

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Terlepas dari pesatnya kemajuan teknologi yang banyak membantu manusia dalam menyelesaikan pekerjaannya, sejumlah pekerjaan yang menuntut aktivitas fisik diberbagai jenis sektor industri, seperti manufaktur, transportasi, pertanian, konstruksi, logistik dan lain-lain. Pekerjaan-pekerjaan ini seringkali menuntut aktivitas fisik yang cukup berat dan melelahkan, terlebih lagi didukung oleh lingkungan kerja yang kurang kondusif (Iridiastadi, 2014).

Suasana kerja yang tidak ditunjang dengan kondisi lingkungan yang tidak sehat, tidak nyaman dan tidak selamat akan memicu terjadinya kelelahan kerja (Suma'mur, 2009).

Kelelahan adalah proses menurunnya efisiensi pelaksanaan kerja dan berkurangnya kekuatan atau ketahanan fisik tubuh manusia untuk melanjutkan kegiatan yang harus dilakukan (Soedirman, 2014).

Sumber kelelahan kerja dapat berasal dari pekerjaan yang monoton, faktor fisik lingkungan kerja, faktor psikologi, mental dan fisik. Selain itu kelelahan kerja dapat disebabkan oleh kapasitas kerja, durasi kerja, *circadian rhythm* dan faktor psikologi kerja (Setyawati, 2010).

Menurut Tarwaka dkk (2004) faktor-faktor yang dapat menimbulkan kelelahan yaitu faktor internal seperti umur, jenis kelamin, status gizi, kondisi kesehatan, masa kerja dan waktu tidur. Sedangkan faktor eksternal penyebab kelelahan yaitu *shift* kerja, waktu kerja dan waktu istirahat.

Data dari Departemen perhubungan (2012) menyatakan data statistik dari *National Highway Traffic Safety Administration*, 20% dari semua kasus kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor kelelahan pengemudi. Mengatuk disaat mengemudi menyebabkan setidaknya 100.000 kasus kecelakaan pertahun di Amerika dan mengakibatkan 40.000 kecelakaan

ringan dan 1.550 kecelakaan berat. Sedangkan data dari Kementerian Perhubungan tahun 2015 jumlah kecelakaan lalu lintas yang melibatkan alat transportasi darat di Indonesia yaitu sebanyak 98.970 kasus kecelakaan. Menurut data dari BPS DKI Jakarta (2015) jumlah kecelakaan lalu lintas di Jakarta pada tahun 2013 terdapat 6.498 kasus dan meningkat pada tahun 2014 sebanyak 6.574 kasus.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas di darat sangat beragam, mulai dari faktor pengemudi, faktor kendaraan dan faktor lingkungan. Dari ketiga faktor tersebut ternyata penyebab kecelakaan terbesar disebabkan oleh faktor pengemudi dengan kondisi fisik seperti kelelahan, mengantuk, mabuk, dan mengebut (BPS DKI Jakarta, 2015).

Menurut Russeng (2009) kecelakaan yang disebabkan oleh pengemudi terjadi karena banyak faktor, diantaranya faktor jalan raya, faktor cuaca, serta faktor individu pengemudi. Faktor perilaku pengemudi, pengalaman kerja, kelelahan, kurang tidur, umur dan waktu istirahat pengemudi ikut berkontribusi pada kecelakaan lalu lintas.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Syahlefi dkk (2014) pada pengemudi bus jurusan Medan-Pekan Baru, dari 32 pengemudi terdapat 40,6% mengalami kelelahan ringan, 59,4% mengalami kelelahan menengah. Kelelahan tersebut terjadi karena dipengaruhi oleh adanya hubungan yang bermakna antara umur, durasi mengemudi, waktu istirahat dan status gizi pengemudi bus jurusan Medan-Pekan Baru.

Sedangkan pada penelitian yang dilakukan oleh Astuti (2014) pada pengemudi bus TransJakarta koridor 9, dari 39 pengemudi terdapat 74,4 % mengalami kelelahan ringan dan 25,6% mengalami kelelahan sedang. Kelelahan tersebut terjadi karena adanya hubungan yang signifikan antara obesitas dengan kelelahan pada pengemudi, dimana pengemudi yang mengalami obesitas 7 kali lebih rentan mengalami kelelahan daripada pengemudi yang tidak obesitas.

