

BAB I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Low Back Pain (LBP) sudah tidak asing lagi bagi masyarakat Indonesia dan low back pain termasuk salah satu masalah kesehatan yang sering di jumpai di Indonesia. Pada daerah negara maju, sebanyak 70-80% penduduknya pernah mengeluhkan keluhan low back pain, dan sebesar 15-45% orang dewasa mengeluhkan low back pain setiap tahunnya. Sedangkan pada negara industri dimana salah satunya adalah Indonesia, sebanyak 80% penduduknya sudah pernah mengalami keluhan low back pain (Romadhon, 2016). Tingkat kejadian low back pain di Indonesia yaitu sekitar 18%, dan kejadian ini semakin meningkat dan bertambah sesuai dengan bertambahnya usia, dimana pada usia dekade tengah dan usia awal dekade empat paling sering terjadi (Kemenkes, 2018).

Terjadinya keluhan *low back pain* secara signifikan dapat dipengaruhi oleh jarak tempuh pengemudi, tingkat getaran, waktu bekerja dan stres kerja pengemudi taksi. Prevalensi *low back pain* juga meningkat seiring dengan peningkatan jarak tempuh total, sebuah temuan yang belum pernah dilaporkan sebelumnya. Penelitian lebih lanjut diperlukan untuk memastikan bagaimana total jarak tempuh dapat menyebabkan terjadinya keluhan *low back pain* (Zasshi, 2003). Hal tersebut juga diperkuat oleh penelitian (Funakoshi *et al.*, 2004) dimana *low back pain* secara signifikan terkait dengan tingkat getaran yang tidak nyaman dan yang paling utama meningkat dengan total jarak tempuh. Low back pain dapat berakibat fatal dan berkembang menjadi penyakit yang lebih parah jika tidak ditangani dengan baik (Adi Raditya and Adiartha Griadhi, 2014).

Karena masih kurangnya studi mengenai hubungan jarak tempuh terhadap terjadinya keluhan *low back pain*, pada penelitian ini diharapkan dapat mengetahui hubungan jarak tempuh dengan keluhan *low back pain* pada supir taksi sehingga dapat dilakukan upaya preventif terhadap keluhan *low back pain*.

Menurut data Badan Pusat Statistik (2018), Jumlah kendaraan bermotor tertingi yaitu sepeda motor yaitu sebanyak 120 juta sedangkan mobil penumpang di posisi kedua yaitu dengan 16 juta, diikuti mobil beban sebanyak 7 juta dan mobil

bus 2 juta, dimana taksi termasuk dalam mobil penumpang yang jumlahnya lebih tinggi dibandingkan mobil beban dan mobil bus. Selain itu juga mobil penumpang memiliki pertumbuhan pertahunnya paling tinggi dibandingkan jenis kendaraan lainnya yaitu sebesar 6,88%.

Mobilitas penduduk di Kabupaten Bekasi cukup tinggi dimana banyak orang yang melakukan migrasi ke Kabupaten Bekasi terutama pada wilayah yang dekat dengan kawasan industri. Kabupaten Bekasi sendiri diketahui sebagai salah satu wilayah penyangga DKI Jakarta yang termasuk dalam wilayah Jabodetabek. Kegiatan ekonomi Indonesia juga masih terpusat pada daerah Jabodetabek dimana peredaran uangnya mencapai 73% dari total peredaran uang nasional. Oleh karena itu pola urbanisasi lebih terkonsentrasi pada wilayah tersebut (Kasfy, 2012).

Perkembangan industri di Bekasi semakin pesat terutama setelah adanya kebijakan pemindahan kawasan industri yang awalnya ada di Jakarta menjadi ke luar Jakarta. Hal tersebut juga diperkuat dengan berdirinya banyak kawasan industri di Bekasi seperti MM2100, Ejipt, Jababeka, dan Hyundai. Menurut data Kabupaten Bekasi Dalam Angka (2009) terdapat 16 kawasan industri pada daerah Kabupaten Bekasi dengan total luas kawasan sebesar 6.219,4 Ha. Adanya kawasan industri tersebut menciptakan dan menyediakan lapangan pekerjaan bagi penduduk membuat banyak orang dari luar Bekasi bermigrasi ke Bekasi (Kasfy, 2012). Selain itu menurut data Badan Pusat Statistik (2014) menyatakan bahwa sebanyak 224 ribu penggunaan angkutan umum komuter yang berkegiatan di luar Kabupaten Bekasi yang berasal dari Kabupaten Bekasi, sedangkan sebanyak 116 ribu orang menggunakan komuter dari luar Kabupaten Bekasi menuju Kabupaten Bekasi. hal tersebut dapat menunjukkan tingkat mobilitas yang tinggi pada penduduk Bekasi, dimana sesuai yang disebutkan sebelumnya bahwa Bekasi merupakan salah satu bagian dari wilayah Jabodetabek yang memiliki kegiatan ekonomi tertinggi di Indonesia dan banyaknya kawasan industri atau lapangan kerja pada daerah Bekasi. Karena tingginya mobilitas penduduk, banyaknya kawasan industri dan banyaknya lapangan pekerjaan yang membuat banyak orang bermigrasi ke Bekasi, penulis memilih Kabupaten Bekasi sebagai tempat penelitian.

