

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Di Indonesia, penyebab terjadinya kecelakaan di jalan ada 3 faktor yaitu faktor manusia, faktor kendaraan dan faktor jalan. Upaya-upaya dalam mengatasi masalah ini telah banyak dilakukan, baik dari segi manusia, kendaraan maupun jalan. Mengutip berita kecelakaan di Tuban Jawa Timur, Kecelakaan yang melibatkan 3 unit truk terjadi di jalur pantura Tuban - Bulu, tepatnya di kilometer 38-39, turut wilayah Desa Bogorejo Kecamatan Bancar Kabupaten Tuban, pada Sabtu (06/05/2017) kira - kira pukul 04.00 WIB pagi hari tadi, diduga karena pengemudi truck tangki traller mengantuk, sehingga kendaraannya yang bertubrukan dengan truk tronton dan truk box tronton, yang berjalan dari arah berlawanan, akibatnya truck tangki traller mengalami kerusakan cukup parah serta pengemudinya mengalami luka dan segera dilarikan ke rumah sakit (Sumber <https://beritabojonegoro.com>, 2017).

Sehubungan dengan peristiwa diatas, peristiwa kematian akibat kecelakaan lalu lintas (lalin) di seluruh dunia sebesar 1,25 juta pada tahun 2013 di mana angka tersebut menetap sejak tahun 2007 (*World Health Organization*, 2015). Demikian pula di Indonesia, kecelakaan lalu lintas baik itu korban cedera dan kematian yang sudah terjadi menjadi masalah sangat serius. Data Riskesdas (2007) menyebutkan bahwa kecelakaan transportasi darat mencapai 25,9% dari seluruh penyebab cedera lainnya. Berdasarkan data kepolisian RI diperoleh pelaku yang terlibat kecelakaan lalu lintas darat tertinggi di usia 16 - 25 tahun sebanyak 23.283 jiwa (2008) dan meningkat menjadi 24.364 jiwa (2009). Tahun 2010 jumlah kematian akibat kecelakaan telah mencapai 1.234 jiwa, berarti setiap 1 jam terdapat sekitar 3-4 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas darat (Rancangan Umum Nasional Keselamatan Jalan, 2011). Sedangkan kecelakaan lalu lintas menurut data Penyebab Kecelakaan dari Korlantas Polri 2013, pada umumnya terdapat 3 (tiga)

penyebab utama yaitu *Human Error* (kesalahan pada faktor manusia sebagai operator atau user), *malfunction vehicle* (kesalahan pada faktor kendaraan) dan faktor prasarana jalan (infrastruktur).

Dengan fakta kecelakaan diatas bahwa kecelakaan yang salah satunya diakibatkan *Human Error*, subjek dari *human error* itu sendiri dikaitkan dengan manusia sebagai pengemudi kendaraan tersebut. Faktor yang paling sering ditemui akibat terjadinya kecelakaan pada pengemudi atau manusia salah satunya faktor kelelah. Definisi dari kelelahan adalah keadaan yang memengaruhi performa kerja, kesehatan, keselamatan dan membutuhkan istirahat untuk pemulihanya. Efek yang akan timbul dari kelelahan antara lain kehilangan kewaspadaan, mengantuk saat mengemudi, tertidur saat berkendara dan perubahan suasana hati (National Transport commision 2006). Sedangkan di Australia (Austroads, 2002) yang menyimpulkan faktor manusia lebih dominan sebagai penyebab kecelakaan, namun lebih lanjut ditemukan fakta bahwa kelalaian manusia lebih disebabkan oleh lepas kendali interaksi antara manusia- infrastruktur jalan (24% kasus), manusia – kendaraan (4% kasus) serta infrsstruktur jalan-kendaraan (4% kasus). Penurunan proporsi interaksi faktor manusia dengan kondisi infrastruktur jalan dari 35% kasus (di Amerika) menjadi 24% kasus (di Australia) lebih diberbaikan defisiensi keselamatan jalan melalui revisi desain geometrik dan lingkungan jalan serta kampanye jalan berkeselamatan.

