

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada saat ini masih banyak terjadi kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja (*occupational diseases*), baik pada sektor formal maupun sektor informal (seperti sektor manufaktur, transportasi, konstruksi, pertambangan, pariwisata). Salah satu pekerja sektor informal adalah para pengemudi angkutan yang berpotensi mengalami kecelakaan kerja berupa kecelakaan lalu lintas (*road accident*). Faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas sangat dipengaruhi oleh pengendali kendaraan (pengemudi). Kondisi pengemudi yang rawan kecelakaan adalah pengemudi yang mengalami gangguan pada status gizinya, kondisi kesehatannya secara umum, kesegaran jasmani dan perilaku pengemudi. Selain itu, faktor kendaraan dan lingkungan dalam hal ini kondisi jalan serta cuaca turut berperan (Bustan, 2007).

Pengertian kecelakaan secara sederhana adalah kejadian yang tidak terduga dan tidak diharapkan. Dalam kejadian kecelakaan tersebut tidak terdapat unsur kesengajaan atau terencana. Penyebabnya adalah kondisi yang tidak aman (*unsafe condition*) dan faktor manusianya (Suma'mur 2009).

Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) 2015 menyatakan, bahwa terlepas dari sejumlah perbaikan sarana dan prasarana, tingkat kecelakaan lalu lintas di jalan raya masih terbilang tinggi. Menurut data *Global Status Report on Road Safety* tahun 2015 yang dikeluarkan WHO pada tahun 2016,

sebanyak 1,24 juta orang di seluruh dunia meninggal. Apabila dibikin rata-rata, maka sekitar 3400 orang meninggal setiap harinya akibat dari kecelakaan lalu-lintas di dunia. Angka tersebut diprediksi dapat terus meningkat apabila tidak ada langkah nyata yang diambil untuk mengantisipasinya. Menurut prediksi, pada tahun 2020, korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu-lintas dapat mencapai hingga 1.900.000 orang.

Di Indonesia kecelakaan lalu lintas merupakan pembunuh nomor 3 setelah penyakit jantung dan stroke. Menurut data Badan Pusat Statistik pada tahun 2013 jumlah kecelakaan lalu lintas sebesar 104.976 dan jumlah korban meninggal 23.385 jiwa, sementara itu terdapat 93,52% faktor penyebab kecelakaan, yaitu karena kesalahan pengemudi atau *human error*. Faktor pengemudi yang dimaksud adalah kondisi fisik seperti kelelahan, mengantuk, mabuk, mencebut, dan kesalahan membaca petunjuk jalan (Badan Pusat Statistik tahun, 2015).

Di tahun 2015 angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia terus mengalami kenaikan yang signifikan. Data Badan Pusat Statistik mencatat pada tahun 2015 terjadi 98.970 kasus kecelakaan lalu lintas dengan jumlah korban meninggal akibat kecelakaan sebanyak 26.495 jiwa, luka berat sebanyak 23.937 jiwa, luka ringan sebanyak 110.714 jiwa. Dengan banyaknya jumlah kecelakaan lalu lintas dan jumlah korban akibat kecelakaan lalu lintas tersebut, jumlah kerugian yang timbul dari kejadian kecelakaan lalu lintas pada tahun 2015 adalah sebanyak 272.318 juta rupiah (Badan Pusat Statistik, 2015).

Di DKI Jakarta, kasus kecelakaan lalu lintas terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Data Badan Pusat Statistik mencatat kejadian kecelakaan lalu lintas pada tahun 2014 dan 2015. Pada tahun 2014 terjadi kecelakaan lalu lintas sebanyak 6.342 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 772 jiwa, luka berat sebanyak 2.777 jiwa, luka ringan sebanyak 4.713 jiwa, dan dengan total kerugian mencapai 21.069 juta rupiah. Sementara di tahun 2015 kecelakaan lalu lintas yang terjadi di DKI Jakarta sebanyak 6.435 kasus kecelakaan dengan korban meninggal dunia sebanyak 532 jiwa, luka berat sebanyak 2.688 jiwa, luka ringan sebanyak 4.290 jiwa, serta dengan total kerugian mencapai 18.883 juta rupiah (Badan Pusat Statistik, 2015).

