

BAB I

www.itk.ac.id

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Proyek Jembatan Pulau Balang II merupakan proyek yang berada di Kalimantan Timur dengan menghubungkan ruas Kota Balikpapan dan Kabupaten Penajam Paser Utara. Jembatan ini diharapkan mampu memenuhi pelayanan lalu lintas (transportasi darat) dimasa yang akan datang. Pembangunan jembatan ini bernilai kontrak sebesar Rp 1.331.099.699.398 yang terdiri dari jalan akses, jembatan pendekat, jembatan utama, area museum/pusat informasi, dan oprit tempadung. Kontraktor pelaksana proyek ini menggunakan sistem Kerja Sama Operasi (KSO) dengan gabungan tiga perusahaan konstruksi yaitu adalah PT.Hutama Karya – Adhi Karya - Bangun Cipta (Lestari, 2019). Menurut Handayani (2017), pembangunan jembatan termasuk pembangunan yang tidak mudah karena konstruksinya berlangsung di atas air dengan risiko terjadinya masalah (Seperti terpeleset, terjatuh dari ketinggian, tertabrak alat berat dan lain-lain) sangat tinggi terutama pada keselamatan dan kesehatan kerja, salah satunya pada proyek pembangunan Jembatan Pulau Balang II.

Menurut Eva (2016), pada hakikatnya keselamatan dan kesehatan kerja merupakan prioritas utama dalam kehidupan manusia. Permasalahan K3 di Indonesia masih di anggap rendah ini terbukti dari masih banyaknya kecelakaan kerja yang terjadi terutama disektor konstruksi. Hal ini yang mengakibatkan banyak terjadinya kecelakaan kerja baik yang serius maupun tidak serius bahkan dapat menyebabkan kematian. Tingkat kecelakaan kerja dan berbagai ancaman keselamatan dan kesehatan kerja di Indonesia masih cukup tinggi. Penyebab kecelakaan ini biasanya terjadi karena kelalaian pekerja itu sendiri dan kondisi lingkungan kerjanya. Berbagai kecelakaan kerja masih sering terjadi dalam proses produksi terutama di sektor jasa konstruksi. Berdasarkan laporan *International Labor Organization* (ILO) (1989), setiap hari terjadi 6.000 kasus kecelakaan kerja yang mengakibatkan korban fatal. Sementara di Indonesia berdasarkan data BPJS

Ketenagakerjaan tahun 2018 terjadi kecelakaan sebanyak 114.148 kasus, tahun 2019 terdapat 77.295. Hal ini menunjukkan terjadi penurunan kecelakaan yang terjadi di tempat kerja sebesar 33,05% (Detik.com, 2019).

Menurut Yuda dkk (2019), proyek konstruksi merupakan salah satu sektor industri yang memiliki risiko kecelakaan kerja yang cukup tinggi. Berbagai penyebab utama kecelakaan kerja pada proyek konstruksi adalah hal-hal yang berhubungan dengan karakteristik proyek konstruksi yang bersifat unik, lokasi kerja yang berbeda-beda, terbuka dan dipengaruhi cuaca, waktu pelaksanaan yang terbatas, dinamis dan menuntut ketahanan fisik yang tinggi, serta banyak menggunakan tenaga kerja yang tidak terlatih. Ditambah dengan manajemen keselamatan kerja yang sangat lemah, akibatnya para pekerja bekerja dengan metode pelaksanaan konstruksi yang berisiko tinggi. Sementara risiko tersebut kurang dihayati oleh para pelaku konstruksi, dengan sering kali mengabaikan penggunaan peralatan pelindung yang sebenarnya telah diatur dalam pedoman K3 konstruksi.

Berdasarkan beberapa hal tersebut maka manajemen keselamatan kerja menjadi bagian penting yang perlu diperhatikan pada industri konstruksi termasuk di Indonesia. Manajemen keselamatan kerja merupakan salah satu bagian dari manajemen yang berfungsi mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Pencegahan terjadinya kecelakaan kerja dapat dilakukan dengan cara mengontrol terjadinya kecelakaan kerja yang mempunyai risiko tinggi baik dalam hal akibatnya, kemungkinan terjadinya dan kemudahan pendeteksiannya (Apriyan, 2017).

