

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan jalan bebas hambatan (jalan Tol) Cipularang (Cikampek-Purwakarta-Padalarang) pada tahun 2005 merupakan salah satu bentuk perkembangan pembangunan nasional di bidang sarana dan prasarana dalam membantu mobilitas masyarakat yang kian hari semakin tinggi intensitasnya. Ruas jalan yang menghubungkan dua kota besar yang berfungsi sebagai pusat penggerak ekonomi dan pariwisata nasional, yakni DKI Jakarta dan Bandung, menjadikan waktu tempuh dari Jakarta menuju Bandung atau sebaliknya menjadi lebih singkat dan lebih nyaman. Sebelum adanya ruas jalan ini, waktu perjalanan yang diperlukan dari Jakarta menuju Bandung atau sebaliknya sekitar 3-6 jam dengan keadaan jalan yang berliku-liku dan padat, dikarenakan harus melawati kawasan yang sering dipakai untuk wisata dan istirahat keluarga.

Melihat jarak tempuh antara kedua kota tersebut menjadi lebih singkat serta fungsi dari kedua kota tersebut sendiri bagi pembangunan nasional, menumbuhkan peluang bisnis baru dalam memanfaatkan ruas jalan ini, salah satunya adalah bisnis angkutan jasa perjalanan atau yang biasa disebut dengan jasa angkutan travel. Penyediaan jasa angkutan travel memberikan suatu manfaat yang positif bagi masyarakat banyak, yakni memberikan kemudahan dan kenyamanan dalam perjalanan. Sehingga rasa bosan, terlalu lelah, dan tidak ekonomis dalam menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan suatu perjalanan dari Jakarta menuju Bandung atau sebaliknya tidak ada lagi. Akan tetapi, seiring dengan terus “menjamurnya “ bisnis angkutan travel dengan trayek Jakarta-Bandung membuat persaingan antar penyedia jasa travel menjadi semakin ketat. Hal ini berakibat pada semakin mengkhawatirkannya standar operasional yang dilakukan oleh penyedia jasa travel dan juga memberikan dampak pada pengemudi travel yang berfungsi sebagai motor penggerak perusahaan jasa travel tempat pengemudi bekerja.

Berdasarkan hasil dari beberapa wawancara yang tertulis di berbagai sumber internet pada pengemudi travel dengan perusahaan yang berbeda, didapat suatu

kenyataan bahwa sebagian pengemudi travel yang diwawancarai tidak mendapat penghasilan tetap dari perusahaan travel tempat mereka bekerja, melainkan hanya diberi uang saku dari hasil per-beberapa rit (pulang-pergi) para pengemudi tersebut mampu membawa penumpang. Jumlah uang yang diberikan oleh pengelola jasa angkutan travel tidak sebanding dengan tenaga yang telah diberikan para pengemudi travel demi terus menjaga kualitas dan nama baik perusahaan jasa angkutan travel dimana ia bekerja selama ini (Adinoto, 2008).

Penerapan target waktu tempuh dan upah per rit yang diterapkan oleh manajemen perusahaan, memberikan dampak pada stamina pengemudi travel itu sendiri. Pasalnya, untuk mengendarai mobil 2 kali jalan Jakarta-Bandung memerlukan minimal 5 jam stamina sehari diatas kemudi tanpa melakukan istirahat yang cukup. Selain itu, dalam seminggu pengemudi dapat melakukan 4 kali perjalanan, masing-masing perjalanan pulang-pergi. Demi untuk mencapai target waktu tempuh yang telah ditetapkan pihak pengelolah jasa angkutan travel dengan intensitas mengemudi yang begitu tinggi, mengakibatkan para pengemudi travel kerap mengalami kelelahan. Kondisi stamina yang begitu lelah dapat menimbulkan risiko kecelakaan, dikarenakan berkurangnya konsentrasi dan performa dari pengemudi (Adinoto, 2008).

