

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Masalah

Kebutuhan akan moda transportasi di Indonesia cenderung meningkat dengan pesat, hal ini terbukti dengan jumlah kendaraan bertambah banyak setiap tahunnya. Pada tahun 2019 tercatat jumlah kendaraan ada 63.318.522 unit, yang terbagi atas mobil angkutan, mobil beban, mobil bus dan sepeda motor (data POLRI). Jumlah kendaraan ini merupakan tuntutan atas kebutuhan transportasi masyarakat untuk menunjang kegiatan sehari-hari, baik kebutuhan armada angkutan orang maupun angkutan barang atau logistik. Untuk mengoperasikan dan menjalankan fungsi kendaraan dibutuhkan seseorang yang memiliki ketrampilan khusus yaitu pengemudi.

Pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi (UU 22 Th 2009). Hal ini karena pengemudi bertanggung jawab sepenuhnya terhadap keselamatan dirinya, penumpang, muatan yang dibawa maupun pengguna jalan yang lain. Dalam kondisi seperti ini bisa menjadi sangat melelahkan bagi anggota tubuh terutama mata dan pikiran karena harus tetap fokus dalam waktu berjam-jam. Mengemudi adalah salah satu jenis pekerjaan yang dikenal melelahkan, merupakan aktivitas yang monoton, baik tugas yang berulang-ulang dan merupakan salah satu pekerjaan yang memerlukan perhatian berkelanjutan (Williamson et al, 2016:54).

Di Selandia Baru kelelahan pengemudi merupakan faktor utama terjadi kecelakaan di jalan. Pada tahun 2019, kelelahan diidentifikasi sebagai faktor dalam 48 kecelakaan fatal, 130 cedera serius dan 554 cedera ringan. Kecelakaan ini mengakibatkan 54 kematian, 188 luka-luka berat dan 798 luka ringan. Biaya sosial total kecelakaan yang melibatkan pengemudi kelelahan adalah sekitar \$ 332.000.000 - yaitu, sekitar 9 persen dari biaya sosial yang terkait dengan cedera semua kecelakaan (S. McKernon.,2019;4). Sedangkan untuk data kecelakaan di Indonesia tahun 2019 menyebutkan bahwa kelelahan pengemudi menyumbang lebih dari 25% dari total kecelakaan yang terjadi (Direktorat Jendral perhubungan Darat Departemen Perhubungan 2019).

Kelelahan pada pengemudi menjadi salah satu penyebab suatu kecelakaan pada sektor transportasi. Berdasarkan estimasi *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) setidaknya terdapat 100.000 kasus kecelakaan setiap tahun dan 1.500 kasus kecelakaan dan 71.000 kasus yang mengakibatkan korban luka terjadi di Amerika setiap tahunnya, akibat

kelelahan pada pengemudi. Kecelakaan pengemudi truk akibat kelelahan merupakan salah satu faktor utama dimana menempati peringkat keenam di antara faktor-faktor penyebab kecelakaan pengemudi truk dengan persentase 13% .

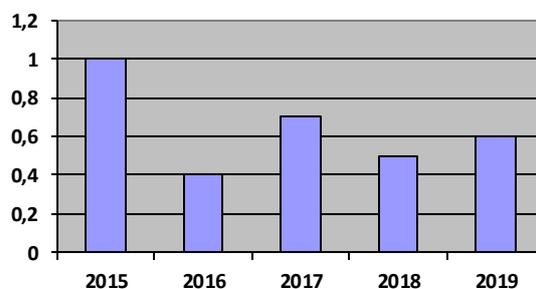
Perkembangan bisnis dan ekonomi mengakibatkan tuntutan mobilitas yang tinggi. Untuk memenuhi kebutuhan manusia mobilitas dapat diwujudkan melalui transportasi publik salah satunya adalah dengan BRT ( *Bus Rapid Transit*). Berdasarkan Masterplan Transportasi Kota Semarang 2009 - 2029, *Bus Rapid Transit* atau bus cepat merupakan alat transportasi publik yang tepat untuk mengurangi masalah kemacetan di Kota Semarang, namun Bus Rapid Transit yang diharapkan menjadi solusi terhadap kemacetan Kota Semarang tersebut tidak luput dari terjadinya kecelakaan.

Data kecelakaan lalu lintas BRT Koridor I menunjukkan peningkatan sebesar 52% dari 38 kecelakaan di tahun 2018 menjadi 58 kecelakaan di tahun 2019. Di Indonesia, diperkirakan faktor kesalahan manusia atau human error masih menempati urutan pertama penyebab terjadinya kecelakaan. Faktor kesalahan manusia yang berkontribusi banyak kasus kecelakaan yaitu kelelahan dan kantuk, kurang pengalaman, tidak terbiasa dengan medan, keterampilan teknis yang kurang, mengantuk, mabuk, Mengebut, dan kurang konsentrasi. Fatigue atau lelah merupakan sebuah kata yang biasa terdengar dalam kehidupan sehari-hari. Istilah tersebut biasanya diartikan sebagai hilangnya efisiensi dan keengganan untuk melanjutkan usaha.

