

BAB II

PENDAHULUAN

2.1 Latar Belakang

Pemerintah Indonesia saat ini mulai melakukan pembangunan dengan pesat di segala bidang terutama dalam bidang konstruksi baik di kota besar maupun di kota kecil. Pembangunan konstruksi tersebut meliputi: fasilitas masyarakat pada umumnya seperti bangunan pemerintahan, sekolah, rumah sakit, jembatan, jalan dan lain sebagainya, maupun kebutuhan masyarakat pada khususnya seperti rumah.

Perkembangan pembangunan konstruksi di era globalisasi ini tidak luput dari bahaya yang sering kali ditimbulkan dalam pengerjaan suatu proyek konstruksi, yang berisiko terhadap keselamatan dalam proyek konstruksi. Risiko dapat menjadi akibat yang mungkin terjadi secara tak terduga, meskipun suatu kegiatan telah direncanakan dengan sebaik mungkin, namun tidak menutup kemungkinan bahwa nanti tidak berjalan sesuai dengan rencana (Iribaram dan Huda, 2018). Setiap proyek konstruksi selalu memiliki risiko yang tinggi akan terjadinya kecelakaan kerja. Hal tersebut dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu kondisi fisik dan area proyek yang terbuka seperti iklim, cuaca dan lingkungan. Menurut ILO (International Labour Organization) (1989), terdapat 3 faktor penyebab terjadinya kecelakaan kerja diantaranya faktor manusia, faktor pekerjaan dan faktor lingkungan di tempat kerja. Faktor manusia meliputi umur, tingkat pendidikan dan pengalaman kerja. Faktor pekerjaan seperti giliran kerja (*shift*) dan jenis (*unit*) pekerjaan. Sedangkan untuk faktor lingkungan berupa lingkungan fisik

(pencahayaannya dan kebisingan), lingkungan kimia dan faktor lingkungan biologi.

Menurut Ramli dalam Joni (2017), kecelakaan kerja juga berakibat pada kerugian, baik secara langsung maupun tidak langsung. Kerugian langsung seperti biaya pengobatan, kompensasi dan kerusakan berbagai sarana produksi. Sementara itu kerugian tidak langsung dapat berupa kerugian jam kerja, kerugian produksi dan kerugian sosial.

Dalam pelaksanaan proyek konstruksi, penyakit akibat kerja dan kecelakaan kerja belum diperhatikan dengan baik. Kebanyakan pekerja tidak menggunakan APD (Alat Pelindung Diri) yang telah disediakan karena kurangnya kesadaran dari pekerja dan minimnya pengawasan terhadap keselamatan dan kesehatan kerja terhadap proyek konstruksi. Menurut data dari Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) (2018), setiap tahun angka kecelakaan kerja mengalami peningkatan. Pada tahun 2017 angka kecelakaan kerja yang dilaporkan mencapai 123.041 kasus, sementara itu pada tahun 2018 mencapai 173.105 kasus dengan klaim Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK) sebesar Rp 1,2 triliun. Pada peringatan Bulan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) Nasional tahun 2019, di Istora Senayan, Jakarta, pada hari Selasa, 15 Januari 2019, Direktur pelayanan BPJS Ketenagakerjaan Krishna Syarif mengungkapkan, “Setiap tahunnya, rata-rata BPJS Ketenagakerjaan melayani 130 ribu kasus kecelakaan kerja, dari kasus ringan sampai dengan kasus-kasus yang berdampak fatal. Diantara semua kasus yang ditangani, masih didominasi oleh kasus-kasus kecelakaan kerja ringan di lingkungan pekerjaan yang berkarakter pabrik.”

Keselamatan konstruksi sangat erat kaitannya dengan peningkatan produksi dan produktivitas, oleh karena itu kecelakaan kerja dapat menjadi salah satu penyebab terganggunya pekerjaan suatu proyek terhadap biaya, waktu dan kualitas pekerjaan serta kinerja proyek secara keseluruhan. Dengan meningkatnya keamanan dan fasilitas terhadap keselamatan konstruksi maka kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja juga akan semakin menurun.