Adapun pengertian menurut Sinta Uli (2006) mengenai pengangkutan didefinisikan sebagai perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang, karena perpindahan itu mutlak dibutuhkan dalam rangka mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien. Pengangkutan berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien. Menurut R.Soekardono (1981) proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.

Sehubungan dengan itu penentuan waktu kerja pengemudi tidak dilaksanakan dengan baik, Penentuan waktu operasional mengemudi

berdasarkan konvensi ILO no.153 tahun 1979 yang menyatakan bahwa setiap pengemudi harus melakukan istirahat setelah mengemudi selama 4 jam mengemudi. Hal ini menurut Saito tahun 1999 dibiarkan maka akan mengakibatkan penurunan fungsi mental dan fisik yang menghasilkan efektifitas dan efisiensi kerja yang tidak sempurna dan merupakan hasil akumulasi produk yang dihasilkan akibat metabolisme tubuh dengan mekanisme kontraksi otot yang disebut kelelahan.

Berbagai masalah yang terjadi akibat kecelakaan dan fakta di lapangan perusahaan hanya memiliki intruksi kerja, dimana intruksi kerja menjelaskan tentang penentuan jalur atau rute masuk dan keluar pabrik sesuai dengan kendaraan, pembuatan SIM pabrik dan pengemudi yang belum mengetahui Standar Operasional Prosedur mengabaikan keselamatan fisik dan kesehatan, ditemukan pengemudi yang tidak memakai Alat Pelindung Diri (APD) yang telah ditentukan oleh perusahaan karena tingkat bahaya akibat zat kimia bahan dari pupuk yang mengganggu kesehatan jika pengemudi belum terbiasa mencium bau bahan pembuat pupuk akan mempengaruhi kesehatan dan mengakibatkan efek pengemudi kendaraan yang kurang baik, dan tidak jelas pelaporan kecelakaan pihak perusahaan tidak mengetahui jika adanya armada pengangkut pupuk terjadi kecelakaan, ditambah dengan pengemudi kurang pemahannya keselamatan sebelum, selama, dan setelah melakukan pengangkutan.

Sehubungan dengan hal tersebut pengemudi harus memiliki tempat yang layak dalam melakukan peristirahatan baik menunggu selama pengangkutan barang menuju kendaraan yang tidak disediakan oleh perusahaan dengan begitu dalam pembuatan Standar Operasional Prosedur sangat penting guna untuk keselamatan pengemudi baik berada didalam pabrik maupun pengemudi melakukan pengangkutan menuju tempat tujuan, ada pun fasilitas yang telah ditentukan oleh Dinas Kesehatan dalam Buku Pemeriksaan Kesehatan Faktor Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Bagi Pengemudi Angkutan Umum. Dengan permasalahan tersebut ditambah dengan pengemudi harus menunggu antrian dalam pengangkutan pupuk dan perusahaan tidak menyediakan space ruang untuk tempat istirahat maka penulis mengambil judul dalam **DESAIN STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR**

PENGANGKUTAN yang mana akan menerapkan segala sesuatu yang penting dalam pengemudian sebelum, selama dan sesudah melakukan pengemudian.

1.2 Identifikasi Masalah

Penyebab faktor kecelakaan memiliki tiga faktor utama:

1. Manusia.

Sehubungan dengan manusia subjek dari masalah adalah pengemudi yang mana banyak ditemui pengemudi yang tidak memiliki kompetensi pengangkutan B3, tidak mempunyai SIM, tidak pernah mengikuti pelatihan, tidak memahami rute yang akan di lalui, pengemudi dipaksa kejar target, dan tidak adanya penjadwalan pengemudi. Beberapa faktor kelelahan juga sangat sering ditemui pada kecelakaan dimana pengemudi mengantuk dan dipaksa untuk mengemudikan kendaraan alasan utama para pengemudi untuk kejar terget dan tidak adanya tempat peristirahatan yang disediakan oleh pemerintah maupun perusahaan yang sesuai. Dimana pelaksanaan Standar Operasional Prosedur yang belum diterapkan yang mengakibatkan pengemudi dalam melakukan pengangkutan pupuk kurang begitu paham terhadap Standar Operasional Prosedur yang sesuai dengan tingkat bahaya pengangkutan.