Banyak faktor yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas, diantaranya adalah perilaku pengemudi, jenis kendaraan, jenis beban yang diangkut oleh kendaraan, jenis kelamin pengemudi, dan faktor resiko lain seperti status demografi (umur), agresivitas, kelelahan dalam berkendara, kecepatan, SIM (Surat Izin Mengemudi), konsumsi obat dan pemeriksaan kendaraan (Adrianus, 2011). Salah satu faktor resiko yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah kelelahan dalam berkendara. Kondisi lelah dapat menimbulkan berkurangnya tingkat kewaspadaan terhadap hal yang terjadi di jalan serta kurang mampu bereaksi dengan cepat dan aman pada saat situasi genting terjadi, sehingga kelelahan dapat menyumbang lebih dari 25% kecelakaan (Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2010).

Perasaan atau kondisi lelah merupakan kondisi yang sering dialami seseorang setelah melakukan aktivitasnya. Perasaan capek, mengantuk, bosan

dan haus biasanya muncul beriringan dengan adanya gejala kelelahan. Gejala kelelahan terdiri dari adanya pelemahan kegiatan, pelemahan motivasi dan menunjukkan kelelahan fisik. Pelemahan kegiatan ditandai dengan perasaan berat di kepala, menjadi lelah seluruh badan, kaki merasa berat, sering menguap, merasa kacau pikiran, menjadi mengantuk, merasakan beban di mata, kaku dan canggung dalam gerakan, tidak seimbang dalam berdiri. Pelemahan motivasi ditandai dengan merasa susah berfikir, lelah berbicara, menjadi gugup, tidak berkonsentrasi, tidak dapat mempunyai perhatian terhadap sesuatu, cenderung untuk lupa, kurang kepercayaan, cemas terhadap sesuatu, tidak dapat mengontrol sikap, tidak dapat tekun dalam pekerjaan. Sedangkan pelemahan fisik ditandai dengan sakit kepala, kekakuan di bahu, merasa nyeri di punggung, terasa pernafasan tertekan, haus, suara serak, terasa pening, merasa kurang sehat (Riyanti, 2011).

Kelelahan akan menimbulkan dampak yang tidak diinginkan, antara lain menurunnya perhatian, perlambatan dalam persepsi, lambat dan sulit dalam berpikir, menurunnya keinginan atau dorongan untuk melakukan pekerjaan dan berkurangnya efisiensi kegiatan fisik dan mental (Depnakertrans, 2004). Pekerja yang merasa lelah akan mengalami penurunan daya tahan tubuh, sulit berkonsentrasi dalam melakukan pekerjaan, menurunnya produktivitas kerja, bahkan biasa menyebabkan kecelakaan bagi pekerja. *Workcover NSW* (2008) juga mengatakan bahwa apabila seseorang mengalami kelelahan, maka pekerja tersebut beresiko mengidap penyakit diabetes, asma, tekanan darah tinggi, depresi, penyakit ginjal, penyakit jantung dan menderita *anxiety*.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh (Khakima, 2011) menunjukkan bahwa ada perbedaan kelelahan tenaga kerja sebelum dan sesudah terpapar panas di Industri Pengecoran Logam Nedy Aluminium Klaten. Sedangkan hasil penelitian yang dilakukan oleh (Maharja, 2015) menunjukkan bahwa; ada perbedaan tingkat kelelahan kerja berdasarkan beban kerja fisik perawat di instalasi rawat inap RSUD Haji Surabaya.

