian tersebut dan kami meminta pada setiap mandor untuk mengingatkan kepada pekerjanya apabila terjadi potensi-potensi bahaya yang dapat terjadi sesuai dengan identifikasi bahaya pada dokumen RKK yang telah disusun oleh tim HSE.

5. P : Seberapa sering manajemen/tim HSE melakukan pengawasan terkait dengan pelaksanaan K3 pada proyek ini?

   N : Selama ini pengawasan hanya dilaksanakan apabila terdapat laporan dari mandor kepada tim HSE kami.

6. P : Apakah ada insiden atau kecelakaan kerja yang pernah terjadi dalam proyek ini? Bagaimana tim K3 menangani hal tersebut?

   N : Sejauh ini belum ada laporan terkait dengan kecelakaan kerja. Sebagai pencegahan, kami sediakan tim P3K yang apabila terjadi kecelakaan dapat memberikan pertolongan pertama. Selain itu, setiap pekerja juga mendapat asuransi kecelakaan atau BPJS Ketenagakerjaan.

7. P : Bagaimana keterlibatan karyawan dalam menegakkan kebijakan dan prosedur keselamatan kerja dalam proyek ini?

   N : Setiap karyawan dan subkontraktor yang bekerja pada area proyek kami wajib mengikuti prosedur keselamatan dan kesehatan kerja yang telah kami tetapkan sesuai dengan RKK. Seluruh karyawan wajib menggunakan APD yang telah disediakan dan apabila terdapat temuan yang tidak sesuai maupun membahayakan dapat langsung disampaikan kepada mandor maupun supervisi yang berada di tempat sehingga dapat mencegah kecelakaan kerja maupun hal yang tidak diinginkan.

8. P : Bagaimana pandangan saudara tentang pelaksanaan K3 pada proyek ini? Apakah sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku?

   N : Sejauh ini berjalan bagus. Tidak ada laporan tindakan berbahaya maupun

kecelakaan kerja kepada kami. Karyawan pun bekerja sesuai dengan SOP yang telah ditetapkan sehingga mengurangi potensi bahaya pada setiap pekerjaan. Namun belum semua karyawan dapat melaksanakan budaya K3. Beberapa karyawan masih menyepelekan penggunaan APD, Ketika tidak ada pengawasan oleh mandor ataupun supervisi, kadang mereka melepas APD dengan alasan kurang nyaman. Padahal APD merupakan salah satu pencegahan agar tidak terjadi kecelakaan kerja. Karena apabila terjadi kecelakaan kerja, bukan hanya manajemen yang rugi, tapi dari sisi pekerja juga akibat dari pekerjaan yang terpaksa berhenti.

Lampiran 2b. Pedoman Wawancara 2

PEDOMAN WAWANCARA PEKERJA PROYEK REKONSTRUKSI JALAN BANTUR – PANTAI WONOGORO

Topik :

Responden :

Hari, tanggal :

Tempat :

Pertanyaan-pertanyaan :

1. Apakah saudara tahu tentang K3?
2. Apakah selama bekerja pada proyek ini saudara mendapatkan sosialisasi atau pelatihan terkait dengan K3?
3. Apakah pengurus menyediakan APD untuk saudara?
4. Apakah saudara tahu tentang bahaya apa saja yang dapat terjadi dalam pekerjaan saudara?
5. Seberapa sering supervisor atau mandor saudara mengingatkan tentang potensi kecelakaan kerja yang dapat terjadi pada saat proyek berlangsung?
6. Apakah saudara mendapatkan asuransi kecelakaan kerja atau jamsostek dari pengurus?
7. Apakah saudara pernah terlibat dalam penerapan kebijakan keselamatan kerja pada proyek ini? Bagaimana peran saudara sebagai pekerja pada penerapan kebijakan keselamatan kerja tersebut?
8. Apakah budaya K3 sudah diterapkan dalam pekerjaan yang saudara lakukan setiap hari?

TRANSKRIP WAWANCARA

Topik : Analisis dan Implementasi Sistem Majenemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) pada pekerjaan jalan : Studi Kasus Proyek Rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro

Responden : Bapak Imam Tohari

Hari, tanggal : Senin, 28 November 2022

Tempat : Proyek Rekonstrusi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro

Keterangan : P = Peneliti (Viki Dwi Cahyo)

N = Narasumber (Bapak Imam Tohari)

1. P : Apakah saudara tahu tentang K3?

   N : K3 itu ilmu yang mengatur tentang Keselamatan Kerja pada suatu pekerjaan agar tidak terjadi kecelakaan kerja.

