

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh pekerja merupakan salah satu dampak yang sering terjadi pada banyak pekerja yang terpajan bising. Para pekerja di bidang transportasi, seperti para masinis kereta api pun tak luput dari gangguan ini. Terlebih lagi, pada saat mengemudikan kereta api, mereka mau tak mau harus terpajan bising yang berasal dari mesin kereta api, interaksi antara roda kereta dengan rel, klakson dan rem kereta yang mereka jalankan, serta suara bising yang berasal dari luar lokomotif dalam waktu yang cukup lama, sesuai dengan trayek masing-masing kereta api tersebut.

National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH) pada tahun 1980 mengidentifikasi gangguan pendengaran akibat bising sebagai satu dari sepuluh penyakit akibat kerja (PAK) terbanyak. Sedangkan pada tahun 1990, NIOSH mengelompokkan gangguan pendengaran ini sebagai salah satu dari delapan penyakit akibat kerja yang kritis. Sementara menurut *Occupational Safety and Health Administration* (OSHA), setiap tahun ada sekitar 30 juta orang di Amerika Serikat yang terpajan kebisingan yang membahayakan (www.batescarey.com).

Kementerian Transportasi Johannesburg, Jeff Radebe, menyatakan bahwa gangguan pendengaran akibat kebisingan merupakan penyakit akibat kerja (PAK) urutan pertama. Sedangkan pada sektor kereta api, prevalens gangguan pendengaran

pada masinis ini sekitar 14% dari total keseluruhan pekerja yang terkena gangguan pendengaran akibat bising di tempat kerja (www.4hearingloss.com).

Kerugian yang ditimbulkan akibat adanya keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api berdampak cukup luas, baik terhadap pekerja maupun terhadap perusahaan penyedia jasa kereta api. Bagi para masinis, dampak yang sangat merugikan umumnya adalah perasaan tidak nyaman yang dapat mengganggu kelancaran mereka dalam berkomunikasi pada saat mengemudikan kereta api. Bahkan di Johannesburg tercatat ada 17 orang dari 50 orang masinis kereta api berhenti dari pekerjaannya dikarenakan *hearing-related injuries* (www.4hearingloss.com).

Bagi perusahaan penyedia jasa kereta api, dampak akibat adanya keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api dapat dilihat dari berbagai bentuk, antara lain penurunan produktivitas masinis serta peningkatan biaya medis untuk melakukan pengobatan bagi masinis yang memiliki keluhan pendengaran subyektif. Untuk pengobatan tersebut diperkirakan perusahaan harus mengeluarkan dana sebesar 3500 – 5000 euro (www.marielirvine.com).

Dipo Lokomotif Jatinegara adalah salah satu tempat pengaturan masinis dan lokomotif milik PT. Kereta Api (Persero). PT. Kereta Api (Persero) merupakan perusahaan transportasi milik pemerintah yang melayani berbagai rute perjalanan kereta api, baik dalam kota maupun luar kota. Beberapa tahun belakangan ini, diasumsikan terdapat kenaikan jumlah kasus keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis. Namun demikian, tidak diketahui dengan pasti berapa jumlah kenaikan kasus tersebut karena tidak terlalu banyak publikasi informasi mengenai hal ini. Oleh karena itu, hal ini penting untuk diteliti agar jumlah masinis yang memiliki

keluhan pendengaran subyektif tidak semakin bertambah, karena keluhan pendengaran subyektif merupakan salah satu indikator terjadinya penurunan pendengaran seseorang. Selain itu, belum terdapat banyak penelitian mengenai hal ini, sehingga belum diketahui secara pasti faktor risiko apa saja yang dapat menyebabkan timbulnya keluhan pendengaran subyektif.

Keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis merupakan salah satu indikasi adanya gangguan kesehatan masinis, terutama yang terkait dengan gangguan pendengaran (auditori) yang terjadi akibat kebisingan. Keluhan pendengaran subyektif merupakan perasaan terganggu atau tidak nyaman yang dirasakan oleh pekerja tanpa mempertimbangkan aspek patologis secara medis (Haru, 2003).

Soetirto (1997) mengungkapkan bahwa keluhan pendengaran subyektif dapat disebabkan oleh berbagai macam faktor. Faktor-faktor tersebut antara lain terpajan bising dalam waktu lama dengan intensitas dan frekuensi yang tinggi, getaran, mendapat pengobatan yang bersifat racun terhadap telinga (ototoksik), faktor intrinsik (seperti usia, jenis kelamin, dan status kesehatan), zat kimia (misalnya BTX, CO, Pb, dan Mn), sampai faktor perilaku (penggunaan alat pelindung telinga), dan keadaan telinga sebelum terpajan bising.

