

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang**

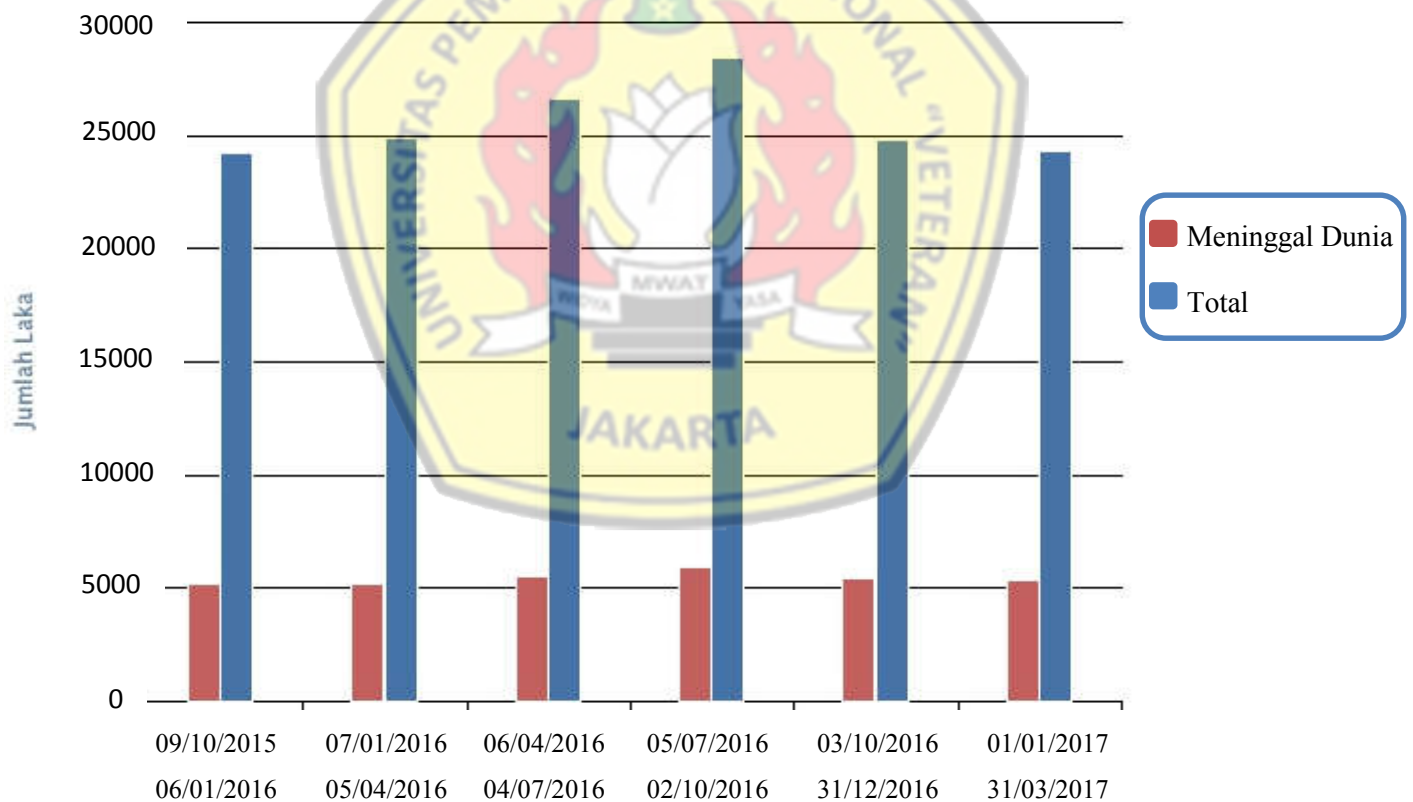
Perkembangan transportasi di Indonesia dimulai dari tahun 1945 hingga sekarang. Pergantian dari sistem angkutan satu dengan lainnya bergantung akan perkembangan ekonomi dan juga budaya masyarakat. Ada yang tetap bertahan hingga sekarang, dan ada juga yang sudah punah. Salah satu faktor yang membuat sarana transportasi tetap bertahan hingga saat ini adalah budaya para penggunanya. Perkembangan Transportasi mencakup pada cara pembayaran transaksi. Pengguna jasa transportasi dapat membayar jasa dengan uang tunai atau dibayar e-ticketing. Salah satunya ialah transportasi Bus PPD Trans Jabodetabek.

Pada tahun 1954 pemerintah melakukan nasionalisasi Perseroan Tram Kota Bataviache Verkens Maatchppij (BVM NV) dan merubah status badan hukumnya menjadi Perseroan dengan nama PT. (Persero) Pengangkutan Penumpang Djakarta (PPD). Selanjutnya pada tahun 1981 melalui PP No.24 tahun 1981, PN.PPD diserahkan kembali kepada Pemerintah Pusat dibawah Departemen Perhubungan dan diubah bentuk badan hukumnya menjadi Perusahaan Umum (Perum).

