

# BAB I. PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Perkembangan infrastruktur konstruksi di Indonesia sedang mengalami peningkatan dan kemajuan ke yang lebih baik berkat adanya perkembangan ilmu pengetahuan dan pembangunan sumber daya manusia serta transfer teknologi dari negara-negara maju. Peningkatan infrastruktur juga menjadi prioritas utama yang akan dan sedang dikerjakan oleh pemerintah saat ini. Kemajuan yang didukung penuh oleh pemerintah mendorong perkembangan kreativitas baik perorangan maupun perusahaan untuk merencanakan pembangunan infrastruktur yang lebih baik. Beberapa mega proyek sedang dikerjakan oleh pemerintah, salah satunya adalah Proyek Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Mega proyek ini tertuang pada Perpres No. 3 tahun 2016, sehingga pemerintah menjadikan Kereta Cepat Jakarta-Bandung sebagai salah satu Proyek Strategis Nasional (KCIC, 2019).

Peningkatan infrastruktur berdampak pada skala pembangunan proyek konstruksi yang begitu besar, sehingga semakin meningkat sektor produktivitas bagi pekerja dan mengakibatkan tingginya risiko atau bahaya kecelakaan kerja yang bisa saja terjadi. Oleh karena itu, perlu diperhatikan ketepatan dan implementasi manajemen risiko terhadap permasalahan Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang dikenal dengan K3. Dalam pelaksanaan proyek konstruksi, K3 merupakan unsur penting yang harus diutamakan dan selalu dipertimbangkan pada saat perencanaan terkait metode kerja di lapangan. Pada dasarnya implementasi K3 adalah suatu cara untuk meminimalisir tingkat risiko kecelakaan pekerja atau bahkan menghilangkan segala risiko yang dapat terjadi sehingga tujuan dari proyek dapat tercapai sesuai target perencanaan (Tjakra dan Sangari, 2011).

Jembatan adalah suatu bangunan konstruksi yang tergolong pada struktur dan berfungsi untuk menghubungkan dua sisi lintasan yang terputus karena suatu halangan seperti sungai, jurang, laut, jalan raya, ataupun perlintasan kereta api dan bangunan lain yang letaknya di bawah lajur jalan tersebut (Hidayat dan Chayati, 2014). Pembangunan proyek jembatan terutama pada pekerjaan struktur penyangga (*pier*) dan gelagar (*girder*) biasanya sering terjadi kecelakaan kerja. Kejadian ini

bisa disebabkan karena kelalaian pekerja yang mengabaikan sistem K3 baik dari pihak mandor maupun operator alat berat pada saat pelaksanaan konstruksi jembatan yang dibangun. Adapun beberapa kasus kecelakaan kerja yang terjadi pada saat pelaksanaan konstruksi proyek jembatan, salah satunya yaitu dikutip dari (Tribun Manado, 2021), terjadi kecelakaan di konstruksi Jembatan Cihonje, di Kampung Jatiwangi, Desa Sukajaya, Kecamatan Leles, Kabupaten Cianjur, pada Kamis (21/10/2021) malam. Korban tertusuk besi ulir sepanjang 12 inci di bagian kepala akibat terjatuh dari konstruksi jembatan karena kayu patah dan harus menjalani operasi.

Selanjutnya yaitu dikutip dari (CNBC Indonesia, 2020), seorang korban tewas akibat kecelakaan kerja setelah tertimpa bongkahan besi yang jatuh dari atas proyek. Insiden ini terjadi di sekitar Proyek 6 Ruas Tol Dalam Kota Zona 4 Depan PT Mahkota KM 21 atau di Jl. Raya Bekasi Kelurahan Pegangsaan Dua Kecamatan Kelapa Gading Jakarta Utara, pada Sabtu (26/09/2020) sore. Kasus selanjutnya di dikutip dari (Kompas, 2018), runtuhnya *box girder* pada proyek koridor satu LRT di Jalan Kayu Putih Raya, Jakarta Timur, pada Senin (22/1/2018) dini hari. Rubuhnya girder LRT tersebut terjadi pada saat petugas sedang melakukan pemasangan antar-span *box* P28 ke P29. Akibat dari kejadian tersebut, ada lima pekerja yang menjadi korban dimana dua pekerja mengalami patah tulang dan tiga korban lainnya sudah diperbolehkan pulang.

Hingga kini, risiko kecelakaan kerja pada proyek konstruksi di Indonesia terbilang relatif tinggi. Hal itu didasarkan pada indikator angka kecelakaan kerja yang diterbitkan oleh Badan Penyelenggara Jaminan Kesehatan (BPJS) Ketenagakerjaan. Dilansir dari (CNN Indonesia, 2021), BPJS Ketenagakerjaan mengungkapkan bahwa kasus kecelakaan kerja yang terjadi di Indonesia sepanjang tahun 2020 mencapai 153.044 kasus, 155.327 kasus pada tahun 2019, dan 173.415 kasus pada tahun 2018. Dari data tersebut juga disimpulkan bahwa mayoritas kecelakaan terjadi dalam lingkungan atau area kerja. Hal ini mengindikasikan bahwa terdapat beberapa perusahaan yang belum efektif menerapkan manajemen K3 ini dan cenderung menganggap enteng dalam permasalahan keselamatan dari para pekerja (Arafat dan Kartadipura, 2018).

