

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan proyek konstruksi di Indonesia setiap tahunnya selalu mengalami peningkatan, hal itu terjadi dikarenakan jumlah populasi yang terus meningkat. Tentunya dalam hal ini dengan seiring berjalannya waktu dan meningkatnya jumlah populasi, pasti pembangunan akan semakin meningkat pula produktivitas kerja masyarakat dunia konstruksi. Dalam hal ini maka risiko atau kecelakaan kerja juga dapat meningkat, apalagi dengan melihat angka kecelakaan kerja di Indonesia masih cukup tinggi. Salah satu penyebabnya yaitu masih rendahnya kesadaran dari pihak pengusaha dan karyawan terhadap pentingnya penerapan keselamatan dan kesehatan kerja (K3). Selama ini penerapan K3 masih dianggap hanya sebagai *Cost* atau beban biaya, bukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan dalam proses kerja, akibatnya angka kecelakaan dalam kerja konstruksi tidak sedikit.

Alat Pelindung Diri (APD) merupakan suatu perlengkapan yang harus dipakai saat sedang melakukan pekerjaan sesuai bahaya dan risiko kerja demi mengontrol keselamatan karyawan dan juga orang yang berada disekitaran proyek. UU No 1 Tahun 1970 mengenai keselamatan kerja, semua pekerja dan orang yang berada dilingkungan proyek memiliki hak untuk menerima peninjauan akan keselamatannya disaat sedang melaksanakan suatu pekerjaan demi kedamaian dan penambahan produksi serta produktivitas nasional.

Pekerjaan konstruksi pasti ingin diselesaikan tepat waktu, namun terkadang aktivitas pekerjaan suatu dapat terganggu dengan berbagai permasalahan, keterlambatan waktu penyelesaian seringkali tak terhindarkan sehingga mengalami waktu keterlambatan penyelesaian. Dalam hal ini Salah satu penyebab terganggunya dan terhentinya suatu proyek ialah risiko kecelakaan yang mungkin terjadi pada suatu proyek konstruksi (Sepang *et al*, 2013).

Angka kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja dirasa masih cukup tinggi, salah satu penyebab ialah masih rendahnya kesadaran pengusaha dan karyawan akan pentingnya K3. “Selama ini penerapan K3 seringkali di anggap sebagai *cost* atau beban biaya, bukan sebagai investasi untuk mencegah terjadinya

kecelakaan kerja. Akibatnya masih banyak terjadi kecelakaan kerja di dunia industry yang tidak sedikit (Handaya, 2016).

Di lansir dari data Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) mencatat angka kecelakaan kerja tiap tahunnya selalu mengalami peningkatan Pada tahun 2017 terjadi 123.041 kasus, yang meninggal sebanyak 300 kasus, Sedangkan pada tahun 2018 mengalami kenaikan sebesar 147.000 kasus atau 40.273 kasus perhari, yang mengalami kecacatan sebesar 4.678 kasus (3,19 persen) dan 2.575 kasus kematian (1,75 persen). Sedangkan pada tahun 2019 pada bulan Januari sampai September kasus kecelakaan kerja mengalami penurunan yaitu sebesar 130.923 kasus, maka dapat dilihat kasus kecelakaan kerja telah menurun sebesar 26.40 persen. Dari data di atas dapat diketahui bahwa kasus kecelakaan kerja di Indonesia menjadi hal yang amat serius.

Resiko pada proyek konstruksi bagaimanapun tidak dapat dihilangkan tetapi dapat dikurangi atau ditransfer dari satu pihak kepihak lain. Apabila resiko kecelakaan terjadi akan berdampak pada terganggunya kinerja proyek secara keseluruhan, sehingga bisa menimbulkan kerugian terhadap biaya, kualitas kerja dan waktu. Para pelaku atau pekerja konstruksi sekarang ini makin menyadari akan pentingnya memperhatikan permasalahan risiko keselamatan kerja pada proyek yang ditangani, maka dari itu kesalahan dalam memerkirakan dan menangani risiko akan menimbulkan dampak negatif, baik langsung maupun tidak langsung pada proyek konstruksi (Labomgan, 2011).

Konstruksi yang berguna untuk meneruskan jalan melalui suatu rintangan yang posisinya lebih rendah, dimana rintangan ini biasanya berupa jalan yaitu, jalan air atau jalan lalu lintas biasanya berupa jembatan. Jembatan juga memiliki arti penting bagi setiap orang, karna jembatan adalah suatu penghubung dari jalan satu ke jalan satunya lagi. Sari, (2016).