Tujuh perusahaan bus kota swasta yang digabungkan kedalam manajemen Perum PPD, selanjutnya berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 39 tahun 1986 terhitung sejak tanggal 1 Januari 1986 seluruh kekayaan negara yang berasal dari unit-unit bus kota swasta diserahkan kepada Perum PPD sebagai tambahan modal Pemerintah. Dengan Keputusan Menteri Perhubungan No.KM-262/AJ.004.Phb-84 tanggal 31 Desember 1984. Untuk memenuhi kebutuhan transportasi di Indonesia PPD juga bekerjasama dengan transjakarta.

Transjakarta adalah sebuah sistem transportasi Bus Rapid Transit (BRT) pertama di Asia Tenggara dan Selatan dengan jalur lintasan terpanjang di dunia (208 km). Sistem BRT ini didesain berdasarkan sistem TransMilenio di Bogota, Kolombia. Terhitung sejak 1 Februari 2004, Transjakarta resmi beroperasi pada 4 Mei 2006,

Gubernur Sutiyoso mengubah BP Transjakarta menjadi Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta yang adalah unit pelaksanaan Teknis (UPT) dibawah Dinas Perhubungan (Dishub) Provinsi Jakarta. Hal ini diatur dalam Peraturan Gubernur (Pergub) DKI No. 48 Tahun 2006. Pada 27 Maret 2014, Transjakarta berubah status menjadi bentuk BUMD (Badan Usaha Milik Daerah) dan resmi berganti nama menjadi PT. Transportasi Jakarta. Transjakarta resmi mengoperasikan bus khusus wanita yang berwarna pink dalam rangka memperingati hari kartini. Bus khusus wanita ini dapat ditemui di koridor 1 (Blok M - Kota). Transjakarta Cares diresmikan saat peluncuran 116 bus di Balai Kota dan Monas. Transjakarta Cares resmi beroperasi per 20 September 2016. Layanan ini digunakan secara gratis atau tanpa biaya bagi penyandang disabilitas yang berlokasi di DKI Jakarta (Transjakarta, 2016).



Sumber: Korlantas Polri, 2017

**Gambar 1 Grafik Angka Kecelakaan Di Indonesia Selama Triwulan Terakhir dari tahun 2015 s/d 2016**

Berdasarkan data pada tahun 2014, kecelakaan lalu lintas dibanten menyebabkan korban meninggal dunia sebanyak 556 korban jiwa, luka berat sebanyak 335 orang, dan luka ringan sebanyak 1.222 orang. Pada tahun 2015 kecelakaan lalulintas juga menyebabkan korban meninggal dunia sebanyak 459 korban jiwa, luka berat sebanyak 354 orang, dan luka ringan sebanyak 1.515 orang. Dan menyebabkan kerugian material sebesar Rp. 7.141.350.000 (Dirlantas Polda Banten, 2015).

Dari data 2014-2016 jumlah kecelakaan bus transjakarta menurun dari tahun ke tahun. Pada tahun 2014 terjadi sebanyak 770 kecelakaan, turun menjadi 418 kecelakaan pada tahun 2015, dan angka kecelakaan pada tahun 2016 mengalami peningkatan kembali menjadi 783 kecelakaan. (Dinas Perhubungan DKI).

Salah satu indikator yang dapat menunjukkan keamanan, kenyamanan dan ketertiban dalam berlalu lintas, baik di jalan raya maupun di jalan tol adalah kecelakaan lalu lintas. Semakin kecil jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi menunjukkan semakin baik sistem angkutan darat yang dimiliki, sebaliknya semakin banyak kecelakaan lalu lintas yang terjadi berarti semakin buruk sistem angkutan darat yang dimiliki. Faktor-faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas di darat sangatlah beragam, mulai dari faktor pengemudi, faktor kendaraan dan faktor lingkungan. Dari ketiga faktor tersebut, ternyata penyebab kecelakaan terbesar adalah karena kelalaian manusia. Jika diamati lebih jauh, maka kecelakaan di jalan tol lebih dari 75 persen akibat faktor manusia (Dirlantas Polda Metro Jaya dalam BPS Provinsi DKI Jakarta).

Kelelahan (kelesuan) adalah perasaan subjektif, tetapi berbeda dengan kelemahan dan memiliki sifat bertahap. Tidak seperti kelemahan, kelelahan dapat diatasi dengan periode istirahat. Kelelahan dapat disebabkan secara fisik atau mental (Kuswana, 2014). Kelelahan (*fatigue*) merupakan keadaan fisik dan mental yang berbeda, tetapi semuanya berakibat kepada penurunan daya kerja dan berkurangnya ketahanan tubuh untuk bekerja. Terdapat dua jenis kelelahan yaitu kelelahan otot dan kelelahan umum (Suma'mur, 2014).

