

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan sarana penting untuk menunjang aktivitas penduduk di suatu wilayah, tidak terkecuali pada Kota-kota besar dengan tingkat mobilitas yang tinggi. Kota Bandung merupakan Kota metropolitan terbesar di Jawa Barat sekaligus Kota terbesar ketiga di Indonesia dengan jumlah penduduk 2,53 juta jiwa tentunya memiliki kebutuhan transportasi yang cukup tinggi khususnya transportasi darat untuk menunjang aktivitas sehari-hari. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, potensi kendaraan bermotor di Kota Bandung pada tahun 2020 mencapai 1,57 juta kendaraan (Badan Pusat Statistik Kota Bandung, 2021). Hal tersebut menunjukkan bahwa transportasi darat di Kota Bandung cukup padat, khususnya untuk kendaraan bermotor.

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Kota Bandung, Kendaraan bermotor di Kota Bandung juga mencakup transportasi umum jenis Bus dan *micro bus* sebanyak 3.249 kendaraan (Badan Pusat Statistik Kota Bandung, 2021). Transportasi umum jenis Bus menjadi salah satu pilihan bagi masyarakat Kota Bandung untuk melakukan perjalanan dalam Kota. Pemerintah Kota Bandung memberikan layanan transportasi Bus yang disebut Trans Metro Bandung, yaitu layanan Bus perkotaan yang dioperasikan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung dan diatur dalam kebijakan Peraturan WaliKota Bandung Nomor 704 tahun 2008. Adanya layanan tersebut, mobilitas masyarakat akan lebih mudah setiap harinya sehingga kendaraan jenis Bus di Kota Bandung beroperasi secara maksimal.

Pengoperasian transportasi umum di Kota Bandung merupakan hal yang patut diapresiasi. Namun, hal tersebut tidak terlepas dari masalah-masalah yang timbul, seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Bandung tahun 2022, jumlah kecelakaan lalu lintas pada transportasi umum Kota Bandung mencapai 402 kasus. Hal tersebut membutuhkan perhatian khusus dari

pihak-pihak terkait agar mengetahui penyebab kecelakaan yang terjadi pada Bus di Kota Bandung.

Terdapat kasus kecelakaan di Trans Metro Bandung yang disebabkan karena kurang konsentrasinya pengemudi saat mengemudikan kendaraannya. Salah satu kejadian pada akhir tahun 2021 terdapat peristiwa kecelakaan Bus trans metro Bandung yaitu pada koridor 1 cibiru-cibereum dalam perjalanannya di jalan soekarno-hatta pengemudi kurang berkonsentrasi sehingga tidak melihat ada pejalan kaki yang akan menyebrang jalan. Hal itu membuat pengemudi menabrak pejalan kaki tersebut.

National Highway Transportation Safety Board (NHTSB), menyatakan bahwa ada enam penyebab utama kecelakaan, yaitu pengemudi kehilangan konsentrasi (55%), lelah dan mengantuk (45%), dalam pengaruh obat-obatan atau alkohol (30%), kecepatan melebihi batas (30%), cuaca (15%), dan komponen yang mengalami kerusakan (10-14%) (Zuraida, 2015). Selain itu, Biro Komunikasi dan Informasi Publik Departemen Perhubungan menyebutkan faktor-faktor penyebab kecelakaan, yaitu faktor manusia (28%), faktor alam (20%), faktor kendaraan (18%), dan faktor jalan (15%) (Departemen Perhubungan, 2022). Kedua literatur tersebut menunjukkan bahwa faktor kesalahan manusia (atau *human error*) merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan di Indonesia.

Kelalaian pengemudi (atau *human error*) dapat disebabkan oleh berbagai macam faktor yaitu pola kerja yang tidak baik yaitu faktor lingkungan, faktor kelelahan akibat pola kerja yang tidak baik. Pengemudi harus menimalisirkan kesalahan maupun kelalaian. Undang-undang No.22 tahun 2009 pasal 106 ayat 1 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatakan bahwa pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi (Rehamn and Sultana, 2009). Kesalahan pengemudi yang sering terjadi yaitu akibat Kelelahan.