Berdasarkan data ILO (*International Labour Office*) di seluruh dunia, telah diketahui bahwa kelelahan yang terjadi pada seseorang menjadi salah satu faktor utama yang berkontribusi dalam terjadinya suatu kecelakaan pada sektor transportasi. Masalah kelelahan yang terjadi di tempat kerja pada seluruh jenis transportasi yang ada maupun diluar sektor transportasi merupakan suatu prioritas masalah yang dihadapi pada dunia industri. Kelelahan tidak hanya masalah pada sektor industri, dimana harus terjadi kesepakatan antara pekerja dengan pihak manajemen, akan tetapi hal ini juga termasuk masalah yang berkaitan dengan kesehatan dan keselamatan kerja, komersial, keselamatan bagi masyarakat banyak, waktu, serta masalah pada lingkungan (Beaulieu, 2005).

Berdasarkan estimasi dari *National Highway Traffic Safety Administration*, setidaknya terdapat 100.000 kasus kecelakaan, 1.500 kasus kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa, dan 71.000 kasus yang mengakibatkan korban luka terjadi di Amerika setiap tahunnya, akibat kelelahan pada pengemudi. Sebagai

tambahan bagi manusia yang dapat selamat, kecelakaan ini menyebabkan kehilangan materi setidaknya 12,5 miliar dolar Amerika sebagai akibat hilangnya produktivitas kerja dan properti perusahaan (ROSPA, 2001) .

Pada tahun 2001 *European Transport Safety Council* melaporkan “*The Role of Driver Fatigue in Commercial Road Transport Crashes*”, kelelahan yang terjadi pada pengemudi diidentifikasi sebagai faktor yang berperan penting dalam 20% dari total kecelakaan yang terjadi. Laporan tersebut juga menuliskan bahwa lebih dari 50% dari pengemudi dengan jarak tempuh panjang mengalami rasa mengantuk ketika mengemudikan kendaraan (Beaulieu, 2005).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan di New Zealand pada tahun 2002 hingga tahun 2004, menunjukkan bahwa kelelahan yang terjadi pada pengemudi menjadi salah satu faktor yang berkontribusi sekitar 11% dari 134 kasus kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa dan menjadi salah satu faktor yang berkontribusi sekitar 6% dari 1.703 kasus kecelakaan yang menimbulkan korban luka (baik berat maupun ringan) setiap tahunnya (Beaulieu, 2005). Data kecelakaan di New Zealand tahun 2007, kelelahan telah teridentifikasi sebagai salah satu faktor utama yang berkontribusi dalam 48 kasus kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa, 130 kasus yang menimbulkan korban luka berat, serta 798 kasus kecelakaan yang menimbulkan korban dengan luka ringan. Total kerugian materi yang ditimbulkan akibat kecelakaan yang disebabkan oleh kelelahan pada pengemudi mencapai 332 miliar dolar (Mckernon, 2008).

Menurut Direktur Utama PT Jasa Marga saat itu, Frans S. Sunito, berdasarkan data kecelakaan tahun 2004 hingga tahun 2006 terdapat lebih dari 23% kecelakaan di Indonesia disebabkan karena mengantuk ketika berkendara. Kejadian ini merupakan faktor penyebab kecelakaan kedua setelah faktor kurangnya antisipasi ketika berkendara. Data statistik tahun 1994 menunjukkan bahwa setiap tahun terdapat 1.200 korban jiwa dan 76.000 korban luka-luka yang diakibatkan oleh kecelakaan karena faktor kelelahan dan mengantuk (Amin, 2008).

Pada tanggal 7 Desember 2008 pukul 05.00 pagi, terjadi kecelakaan yang menimpa mobil travel bernomor D 7553 AH dari arah Bandung menabrak truk di jalan tol dalam kota Cawang arah menuju Slipi, tepatnya disamping gerbang pintu

tol Senayan. Mobil travel yang dikemudikan pengemudi travel yang bernama Yuyus Suliana secara tiba-tiba menabrak bagian belakang truk. Kecelakaan ini mengakibatkan lima penumpang travel luka-luka. Menurut Brigadir Kepala petugas lalu lintas Polda Metro Jaya, Hery P, kecelakaan itu terjadi dikarenakan pengemudi travel mengantuk, akibatnya pengemudi travel tidak menyadari keberadaan truk yang berada persis didepan mobil travel yang sedang dikemudikannya (Firmansyah, 2008).