Sejalan dengan perkembangan teknologi dalam suatu proyek konstruksi terkhususnya konstruksi yang berhubungan dengan pembangunan jalan tol mengharuskan organisasi termasuk orang-orang yang terlibat dalam suatu proyek untuk lebih memperhatikan keselamatan konstruksi baik terhadap pekerja, properti, masyarakat di sekitar proyek maupun lingkungan di lokasi proyek. Angka kecelakaan konstruksi di Indonesia masih tinggi, dari data yang tercatat di kementerian tenaga kerja sepanjang tahun 2017 sampai dengan tahun 2019 angka kecelakaan kerja terus meningkat meningkat dari tahun sebelumnya. Beberapa data kecelakaan konstruksi dari tahun 2017 sampai 2019 dapat dilihat pada tabel 1.1 dan dan juga berdasarkan tabel 1.2 dapat dilihat angka kecelakaan konstruksi di Indonesia masih tinggi dengan jumlah kasus kecelakaan konstruksi setiap tahunnya yang mengalami peningkatan.

Tabel 1.1 Kasus Kecelakaan Kerja periode 2017 sampai 2019

No	Kecelakaan Konstruksi	Lokasi Proyek	Waktu	Korban Jiwa
1	Tiang peyangga Light Rail Trasite (LRT) jatuh	Light Rail Trasite (LRT) Palembang	04/08/2017	2 pekerja tewas
2	Jembatan overpass Jatuh	Jalan tolBocimi (Bogor Ciawi Sukabumi)	22/09/2017	1 pekerja tewas, 2 luka-luka
3	Girder proyek pembangunan jatuh	Jalan tolPaspro (Pasuruan Probolinggo)	29/10/2017	1 pekerja tewas
4	Beton Proyek Pembangunan Jatuh	Beton Proyek Pembangunan Jatuh	15/11/2017	1 mobil rusak
5	Crane proyek pembangunan jatuh	Jalan tolJakarta-Cikamork II	16/11/2017	
6	Girder proyek pembangunan jatuh	Jembatan Ciputrapinggan	09/12/2017	
7	Crane Jatuh	LRT Palembang	01/08/2017	
8	Alat berat LRT roboh di Kelapa Gading	LRT Kelapa Gading	17/10/2017	
9	Crane Tol BORR jatuh	Tol BORR	26/10/2017	
10	OCS parapet MRT jatuh di Jalan Wijaya	Jalan Wijaya	03/11/2017	
11	Beton LRT di MT Haryono Jatuh	LRT di MT Haryono	15/11/2017	
12	VMS jatuh di Tol Japek II (Elevated)	Tol Japek I	16/12/2017	
13	Girder LRT Palembang terjatuh	LRT Palembang	01/08/2017	
14	Dinding pembatas rel LRT Palembang terjatuh	LRT Palembang	04/08/2017	

15	Crane proyek Bogor Outer Ring Road jatuh	Proyek Bogor Outer Ring Road	26/10/2017	
16	Girder proyek tol Pasuruan-Probolinggo robok	Proyek tol Pasuruan- Probolinggo	29/10/2017	
17	Beton precast proyek LRT Jabodebek terlepas dari crane	Proyek LRT Jabodebek	15/11/2017	
18	Crane proyek tol Jakarta-Cikampek II elevated terguling	Tol Jakarta-Cikampek II	16/11/2017	
19	Dua girder Jembatan Ciputrapinggan, Pangandaran ambruk	Jembatan Ciputrapinggan, Pangandaran	09/12/2017	
20	Girder beton proyek tol Pemalang-Batang ambruk	Proyek tol Pemalang- Batang	30/12/2017	
21	Girder proyek pembangunan jatuh	Jalan tol Pemalang- Batang Jatuh	30/12/2017	
22	Beton girder proyek jalan tol robok akibat tersenggol alat berat	Jalan tol Depok-Antasari	02/01/2018	
23	Girder proyek pembangunan jatuh	Simpang Susun Antasari Jalan tol Depok-Antasari (Desari)	03/01/2018	
24	Beton girder untuk proyek light rapid transit (LRT) robok	Jalan Kayu Raya, Pulo Gadung, Jakarta Timur,	22/01/2018	5 pekerja proyek terluka
25	Longsor di Underpass Bandara Soekarno Jakarta	Underpass Bandara Soekarno ,Jakarta	05/02/2018	