2. P : Apakah selama bekerja pada proyek ini saudara mendapatkan sosialisasi atau pelatihan terkati dengan K3?

   N : Safety talk tiap minggu ada, namun pelatihan K3 selama proyek ini berjalan belum pernah dilaksanakan.

3. P : Apakah pengurus menyediakan APD untuk saudara?

   N : Iya, setiap orang mendapatkan helm safety, sarung tangan dan sepatu safety untuk bekerja.

4. P : Apakah saudara tahu tentang bahaya apa saja yang dapat terjadi dalam pekerjaan saudara?

   N : Tahu, contohnya bisa tertabrak kendaraan yang lewat apalagi pekerjaan kami kan memperbaiki jalan yang rusak, sedangkan jalan tidak ditutup total.

5. P : Seberapa sering supervisor atau mandor saudara mengingatkan tentang potensi kecelakaan kerja yang dapat terjadi pada saat proyek berlangsung?

N : Kalau ada pekerjaan yang membahayakan pasti diingatkan oleh mandor kami. Jadi selama bekerja saya selalu diawasi oleh mandor.

6. P : Apakah saudara mendapatkan asuransi kecelakaan kerja atau jamsostek dari pengurus?

N : Ada, setiap pekerja disini mendapat BPJS Ketenagakerjaan selama proyek berlangsung.

7. P : Apakah saudara pernah terlibat dalam penerapan kebijakan keselamatan kerja pada proyek ini? Bagaimana peran saudara sebagai pekerja pada penerapan kebijakan keselamatan kerja tersebut?

N : Sejauh ini belum pernah.

8. P : Apakah budaya K3 sudah diterapkan dalam pekerjaan yang saudara lakukan setiap hari?

N : Belum, terkadang saya masih lupa memakai APD apabila tidak diingatkan. Karena saya terbiasa bekerja tidak menggunakan APD dari proyek-proyek sebelumnya. Menurut saya malah menghambat mobilitas saya ketika bekerja apabila memakai APD lengkap.

Lampiran 2c. Pedoman Wawancara 3

PEDOMAN WAWANCARA PELAKSANA PROYEK REKONSTRUKSI JALAN BANTUR – PANTAI WONOGORO

Topik :

Responden :

Hari, tanggal :

Tempat :

Pertanyaan-pertanyaan :

1. Apakah K3 sudah diterapkan dalam proyek ini?
2. Apakah terdapat pelatihan maupun sosialisasi tentang K3 kepada seluruh karyawan?
3. Apakah pengurus / pimpinan menyediakan APD untuk seluruh karyawan?
4. Apakah pemenuhan syarat K3 diprioritaskan dalam penyusunan RAB pada proyek ini?
5. Seberapa sering manajemen/tim HSE melakukan pengawasan terkait dengan pelaksanaan K3 pada proyek ini?
6. Apakah ada insiden atau kecelakaan kerja yang pernah terjadi dalam proyek ini? Bagaimana tim proyek menangani hal tersebut?
7. Bagaimana keterlibatan karyawan dalam menegakkan kebijakan dan prosedur keselamatan kerja dalam proyek ini?
8. Bagaimana pandangan saudara tentang pelaksanaan K3 pada proyek ini? Apakah sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku?

TRANSKRIP WAWANCARA

Topik : Analisis dan Implementasi Sistem Majenemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) pada pekerjaan jalan : Studi Kasus Proyek Rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro

Responden : Ibu Amalia Ayu Sholica (Site Manager CV. Seribu)

Hari, tanggal : Senin, 5 Desember 2022

Tempat : Proyek Rekonstrusi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro

Keterangan : P = Peneliti (Viki Dwi Cahyo)

N = Narasumber (Ibu Amalia Ayu Solica)

1. P : Apakah K3 sudah diterapkan dalam proyek ini?

   N : Sudah, Mas. Kami memprioritaskan K3 dalam setiap pekerjaan tidak hanya dalam proyek rekonstruksi jalan ini saja. Sudah menjadi kewajiban manajemen untuk memenuhi persyaratan K3 sesuai regulasi yang berlaku.

2. P : Apakah terdapat pelatihan maupun sosialisasi tentang K3 kepada seluruh karyawan?

   N : Ada, setiap karyawan yang bekerja menerima sosialisasi tentang K3 dan minggu diadakan toolbox meeting yang dipimping masing masing SPV kepada pekerja sebelum memulai pekerjaan.