Untuk melindungi hak tenaga kerja, pemerintah telah membuat kebijakan melalui UU No.1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, UU No. 36 Tahun 2009 tentang Kesehatan, UU No. 3 Tahun 1992 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja, Permen PU No. 5 Tahun 2014 tentang Pedoman SMK3 Konstruksi Bidang Pekerjaan Umum, dan lain-lain. Peraturan ini merupakan payung hukum yang melindungi hak tenaga kerja dan harus dijadikan sebagai pedoman untuk keselamatan dan kesehatan kerja dalam menyelesaikan sebuah proyek konstruksi. Hal ini jelas tertuang, misalnya dalam salah satu kalimat pembuka UU No. 1 tahun 1970 bahwa semua pekerja berhak mendapat jaminan perlindungan dan keselamatan dalam melakukan pekerjaan. Akan tetapi, dalam praktiknya di lapangan, sering ditemukan sebuah disinformasi laporan pertanggung jawaban pelaksana proyek yang tidak sesuai dengan realita insiden di lapangan (Awuy dkk, 2017).

Dari penjabaran di atas, menunjukkan bahwa Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) harus diterapkan pada setiap pelaksanaan pembangunan konstruksi. Terjadinya kecelakaan kerja baik dari kelalaian pekerja, kelelahan atau kondisi badan yang tidak fit dapat membuat produktivitas harian dari pekerja menjadi menurun. Semakin banyak pekerja yang tidak hadir, maka semakin berkurang tingkat intensitas dan produksi pekerja sehingga berdampak pada keterlambatan dalam penyelesaian sebuah proyek, serta juga memberikan kerugian untuk pihak kontraktor maupun pemilik proyek (Kaligis dkk, 2013). Maka dari itu, diperlukan penelitian yang mengidentifikasi tingkat risiko Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) untuk meminimalisir potensi kecelakaan kerja, khususnya pada pelaksanaan pembangunan proyek jembatan beton.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Adapun beberapa rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Bagaimana penerapan sistem Keselamatan dan Kesehatan kerja (K3) di Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung Seksi 3C pada pekerjaan struktur jembatan ?
- b. Apakah pengendalian keselamatan kerja pada pekerjaan struktur jembatan sudah memenuhi persyaratan ?

- c. Faktor apa saja yang dapat mempengaruhi tingginya risiko kecelakaan kerja dalam lingkungan proyek pada pekerjaan struktur jembatan ?
- d. Bagaimana solusi yang dapat dilakukan untuk mencegah potensi kecelakaan kerja pada pekerjaan struktur jembatan ?

### **1.3 Lingkup Penelitian**

Adapun beberapa batasan masalah yang dirangkum dalam penelitian ini adalah :

- a. Penelitian hanya berlokasi di Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung Seksi 3C khusus nya pada pekerjaan Portal *Pier* Jembatan di DK 103+256.
- b. Penelitian hanya berfokus pada implementasi manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada pekerjaan struktural Portal *Pier* jembatan beton yaitu persiapan, pekerjaan *supporting*, pembesian, pemasangan bekisting, dan pengecoran.
- c. Penelitian menggunakan data kualitatif berupa pemberian skor untuk menjelaskan gambaran risiko Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) suatu kegiatan.
- d. Instrumen yang digunakan untuk pengambilan data yaitu berbentuk kuesioner.

### **1.4 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang sudah diuraikan, kemudian dapat diidentifikasi dan dinilai penerapan manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) serta risiko kecelakaan di Proyek Kereta Cepat Jakarta – Bandung Seksi 3C khusus nya pada pekerjaan Portal *Pier* Jembatan di DK 103+256, yaitu pada pekerjaan struktural meliputi persiapan, pekerjaan *supporting*, pembesian, pemasangan bekisting, dan pengecoran.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Dari penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat bagi perkembangan ilmu pengetahuan, yaitu :

- a. Untuk memberikan informasi tentang potensi risiko terjadinya kecelakaan kerja di lingkungan proyek konstruksi jembatan beton.

- b. Sebagai pedoman dalam peningkatan realisasi manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada lingkungan proyek konstruksi jembatan beton sehingga dapat meminimalisir dan mencegah potensi terjadinya kecelakaan kerja.
- c. Untuk meningkatkan kesadaran pekerja akan pentingnya implementasi K3 terhadap bahaya bekerja di lingkungan proyek konstruksi sehingga kecelakaan kerja dapat diminimalisir.