Oleh karena faktor penyebab timbulnya keluhan pendengaran subyektif cukup banyak dan bervariasi, serta dampak yang ditimbulkan cukup merugikan berbagai pihak, maka peneliti mengangkat hal ini sebagai tema penelitian dengan judul *"Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Terjadinya Keluhan Pendengaran Subyektif Yang Dirasakan Oleh Masinis Kereta Api Dipo Lokomotif Jatinegara Tahun 2008"*.

1.2. Rumusan Masalah

Angka keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api setiap tahun diasumsikan semakin bertambah. Oleh karena itu, dalam penelitian ini, peneliti ingin mengetahui hubungan antara faktor risiko penyebab timbulnya keluhan pendengaran subyektif dengan terjadinya keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008.

1.3. Pertanyaan Penelitian

Pada penelitian ini, ada beberapa buah pertanyaan penelitian yang ingin coba dijawab oleh peneliti. Untuk lebih jelasnya, berikut adalah pertanyaan penelitian dalam penelitian ini:

1. Bagaimanakah gambaran keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008?
2. Bagaimanakah gambaran tingkat kebisingan di dalam kabin lokomotif kereta api jurusan Jakarta – Cirebon tahun 2008?
3. Bagaimanakah gambaran lama terpajan bising di dalam kabin lokomotif kereta api per hari pada masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008?
4. Bagaimanakah gambaran usia masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008?
5. Bagaimanakah gambaran masa kerja masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008?
6. Bagaimanakah gambaran penggunaan alat pelindung telinga (APT) pada masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008?

7. Apakah ada hubungan antara lama masinis terpajan bising di dalam kabin lokomotif kereta api per hari dengan timbulnya keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008?
8. Apakah ada hubungan antara usia masinis dengan timbulnya keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008?
9. Apakah ada hubungan antara masa kerja masinis dengan timbulnya keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008?
10. Apakah ada hubungan antara penggunaan alat pelindung telinga (APT) dengan timbulnya keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008?

1.4. Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Untuk mengetahui hubungan antara beberapa risiko penyebab timbulnya keluhan pendengaran subyektif dengan timbulnya keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui gambaran keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008.
2. Untuk mengetahui gambaran tingkat kebisingan di dalam kabin lokomotif kereta api jurusan Jakarta – Cirebon tahun 2008.

3. Untuk mengetahui gambaran lama terpajan bising di dalam kabin lokomotif kereta api per hari pada masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008.
4. Untuk mengetahui gambaran usia masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008.
5. Untuk mengetahui gambaran masa kerja masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008.
6. Untuk mengetahui gambaran penggunaan alat pelindung telinga (APT) pada masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008.
7. Untuk mengetahui hubungan antara lama masinis terpajan bising di dalam kabin lokomotif kereta api per hari dengan timbulnya keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008.
8. Untuk mengetahui hubungan antara usia masinis dengan timbulnya keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008.
9. Untuk mengetahui hubungan antara masa kerja masinis dengan timbulnya keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008.
10. Untuk mengetahui hubungan antara penggunaan alat pelindung telinga (APT) dengan timbulnya keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008.

1.5. Manfaat Penelitian

1.5.1. Bagi PT. Kereta Api (Persero)

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai masukan bagi PT. Kereta Api (Persero) mengenai faktor risiko penyebab timbulnya keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api sebagai salah satu indikasi dari adanya gangguan kesehatan telinga (auditori maupun nonauditori) yang dialami oleh masinis kereta api, sehingga dapat dilakukan upaya pencegahan untuk memperkecil risiko tersebut.

1.5.2. Bagi Masinis Kereta Api

Penelitian ini diharapkan dapat berfungsi sebagai panduan terhadap para masinis. Tujuannya adalah agar pada saat bekerja, masinis lebih memperhatikan faktor risiko yang dapat memicu timbulnya keluhan pendengaran subyektif yang mungkin terjadi pada diri masinis tersebut, sehingga dapat mengurangi angka keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis.

1.5.3. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai faktor risiko penyebab timbulnya keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh pekerja, khususnya pada masinis kereta api.

1.6. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini adalah mengenai hubungan antara faktor risiko dengan keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api Dipo Lokomotif Jatinegara tahun 2008. Angka timbulnya keluhan pendengaran subyektif yang dirasakan oleh masinis kereta api ini diasumsikan akan terus meningkat.

Penelitian dilaksanakan pada bulan April – Juni 2008, dengan objek penelitian yaitu para masinis kereta api yang bertugas di Dipo Lokomotif Jatinegara. Untuk keperluan penelitian, peneliti menggunakan data primer dan sekunder. Penelitian ini merupakan penelitian *Cross Sectional* (Potong Lintang), yaitu penelitian noneksperimental menggunakan data primer untuk mengetahui hubungan antara variabel risiko dengan variabel efek yang diamati pada saat yang sama. Penelitian ini dibatasi pada masinis kereta api yang bertugas di Dipo Lokomotif Jatinegara.

