

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Setiap pemakai jasa transportasi menginginkan suatu pelayanan jasa angkutan yang aman. Pelayanan itu meliputi jasa sarana transportasi seperti bus, kereta api, kapal laut, pesawat terbang, dan jasa prasarana transportasi seperti pelabuhan, terminal, stasiun, jalan raya termasuk tempat parkir kendaraan.

Umumnya ukuran pelayanan jasa transportasi oleh pemakai berkaitan dengan berbagai faktor antara lain aman, nyaman, teratur, andal, cepat, tepat, tarif terjangkau, dan selamat sampai tujuan. Oleh karena itu faktor keselamatan akan berkaitan dengan penilaian apakah derajat pelayanan jasa transportasi tersebut sudah baik dan memuaskan.

Di lain pihak faktor keselamatan juga berkaitan erat dengan pengelolaan penyediaan jasa transportasi sebagai suatu sistem yang terdiri atas perangkat lunak. Tidak terpenuhinya persyaratan dan prosedur kerja serta disiplin awak angkutan akan mempunyai dampak terhadap derajat keselamatan yang pada akhirnya berpengaruh pada pola kualitas pelayanan jasa transportasi.

Berkenaan dengan awak angkutan, peningkatan keterampilan maupun disiplin diupayakan melalui tersedianya berbagai fasilitas latihan dan pendidikan disamping usaha untuk meningkatkan kesejahteraan awak angkutan.

Keselamatan dalam penyelenggaraan jasa transportasi merupakan tanggung jawab bersama pihak pemerintah, pihak pengelola jasa, dan pihak pemakai jasa atau masyarakat pada umumnya.

Pengoperasian KRL Jabotabek dibagi menjadi tiga wilayah, yaitu selatan atau tengah, timur, dan barat merupakan bagian dari PT. Kereta Api (Persero). PT. Kereta Api (Persero) merupakan perusahaan transportasi milik pemerintah yang salah satu tugasnya adalah melayani penumpang ulang-alik (komuter) dari rumah ke tempat pekerjaan pada pagi hari dan dari tempat pekerjaan ke rumah pada sore hari.

Jumlah masinis yang terdapat pada Dipo Bukit Duri ada 114 orang yang melayani rute Jakarta-Bogor, Jakarta-Bekasi, Jakarta-Tangerang, Jakarta-Serpong, Tanah Abang-Bogor, Tanah Abang-Bekasi, Tanah Abang-Serpong, Manggarai-Tangerang, Manggarai-Depok, Jalur Lingkar (Manggarai-Tanah Abang-Kampung Bandan-Pasar Senen-Jatinegara).

Ada sekitar 456 armada KRL. Untuk KRL Non AC berjumlah 236 dan KRL AC berjumlah 220. Data pada tahun 2005 menunjukkan ada 144 kasus kejadian kecelakaan. Data pada tahun 2006 menunjukkan ada 162 kasus kejadian kecelakaan. Pada tahun 2007 terjadi peningkatan jumlah kasus kecelakaan, yaitu 170 kasus (Data PT. KAI).

Meningkatnya angka kecelakaan KRL Jabotabek selama kurun waktu tiga tahun terakhir dari tahun 2005-2007 mengindikasikan adanya *trend* atau kecenderungan. Hal ini menjadi penting untuk diteliti agar kejadian kecelakaan tidak semakin bertambah.

Dari penjelasan di atas, jelas sekali bahwa faktor manusia yang berperilaku tidak aman memegang peranan penting atas terjadinya suatu kecelakaan. Perilaku tidak aman tersebut mencerminkan persepsi seseorang atas bahaya dan risiko yang dihadapi, tingkat pengetahuan dan kesadaran untuk berperilaku aman. Menurut Morgan dkk. (1984), persepsi merupakan salah satu penentu perilaku. Hal tersebut

salah satunya dapat dilihat dari kurangnya kesadaran terhadap peraturan yang ternyata disebabkan oleh kesalahpahaman persepsi tentang kemungkinan risiko terjadinya kecelakaan. Menurut Rohrmann (2002), persepsi yang berbeda-beda tentang risiko dipengaruhi oleh karakteristik individu.

Dalam penelitian ini faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi tentang risiko antara lain pengetahuan, motivasi, sikap, pelatihan, lama kerja, dan umur masinis KRL. Menurut Watts dan Tobin, Ammon dan Melander, Blume, dkk., Weber (1993) terdapat korelasi positif antara tingkat pendidikan dengan persepsi tentang risiko. Artinya makin tinggi pendidikan seseorang maka makin baik pula persepsi tentang risiko, sehingga dapat dikatakan terdapat perbedaan persepsi tentang risiko berdasarkan tingkat pendidikan. Menurut David Krech (1962), persepsi merupakan suatu proses pengetahuan yang dipengaruhi oleh *frame of reference* dan *frame of experience*. *Frame of reference* merupakan kerangka pengetahuan yang diperoleh dari pendidikan, pengamatan, atau bacaan. Sedangkan *frame of experience* merupakan pengalaman yang telah dialami dan tidak terlepas dari lingkungan sekitar yang kemungkinan menghasilkan suatu konsep.

