

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kesehatan Keselamatan Kerja (K3) merupakan ilmu yang diimplementasikan untuk membuat pekerja yang sedang bekerja di tempat kerja agar tetap sehat dan selamat. Menurut Depnaker RI (2005) Keselamatan dan Kesehatan Kerja adalah segala daya upaya dan pemikiran yang dilakukan dalam rangka mencegah, menanggulangi dan mengurangi terjadinya kecelakaan dan dampaknya melalui langkah-langkah identifikasi, analisa dan pengendalian bahaya dengan menerapkan system pengendalian bahaya secara tepat dan melaksanakan perundang-undangan tentang keselamatan dan kesehatan kerja.

Dari pengertian diatas dapat terlihat bahwa K3 sangat menitikberatkan pada pencegahan kecelakaan kerja, yang dilakukan dengan cara mengidentifikasi, menganalisa dan mengendalikan bahaya. Menurut OSHA, program *Occupational Safety and Health* memiliki 5 inti, dimana inti-inti tersebut ialah kepemimpinan manajemen dan partisipasi pekerja, penilaian bahaya, pencegahan dan pengendalian bahaya, pelatihan dan evaluasi program. Berdasarkan hal ini dapat terlihat bahwa menilai dan mengendalikan bahaya merupakan aspek penting dalam K3. Selain itu, terdapat aspek lain seperti manajemen, pekerja itu sendiri, pelatihan dan evaluasi program tersebut. (DiBerardinis, 1999)

Secara definisi ilmu K3 memang lebih diperuntukkan pada pekerjaan, namun demikian tidak tertutup kemungkinan K3 diterapkan dalam kehidupan sehari-hari. Hal ini disebabkan karena bahaya sebenarnya ada dimana-mana dan kemungkinan terjadinya kecelakaan tidak hanya dapat terjadi saat bekerja saja. Ditambahkan lagi oleh Brauer (2006) kecelakaan lebih banyak terjadi ketika berada di luar jam kerja, meskipun kejadian itu mungkin juga disebabkan karena pekerjaannya. Kenyataan ini memperlihatkan bahwa K3 tidak hanya perlu diterapkan pada dunia kerja saja tetapi juga di dalam kehidupan sehari-hari.

Salah satu contoh penerapan K3 dalam kehidupan sehari-hari yang menarik adalah K3 yang diterapkan pada transportasi darat, khususnya bus. Sebagai salah satu sarana transportasi massal yang menjadi primadona di banyak negara, tentunya bus harus mempunyai lebih dari sekedar dapat menampung banyak penumpang dan menyediakan kenyamanan bagi penumpangnya saja, tetapi juga harus dapat memberikan keamanan bagi penumpang. Apabila melihat dari data kecelakaan sebenarnya bus telah berhasil menjadi alat transportasi teraman diantara alat transportasi lainnya. Berdasarkan data dari *Australian Transportation Safety Bureau* tahun (1997), transportasi dengan menggunakan bus merupakan jenis transportasi yang paling aman dibandingkan dengan jenis transportasi lainnya yaitu hanya sekitar 0.6% saja dibandingkan dengan jenis transportasi lain.

Predikat teraman diantara transportasi darat lainnya memang sudah seharusnya dimiliki oleh bus. Apabila dilihat dari ukurannya, sudah terlihat bahwa bus memang lebih kuat dan kokoh dibanding transportasi lain. Ditambah lagi banyaknya alat pengaman yang dimiliki bus, mulai dari karpet, *handrail*, tangga, dan masih banyak lagi membuat bus menjadi alat transportasi teraman diantara yang lainnya. Namun demikian, meski menjadi yang teraman, bus juga memiliki risiko yang dapat menyebabkan kecelakaan. Bahkan kemungkinan konsekuensi yang akan diterima apabila terjadi kecelakaan yang berhubungan dengan bus sangat besar. Setidaknya lebih dari 20 penumpang memiliki risiko untuk mengalami kematian dan cedera. Risiko kematian dan cedera juga terjadi pada pengemudi kendaraan lain dan pejalan kaki apabila terjadi kecelakaan. Belum lagi ditambah dengan kerugian materiil dan non materiil lainnya yang akan diterima.

