

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar belakang

Pembangunan infrastruktur dalam bidang konstruksi di Indonesia mengalami kemajuan yang sangat pesat. Menurut *The Routledge Dictionary of Economics* (1995), infrastruktur disuatu negara dapat membantu perekonomian salah satunya berupa moda transportasi, dan membantu kegiatan masyarakat melalui fasilitas pembangunan bandar udara, jalan raya, pelabuhan, dan lain-lain. Menurut Dirjen Bina Konstruksi Kementerian PUPR Syarif Burhanuddin (2018), kesuksesan dalam pembangunan infrastruktur juga ditentukan oleh keselamatan konstruksi dalam proses pembangunannya.

Dalam proses pembangunan tidak jarang terjadi kecelakaan konstruksi, diperkirakan 60.000 pekerja tewas setiap tahun di dunia (Rubio, 2005; ILO-Jakarta, 2006). Kerugian finansial, kerugian kemanusiaan, dan kerugian sosial merupakan akibat yang ditimbulkan oleh kecelakaan konstruksi (Koehn, 1995). Kecelakaan finansial adalah pengeluaran atau biaya untuk korban kecelakaan konstruksi yang tidak ditanggung asuransi, berkurangnya produksi, dan turunnya reputasi perusahaan. Kerugian kemanusiaan merupakan kerugian yang diderita oleh korban kecelakaan seperti cacat, luka, ketakutan, dan hilangnya mata pencarian. Kerugian sosial adalah kerugian yang dirasakan oleh masyarakat antara lain

bertambahnya beban pelayanan pemerintah, polisi, pemadam kebakaran, dan lain-lainya (Levitt, 1993).

Menurut data dari Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) (2018), tercatat peningkatan kasus kecelakaan konstruksi sepanjang tahun 2018 yaitu 173.105 kasus, dibandingkan kasus kecelakaan konstruksi yang terjadi pada tahun 2017 yaitu sebesar 123.041 kasus. Menteri Ketenagakerjaan (Menaker), Hanif Dhakiri menyebutkan “Untuk mencegah kasus kecelakaan konstruksi tidak marak terjadi pada tahun ini, Menaker kembali mengajak seluruh pengusaha, serikat pekerja, pekerja dan masyarakat untuk terus meningkatkan kesadaran pentingnya keselamatan konstruksi serta pengawasannya.”

Berikut terdapat beberapa data kecelakaan konstruksi dari tahun 2017 sampai 2019 :

Tabel 1.1 Kecelakaan konstruksi tahun 2017-2019

Tahun 2017					
No	Waktu	Proyek	Deskripsi kecelakaan konstruksi	Kerugian	Kontraktor
1	04/08/2017	Light Rail Transite (LRT) Palembang	Tiang penyangga Light Rail Transite (LRT) jatuh	2 pekerja tewas	PT. Waskita Karya (Persero) Tbk
2	22/09/2017	Jalan Tol Bocimi (Bogor Ciawi Sukabumi)	Jembata overpass jatuh	1 pekerja tewas	PT Waskita Karya (Persero) Tbk
3	29/10/2017	Jalan Tol Paspro (Pasurua)	Girder proyek pembangun	1 pekerja tewas	PT Waskita Karya (Persero) Tbk

		n Probolinggo)	an jatuh		
4	15/11/2017	Light Rail Transite (LRT) Jakarta	Beton proyek pembangunan an jatuh	1 mobil rusak	PT Adhi Karya (Persero) Tbk
5	16/11/2017	Jalan Tol Cikampek II	Crane proyek pembangunan an jatuh	Tidak ada	PT Waskita Karya (Persero) Tbk
6	09/12/2017	Jembatan Cipaputrapinggan	Girder proyek pembangunan an jatuh	Tidak ada	PT Bangun Pilar Patroman
7	30/12/2017	Proyek Tol Pemalang-Batang	Girder proyek pembangunan an jatuh	Tidak ada	PT Waskita Karya (Persero) Tbk