Grandjean dalam bukunya *Fitting The Task to The Human 5th Edition* (1997) kelelahan dapat dipengaruhi oleh faktor yang berasal dari dalam tubuh seseorang sebagai akibat dari beban kerja eksternal (Faktor internal / individu) dan kelelahan juga dipengaruhi faktor eksternal / pekerjaannya (beban kerja yang berasal dari luar tubuh pekerja, seperti organisasi dan lingkungan kerja).

Berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Grandjean (1991:838) pada *Encyclopedia of Occupational Health and Safety*, ILO, Geneva, penyebab kelelahan adalah *Circadian Rhythm*, keadaan nutrisi, intensitas dan lamanya kerja fisik dan mental, lingkungan, kondisi psikologi, rasa nyeri dan kondisi kesehatan.

Oleh karena itu, agar dimasa yang akan datang kerugian yang ditimbulkan akibat kecelakaan yang disebabkan oleh faktor kelelahan yang kerap terjadi pada pengemudi travel dapat diminimalisasikan, perlu adanya suatu perbaikan dan standar sistem kerja, baik oleh pengelola perusahaan jasa angkutan travel maupun pemerintah terkait dalam memperhatikan hak-hak para pengemudi, termasuk dalam memperhatikan aspek keselamatan dalam menjaga stamina para pengemudinya. Melalui penelitian ini, penulis bermaksud untuk melihat tingkat kelelahan dan faktor-faktor yang mempengaruhi kelelahan pada pengemudi salah satu perusahaan penyedia jasa angkutan travel yang ada di Jakarta yaitu X-Trans.

PT Batara Titian Kencana (X-Trans) merupakan salah satu perusahaan penyedia jasa *shuttle* atau biasa disebut jasa angkutan travel dengan menggunakan pelayanan *point to point* yang berdiri pada tanggal 5 Mei tahun 2005. Pada awalnya X-Trans didirikan agar dapat menyaingi jasa angkutan kereta menuju kota Bandung. Namun seiring dengan dibangunnya ruas jalan tol Cipularang pada tahun 2005, X-Trans menjadi pelopor dengan memperkenalkan pelayanan *point to point (shuttle)* yakni suatu layanan angkutan penumpang dari *point* pemberhentian

X-Trans kota keberangkatan menuju *point* pemberhentian X-Trans kota tujuan sesuai dengan jurusan yang dilayani oleh X-Trans. Saat ini X-Trans memiliki 13 *point* pemberhentian di daerah Jakarta, Tangerang, dan Bekasi, serta 7 *point* pemberhentian di daerah Bandung.

Travel X-Trans juga tidak luput dari kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengemudinya. Hal ini didapat berdasarkan hasil wawancara dengan pihak manajemen pengemudi X-Trans Jakarta, bahwa dari bulan November 2008 hingga April 2009, setidaknya terdapat dua kecelakaan yang terjadi dengan melibatkan pengemudi travel X-Trans Jakarta trayek Jakarta-Bandung. Akan tetapi kecelakaan tersebut tidak sampai menimbulkan korban jiwa, hanya terjadi kerusakan pada kendaraan.

1.2 Perumusan Masalah

Terus berkembangnya perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang jasa angkutan travel dengan adanya pembangunan ruas jalan tol Cipularang menyebabkan semakin tinggi persaingan antar perusahaan penyedia jasa angkutan travel. Hal ini merupakan salah satu kondisi yang menyebabkan pengemudi menjadi kurang memperhatikan kondisi staminanya, dikarenakan harus memenuhi target waktu tempuh yang telah ditetapkan oleh pihak pengelola. Apabila kondisi dibiarkan secara terus-menerus akan menimbulkan kelelahan yang berisiko dalam keselamatan berkendara di jalan raya.

Grandjean dalam bukunya *Fitting The Task to The Human* kelelahan dapat dipengaruhi oleh faktor yang berasal dari dalam tubuh seseorang sebagai akibat dari beban kerja eksternal (Faktor internal / individu) dan kelelahan juga dipengaruhi faktor eksternal / pekerjaannya (beban kerja yang berasal dari luar tubuh pekerja, seperti organisasi dan lingkungan kerja).