Pada beberapa dekade terakhir terjadi peningkatan mobilitas di Indonesia, hal ini didukung dengan semakin berkembangnya zaman. Pada zaman modern

seperti ini akses transportasi semakin mudah didapatkan dan dengan adanya tuntutan pekerjaan dapat menjadi faktor yang menyebabkan meningkatnya mobilitas tinggi dari masyarakat. Terjadi peningkatan rata-rata sebesar 8,34% untuk penggunaan angkutan darat untuk jarak jauh setiap tahunnya, Hal tersebut mendukung bahwa penggunaan angkutan transportasi darat dengan jarak jauh masih menjadi pilihan utama masyarakat (Badan Pusat Statistik, 2011).

Salah satu transportasi darat yaitu angkutan umum atau transportasi publik. Angkutan umum masih sangat diminati karena murah, mudah ditemukan dan lebih efisien. Angkutan kota, bus dan taksi adalah contoh transportasi umum yang masih diminati masyarakat (Hadyan, 2015).

Risiko timbulnya keluhan low back pain dapat terjadi pada pengemudi angkutan umum. Vibrasi pada kendaraan atau karena terlalu lama duduk dapat meningkatkan risiko tersebut. Pada negara Amerika, sebesar 81% prevalensi keluhan low back pain pada pengemudi dan pekerja yang duduk terlalu lama, sedangkan di Swedia sebesar 49% (Esfandari, 2017). Low back pain merupakan salah satu penyakit akibat kerja dimana banyak faktor pekerjaan yang dapat menyebabkan keluhan tersebut, hal ini dikarenakan tempat kerja dapat menjadi tempat yang tidak aman sehingga meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan, cedera dan penyakit akibat kerja (Anies, 2014).

Low back pain merupakan rasa nyeri pada punggung bawah yang dapat terjadi antara sakrum hingga iga paling bawah, bisa disebabkan karena cedera ligament (keseleo) atau cedera pada otot (tegang). Pada beberapa orang dengan *low back pain* non-spesifik dapat juga merasakan rasa nyeri pada kaki bagian atas (Kemenkes, 2018).

Mayoritas penyebab low back pain adalah non-spesifik yaitu sekitar 85%, dimana hal tersebut dapat terjadi karena adanya cedera pada ligament atau otot, spasme otot, dan adanya kelainan pada jaringan lunak.

Sekitar 85% penyebab *low back pain* adalah non-spesifik yang bisa disebabkan karena adanya kelainan pada jaringan lunak, seperti cedera ligament, otot, spasme atau keletihan otot. Patah tulang vertebra, tumor dan infeksi

merupakan penyebab lainnya yang termasuk dalam penyebab spesifik (Kemenkes, 2018). Terdapat 90% kasus keluhan *low back pain* yang disebabkan oleh pekerjaan yaitu salahnya posisi ketika bekerja (World Health Organization, 2014).

Menurut penelitian yang dilakukan *World Health Organization* pada tahun 2012 menyatakan bahwa risiko pekerjaan menempati posisi kesepuluh dalam penyebab terjadinya kesakitan dan kematian. Beberapa penyakit otot rangka dilaporkan dapat disebabkan karena adanya faktor pekerjaan yang ikut berkontribusi. Prevalensi gangguan otot rangka pada tahun 2012 yaitu sebesar 60% dari seluruh penyakit akibat kerja (Irena, 2017).

Taksi menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2020) adalah mobil tambangan yang biasanya sedan. Ketika seseorang terpapar oleh hazard getaran saat sedang mengemudi atau bekerja, hal tersebut merupakan faktor yang sangat signifikan karena dapat menjadi faktor risiko munculnya keluhan *low back pain*. Kontraksi otot dan kadar asam laktat dapat meningkat akibat getaran sehingga menyebabkan peredaran darah terhambat, dan timbul rasa nyeri (Tarwaka, 2004).