1.3 Perumusan Masalah

Adapun rumusan masalah dari penelitian ini adalah:

1. Bagaimana Standar Operasional Prosedur pengangkutan yang sudah diterapkan di PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang Palembang ?
2. Bagaimana desain Standar Operasional Prosedur pengangkutan yang sesuai dengan di lapangan agar pengemudi mengikuti dengan baik ?

1.4 Batasan Masalah

Batasan rumusan masalah diatas, agar penelitian fokus pada permasalahan perlu adanya batasan dalam masalah penelitian. Adapun batasan masalah sebaai berikut :

1. Standar Operasional Prosedur pengangkutan pupuk PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang yang sudah berjalan.
2. Standar Operasional Prosedur pengangkutan yang akan diterapkan PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang.

1.5 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui Standar Operasional Prosedur pengangkutan pupuk yang diterapkan di PT. Pupuk Sriwidjaja Palembang yang sudah berjalan.
2. Mendesain Standar Operasional Prosedur pengangkutan yang sesuai dengan keselamatan pengemudi, kendaraan dan pupuk yang di angkut.

1.6 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini adalah:

1. Manfaat bagi kampus, meningkatkan kerjasama dengan PT. PUPUK SRIWIDJAJA PALEMBANG sebagai sarana pengembangan ilmu tentang pengangkutan logistik pendidikan program studi DIV Teknik Keselamatan Otomotif.
2. Manfaat bagi Taruna, memahami Standar Operasional Prosedur Pengangkutan yang sudah berjalan dan menerapkan Standar Operasional Prosesdur yang sesuai dengan mewujudkan keselamatan dalam pengangkutan pupuk.
3. Manfaat bagi perusahaan, dapat diterapkan Standar Operasional Prosedur yang sesuai agar dalam pengangkutan berjalan dengan baik dan maksimal tanpa adanya kerusakan yang membuat kerugian pada perusahaan.

1.7 Sistematika Penulisan Laporan

Sistematika penulisan laporan umum ini adalah sebagai brikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisikan tinjauan pustaka, memuat aspek legalitas dan landasan-landasan teori terkait dengan penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini terdapat uraian rinci tentang langkah-langkah dan metode penyelesaian masalah, bahan atau materi, alat yang dipergunakan, metoda pengambilan data atau metoda analisis hasil, proses pengerjaan dan masalah yang dihadapi disertai dengan cara penyelesaiannya guna menjawab masalah yang ditimbulkan pada BAB I dan didukung oleh landasan teori BAB II. Alat yang dipergunakan diuraikan dengan jelas dan jika memungkinkan disertai dengan gambar dan spesifikasinya. Metoda penyelesaian berupa uraian lengkap dan rinci mengenai langkah-langkah yang telah diambil dalam menyelesaikan masalah dan dibuat dalam bentuk diagram alir (*flow chart*).

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan hasil dan pembahasannya. Hasil Tugas Akhir hendaknya dalam bentuk tabel, grafik, foto/gambar atau bentuk lain dan ditempatkan sedekat mungkin dengan pembahasan agar pembaca dapat lebih mudah mengikuti uraian pembahasan. Pembahasan tentang hasil yang diperoleh dibuat berupa penjelasan teoritik, baik secara kualitatif, kuantitatif atau statistik. Hasil hendaknya juga dibandingkan dengan hasil penelitian atau penelitian terdahulu yang sejenis.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisikan kesimpulan dari hasil yang telah dicapai untuk menjawab tujuan dari penelitian dan saran.