Beberapa peneliti terdahulu mengidentifikasi risiko dan bahaya kecelakaan kerja menggunakan berbagai macam metode. Pada Penelitian Apriyan dkk (2017) menggunakan metode *failure mode and effect analysis* (FMEA) dan survey kuisisioner pada proyek bangunan gedung, metode ini memiliki kekurangan yaitu parameter yang digunakan memiliki kepentingan yang sama. Pada penelitian Winda dkk (2017) menggunakan metode Bowtie dan survey kuisisioner pada proyek spazio towe II Surabaya, metode ini memiliki kekurangan yaitu variable yang dianalisa hanya yang termasuk *very high risk*. Pada penelitian Hirzy dkk (2015) menggunakan metode *fault tree analysis* (FTA) pada proyek jalan hotmix kabupaten sumbawa. Pada penelitian Yessi dkk (2014) menggunakan metode *fault*

tree analysis (FTA) dan metode *failure mode and effect analysis* (FMEA) pada proyek jalan tol Surabaya – Mojokerto, metode ini memiliki kekurangan yaitu tidak memberikan solusi pengendalian terhadap risiko yang dianalisa. Pada penelitian Yuda dkk (2019) menggunakan metode *hazard identification, risk assessment & risk control* (HIRARC) dan survey kuisioner pada pekerjaan akses jalan masuk.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Yuda dkk (2019), maka pada penelitian ini akan menggunakan metode *hazard identification, risk assessment & risk control* (HIRARC) untuk mengidentifikasi bahaya dan melakukan pengendalian risiko kecelakaan kerja. Metode ini memiliki keuntungan dibandingkan metode yang lain karena metode ini lebih efektif dimana bahaya yang timbul dijelaskan dari setiap aktivitas kerja dan memberikan tindakan pengendalian yang sesuai untuk setiap potensi bahaya (Yuda dkk, 2019).

Dengan menggunakan metode ini diharapkan dapat mengidentifikasi risiko dan memberikan tindakan pengendalian yang tepat pada proyek jembatan Pulau Balang II.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang diambil berdasarkan latar belakang diatas adalah sebagai berikut:

1. Apa saja kecelakaan yang dominan terjadi pada proyek pembangunan Jembatan Pulau Balang II?
2. Bagaimana level risiko yang terjadi pada proyek pembangunan Jembatan Pulau Balang II?
3. Bagaimana pengendalian risiko yang diberikan terhadap risiko yang terjadi pada pekerjaan proyek pembangunan Jembatan Pulau Balang II?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang diambil berdasarkan rumusan masalah diatas adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui jenis-jenis kecelakaan apa saja yang dominan terjadi pada proyek pembangunan Jembatan Pulau Balang II

2. Untuk mengetahui bagaimana level risiko yang terjadi pada proyek pembangunan Jembatan Pulau Balang II
3. Untuk mengetahui bagaimana pengendalian risiko yang diberikan terhadap risiko yang terjadi pada pekerjaan proyek pembangunan Jembatan Pulau Balang II

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diambil pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi praktisi, model dapat memberikan kontribusi dalam upaya meningkatkan akurasi prediksi pengendalian risiko kecelakaan kerja yang tepat yang dapat diterapkan di lapangan dan dapat digunakan sebagai acuan maupun pertimbangan awal pengambilan keputusan untuk melakukan manajemen keselamatan dan kesehatan kerja
2. Bagi Proyek, dapat dijadikan sebagai acuan dalam melakukan penerapan keselamatan dan kesehatan kerja pada proyek pembangunan jembatan pulau balang II

1.5 Batasan Masalah

Adapun batasan masalah yang diambil pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini dibatasi pada proyek pembangunan Jembatan Pulau Balang II struktur pylon dan deck jembatan
2. Responden pada penelitian ini merupakan individu yang berpengalaman (Site Manager, QSHE, dan Seksi Teknik) pada kontraktor proyek pembangunan Jembatan Pulau Balang II