Dengan semakin berkembangnya jaman, transportasi umum menjadi semakin berkembang seiring dengan perkembangan teknologi yang pesat, salah satu contohnya adalah taksi online. Taksi online di Indonesia seperti GrabCar, GoCar dan BlueBird tidak hanya menawarkan pelayanan yang baik, taksi *online* juga kini menawarkan tarif yang lebih murah dan kemudahan bagi para pengguna transportasi umum. Dengan semakin meningkatnya gaya hidup modern, taksi kini berkembang dengan menggunakan sistem berbasis teknologi yang dikenal sebagai taksi *online*. Jika seseorang ingin menggunakan jasa taksi *online*, mereka hanya perlu mengunduh aplikasi taksi *online* di perangkat mereka. Hal tersebut juga menyebabkan banyak *costumer* yang berpindah dari layanan taksi konvensional ke taksi *online* dikarenakan tarif yang lebih murah, pasti dan transparan (Juniawan and Kusuma, 2017). Selain itu, dengan berkembangnya jaman semua orang ingin segala keperluannya dapat dilakukan dengan praktis, mudah dan murah, termasuk transportasi. Semua hal tersebut dapat terpenuhi oleh layanan taksi *online* (Niswah F.M, 2016). Sejak tahun 2015 terjadi peningkatan yang signifikan pada transportasi online di Indonesia (Nugroho, 2018).

Insidensi keluhan low back pain dalam lima tahun meningkat sebesar 59% dan terdapat 500.000 kasus tiap tahunnya. Pada bulan Mei 2002, Menurut penelitian yang dilakukan oleh Persatuan Dokter Spesialis Saraf Indonesia (PERDOSSI) menyatakan bahwa terdapat 819 orang merupakan penderita keluhan *low back pain* atau sekitar 18,37% dari total kunjungan pada 14 rumah sakit pendidikan yang di teliti (Atmantika, 2014).

Produktivitas seseorang dapat menurun akibat keluhan low back pain, hal tersebut dapat terjadi karena rasa nyeri yang di rasakan oleh penderita sehingga produktivitas dalam melakukan kegiatan sehari-hari dapat menurun, selain itu juga penderita akan kehilangan banyak waktu dan merupakan alasan terbanyak dalam mencari pengobatan (Atmantika, 2014).

Terdapat beberapa faktor stressor yang dapat menyebabkan keluhan low back pain yaitu faktor demografi, desain kendaraan, lingkungan dan pekerjaan. Pada saat mengemudi, biasanya pengemudi tidak memiliki ruang yang banyak untuk bergerak, hal ini disebabkan adanya faktor dari desain kendaraan yang mempengaruhi postur dari pengemudi cenderung statis saat berkendara yang akhirnya dapat menyebabkan ketegangan otot pada pengemudi (*US Department of Health and Human Service NIOSH*, 2009). Saat pengemudi mengemudikan kendaraanya, sopir cenderung duduk dalam waktu yang lama, keadaan tersebut dapat memicu rasa tidak nyaman dan menimbulkan penyakit yang mengganggu akibat kesalahan saat bekerja sehingga produktivitas dan efektivitas bekerja menurun (Markos *et al.*, 2010).

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah disampaikan pada bagian pendahuluan dapat ditarik rumusan masalah yaitu bagaimana Hubungan Jarak Tempuh dengan Keluhan *Low Back Pain* pada Sopir Taksi *Online* di Kabupaten Bekasi.

I.3 Tujuan Penelitian

I.3.1 Tujuan Umum

Tujuan umum penelitian ini yaitu untuk mengetahui hubungan Jarak Tempuh dengan Keluhan *Low Back Pain* pada Sopir Taksi *Online* di Kabupaten Bekasi.

I.3.2 Tujuan Khusus

- a. Mengetahui karakteristik keluhan *Low Back Pain* pada sopir taksi *online* di Kabupaten Bekasi.
- b. Mengetahui Hubungan jarak Tempuh dengan Keluhan *Low Back Pain* pada Sopir taksi *online* di Kabupaten Bekasi.

I.4 Manfaat Penelitian

I.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan dan mengembangkan pengetahuan mengenai keluhan *low back pain*, serta dapat digunakan sebagai referensi untuk pengembangan penelitian di masa yang akan datang.

I.4.2 Manfaat Praktis

Manfaat praktis penelitian adalah sebagai berikut.

a. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai dasar pengetahuan dan dapat menjadi informasi mengenai faktor-faktor yang berkaitan dengan keluhan *low back pain*.

b. Bagi Institusi Pendidikan

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai acuan dan inspirasi untuk dilakukan penelitian selanjutnya.

c. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pengalaman dalam melakukan penelitian, serta dapat digunakan untuk penelitian lebih lanjut yang berkaitan dengan topik permasalahan yang sama.