

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografi setiap wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Di perkotaan, kecenderungan yang terjadi adalah meningkatnya jumlah penduduk yang tinggi karena tingkat kelahiran maupun urbanisasi. Tingkat urbanisasi berimplikasi pada semakin padatnya penduduk yang secara langsung maupun tidak langsung mengurangi daya saing dari transportasi wilayah (Susantoro, 2004)

Ketidakamanan dan ketidaktertiban dapat menyebabkan kecelakaan. Kecelakaan dapat terjadi pada setiap saat dan dimana saja. Namun kecelakaan itu lebih sering terjadi pada keadaan manusia berlalu lintas sebab lalu lintas itu terjadi hampir pada setiap detik kehidupan manusia dan terjadi dimana-mana. Kesibukan lalu lintas terjadi di darat, laut dan udara. Hingga dewasa ini perhatian masih banyak ditujukan pada lalu lintas darat walaupun masalah lalu lintas di laut dan udara tidak kalah menariknya. Karena angka kejadian dan kematian pada kecelakaan lalu lintas darat sangat tinggi, terutama dikarenakan cedera kepala. Sehingga dianggap jalan raya adalah kuburan terpanjang di dunia (Bustan, 2007)

Kecelakaan lalu lintas telah menelan korban jiwa sekita 1,2 juta manusia setiap tahunnya. WHO juga memperkirakan pada tahun 2030 kecelakaan lalu lintas akan menjadi penyebab kematian terbesar nomor lima di dunia. Berdasarkan hal tersebut dapat di ketahui bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu masalah besar yang perlu mendapatkan perhatian yang serius dari pemerintah, hal tersebut di karenakan setiap saat, setiap waktu, jumlah korban jiwa di jalan raya selalu bertambah (WHO, 2012)

Di Indonesia, selama kurun waktu 2009 - 2013, jumlah kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan rata-rata 12,29% per tahun. Kenaikan pada jumlah kecelakaan ternyata diikuti pula oleh kenaikan pada jumlah korban meninggal dunia, luka berat, dan luka ringan yaitu 7,23%, 4,92%, dan 15,10%. Sedangkan nilai kerugian materi akibat kecelakaan mengalami peningkatan rata-rata 17,6% setiap tahunnya, Polri tercatat terjadi sebanyak 10.9176 kasus kecelakaan lalu lintas. Dari jumlah tersebut sebanyak 1.104 orang meninggal dunia, 2.241 orang luka berat 5.292 orang luka ringan. Sedangkan, dari 1 Januari - 13 Februari 2013 terjadi sebanyak 10.169 kasus kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal dunia 1.618, luka berat 2.643, dan luka ringan 7 (Badan Pusat Statistik, 2015).

Faktor kecelakaan lalu lintas dibagi menjadi 3 faktor yaitu, faktor manusia, faktor kendaraan, faktor lingkungan dan jalan. Manusia merupakan faktor terbesar dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya, Untuk kecelakaan lalu lintas yang melibatkan transportasi faktor pengemudi sering ditengarai menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan tersebut. (Haddon, 1983)

Manusia sebagai pengendara memiliki faktor-faktor yang mempengaruhi dalam berkendara, yaitu faktor psikologis dan faktor fisiologis. Keduanya adalah faktor dominan yang mempengaruhi manusia dalam berkendara di jalan raya. Faktor psikologis dapat berupa mental, sikap, pengetahuan, dan keterampilan. Sedangkan faktor fisiologis mencakup penglihatan, pendengaran, sentuhan, penciuman, kelelahan, dan sistem saraf. Faktor kendaraan dan Lingkungan merupakan faktor dari luar yang memiliki pengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kendaraan yang mengalami perawatan secara berkala dan terus-menerus menciptakan rasa aman, nyaman dan selamat bagi pengemudi dan penumpangnya. Kondisi lingkungan fisik dan mesin bus yang meliputi rem, ban, kaca spion, lampu utama, lampu sign dan sebagainya juga akan mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas (Haddon, 1983).

Hasil penelitian Rival dkk., (2015) dalam jurnal ilmiah dengan judul penelitian faktor resiko yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada supir Bus PO Jember 2015 mengemukakan terdapat hubungan antara faktor pengetahuan,

pengalaman, sikap dan perilaku pengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas pada supir bus PO jember. Adapun penelitian Ningsih, (2016) dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas pada pengemudi angkutan kota jurusan pasar raya-gadut tahun 2016 terdapat hubungan antara faktor pendidikan, masa mengemudi dan perilaku tidak aman dengan kecelakaan lalu lintas pengemudi angkutan kota.