Melalui penelitian ini penulis bermaksud untuk mengetahui "hubungan faktor internal dan eksternal pengemudi terhadap kelelahan (*fatigue*) pada pengemudi travel X-Trans Jakarta trayek Jakarta-Bandung tahun 2009".

1.3 Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimanakah gambaran kelelahan pengemudi travel X-Trans Jakarta tahun 2009?
2. Bagaimanakah hubungan antara usia dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta tahun 2009?
3. Bagaimanakah hubungan antara Indeks Massa Tubuh (IMT) dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta tahun 2009?
4. Bagaimanakah hubungan antara kondisi fisik (kesehatan) dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta tahun 2009?
5. Bagaimanakah hubungan antara masa kerja dengan kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta tahun 2009?
6. Bagaimanakah hubungan durasi mengemudi dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta tahun 2009?
7. Bagaimanakah hubungan antara *shift* kerja dengan kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta tahun 2009?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Diketuainya hubungan faktor internal dan eksternal pengemudi terhadap kelelahan (*fatigue*) pada pengemudi travel X-Trans Jakarta trayek Jakarta-Bandung tahun 2009.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Diketuainya gambaran tingkat kelelahan pengemudi travel X-Trans Jakarta tahun 2009.
2. Diketuainya hubungan antara usia dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta tahun 2009.
3. Diketuainya hubungan antara Indeks Massa Tubuh (IMT) dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta tahun 2009.
4. Diketuainya hubungan antara kondisi fisik (kesehatan) dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta tahun 2009.

5. Diketuainya hubungan antara masa kerja dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta tahun 2009.
6. Diketuainya hubungan antara durasi mengemudi dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta tahun 2009.
7. Diketuainya hubungan antara *shift* kerja dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta tahun 2009.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Bagi Penulis

1. Dapat menerapkan keilmuan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) yang diperoleh di bangku kuliah dalam praktek pada kondisi kerja sebenarnya
2. Dapat memberikan kontribusi yang positif terhadap institusi khususnya dalam hal penerapan aspek (K3)
3. Dapat membandingkan keilmuan (K3) secara teori dengan kondisi yang ada di lapangan

1.5.2 Manfaat Bagi Perusahaan Travel (X Trans)

Sebagai masukan kepada pihak perusahaan dalam rangka mengetahui tingkat kelahan yang terjadi pada pengemudi travel dan untuk membantu dalam perbaikan sistem kerja di perusahaan.

1.5.3 Manfaat Bagi Institusi (K3 FKM UI)

Memberikan informasi gambaran tingkat kelelahan pada pengemudi travel X-Trans, serta faktor internal dan eksternal yang mempengaruhinya.

1.5.4 Manfaat Bagi Pengemudi

Diharapkan dengan adanya penelitian ini sekaligus sebagai sarana masukan dalam membantu pengemudi dalam memperhatikan manajemen kelelahan.

1.6 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk menjelaskan hubungan faktor internal dan eksternal pengemudi terhadap tingkat kelelahan (*Fatigue*) pada pengemudi travel X-Trans tahun 2009. Penelitian ini dilakukan selama bulan April dan Mei tahun 2009 pada pengemudi travel X-Trans Jakarta, Tangerang, dan Bekasi dengan trayek menuju Bandung di 13 *point shuttle* travel X Trans yang berada di

beberapa wilayah yang tersebar di wilayah Jakarta, Tangerang, dan Bekasi dengan objek penelitian yakni pengemudi travel X Trans dengan trayek Jakarta-Bandung sebagai studi kasus. Penelitian ini bersifat kuantitatif observasional dengan menggunakan metode pendekatan *Cross-Sectional* (Potong Lintang), yakni penelitian non-eksperimental menggunakan data primer (kuesioner) untuk mengetahui hubungan antara variabel independen dan dependen yang diambil pada saat yang sama (bersamaan). Penelitian ini dilakukan pada pengemudi travel X-Trans dikarenakan dalam menjalankan tugasnya sebagai pengemudi travel, para pengemudi kerap mengabaikan kondisi stamina demi memenuhi target waktu tempuh yang ditetapkan oleh pihak pengelola bisnis jasa angkutan travel.