Tingkat kelelahan akibat kerja yang di alami pekerja dapat menyebabkan ketidaknyamanan, gangguan dan mengurangi kepuasan kerja, dengan berkurangnya kecepatan performansi. Kecelakaan yang sering terjadi kendornya perhatian dan ketidaktepataan dalam melaksanakan pekerjaan. Kelelahan kerja dapat terjadi akibat faktor lingkungan kerja faktor individu dan faktor pekerjaanya (Atiqoh, Wahyuni dan Lestantyo, 2014).

Agar tenaga kerja sehat dan produktif dalam melaksanakan pekerjaannya, maka perlu perlindungan kesehatan tenaga kerja (*workes' health protection*). Pemeriksaan kesehatan prakerja adalah upaya perlindungan kesehatan tenaga kerja yang bertujuan, agar tenaga kerja yang diterima untuk mengisi suatu lowongan kerja berada dalam kondisi kesehatan yang baik; tidak menderita penyakit menular yang akan membahayakan tenaga kerja lainnya; dan kondisi kesehatannya cocok untuk pekerjaan yang akan dilakukannya (Suma'mur, 2013).

Berdasarkan tingkat kecelakaan lalu lintas di Indonesia terbilang cukup tinggi diantaranya disebabkan oleh transportasi umum yang dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu faktor internal yang meliputi usia, IMT, dan kuantitas tidur. Sedangkan pada faktor eksternal meliputi shift kerja, durasi mengemudi, dan waktu istirahat. Karena hal itu penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul "Hubungan Faktor Internal Dan Faktor Eksternal Terhadap Kelelahan Kerja pada pengemudi Bus Transjabodetabek Tangerang Selatan Tahun 2017".

## **I.2 Rumusan Masalah**

Adapun rumusan permasalahan untuk penelitian ini adalah Apakah ada hubungan faktor internal dan faktor eksternal terhadap kelelahan kerja pada pengemudi Bus Transjabodetabek Tangerang Selatan Tahun 2017?

### **I.3 Tujuan**

#### **I.3.1 Umum**

Untuk mengetahui hubungan faktor internal dan faktor eksternal terhadap kelelahan kerja pada pengemudi Bus Transjabodetabek Tangerang Selatan Tahun 2017.

#### **I.3.2 Khusus**

- a. Untuk mengetahui gambaran faktor internal (usia, IMT, kuantitas tidur) dan faktor eksternal (shift kerja, durasi mengemudi, waktu istirahat) serta kelelahan kerja pada pengemudi Bus Transjabodetabek Tangerang Selatan tahun 2017.
- b. Untuk mengetahui hubungan faktor eksternal (shift kerja, durasi mengemudi, waktu istirahat) terhadap kelelahan kerja pada pengemudi Bus Transjabodetabek Tangerang Selatan tahun 2017.
- c. Untuk mengetahui hubungan faktor internal (usia, IMT, kuantitas tidur) terhadap kelelahan kerja pada pengemudi Bus Transjabodetabek Tangerang Selatan tahun 2017.

### **I.4 Manfaat**

Penelitian yang dilakukan pada pengemudi Bus Transjabodetabek Tangerang Selatan tahun 2017 diharapkan dapat memberikan manfaat, adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini, yaitu :

#### **I.4.1 Bagi Responden**

Sebagai pengetahuan tambahan bagi pekerja tentang tingkat kelelahan kerja dan mencegah serta mengurangi angka kecelakaan kerja yang dapat disebabkan dari kelelahan kerja berlebih sehingga para pekerja mendapatkan kenyamanan dalam bekerja.

#### **I.4.2 Bagi Peneliti**

Sebagai pengalaman langsung bagi peneliti dalam melakukan penelitian dalam bentuk tulisan ilmiah tentang Keselamatan Kesehatan Kerja (K3) khususnya mengenai masalah yang berhubungan dengan kelelahan kerja.

#### **I.4.3 Bagi Fakultas Kesehatan Masyarakat**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan dalam pengembangan keilmuan bagi Program Studi S1 Kesehatan Masyarakat dan juga sebagai bahan tambahan kajian dan memberikan informasi yang dapat digunakan sebagai bahan pustaka guna pengembangan ilmu kesehatan dan keselamatan kerja.

#### **I.4.4 Bagi Perusahaan**

Sebagai bahan masukan bagi pengusaha dalam meningkatkan kesejahteraan bagi para pekerjanya dan sebagai perencanaan upaya pencegahan terhadap munculnya masalah keluhan kelelahan kerja.

#### **I.5 Ruang Lingkup Penelitian**

Ruang lingkup dalam penelitian ini adalah Pengemudi Bus PPD SBU Transjabodetabek lingkungan SBU TransBusway Tangerang Selatan, yang telah dilaksanakan pada tanggal 22 – 23 Mei 2017.