Wilayah Jakarta Barat merupakan wilayah Jakarta bagian barat dengan kepadatan penduduk sekitar 2 juta jiwa dengan luas wilayah 127,11 km². Terdapat 8 kecamatan di Jakarta Barat yaitu kecamatan Cengkareng, Grogol Petamburan, Kalideres, Kebun Jeruk, Kembangan, Palmerah, Taman Sari dan Tambora. DKI Jakarta yang mengalami kemacetan hampir setiap harinya termasuk di wilayah Jakarta Barat. Banyaknya penduduk DKI Jakarta dan pendatang dari wilayah Tangerang, Bekasi, Bogor dan Depok menjadikan kemacetan tidak terhindarkan. Khususnya di wilayah Jakarta Barat terdapat beberapa terminal dan *pool bus* (tempat berhentinya bus) yang melayani masyarakat setiap hari. Salah satu terminal yang ada di wilayah Jakarta Barat adalah terminal Grogol dan *pool bus* di wilayah Jakarta Barat adalah Perum DAMRI SBU (*Strategic Business Unit*) transjakarta busway koridor 1 dan 8.

Di terminal Grogol terdapat berbagai macam angkutan umum masal seperti bus, angkutan umum WBK (Wahana Bina Karya), serta angkutan kota dengan berbagai trayek. Salah satu angkutan umum yang terdapat di terminal Grogol adalah bus. Bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan tempat duduk untuk lebih dari delapan orang, tidak termasuk tempat

duduk untuk pengemudi, baik dilengkapi atau tidak dilengkapi bagasi. Bus yang terdapat di terminal Grogol adalah bus APTB (Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway) yang melayani wilayah perbatasan Jakarta (Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi). Bus APTB di terminal Grogol memiliki jarak rute yang jauh dan keadaan lalu lintas yang dilalui bus APTB cenderung ramai bahkan mengalami kemacetan berjam-jam, hal tersebut menjadi salah satu alasan peneliti memilih tempat penelitian di terminal Grogol.

Bus APTB yang terdapat di terminal Grogol adalah bus APTB trayek Bogor – Grogol dengan jarak tempuh sekitar 62 km, yang beroperasi mulai pukul 05.00 sampai dengan pukul 22.00 (satu *shift* kerja) namun dengan satu pengemudi dan satu kondektur. Pengemudi dan kondektur memiliki dua hari kerja dan satu hari kerja dengan durasi waktu kerja 17 jam selama 2 hari. Rata-rata umur pengemudi bus APTB adalah 35 – 50 tahun, dimana rata-rata umur diatas mengalami kelelahan kerja. Sementara berdasarkan studi pendahuluan yang telah dilakukan peneliti melalui penyebaran kuesioner kepada 6 pengemudi bus APTB di terminal Grogol diduga mengalami kelelahan kerja. Hal tersebut berdasarkan hasil jawaban kuesioner dan wawancara 5 pengemudi dari 6 pengemudi yang memiliki keluhan terhadap kelelahan kerja baik sebelum maupun sesudah bekerja.

Bus Transjakarta yang terdapat di Perum DAMRI SBU Transjakarta busway koridor 1 dan 8 melayani masyarakat Jakarta dengan rute koridor 1 adalah Terminal Blok M – Halte Stasiun Kota dan koridor 8 adalah Terminal Lebak Bulus – Harmoni Sentral. Bus Transjakarta memiliki 2 *shift* kerja yaitu *shift* 1 dari jam 05.00 – 13.00 dan *shift* 2 dari jam 14.00 – 22.00. Bus

Transjakarta koridor 8 memiliki jarak tempuh 26 km. Jarak tersebut lebih pendek dibanding dengan rute jarak bus APTB. Dan berdasarkan hasil studi pendahuluan yang telah dilakukan peneliti melalui penyebaran kuesioner kepada 9 pengemudi bus Transjakarta koridor 8 di Perum DAMRI Pesing diduga mengalami kelelahan kerja. Hal tersebut berdasarkan hasil jawaban kuesioner dan wawancara 7 pengemudi dari 9 pengemudi yang memiliki keluhan terhadap kelelahan kerja baik sebelum maupun sesudah bekerja.