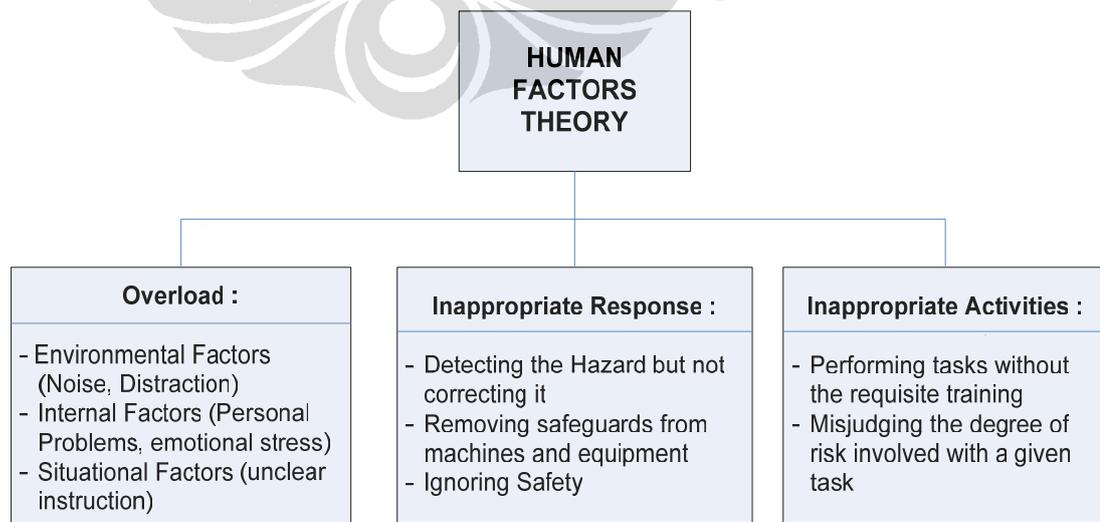
Berdasarkan data di Amerika terhadap kecelakaan yang terjadi pada transportasi bus, didapatkan sekitar 150 orang meninggal akibat kecelakaan terkait dengan bus. Lebih rinci lagi dinyatakan bahwa terdapat 12% yang mengalami kecelakaan merupakan penumpang yang berada di dalam bus dengan rincian 8% murid sekolah, 2% penumpang dewasa, dan 2% pengemudi. Sedangkan sisanya merupakan pengguna kendaraan lain, seperti pengguna kendaraan bermotor (55%), sepeda (3%), dan pejalan kaki (30%). Pejalan kaki yang dimaksud dalam

kecelakaan ini biasanya menjadi korban akibat tertabrak maupun tersangkut bus yang dikendarainya. Sedangkan jumlah kecelakaan yang mengakibatkan cedera atau luka diperkirakan mencapai 19.000 orang per tahun. (Brauer, 2006).

Bila melihat data diatas, selain pengendara kendaraan bermotor, penumpang juga memiliki risiko yang cukup besar. Risiko-risiko yang terdapat pada bus ini, tidak hanya terjadi ketika mereka berada di dalam bus saja melainkan juga saat mereka menyebrang, menunggu, dan saat naik dan turun bus. Apabila melihat dari keamanan yang diberikan oleh bus namun kecelakaan masih saja terjadi, maka timbulah pertanyaan mengenai hal ini. Apakah yang sebenarnya terjadi? Apabila melihat teori yang banyak dikemukakan mengenai kecelakaan, aspek manusia selalu menjadi ujung tombak terjadinya kecelakaan meskipun pada kenyataannya manajemenlah yang bertanggung jawab dan menjadi akar masalah dalam terjadinya kecelakaan.

Mulai dari teori domino yang dipopulerkan Heinrich, *DNV Loss Causation Model*, teori Bird and Loftus, hingga *Swiss Cheese Model* selalu menjadikan manusia atau disebut sebagai *unsafe act* sebagai penyebab langsung (*immediate cause*) kecelakaan. Dari teori-teori yang ada, terdapat satu teori yang menguraikan tentang kontribusi manusia pada suatu kecelakaan, teori tersebut ialah *human factor theory*.