Menurut Meutia Reza Syahlefi, Mhd Makmur Sinaga dan Umi Salmah pada penelitiannya, kelelahan pengemudi dipengaruhi oleh beberapa faktor yaitu: usia, waktu kerja, waktu istirahat dan status gizi (IMT), dan kondisi fisik tidak mempengaruhi kelelahan pengemudi (Reza Syahlefi.,

2014). Faktor yang mempengaruhi kelelahan dari faktor eksternal yaitu Waktu Kerja, Waktu Istirahat, Jarak Tempuh Koridor dan *Traffic*.

Waktu kerja yang berlebih dan waktu istirahat yang tidak cukup pada pengemudi menyebabkan ketidakseimbangan antara aktivitas otot dan proses pemulihan, sehingga mudah mengalami kelelahan. Makin lama waktu kerja bagi pengemudi artinya akan makin lama dalam durasi mengemudi yang menyebabkan timbulnya kelelahan. Menurut Tarwaka pada penelitiannya menyatakan bahwa Memperpanjang waktu kerja hanya akan menurunkan efisiensi kerja, meningkatkan kelelahan, kecelakaan dan penyakit akibat kerja (Tarwaka, 2004). Setiap perusahaan angkutan umum wajib mematuhi dan memberlakukan ketentuan mengenai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian pengemudi kendaraan bermotor umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di Indonesia telah ditetapkan lamanya waktu kerja sehari maksimum yaitu 8 jam kerja dan selebihnya yaitu waktu istirahat.

Berdasarkan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 90 ayat 2, 3 dan 4 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu bahwa waktu kerja bagi pengemudi kendaraan bermotor umum paling lama 8 (delapan) jam sehari. Pengemudi kendaraan bermotor umum setelah mengemudikan kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam. Dalam hal tertentu pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 (satu) jam (Rehamn and Sultana, 2009).

Waktu istirahat pengemudi juga turut andil berpengaruh terhadap kelelahan. Waktu istirahat yang kurang dapat mempengaruhi kelelahan pengemudi. Waktu istirahat bagi pengemudi biasanya digunakan untuk menghilangkan rasa lelah yaitu seperti tidur, makan, dan mengobrol.

Jauh dekatnya jarak yang ditempuh akan mempengaruhi tingkat kelelahan pengemudi, karena semakin jauh jarak tempuh maka tingkat kelelahan pun akan semakin tinggi. Hal tersebut juga akan mempengaruhi daya konsentrasi pengemudi dalam mengoperasikan kendaraannya. Selain waktu kerja, waktu istirahat, dan jarak tempuh koridor. *Traffic* juga berpengaruh terhadap kelelahan.

Traffic berpengaruh terhadap kelelahan, karena dengan jarak tempuh koridor yang sama tetapi dengan *traffic* yang berbeda maka kelelahan pengemudi juga berbeda.

Berdasarkan data dari magang 1 di Trans Metro Bandung tahun 2022 diketahui bahwa waktu mengemudi pada Trans Metro Bandung dimulai pada jam 05.00 hingga 19.00 sehingga mendapatkan waktu 14 jam dan hanya dikurangi waktu istirahat 15 menit setiap satu kali jalan. Hal itu tidak sesuai atau melebihi waktu kerja yang telah diatur dalam Undang-undang No.22 Tahun 2009 Pasal 90 ayat 2, 3 dan 4 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Penulis mempunyai hipotesa bahwa waktu kerja, waktu istirahat, jarak tempuh koridor dan *traffic* mempengaruhi kelelahan pada pengemudi bus sehingga penulis melakukan penelitian untuk mendapatkan persamaan model dan dijadikan suatu karya tulis ilmiah berbentuk tugas akhir tentang atau dengan judul "**Pengaruh Waktu Kerja, Waktu Istirahat, Jarak Tempuh Koridor, *Traffic* Terhadap Kelelahan Pengemudi bus dengan Metode *VAS-F'***".