Bus TransJakarta merupakan salah satu moda transportasi di DKI Jakarta yang diminati oleh masyarakat karena harganya yang murah dan menjangkau hampir seluruh wilayah di DKI Jakarta yang melayani 13 koridor. Dalam penelitian ini yang menjadi fokus peneliti adalah pramudi bus TransJakarta koridor 9 dengan rute Pinang Ranti-Pluit, hal ini dikarenakan koridor tersebut merupakan koridor terpanjang diantara 12 koridor lainnya dan memiliki beberapa titik kemacetan disekitar Grogol, Pluit dan persimpangan pintu masuk tol ditambah lagi dengan adanya penyempitan ruas jalan karena proyek pembangunan jalan layang Pancoran dan LRT (*Light Rail Transit*) di sepanjang jalan Cawang menuju Kuningan yang menambah jumlah titik kemacetan.

Berdasarkan observasi awal, peneliti melakukan wawancara dengan 8 pramudi bus TransJakarta. 8 pramudi mengatakan bahwa mereka merasa kelelahan karena jarak tempuh yang cukup jauh dan kemacetan yang luar biasa karena imbas dari proyek pembangunan jalan layang Pancoran dan LRT. Akibat dari kelelahan tersebut terdapat beberapa keluhan yang dirasakan oleh 8 pramudi (pengemudi) seperti 62,5% merasa mengantuk, 25% merasa menguap, 12,5% merasa susah tidur, 12,5% merasa pusing, 12,5% merasa terkadang buang air kecil tidak teratur, 25% merasa pegal-pegal pada tubuh, 37,5% merasa pegal pada pundak, 12,5% merasa pegal pada pinggang, 25% merasa pegal pada kaki dan 12,5% merasa pegal pada tangan.

Jarak yang ditempuh pramudi bus TransJakarta koridor 9 adalah kurang lebih 29 kilometer, dengan jarak sejauh ini pramudi memerlukan waktu kurang lebih 2 jam untuk satu kali perjalanan dari Pinang Ranti menuju Pluit atau sebaliknya. Sedangkan untuk satu kali putaran, pramudi memerlukan waktu kurang lebih 4 jam. Namun karena adanya proyek pembangunan jalan layang Pancoran dan LRT yang menyebabkan penyempitan ruas jalan sehingga untuk satu kali putaran memerlukan waktu tempuh kurang lebih 5 jam.

Selain itu waktu kerja untuk pramudi dibagi menjadi dua *shift* yaitu *shift* pagi dan *shift* siang. Pramudi dengan *shift* pagi bekerja dari pukul 05.00–13.00 WIB, namun untuk absensi dilakukan pukul 04.00 WIB yang dilanjutkan dengan apel pagi. Dan pramudi dengan *shift* siang bekerja dari pukul 13.00–22.00 WIB dengan absensi pada pukul 11.00 WIB yang dilanjutkan dengan apel siang. Namun beberapa pramudi harus mengalami perpanjangan jam kerja terutama pada *shift* siang, dimana pramudi baru bisa selesai bekerja sekitar pukul 12 malam dikarenakan masih adanya penumpukan penumpang di rute koridor 9, dimana perpanjangan waktu kerja tersebut tidak diberitahu saat awal bekerja namun baru diberitahu saat menjelang waktu kerja berakhir.

8 pramudi juga mengatakan bahwa PT Transportasi Jakarta tidak mempunyai waktu istirahat khusus, sehingga pramudi hanya melakukan istirahat ketika bus sedang melakukan *headway* (waktu antara) di halte pemberhentian sekitar 10–15 menit.

1.2. Perumusan Masalah

Pramudi (pengemudi) merupakan salah satu unit kerja yang penting pada PT Transportasi Jakarta, dimana pengemudi mempunyai peran yang sangat berjasa karena dapat mengantarkan masyarakat menuju ke tempat tujuan yang diinginkan. Penelitian ini terfokus pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 dengan rute Pinang Ranti-Pluit, karena merupakan koridor terpanjang yang memerlukan waktu tempuh yang lebih lama dan memiliki beberapa titik kemacetan. Hal tersebut merupakan salah satu yang menyebabkan pramudi merasa kelelahan karena kegiatan mengemudi banyak mengandalkan konsentrasi tinggi dan aktivitas fisik yang monoton seperti gerakan tangan saat mengemudi dan gerakan kaki saat menginjak gas serta rem.

Berdasarkan observasi awal pada 8 orang pramudi, 100% pramudi merasakan kelelahan karena waktu kerja yang cukup panjang terutama pada *shift* siang dan terbatasnya waktu yang digunakan untuk istirahat dimana

waktu tersebut dianggap oleh para pramudi tidak terlalu cukup untuk melakukan istirahat secara optimal, selain itu faktor internal seperti usia, status gizi, kondisi kesehatan masa kerja dan waktu tidur juga dapat berkontribusi terhadap timbulnya kelelahan kerja. Masalah kelelahan kerja tersebut dapat berdampak kepada menurunnya produktivitas kerja dan berisiko dalam keselamatan berkendara di jalan raya seperti kecelakaan lalu lintas. Melalui penelitian ini penulis bermaksud untuk mengetahui hubungan faktor internal dan faktor eksternal terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017.