Gambar 1.1
Human Factors Theory



Dalam teori ini dinyatakan bahwa kesalahan manusia dapat terjadi apabila manusia menerima ataupun melakukan pekerjaan yang melebihi kemampuan, merespon sesuatu dengan kurang tepat dan melakukan tindakan yang kurang baik. Berdasarkan faktor-faktor tersebut ternyata pengetahuan berhubungan erat dengan dua faktor tersebut. (Geotsch, 1996)

Selain teori tersebut, terdapat beberapa teori-teori lainnya yang menyatakan bahwa training dan pendidikan merupakan hal yang dapat dilakukan untuk mengurangi kemungkinan kecelakaan. Salah satunya yaitu konsep “*Three Es : Engineering, Education and Enforcement*”, dalam teori ini terdapat aspek education yang harus dilakukan untuk mencegah kecelakaan. Jika dikaitkan dengan kecelakaan yang terjadi pada bus terdapat kemungkinan bahwa salah satu penyebab kecelakaan adalah kurangnya pengetahuan mengenai aspek-aspek yang dapat menimbulkan kecelakaan. (Brauer, 2006)

Universitas Indonesia merupakan salah satu kampus yang memiliki system transportasi massal tersendiri di dalam lingkungan kampusnya. Terdapat lebih dari 50.000 orang warga kampus Universitas Indonesia, mulai dari mahasiswa, staf pengajar, pedagang, pekerja, hingga penduduk setempat yang sebagian besarnya menggunakan bus kuning sebagai sarana transportasi mereka untuk mengitari UI. Bus kuning merupakan sarana transportasi teranyar yang ada di kampus UI. Dengan mengusung tema *Green Campus*, UI mengimbau seluruh mahasiswa untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan membiasakan penggunaan transportasi massal yang telah disediakan (bus kuning).

Memperbaharui bus kuning dan menambah kenyamanan sudah dilakukan oleh pihak kampus untuk menunjang komitmennya untuk membuat warga kampus lebih memilih menggunakan bus kuning dibandingkan dengan kendaraan lainnya selama berada di UI. Selain itu, aspek keselamatan bus kuning saat ini juga telah diperbaiki. Penambahan aspek keselamatan di dalam bus kuning memang sudah mengikuti aturan yang semestinya, yaitu perlunya fasilitas tanggap darurat standar yang wajib ada dan disediakan oleh perusahaan, yaitu akses keluar darurat yang terdiri atas jendela darurat dan pintu darurat, alat pemukul/pemecah kaca (martil), alat pemadam kebakaran (APAR), alat kendali darurat pembuka

pintu utama yang dirancang dan ditempatkan sedemikian rupa, sekurang-kurangnya dua buah pada setiap kanan-kiri sisi dalam kendaraan bermotor, sehingga mudah dioperasikan dari dalam, baik oleh awak kendaraan maupun penumpang, yang bekerja secara otomatis, serta informasi tertulis berupa tata cara pengoperasian fasilitas tanggap darurat mudah terbaca dalam bentuk tulisan, secara permanen pada dinding bagian dalam kendaraan. (Sunarya, 2008)

Namun demikian penambahan aspek keselamatan tersebut tidak berarti bus kuning bebas sepenuhnya dari ancaman bahaya. Berdasarkan hasil observasi peneliti terdapat beberapa bahaya yang mungkin dapat menebar ancaman pada penumpang bus kuning. Bahaya-bahaya tersebut terdapat pada aktivitas menunggu dan menyebrang, naik dan turun bus kuning serta saat berada di dalam bus kuning dengan bahaya antara lain bus kuning itu sendiri, kendaraan lain yang melintas, membawa barang bawaan terlalu banyak, tali yang menjuntai pada tas maupun baju, momentum bus saat akan berjalan dan berhenti, bahan bakar, tumpahan makanan dan minuman, serta aspek pengemudi bus kuning tersebut. Selain itu, pintu bus kuning, yang memiliki sistem otomatisasi pintu yang diatur oleh supir bus serta risiko yang ditimbulkan dari cara pintu menutup yang dapat memungkinkan penumpang terjepit, dan juga bahaya penumpang lain juga menjadi salah satu bahaya yang menjadi perhatian oleh peneliti.

Apabila dilihat secara seksama bahaya yang disebutkan diatas sebenarnya bukanlah bahaya yang berisiko cukup tinggi dan mudah untuk menghindarinya. Namun, berdasarkan pengamatan peneliti ternyata bahaya tersebut malah menjadi lebih berkembang dan memiliki risiko yang cukup besar akibat perilaku penumpangnya yang seperti tidak mengutamakan keselamatan. Sistem-sistem pengendalian yang telah diberikan oleh bus kuning ternyata tidak digunakan dengan baik oleh pengguna utamanya yaitu mahasiswa. *Handrail* yang telah disediakan tidak terlalu diperhatikan, adanya pintu hanya menghilangkan penumpang yang biasa bergelantungan saja tidak membuat penumpang memilih masuk ke dalam dan menjauhi pintu selama bus berjalan, *zebra cross* juga seringkali tidak digunakan dan masih banyak lagi perilaku penumpang bus kuning yang tidak menunjukkan kepeduliannya akan keselamatan dirinya.