3. P : Apakah pengurus / pimpinan menyediakan APD untuk seluruh karyawan?

   N : Iya, setiap karyawan mendapatkan jatah APD berupa helm safety, rompi dan sarung tangan. Selain itu, setiap subkontraktor yang bekerja pada proyek ini kami syaratkan untuk menyediakan APD kepada seluruh karyawannya yang bekerja dalam proyek ini.

4. P : Apakah pemenuhan syarat K3 diprioritaskan dalam penyusunan RAB pada proyek ini?

N : Dalam RAB sudah dianggarkan untuk K3 yaitu tertuang dalam SMKK (Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi) meliputi pembuatan SOP atau instruksi kerja, spanduk, APD, peralatan P3K dan setiap karyawan kami ikutsertakan dalam program BPJS Ketenagakerjaan. Jadi memang perusahaan kami memprioritaskan K3 dalam pekerjaan rekonstruksi jalan ini.

5. P : Seberapa sering manajemen/tim HSE melakukan pengawasan terkait dengan pelaksanaan K3 pada proyek ini?

   N : Setiap pekerjaan tim HSE ataupun Supervisor melakukan pengawasan. Jadi apabila ada pekerja yang tidak mematuhi atau membahayakan langsung diingatkan di tempat. Dan bila perlu pekerjaan dihentikan sementara sampai keadaan berbahaya tersebut hilang.

6. P : Apakah ada insiden atau kecelakaan kerja yang pernah terjadi dalam proyek ini? Bagaimana tim K3 menangani hal tersebut?

   N : Sampai saat ini kami belum menerima laporan kecelakaan kerja, dan semoga sampai proyek ini selesai tidak ada kecelakaan kerja.

7. P : Bagaimana keterlibatan karyawan dalam menegakkan kebijakan dan prosedur keselamatan kerja dalam proyek ini?

   N : Setiap karyawan kami maupun subkontraktor terikat pada kebijakan K3 yang telah disepakati diawal. Dalam penyusunan kebijakan dan prosedur, kami melibatkan karyawan maupun subkontraktor yang bekerja pada proyek ini sehingga penyampaiannya jelas kepada setiap orang yang bekerja.

8. P : Bagaimana pandangan saudara tentang pelaksanaan K3 pada proyek ini? Apakah sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku?

   N : Meskipun ada kendala diawal terkait dengan kebiasaan para pekerja yang belum bisa menaati kebijakan K3 yang telah kami sampaikan diawal, saya rasa pelaksaannya sudah bagus dan sesuai dengan apa yang diharapkan manajemen. Kedepannya akan kami evaluasi lagi agar semakin baik dan terpenuhi semua sesuai kebijakan dan prosedur K3 yang aman.

KESIMPULAN WAWANCARA

Dari hasil wawancara dengan berbagai pihak terkait proyek rekonstruksi jalan ini, dapat ditarik beberapa kesimpulan penting. Pertama-tama, pemahaman tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dan Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) oleh semua responden sangat baik. Mereka menyadari pentingnya mengelola risiko dan bahaya di lingkungan konstruksi, dan SMKK dianggap sebagai landasan untuk mencapai tujuan tersebut. Pelatihan K3 dan sosialisasi rutin, seperti toolbox meeting, menjadi langkah kunci dalam membekali karyawan dengan pengetahuan yang diperlukan untuk bekerja dengan aman.

Dalam hal pengelolaan risiko, semua responden menegaskan adanya upaya nyata dalam penerapan prosedur keselamatan di setiap tahap konstruksi. Dokumen pengendalian bahaya untuk setiap tahapan proyek, seperti pada pekerjaan galian, mencerminkan tanggung jawab yang serius dari tim Safety dan Health, Safety, and Environment (HSE). Meskipun pengawasan dilakukan berdasarkan laporan, tetapi adanya tim P3K, asuransi kecelakaan, dan keterlibatan mandor dalam pengawasan langsung memastikan kesiapan penanganan keadaan darurat jika diperlukan.

Keterlibatan karyawan dalam menegakkan kebijakan dan prosedur keselamatan juga menjadi perhatian. Meskipun kebijakan K3 telah disepakati di awal, masih terdapat kendala dalam menginternalisasi budaya K3 di kalangan karyawan. Beberapa pekerja masih kurang memahami pentingnya penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) dan terkadang melepas APD dengan alasan kenyamanan. Evaluasi dan perbaikan terus dilakukan untuk memastikan bahwa budaya K3 benar-benar terinternalisasi dan diikuti oleh seluruh karyawan, sehingga proyek ini dapat berjalan sesuai dengan standar keselamatan yang diharapkan.