PT Transjakarta merupakan penyedia layanan jasa transportasi umum bagi masyarakat yang berdiri pada tahun 2004. Sejak pengoperasiannya Transjakarta tidak luput dari beragam masalah, Sejumlah hal yang dikeluhkan antara lain, keterlambatan kedatangan bus (*headway*), jumlah penumpang yang melebihi batas maksimal daya tampung sebuah bus (*overload*), dan maraknya kecelakaan yang terjadi (Saksono, 2012).

Dari tahun 2014 terdapat kasus kecelakaan bus transjakarta dihitung perkoridor bus Transjakarta dengan rute Blok M-Kota 112 kecelakaan, Harmoni-Pulogadug 174 kecelakaan, Kalideres-Harmoni 185 kecelakaan, Dukuh Atas-Pulogadung 111 kecelakaan, Kp.Melayu-Ancol 107 kecelakaan, Ragunan-Latuhari 278 kecelakaan, Kp. Melayu-Kp.Rambutan 174 kecelakaan, Lebak Bulus-Harmoni 250 kecelakaan , Pinang Ranti-Pluit 266 kecelakaan, Cilitan-Tj.Priok 119 kecelakaan , Pulo Gebang-Kp 46 kecelakaan. Melayu Dan Pluit-Tj.Priok 149 kecelakaan. Dari rute tersebut tercatat pada tahun 2014 angka kecelakaan yang terjadi 770 kasus dan mengalami penurunan di tahun 2015 dengan angka kecelakaan 418. Pada tahun 2016 terjadi peningkatan lagi dengan jumlah kecalakaan sebanyak 775. Pada 9 April 2018 bus Transjakarta bernomor polisi B 7035 IS menabrak pembatas lajur dan akhirnya terguling pada pukul 04.30 pagi. Akibatnya, 10 penumpang luka-luka. Badan bus yang membujur di lajur non-busway juga menyebabkan lalu-lintas macet (Badan Layanan Umum, 2018).

Berdasarkan hasil observasi awal dengan mengidentifikasi sejumlah laporan, Kecelakaan yang terjadi yang melibatkan pengemudi bus transjakarta adalah perilaku pengemudi yang kurang hati-hati dan minimnya pengetahuan dan kesadaran pentingnya keselamatan kerja pada saat pengeoperasian bus transjakarta

yang mengakibatkan terjadi kecelakaan kerja.

Melihat tingginya angka kejadian kecelakaan bus Transjakarta pada koridor VI dari tahun 2014-2017 seperti yang tersajikan pada data diatas, peneliti tertarik untuk mengadakan penelitian mengenai Faktor-Faktor Yang Berhubungan dengan Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor VI (Ragunan-Latuharhari) Tahun 2018.

1.2. Rumusan Masalah

Dari tahun 2014 terdapat kasus kecelakaan bus trans jakarta dihitung perkoridor bus Transjakarta dengan rute Blok M-Kota 112 kecelakaan, Harmoni-Pulogadug 174 kecelakaan, Kalideres-Harmoni 185 kecelakaan, Dukuh Atas-Pulogadung 111 kecelakaan, Kp.Melayu-Ancol 107 kecelakaan, Ragunan-Latuhari 278 kecelakaan, Kp. Melayu-Kp.Rambutan 174 kecelakaan, Lebak Bulus-Harmoni 250 kecelakaan , Pinang Ranti-Pluit 266 kecelakaan, Cilitan-Tj.Priok 119 kecelakaan , Pulo Gebang-Kp 46 kecelakaan . Melayu Dan Pluit-Tj.Priok 149 kecelakaan. Dari rute tersebut tercatat pada tahun 2014 angka kecelakaan yang terjadi 770 kasus dan mengalami penurunan di tahun 2015 dengan angka kecelakaan 418. Pada tahun 2016 terjadi peningkatan lagi dengan jumlah kecalakaan sebanyak 775 (BLU Transjakarta 2018)

Berdasarkan angka kejadian kecelakaan bus Transjakarta pada koridor VI dari tahun 2015-2017 diatas maka, peneliti bertujuan untuk mengetahui “*Faktor-Faktor Yang Berhubungan dengan Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Bus Transjakarta Koridor VI (Ragunan- Latuharhari) Tahun 2018*”.