I.2. Rumusan Masalah

Merujuk pada latar belakang masalah yang telah penulis deskripsikan sebelumnya. Rumusan masalah dalam penelitian ini terbagi menjadi beberapa bagian, diantaranya yaitu :

1. Bagaimana pengaruh waktu kerja pengemudi terhadap kelelahan pada pengemudi bus Trans Metro Bandung?
2. Bagaimana pengaruh waktu istirahat pengemudi terhadap kelelahan pada pengemudi bus Trans Metro Bandung?
3. Bagaimana pengaruh jarak tempuh koridor terhadap kelelahan pada pengemudi bus Trans Metro Bandung?
4. Bagaimana pengaruh waktu kerja, waktu istirahat dan jarak tempuh koridor terhadap kelelahan pada pengemudi bus Trans Metro Bandung?
5. Bagaimana pengaruh *traffic* terhadap kelelahan pada pengemudi bus Trans Metro Bandung?

I.3. Batasan Masalah

Berdasarkan beberapa persoalan dalam latar belakang dan rumusan masalah. Batasan masalah dalam penelitian dibatasi pada aspek kajian pengaruh waktu kerja, waktu istirahat, jarak tempuh koridor, *traffic* terhadap kelelahan pada pengemudi bus Trans Metro Bandung.

I.4. Tujuan Penelitian

Suatu penelitian ilmiah dimaksudkan untuk mengembangkan dan memperluas hasil penelitian tersebut untuk kemajuan ilmu pengetahuan. Adapun tujuan penelitian ini yaitu:

1. Menganalisis pengaruh waktu kerja pengemudi terhadap kelelahan pada pengemudi bus Trans Metro Bandung
2. Menganalisis pengaruh waktu istirahat pengemudi terhadap kelelahan pada pengemudi bus Trans Metro Bandung
3. Menganalisis pengaruh jarak tempuh koridor terhadap kelelahan pada pengemudi bus Trans Metro Bandung
4. Menganalisis pengaruh waktu kerja, waktu istirahat dan jarak tempuh koridor terhadap kelelahan pada pengemudi bus Trans Metro Bandung
5. Menganalisis pengaruh *traffic* terhadap kelelahan pada pengemudi bus Trans Metro Bandung

I.5. Manfaat Penelitian

1. Bagi Penulis :
Dapat menambah pengetahuan dan keilmuan dalam menerapkan ilmu yang telah diperoleh di bangku perkuliahan dalam dunia kerja.
2. Bagi PKTJ :
Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah informasi dan referensi bacaan bagi semua pihak di kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.
3. Bagi Perusahaan :
Hasil penelitian ini berupa jurnal penelitian yang diharapkan bisa dipakai untuk bahan pertimbangan bagi pihak manajemen Trans Metro Bandung dalam penerapan pengelolaan kelelahan pengemudi bus Trans Metro Bandung

I.6. Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah pembahasan dan memperoleh gambaran tentang tugas akhir ini. Penulisan dalam penelitian ini disusun dengan sistematika berikut :

BAB I: PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan proses penelitian awal berisi latar belakang masalah, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan, dan manfaat penelitian.

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi penjelasan studi yang relevan, kajian-kajian pustaka dan teori-teori yang digunakan dalam penelitian ini guna menambah referensi dan rujukan dalam penelitian serta menam-pilkan penelitian yang relevan.

BAB III: METODE PENELITIAN

Bab ini berisi ruang lingkup penelitian, kerangka pemikiran, jenis penelitian, hipotesis penelitian. prosedur pengambilan dan pengumpulan data, metode analisis data, dan diagram alir penelitian.

BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi analisis data yang diperoleh dan pemrosesan data untuk memenuhi perumusan masalah untuk memuat hasil pen-carian penelitian.

BAB V: PENUTUP

Bab ini akan disajikan suatu kesimpulan yang diperoleh dari hasil analisis dan pembahasan pada bab-bab sebelumnya. Selanjutnya dibuat suatu rekomendasi dan implikasi yang dituangkan dalam bentuk saran-saran yang diharapkan mampu memberikan manfaat bagi setiap pihak yang terlibat dalam penelitian ini

DAFTAR PUSTAKA

Bab ini berisi sumber referensi yang digunakan untuk men-dukung penulisan penelitian

LAMPIRAN

Bab ini berisi dokumentasi survei, formulir survei dan data-data yang mengacu pada penelitian