Besarnya kecelakaan kerja yang terjadi pada suatu konstruksi tergantung dari jenis industri, teknologi serta upaya pengendalian risikoyang dilakukan. Secara garis besar kejadian kecelakaan kerja disebabkan oleh tindakan manusia yang tidak memenuhi atau mengikuti aspek-aspek keselamatan kerja (*Unsafe act*) dan keadaan lingkungan yang tidak aman *Unsafe Codition* (Suma'mur, 1984).

Bedasarkan PERMENAKER 05/MEI/1996, perusahaan atau jasa konstruksi yang memperkerjakan tenaga kerja sebanyak 100 orang atau lebih, mempunyai potensi bahaya yang mengakibatkan kecelakaan kerja, wajib menerapkan keselamatan dan kesehatan kerja (K3).

Ditinjau dari latar belakang di atas , menunjukkan bahwa peran k3 sangat penting untuk suatu konstruksi yaitu cara untuk menjamin keselamatan dan kesehatan setiap individu yang berada di ruang lingkup lokasi proyek. Dengan berjalannya manajemen keselamatan dan kesehatan kerja diharapkan dapat memberikan rasa aman dan ketenangan kepada setiap pekerja serta berdampak pada meningkatnya produktivita tenaga kerja.

Beberapa kasus kecelakaan konstruksi di Indonesia yang terjadi sepanjang tahun 2019 – 2020 yaitu :

1. Tertimpanya pekerja diproyek 6 ruas tol (September 2020)
Insiden ini terjadi pada sabtu 26 September 2020 pukul 17.35 disekitar proyek 6 ruas tol dalam kota zona 4 depan PT Mahkota KM21 Jl. Raya Bekasi memakan 1 (satu) korban jiwa. Korban tewas dalam insiden adalah security PT Adhi Jaya saat tengah melakukan patrol dengan motor namun tidak menggunakan helm.
2. Konstruksi di proyek jalan tol Cibitung – cilincing ambruk (agustus 2020)
Kejadian ini memakan korban luka akibat tertimpa material proyek, pemicu ambruknya kontruksi tersebut adalah human eror, karena menganggap enteng fungsi dari *Sacffolding*.
3. Kecelakaan kerja, 4 pekerja bangunan di Malang meninggal dunia
Kecelakaan terjadi pada selasa 8 september 2020. Berawal saat 11 orang pekerja naik ke lantai 5 pembangunan Gedung baru Rumah Sakit Islam UNISMA dengan menggunakan *lift* rakitan. Saat berada di lantai 5 diduga tali *sling lift* putus hingga membuat 11 pekerja terjatuh. 4 orang meninggal dunia dan 7 orang mengalami luka berat.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan masalah-masalah yang terjadi di atas , maka bisa di paparkan masalah dalam bentuk pertanyaan berikut ini.

1. Mengapa kecelakaan kerja bisa terjadi dan apa saja faktor-faktor yang menyebabkan kecelakaan tersebut bisa terjadi?
2. Bagaimana prosedur penerapan manajemen K3 pada proyek pembangan ruas jalan Pandanan-Candirejo?

1.3 Lingkup Kajian

Dengan maksud untuk mempermudah dalam melakukan penelitian, maka dibatasi ruang lingkup berikut:

1. Penelitian ini hanya dimaksudkan untuk memperkirakan risiko kecelakaan kerja yang terjadi pada saat proses pembangunan ruas jalan Pandanan-Candirejo.
2. Objek dari pada penelitian ini adalah kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja di proyek pembangunan ruas jalan Pandanan-Candirejo.
3. Peneliti hanya menganalisis risiko terjadinya kecelakaan kerja pada proyek pembangunan ruas jalan Pandanan-Candirejo.

1.4 Tujuan penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah disusun di atas , maka tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja pada proyek pembangunan ruas jalan Pandanan-Candirejo.

1.5 Mamfaat penelitian

Peneliti berharap dengan adanya penelitian ini dapat mengedukasi betapa pentingnya menerapkan manajemen K3 dengan baik dan benar, serta meningkatkan kepada para pekerja untuk meningkatkan prosedur manajemen K3 disekitar lokasi pembangunan agar terciptanya kondisi yang aman dan nyaman dengan kaidah manajemen K3 yang baik dan benar.