1.3.Pertanyaan penelitian

1. Bagaimana faktor pengalaman berkendara pengemudi bus transjakarta Koridor VI (Ragunan- Latuharhari) Tahun 2018?
2. Bagaimana faktor pengetahuan pengemudi bus transjakarta Koridor VI (Ragunan- Latuharhari) Tahun 2018?
3. Bagaimana faktor sikap pengemudi bus transjakarta Koridor VI (Ragunan- Latuharhari) Tahun 2018?

4. Bagaimana faktor perilaku pengemudi bus transjakarta Koridor VI (Ragunan-Latuharhari) Tahun 2018?
5. Bagaimana hubungan antara pengalaman dan kecelakaan kerja pengemudi bus transjakarta Koridor VI (Ragunan- Latuharhari) Tahun 2018?
6. Bagaimana hubungan antara pengetahuan dengan keselamatan kerja pengemudi bus transjakarta 2018?
7. Bagaimana hubungan antara sikap dengan kecelakaan kerja pengemudi bus transjakarta Koridor VI (Ragunan- Latuharhari) Tahun 2018?
8. Bagaimana hubungan antara perilaku dengan kecelakaan kerja pengemudi bus transjakarta Koridor VI (Ragunan- Latuharhari) Tahun 2018?

1.4. Tujuan Penelitian

1.4.1. Tujuan umum

Menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan kecelakaan kerja pada pengemudi bus transjakarta koridor VI (Ragunan-Latuharhari) tahun 2018.

1.4.1. Tujuan Khusus

1. Mengetahui faktor pengalaman pengemudi transjakarta Koridor VI (Ragunan-Latuharhari) Tahun 2018.
2. Mengetahui faktor pengetahuan pengemudi transjakarta Koridor VI (Ragunan-Latuharhari) Tahun 2018.
3. Mengetahui sikap pengemudi transjakarta Koridor VI (Ragunan- Latuharhari) Tahun 2018.
4. Mengetahui faktor perilaku berkendara pengemudi transjakarta Koridor VI (Ragunan- Latuharhari) Tahun 2018.
5. Menganalisis hubungan pengalaman kerja terhadap kecelakaan kerja pengemudi transjakarta Koridor VI (Ragunan- Latuharhari) Tahun 2018.
6. Menganalisis hubungan pengetahuan terhadap kecelakaan kerja pengemudi transjakarta Koridor VI (Ragunan- Latuharhari) Tahun 2018
7. Menganalisis hubungan sikap terhadap kecelakaan kerja pengemudi transjakarta Koridor VI (Ragunan- Latuharhari) Tahun 2018.

8. Menganalisis hubungan perilaku terhadap kecelakaan kerja pengemudi ransjakarta Koridor VI (Ragunan- Latuharhari) Tahun 2018.

1.5. Manfaat Penelitian

1.5.1. Bagi Universitas Esa Unggul

Diharapkan dapat memberikan bahan tambahan referensi dan bahan kepustakaan bagi mahasiswa dan pihak lain yang ingin melakukan penelitian di bidang kesehatan dan keselamatan kerja pada sektor transportasi darat bagian kesehatan dan keselamatan kerja di lingkungan Universitas Esa Unggul.

1.5.2. Bagi Tempat Penelitian

Sebagai bahan pertimbangan dalam usaha mencegah dan mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas dan memberikan informasi di bidang kesehatan dan keselamatan kerja sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan kerja pada pengemudi bus transjakarta.

1.5.3. Bagi Peneliti

Mendapatkan pengetahuan dan ketrampilan dalam menerapkan ilmu pengetahuan yang didapat selama masa perkuliahan khususnya dalam bidang Keselamatan dan kesehatan kerja.

1.6. Ruang Lingkup

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan kecelakaan kerja pada pengemudi bus Transjakarta, alasan penelitian ini adalah karena angka kecelakaan bus Transjakarta mengalami peningkatan kecelakaan tiap tahunnya, penelitian ini dilaksanakan pada bulan desember sampai Januari di bus. Transjakarta koridor VI (Ragunan-Latuharhari) tahun 2018. Penelitian ini dilakukan dengan desain *cross sectional study*, populasi dan sampel penelitian ini adalah pengemudi bus transjakarta koridor VI (Ragunan-latuharhari) sebanyak 40 sampel.