Seperti yang telah dijelaskan diatas, salah satu kemungkinan yang dapat menjawab mengapa hal tersebut dapat terjadi adalah dengan mengetahui pengetahuan pengguna bus kuning. Berdasarkan hal tersebut lah maka peneliti merasa perlu melakukan penelitian mengenai tingkat pengetahuan mahasiswa terhadap keselamatan bus kuning yang akan dilakukan kepada mahasiswa FKM sebagai awal. Hal ini dilakukan karena FKM merupakan fakultas di UI yang memiliki jurusan khusus K3 yang seharusnya memiliki pengetahuan yang baik mengenai keselamatan dan juga jurusan lain yang tidak terlalu mendalami aspek keselamatan. Dengan melakukan penelitian ini diharapkan dapat terlihat bagaimana pengetahuan mahasiswa mengenai keselamatan yang sebenarnya.

1.2 Rumusan Masalah

Penggantian Bus Kuning UI yang dilakukan oleh Universitas Indonesia seharusnya membawa pengaruh positif tidak hanya pada mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan menambahnya penggunaan bus kuning tetapi juga pada aspek keselamatan penumpangnya. Hal ini terlihat karena penggantian bus kuning dengan yang baru telah memperbaiki sistem pintu, *handrail* dan sistem keselamatan lain yang sebelumnya menjadi masalah utama pada keselamatan bus kuning. Namun, pada kenyataannya ternyata penggantian ini tidak dibarengi dengan perbaikan keselamatan bus kuning. Yang terjadi malah membuat bahaya baru bagi penumpang bus kuning yang disebabkan oleh perilaku penumpang itu sendiri. Pengetahuan sebagai salah satu faktor yang berkontribusi penting dalam perilaku mungkin menjadi salah satu jawaban kenapa hal tersebut terjadi.

Oleh sebab itulah peneliti merasa perlu diadakan pengkajian terhadap tingkat pengetahuan mahasiswa mengenai keselamatan transportasi bus kuning di Universitas Indonesia sebagai salah satu alat identifikasi awal mengapa kelebihan yang ada pada bus kuning menjadi tidak terlalu berpengaruh.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan Umum

Untuk mengetahui gambaran tingkat pengetahuan mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia Angkatan 2005 tentang keselamatan transportasi bus kuning UI.

Tujuan Khusus

- Mengetahui gambaran pengetahuan mahasiswa FKM UI tentang bahaya keselamatan transportasi bus kuning UI.
- Mengetahui gambaran pengetahuan mahasiswa FKM tentang risiko keselamatan transportasi bus kuning.
- Mengetahui gambaran pengetahuan mahasiswa FKM UI tentang pengendalian bahaya keselamatan transportasi bus kuning UI.
- Melihat faktor-faktor yang berkontribusi pada pengetahuan mahasiswa FKM UI tentang pengetahuan keselamatan bus kuning.

1.4 Manfaat Penelitian

- A. Mendapat informasi mengenai gambaran tingkat pengetahuan keselamatan transportasi bus kuning pada mahasiswa FKM UI angkatan 2005.
- B. Memberikan tambahan ilmu, pengetahuan dan pengalaman dalam melakukan penelitian ilmiah.
- C. Sebagai masukan bagi peneliti selanjutnya yang ingin melakukan penelitian dibidang keselamatan transportasi bus kuning.
- D. Sebagai bahan masukan bagi pihak hFKM UI pada khususnya dan pihak Universitas Indonesia pada umumnya untuk dapat melakukan upaya-upaya yang dapat meningkatkan pengetahuan keselamatan transportasi Bus Kuning.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian mengenai gambaran tingkat pengetahuan keselamatan transportasi bus kuning pada mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia, yang akan dilakukan pada bulan

Juni 2009. Penelitian ini akan dilakukan kepada mahasiswa FKM UI khususnya pada mahasiswa program Sarjana Reguler angkatan 2005. Penelitian ini dilakukan karena dalam pengamatan masih banyak mahasiswa tidak menggunakan sarana keselamatan yang ada pada bus kuning dengan baik. Penelitian ini dilakukan dengan menyebarkan kuesioner dan mengambil data sekunder terkait dengan keselamatan transportasi bus kuning.