Tahun 2018					
No	Waktu	Proyek	Deskripsi Kecelakaan Konstruksi	Kerugian	Kontraktor
1	02/01/2018	Simpang susun Antasari Jalan Tol Depok-Antasari	Girder proyek pembangunan an jatuh	Tidak ada	PT Girder Indonesia
2	22/01/2018	Jalan Kayu Raya, Pulo Gadung, Jakarta Timur	Beton girder untuk proyek LRT roboh	5 terluka	PT Wijaya Karya Tbk
3	04/02/2018	Jalana Matraman Raya, Jakarta Pusat	Pengangkutan beton proyek roboh	4 pekerja tewas	PT Hutama Karya, PT Adhi Karya, dan PT Wijaya Karya Tbk
4	06/02/2018	Underpass kereta Bandara	Underpass longsor	1 tewas, 1 terluka	PT Waskita Karya (Persero) Tbk

		Soekarno-Hatta			
5	20/02/2018	Tol Becak kayu	Girder proyek pembangunan jatuh	7 pekerja terluka	PT Waskita Toll Road

Tahun 2019					
No	Waktu	Proyek	Deskripsi Kecelakaan Kontruksi	Kerugian	Kontraktor
1	10/07/2019	Proyek Jalan Tol BORR seksi 3 A(Simp.Y asmin,Sim p.Semplak ).	Bekisting atau cetakan BORR pada pilar 109 jalan tol BORR seksi 3A ambruk	2 orang terluka	PT Marga Sarana Jabar

Sumber : CNN Indonesia.com (2018)

Banyak faktor yang menyebabkan kecelakaan konstruksi, seperti faktor pekerja dan pengorganisasian di tempat kerja (job site), akan tetapi tahap perencanaan oleh perencana dan tahap konsep oleh client juga berpengaruh (Suraji, 2001). Faktor-faktor potensi yang mendorong kearah kecelakaan konstruksi dalam proyek dapat berkaitan dengan teknis, dengan operasional, dengan lingkungan, dan faktor yang terkait dengan manajerial (Suraji, 2001).

Karena banyaknya faktor penyebab kecelakaan konstruksi maka dibutuhkan perencanaan pengendalian keselamatan konstruksi. Di Indonesia Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) untuk ahli K3 konstruksi hanya fokus untuk kompetensi dalam penerapan aturan dan standar K3 saja. Akan tetapi, di Indonesia belum memiliki standar kompetensi insinyur keselamatan konstruksi. Padahal berdasarkan Permen No.21 Tahun 2019

konstruksi seharusnya juga menerapkan aturan standar K2, sehingga perlu pengukuran kompetensi insinyur keselamatan untuk memastikan semua persyaratan keselamatan terlaksana sesuai dengan rencana.

## 1.2 Tujuan dan manfaat

Tujuan dalam penulisan tugas akhir ini adalah untuk mengevaluasi kompetensi *Safety Officers*/ ahli keselamatan mengenai konsep standar kompetensi insinyur keselamatan konstruksi.

Manfaat dalam penulisan tugas akhir ini adalah sebagai referensi ataupun pedoman dalam meningkatkan konsep kompetensi insinyur keselamatan konstruksi terhadap *Safety Officers* .

## 1.3 Batasan masalah

Batasan masalah yang akan dibahas dalam penulisan tugas akhir ini adalah :

1. Objek penelitian yaitu proyek konstruksi jalan tol Padang-Pekanbaru, Pekanbaru-Dumai, proyek pembangunan bangunan pengendali sedimen batang kuraji dan anak sungainya (segmen hulu).
2. Pengukuran kompetensi insinyur dilakukan oleh tim proyek kontraktor. Seperti *Project Manager* (PM), *Site Engineer Manager* (SEM), *Site Operation Manager* (SOM), dan *Health Safety and Environment Manager* (HSEM) .