Berdasarkan latar belakang peneliti tertarik melakukan penelitian tentang perbedaan rata-rata kelelahan kerja antara pengemudi bus APTB dan bus Transjakarta koridor 8 tahun 2017.

1.2. Rumusan Masalah

Jumlah angka kecelakaan lalu lintas pada angkutan umum yang terjadi di DKI Jakarta yang terus meningkat sudah menjadi perhatian dan masalah berbagai pihak termasuk para tenaga kesehatan khususnya kesehatan masyarakat. Banyak faktor yang disebabkan karena kecelakaan lalu lintas, salah satunya adalah faktor manusia. Kelelahan kerja merupakan salah satu faktor manusia yang dapat menyebabkan hal yang tidak diinginkan. Kelelahan kerja pada pengemudi bus dapat berakibat kurangnya konsentrasi, mengantuk, performa kerja menurun yang akan berakibat pada kecelakaan lalu lintas. Penyebab kelelahan kerja salah satunya adalah jarak tempuh. Hal-hal tersebut yang menjadi dorongan untuk peneliti melakukan penelitian tentang perbedaan rata-rata kelelahan kerja antara pengemudi bus APTB dan bus Transjakarta koridor 8 tahun 2017.

1.3. Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana perbedaan rata-rata kelelahan kerja antara pengemudi bus APTB dan bus Transjakarta koridor 8 tahun 2017?
2. Bagaimana gambaran karakteristik (umur, jenis kelamin, masa kerja, status gizi) pengemudi bus APTB dan bus Transjakarta koridor 8 tahun 2017?
3. Bagaimana gambaran rata-rata kelelahan kerja pengemudi bus APTB dan bus Transjakarta koridor 8 tahun 2017?
4. Apakah terdapat perbedaan rata-rata kelelahan kerja antara pengemudi bus APTB dan bus Transjakarta koridor 8 tahun 2017?

1.4. Tujuan Penelitian

1.4.1. Tujuan Umum

Mengetahui perbedaan rata-rata skor kelelahan kerja antara pengemudi bus APTB dan bus Transjakarta koridor 8 tahun 2017.

1.4.2. Tujuan Khusus

1. Mengetahui gambaran karakteristik (umur, jenis kelamin, masa kerja, status gizi) pengemudi bus APTB dan bus Transjakarta koridor 8 tahun 2017.
2. Mengetahui gambaran rata-rata kelelahan kerja pengemudi bus APTB dan bus Transjakarta koridor 8 tahun 2017.
3. Menganalisa perbedaan rata-rata kelelahan kerja antara pengemudi bus APTB dan bus Transjakarta koridor 8 tahun 2017.

1.5. Manfaat Penelitian

1. Bagi Peneliti

Diharapkan dapat menambah ilmu, informasi serta mendapatkan teori tentang perbedaan rata-rata kelelahan kerja antara pengemudi bus APTB dan bus Transjakarta koridor 8 tahun 2017.

2. Bagi Pengemudi Bus APTB

Diharapkan dapat menjadi masukan bagi para pengemudi bus APTB dan bus Transjakarta koridor 8 mengenai kelelahan kerja dan mengetahui cara pencegahan kelelahan.

3. Bagi Institusi Pendidikan

Dapat menambah dan melengkapi kepustakaan khususnya mengenai perbedaan rata-rata kelelahan kerja antara pengemudi bus APTB dan bus Transjakarta koridor 8 tahun 2017.

1.6. Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui perbedaan rata-rata kelelahan kerja antara pengemudi bus APTB dan bus Transjakarta koridor 8 tahun 2017. Penelitian ini dilakukan di terminal Grogol dan di SBU (*Strategic Business Unit*) Transjakarta Busway di Pesing, Jakarta Barat selama 3 bulan pada bulan Maret – Mei 2017. Penelitian ini dilakukan karena kelelahan kerja pada pengemudi dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode kuantitatif dan menggunakan pendekatan *cross sectional* (potong lintang) melalui data primer dengan penyebaran kuesioner dan observasi.