Oleh karena itu, penulis berupaya mencari jawaban mengenai persepsi masinis KRL Bukit Duri Jakarta Selatan terhadap SOP dengan mencari apa, mengapa, dan bagaimana persepsi terhadap SOP tersebut terbentuk dengan melihat dari pengetahuan, motivasi, sikap, pelatihan, lama kerja, umur masinis KRL Bukit Duri.

Diharapkan dengan terbentuknya persepsi yang baik terhadap SOP, masinis dapat mengerti tentang risiko, sadar akan bahaya yang ada selama mengoperasikan kereta api sehingga mereka mau melakukan tindakan aman dan mengikuti peraturan demi keselamatan dan kelancaran mengoperasikan kereta api.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan data sekunder dapat diketahui bahwa jumlah kecelakaan KRL Jabotabek terus meningkat dari tahun ke tahun seiring dengan bertambah pesatnya jumlah penumpang. Hal tersebut di atas menunjukkan masih rendahnya faktor keamanan dan keselamatan. Oleh karena itu dalam penelitian ini, penulis ingin mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi masinis KRL Bukit Duri Jakarta Selatan terhadap *standard operating procedure* tahun 2008.

Kecelakaan kereta api dapat disebabkan oleh faktor manusia (penumpang, masyarakat, dan awak kereta api), faktor teknis (sarana dan prasarana KA), faktor lingkungan (cuaca dan iklim), dan faktor manajemen. Pada penelitian ini peneliti lebih memfokuskan penelitian pada aspek manusia, khususnya persepsi masinis.

1.3 Pertanyaan Penelitian

1. Bagaimana gambaran persepsi masinis KRL Bukit Duri Jakarta Selatan terhadap *standard operating procedure* tahun 2008?
2. Bagaimana gambaran pengetahuan, motivasi, sikap, pelatihan, lama kerja, umur masinis KRL Bukit Duri Jakarta Selatan terhadap *standard operating procedure* tahun 2008?
3. Bagaimana hubungan pengetahuan, motivasi, sikap, pelatihan, lama kerja, umur dengan persepsi masinis KRL Bukit Duri Jakarta Selatan terhadap *standard operating procedure* 2008?

1.4 Tujuan Penelitian

1.4.1 Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi masinis KRL Bukit Duri Jakarta Selatan terhadap *standard operating procedure* tahun 2008.

1.4.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui gambaran pengetahuan, motivasi, sikap, pelatihan, lama kerja, umur masinis KRL Bukit Duri Jakarta Selatan terhadap *standard operating procedure* tahun 2008.
2. Untuk mengetahui hubungan pengetahuan, motivasi, sikap, pelatihan, lama kerja, umur dengan persepsi masinis KRL Bukit Duri Jakarta Selatan terhadap *standard operating procedure* tahun 2008.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Bagi PT. KAI

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai masukan terhadap PT. KAI mengenai gambaran persepsi masinis KRL Bukit Duri Jakarta Selatan terhadap *standard operating procedure*, sehingga dapat dilakukan upaya perbaikan untuk memperkecil faktor risiko kecelakaan tersebut.

1.5.2 Bagi Masinis

Penelitian ini diharapkan dapat berfungsi sebagai panduan terhadap para masinis agar pada saat mengoperasikan kereta api lebih memperhatikan aspek keselamatan sehingga dapat mengurangi angka kejadian kecelakaan. Sebagai bahan informasi mengenai gambaran pengetahuan, motivasi, sikap, pelatihan,

lama kerja, umur yang dapat mempengaruhi persepsi masinis KRL Bukit Duri sehingga lebih memperhatikan kondisi keselamatannya.

1.5.3 Bagi Penulis

Penelitian ini dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai penerapan keselamatan pada dunia kerja. Untuk menambah pengetahuan dan pengalaman mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi masinis KRL Bukit Duri Jakarta Selatan terhadap *standard operating procedure*. Penulis mendapatkan kesempatan untuk mengaplikasikan secara langsung di lapangan, teori yang didapat dengan kenyataan yang ada di lapangan kerja.

1.6 Ruang Lingkup

Ruang lingkup pembahasan penelitian ini adalah mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi masinis KRL Bukit Duri Jakarta Selatan terhadap *standard operating procedure* pada tahun 2008.

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Mei hingga Juni 2008, bertempat di PT Kereta Api (Persero) Dipo KRL Bukit Duri Divisi Jabotabek yang beralamat di Jalan Bukit Duri Tanjakan No. 1, Jakarta Selatan Telp. 8316616, dengan objek penelitian para masinis KRL Bukit Duri Jakarta Selatan.

Penelitian ini dilakukan agar kasus kecelakaan kereta api jumlahnya tidak semakin bertambah serta sebagai upaya preventif atau pencegahan. Selain itu, permasalahan di atas belum pernah ada yang melakukan penelitian di Dipo Induk KRL Bukit Duri, sehingga untuk keperluan penelitian penulis menggunakan data primer dan sekunder.

Penelitian ini bersifat deskriptif analitik dengan metode pendekatan *cross sectional* (potong lintang), yaitu penelitian non experimental menggunakan data primer (kuesioner) untuk mengetahui hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen yang diamati pada saat bersamaan.