Lampiran 3. Surat Pengantar PKL

UNIVERSITAS ISLAM BALITAR
FAKULTAS TEKNIK

Jalan Majapahit No. 4 Sanan Wetan Blitar Jawa Timur 66137
Tlp/Fax (0342) 813145, Tlp/Fax (0342) 4557025
email : unisbablitar.ft@gmail.com

Blitar, 07 November 2022

No : **25/423.4.TS/IX/2022**
Lamp. : **-**
Perihal : **Permohonan Ijin Praktek Kerja Lapang (PKL)**

Kepada :
Direktur CV. SERIBU
Di Tempat

Assalamu'alaikum Wr.Wb

Sehubungan dengan pelaksanaan program Praktek Kerja Lapang (PKL) kami memohon Bapak/Ibu untuk mengijinkan kepada mahasiswa kami:

Nama	: VIKI DWI CAHYO
NIM	: 20101120050
Fak / Prodi	: TEKNIK/TEKNIK SIPIL

Untuk mendapatkan ijin dalam pelaksanaan program Praktek Kerja Lapang (PKL) di :

Instansi/Perusahaan	: CV. SERIBU
Waktu Pelaksanaan	: 1 Bulan Setelah disetujui
Judul/ Kegiatan	: Rekonstruksi Jalan Bantur – Pantai Wonogoro

Demikian permohonan ijin diajukan atas bantuan dan kerjasamanya, kami ucapkan terima kasih.
Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Ketua Prodi Teknik Sipil
UNISBA Blitar

Nur Janah, ST., M.Eng
NIDN.0723039101

Lampiran 4. Surat Jawaban PKL

CV.SERIBU
BUILDING MULTI STRUCTURE AND MODERN
Dsn. Pakisan RT.002 RW.001 Ds. Pakisrejo Kec. Srengat Kab. Blitar
Kode Pos :66152 Phone : (0856 5565 2767)

Nomor : 01/Ref.SK/CV.1000/BTR/IX/2022
Perihal : Konfirmasi Ijin Praktek Kerja Lapangan (PKL)

Kepada Yth.
Nurjanah, S.T., M.Eng.
Kaprodi Teknik Sipil
Universitas Islam Baliter

Dengan Hormat,
Berdasarkan surat nomor 25/423.4.TS/IX/2022 tanggal 7 November 2022 tentang Perhomonan Ijin Praktek Kerja Lapangan kepada mahasiswa :

Nama : Viki Dwi Cahyo
NIM : 20101120050
Prodi : Teknik Sipil

Bersama ini kami sampaikan bahwa mahasiswa tersebut diatas dapat diterima untuk melaksanakan praktek kerja lapangan di perusahaan kami terhitung mulai 19 November sampai dengan 10 Desember 2022.

Atas perhatian dan kerjasamanya, kami ucapkan terima kasih.

Blitar, 9 November 2022
CV. Seribu

C.V. SERIBU • BUILDING MULTI STRUCTURE MO

TIYO WAFA IBTA BIUL KARIM
Penanggung Jawab

Lampiran 5. Lembar Asistensi

UNIVERSITAS ISLAM BALITAR
FAKULTAS TEKNIK
Jl. Majapahit No.2-4 Kota Blitar Telp. 0857 5656 2446

LEMBAR ASISTENSI

Dosen : Nurjanah, M.Eng.

Nama Mahasiswa : Viki Dwi Cahyo (20101120050)

Tahun Akademik : 2022-2023

Judul Laporan PKL : Analisis Dan Implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Konstruksi (SMKK) Pada Pekerjaan Jalan : Studi Kasus Proyek Rekonstruksi Jalan Bantur – Wonogoro Kab. Malang

TGL	URAIAN	TTD DOSEN
	1. Revisi Bab I : - Latar Belakang - Identifikasi Masalah - Rumusan Masalah 2. ACC Bab I 3. Revisi Bab II : - Penambahan Teori - Penunjukan tabel, gambar 4. ACC Bab II 5. Revisi Bab III : - Pengumpulan Data 6. ACC Bab III, IV dan V 7. Revisi Abstrak 8. Siap Ujian PKL	