Dari data kejadian kecelakaan kendaraan *Bus Rapid Transit* ( BRT ) Trans Jateng diketahui bahwa sebagian besar disebabkan oleh pengemudi mengalami kelelahan pada saat mengemudikan kendaraan. Jumlah kecelakaan di yang disebabkan oleh kelelahan pengemudi seperti pada Grafik 1.1 dibawah ini:

Data Kecelakaan Bus Rapid Transit (BRT) Jateng akibat Kelelahan

Antara Tahun 2015 - 2019



Sumber : Dishub Provinsi Jawa Tengah 2019

Hasil survei pendahuluan yang dilakukan di Wilayah Semarang, terhadap 8 orang

pengemudi BRT Koridor I dapat diketahui Pola kerja yang diterapkan pada BRT Trans Semarang Koridor I yaitu 5-1 ( lima hari kerja 1 hari libur) terbagi atas shift pagi dan shift siang. Sedangkan pola kerja 2-1 (dua hari kerja 1 hari libur) merupakan *Long shift* yaitu bekerja dari pagi hingga malam. Durasi mengemudi untuk setiap trip normalnya ditempuh dalam waktu 1 jam 10 menit. Namun karena macet durasi mengemudi setiap trip dapat ditempuh dalam waktu 1 jam 30 menit hingga 2 jam. Gejala kelelahan yang dialami pengemudi berupa 63% merasakan pegal di kaki, 50% berkurang kewaspadaanya, 25% merasa berat di mata, dan 12% mengaku merasa lelah.

BRT (*Bus Rapid Transit*) Jawa Tengah Koridor I Rute Stasiun Tawang — Terminal Bawen melewati jalanan kota yang sering kali mengalami kemacetan. Kemacetan tersebut mengakibatkan durasi mengemudi menjadi lebih lama. Pengemudi pada shift pagi mengaku menghadapi kemacetan pada jam berangkat ke kantor dan sekolah, sedangkan pengemudi pada shift siang mengaku menghadapi kemacetan di jam 11 siang dan jam pulang kantor. Kondisi ini membuat pengemudi merasakan gejala-gejala kelelahan kerja.

Dari data dan penelitian yang telah dilakukan terdahulu tentang hubungan durasi mengemudi supir bus BRT dengan kelelahan yang menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas, maka peneliti tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai " **ANALISIS FAKTOR RESIKO TINGKAT KELELAHAN SUPIR *BUS RAPID TRANSIT* (BRT) TRANS JATENG PENYEBAB KECELAKAAN LALU LINTAS**"

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis akan merumuskan masalah berdasarkan faktor yang mempengaruhi terhadap keselamatan kerja bongkar muat sebagai berikut :

1. Apakah Pengaruh Personal/Individu berpengaruh terhadap Kelelahan Supir Bus Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas ?
2. Apakah Beban Kerja berpengaruh terhadap Kelelahan Supir Bus Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas ?
3. Apakah Lingkungan berpengaruh terhadap Kelelahan Supir Bus Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas?

## **1.3. Tujuan dan Kegunaan**

### **1.3.1. Tujuan Penelitian**

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini antara lain :

1. Untuk menganalisis dan mendeskripsikan pengaruh Personal/Individu terhadap Kelelahan Supir Bus Yang menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas.
2. Untuk menganalisis dan mendeskripsikan pengaruh Beban Kerja terhadap Kelelahan Supir Bus Yang menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas.
3. Untuk menganalisis dan mendeskripsikan pengaruh Lingkungan terhadap Kelelahan Supir Bus Yang menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas.

### **1.3.2. Kegunaan Penelitian**

1. Bagi Instansi Pendidikan

Diharapkan penelitian ini dapat memberikan manfaat dan masukan bagi akademis untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dan informasi bagi mahasiswa/i Universitas Maritim AMNI Semarang.

2. Bagi Peneliti

Kegiatan penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan pengetahuan peneliti guna mengaplikasikan teori-teori yang diperoleh selama berada di bangku kuliah dengan kenyataan dilapangan dan menambah pengalaman, pengetahuan bagi penulis akan masalah-masalah yang terjadi dalam lingkup dunia kerja.

3. Bagi Perusahaan

Bagi setiap Supir *Bus Rapit Transit* (BRT) Trans Jateng, Penelitian ini dapat memberikan pengetahuan dan masukan untuk meningkatkan Kewaspadaan dalam mengemudi sehingga meminimalisir terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.

4. Bagi Pembaca

Memberikan tambahan referensi dari hasil penelitian ini sehingga dapat mengembangkan pemikiran - pemikiran logis yang nantinya berguna untuk perkembangan penelitian selanjutnya, serta wawasan terhadap dunia kerja.

## **1.4. Sistematika Penulisan**

Untuk memberikan gambaran tentang penelitian yang akan dilakukan maka dibuatlah sistematika penulisan yang akan memberikan informasi tentang isi dari masing-masing bab, adapun sistematika penulisannya adalah sebagai berikut :

Bab 1      Pendahuluan

Merupakan bagian awal proposal skripsi yang menguraikan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, dan sistematika penulisan.

**Bab 2** Tinjauan Pustaka

Merupakan bagian kedua dari proposal skripsi yang menguraikan landasan teori-teori dan tinjauan pustaka yang mendasari penelitian, kerangka pikir penelitian dan hipotesis.

**Bab 3** Metode Penelitian

Merupakan bagian ketiga dari proposal skripsi yang berisi tentang variabel penelitian dan definisi operasional, penentuan sampel, jenis dan sumber data, serta metode analisis data.

**Bab 4** Hasil dan Pembahasan

Bab ini mengemukakan tentang hasil penelitian dan pembahasan masalah dan implikasi manajerial.

**Bab 5** Penutup

Bab ini berisikan tentang kesimpulan dan saran.