26	Robohnya tiang pancang pada proyek konstruksi.	Jalan tol Bekasi, Cawang, Kampung Melayu.	20/02/2018	7 pekerja dirawat di rumah sakit dalam kondisi kritis
27	Crane Jatuh	Rel Ganda di Jatinegara	04/02/2018	
28	Pengangkut beton proyek double-double track (DDT) di Jalan Matraman Raya, Jakarta Pusat, roboh	Jalan Matraman Raya, Jakarta Pusat	04/02/2018	4 pekerja tewas dan sejumlah pekerja mengalami luka
29	bekisting atau cetakan beton pada pilar 109 jalan tolBORR seksi 3A ambruk	Proyek jalan tolBORR seksi 3A (Simpang Yasmin—Simpang Semplak).	10/07/2019	2 orang luka ringan

Sumber: Tirto.id (Hasanuddin, 2019)

Tabel 1.2 Jumlah Kasus Kecelakaan Konstruksi



Sumber: BPJS Ketenagakerjaan

Berdasarkan uraian tersebut, guna meminimalisir kemungkinan terjadinya risiko kecelakaan kerja dan kecelakaan konstruksi serta tercapainya peningkatan terhadap produksi dan produktivitas kerja, kesejahteraan pekerja dan kenyamanan tenaga kerja, maka diperlukan suatu perencanaan terhadap keselamatan konstruksi untuk proyek jalan tol berbasis HIRADC (*Hazard Identification Risk Assessment Determining Control*).

2.2 Tujuan dan Manfaat

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk :

1. Menganalisis bahaya-bahaya dalam pekerjaan tanah pada proyek konstruksi jalan tol.
2. Mengukur tingkat risiko dari masing-masing bahaya.
3. Menentukan pengendalian bahaya untuk pekerjaan tanah pada proyek konstruksi jalan tol

Adapun manfaat penelitian ini adalah :

1. Menjadi referensi mencegah kecelakaan konstruksi untuk pekerjaan tanah pada proyek jalan tol.
2. Sebagai referensi perencanaan keselamatan konstruksi untuk pekerjaan tanah pada proyek jalan tol.

2.3 Batasan Masalah

Agar penelitian terfokus pada pembahasan yang diteliti, maka batasan masalah pada tugas akhir ini yaitu:

1. Objek penelitian yaitu proyek konstruksi jalan tol ruas Padang-Pekanbaru, seksi Padang-Sicincin, Sumatera Barat.

2. Pekerjaan tanah yang ditinjau berkaitan dengan pekerjaan galian, pekerjaan timbunan, pekerjaan mobilisasi, serta pekerjaan *stake out* dan *clearing*.
3. Keterlibatan pelaksana konstruksi dari pihak PT. Utama Karya yaitu *Project Manager (PM)*, *Site Engineering Manager (SEM)*, *Site Operational Manager (SOM)* dan *Staff Safety Officers* lainnya.

2.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penyusunan skripsi ini dibagi kedalam beberapa bagian yaitu :

BAB I : PENDAHULUAN

Berisi tentang penjelasan latar belakang, tujuan dan manfaat, batasan masalah, dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Berisi tentang teori dasar dari beberapa referensi yang mendukung dan memiliki relevansi dengan penelitian ini.

BAB III : METODOLOGI

Berisi tentang metodologi penelitian yang merupakan tahapan-tahapan atau prosedur kerja dalam menyelesaikan masalah.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisi hasil akhir penelitian dan pembahasan dari hasil penelitian yang telah didapat.

BAB V : PENUTUP

Berisikan kesimpulan dan saran dari hasil penelitian yang telah dilakukan.