1.3. Pertanyaan Penelitian

- 1.3.1. Bagaimana gambaran tingkat kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017?
- 1.3.2. Bagaimana gambaran faktor internal (usia, status gizi, kondisi kesehatan, masa kerja dan waktu tidur) pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017?
- 1.3.3. Bagaimana gambaran faktor eksternal (*shift* kerja, waktu kerja dan waktu istirahat) pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017?
- 1.3.4. Apakah ada hubungan antara usia terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017?
- 1.3.5. Apakah ada hubungan antara status gizi terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017?
- 1.3.6. Apakah ada hubungan antara kondisi kesehatan terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017?

- 1.3.7. Apakah ada hubungan antara masa kerja terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017?
- 1.3.8. Apakah ada hubungan antara waktu tidur terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017?
- 1.3.9. Apakah ada hubungan antara *shift* kerja terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017?
- 1.3.10. Apakah ada hubungan antara waktu kerja terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017?
- 1.3.11. Apakah ada hubungan antara waktu istirahat terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017?

1.4. Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Mengetahui hubungan faktor internal dan faktor eksternal terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta Tahun 2017.

1.4.2 Tujuan Khusus

- a. Mengetahui gambaran tingkat kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017.
- b. mengetahui gambaran faktor internal (usia, status gizi, masa kerja, kondisi kesehatan dan waktu tidur) pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017?
- c. Mengetahui gambaran faktor eksternal (*shift* kerja, waktu kerja dan waktu istirahat) pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017?

- d. Mengetahui hubungan antara usia terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017.
- e. Mengetahui hubungan antara status gizi terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017.
- f. Mengetahui hubungan antara kondisi kesehatan terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017.
- g. Mengetahui hubungan antara masa kerja terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017.
- h. Mengetahui hubungan antara waktu tidur terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017.
- i. Mengetahui hubungan antara *shift* kerja terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017.
- j. Mengetahui hubungan antara waktu kerja terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017.
- k. Mengetahui hubungan antara waktu istirahat terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta tahun 2017.

1.5. Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Bagi Peneliti

Dapat mengaplikasikan ilmu tentang keselamatan dan kesehatan kerja yang diperoleh selama perkuliahan dan mendapatkan pembelajaran dalam pelaksanaan penelitian di bidang keselamatan dan kesehatan kerja.

1.5.2 Manfaat Bagi Perusahaan

Sebagai masukan kepada pihak perusahaan dalam rangka mengetahui tingkat kelelahan yang terjadi pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta sehingga dapat dibuat suatu program pencegahan masalah kelelahan akibat kerja.

1.5.3 Manfaat Bagi Pramudi (Pengemudi)

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat menjadikan masukan bagi para pramudi (pengemudi) tentang kelelahan yang diderita ketika bekerja sehingga kesadaran untuk istirahat meningkat.

1.5.4 Manfaat Bagi Fakultas

Penelitian ini dapat digunakan dan dikembangkan sebagai bahan penelitian lebih lanjut dan dokumentasi dalam bidang keselamatan dan kesehatan kerja terutama mengenai kelelahan kerja yang dialami oleh pengemudi.

1.6. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui hubungan faktor internal dan faktor eksternal terhadap kelelahan kerja pada pramudi (pengemudi) bus TransJakarta koridor 9 PT Transportasi Jakarta karena pengemudi memiliki risiko tinggi terhadap kelelahan akibat aktivitasnya yang membutuhkan konsentrasi tinggi dan aktivitas fisik yang monoton (gerakan tangan saat mengemudi dan gerakan kaki untuk menginjak gas serta rem) dalam mengemudikan kendaraan. Penelitian dilakukan pada bulan Juni 2017 hingga Januari 2018 di PT Transportasi Jakarta. Penelitian ini bersifat kuantitatif observasional dengan desain *cross sectional* yaitu dengan pengumpulan data primer menggunakan kuesioner dari *Industrial Fatigue Research Committe* (IFRC) untuk mengukur gejala kelelahan subjektif, pengukuran langsung untuk mengetahui status gizi dan data sekunder dengan pengambilan data operasional perusahaan.