

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

PT. Banyumas Raya Transportasi (Trans Banyumas) merupakan perusahaan angkutan umum penumpang yang menerapkan Program *Buy The Service* (BTS) oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Teman Bus, 2020). Program *Buy The Service* (BTS) adalah skema pemberian subsidi sesuai dengan PERMENHUB No. PM 9 Tahun 2020 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan. Skema tersebut berupa pembelian layanan angkutan umum oleh Kementerian Perhubungan untuk perusahaan angkutan umum dengan mekanisme lelang berdasarkan Standar Pelayanan Minimum (SPM) atau *Quality Licensing*. Dengan adanya mekanisme tersebut, perusahaan angkutan umum dapat memenuhi segala aspek yang diperlukan (Badan Kebijakan Transportasi, 2022). Trans Banyumas sebagai penyedia layanan angkutan penumpang umum perkotaan diharapkan dapat memenuhi seluruh aspek terutama dalam aspek keselamatan untuk meminimalisir terjadinya kasus kecelakaan. Berikut ini merupakan gambaran data jumlah kasus kecelakaan Trans Banyumas dalam bentuk grafik:



Gambar I. 1 Jumlah Kecelakaan bulan Mei 2022 – Agustus 2023

(Sumber: PT. Banyumas Raya Transportasi)

Berdasarkan **Gambar I. 1** menggambarkan bahwa pada setiap bulannya Trans Banyumas masih memiliki kasus kecelakaan dan terdapat jumlah kasus tertinggi yaitu pada bulan Desember 2022 sebanyak 9 kasus. Data tersebut menunjukkan bahwa Trans Banyumas belum dapat memaksimalkan dalam menerapkan aspek keselamatannya sehingga Trans Banyumas belum mencapai perusahaan yang *zero accident*. Dengan demikian, untuk mencapai hal tersebut maka Trans Banyumas perlu memenuhi aspek keselamatannya lebih baik lagi dengan mengevaluasi dan memperbaiki penerapan sistem manajemen keselamatannya.

Penerapan sistem manajemen keselamatan merupakan suatu upaya pencegahan yang dilakukan oleh perusahaan terhadap seluruh karyawan dari bahaya dan risiko yang timbul akibat potensi terjadinya kecelakaan (Nanda dkk., 2022). Penerapan sistem manajemen keselamatan merupakan salah satu aspek keselamatan yang wajib dilaksanakan oleh perusahaan sesuai dengan UU Nomor 13 Pasal 87 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan untuk meningkatkan sikap keselamatan pada karyawan perusahaan. Hal tersebut sejalan dengan pendapat yang disampaikan oleh Griffin dan Neal (2000) bahwa tingkat sikap karyawan terhadap keselamatan yang tinggi dapat dipengaruhi berdasarkan iklim keselamatannya. Iklim keselamatan perusahaan yang baik akan membentuk pola lingkungan berkeselamatan yang baik pada cara karyawan dalam melaksanakan pekerjaannya dan interaksi sesama karyawan yang memiliki dampak langsung pada hasil keselamatannya, misal kasus kecelakaan yang terjadi pada perusahaan. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Asokawati dkk. (2023) yaitu untuk mengetahui tingkat aspek keselamatan pada suatu lingkungan kerja maka diperlukannya pengukuran iklim keselamatan. Dengan demikian, kita dapat menentukan salah satu dimensi pada iklim keselamatan yang perlu ditingkatkan berdasarkan perolehan nilai pada masing – masing dimensi yang didapat.

Menurut *Workplace Health and Safety Queensland* (2019) bahwa iklim keselamatan adalah suatu penilaian terhadap keselamatan pada suatu perusahaan dalam waktu tertentu. Penilaian dan keyakinan tersebut dapat dipengaruhi oleh sikap, nilai, pendapat dan tindakan karyawan lainnya dalam suatu perusahaan, dan dapat berubah secara kondisional. Tak hanya itu,

menurut pendapat Kines dkk. (2011) menyampaikan bahwa iklim keselamatan terdiri dari tujuh dimensi yang berdasarkan pada metode penilaian *The Nordic Occupational Safety Climate Questionnaire – 50* (NOSACQ-50).

Metode penilaian NOSACQ-50 merupakan metode yang berisi 50 pertanyaan untuk mengukur tingkat iklim keselamatan pada suatu perusahaan yang telah dikembangkan oleh pusat penelitian keselamatan Nordik (Swedia, Finlandia, Denmark, Norwegia dan Islandia) yang didukung oleh Dewan Menteri Nordik (Silvia dkk., 2020). Metode penilaian NOSACQ-50 merupakan metode penilaian yang telah dilakukan uji validitas dan reliabilitas sehingga menghasilkan kuesioner yang valid dan reliabel (Kines dkk., 2011). Metode penilaian tersebut, merupakan penilaian yang berdasarkan pada dimensi manajemen prioritas keselamatan, komitmen, dan kompetensi; dimensi manajemen pemberdayaan keselamatan; dimensi manajemen keselamatan yang berkeadilan; dimensi komitmen keselamatan para karyawan; dimensi prioritas keselamatan dan penolakan risiko para karyawan; dimensi komunikasi keselamatan, pembelajaran dan kepercayaan terhadap kompetensi keselamatan rekan kerja; dimensi kepercayaan terhadap kemampuan sistem keselamatan.

Berdasarkan observasi dan pengalaman peneliti selama melaksanakan kegiatan magang di Trans Banyumas pada bulan September hingga November tahun 2023, peneliti menemukan terdapat beberapa permasalahan iklim keselamatan yang belum terbangun salah satunya seperti masih kurangnya kesadaran penggunaan APD pada mekanik. Hal tersebut disebabkan kurangnya ditegaskan dan diwajibkannya untuk menggunakan APD pada standar operasional prosedur (SOP) mekanik perusahaan Trans Banyumas. Hal tersebut sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Septiawan dkk. (2011) bahwa nilai terendah iklim keselamatan terdapat pada dimensi prioritas keselamatan dan penolakan risiko para karyawan disebabkan kurangnya kesadaran penggunaan APD.

Pada fasilitas perbaikan dan perawatan kendaraan bermotor yang disediakan oleh perusahaan Trans Banyumas, juga masih menunjukkan prioritas keselamatan yang minim sehingga mekanik terpaksa mengabaikan keselamatan dalam bekerja. Salah satunya seperti, mekanik hendak akan melakukan perbaikan di lapangan terhadap bus Trans Banyumas yang sedang

beroperasi. Dalam hal ini, mekanik hanya menggunakan fasilitas angkutan berupa sepeda motor pribadi dalam mengangkut suku cadang bus Trans Banyumas. Pada saat proses pengangkutan suku cadang menuju ke lapangan, mekanik memegang suku cadang hanya dengan kedua tangan baik suku cadang yang dibawa banyak maupun sedikit dan besar maupun kecil yang dapat membahayakan dan menyulitkan mekanik dalam berkendara di jalan.

Berdasarkan **Gambar I.1** dapat diketahui bahwa terjadinya kasus kecelakaan pada setiap bulan mengindikasikan iklim keselamatan belum terbangun dengan baik. Menurut hasil penelitian Pane dan Dharmastiti (2019) bahwa iklim keselamatan dapat mempengaruhi perilaku keselamatan. Oleh karena itu, dengan terbangunnya iklim keselamatan yang baik maka pramudi akan memprioritaskan aspek keselamatan saat berkendara untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan. Tak hanya itu, mekanik juga akan selalu memastikan bus dalam kondisi aman untuk memastikan pramudi dapat berkendara dengan aman serta pihak manajemen akan selalu memantau dan mengimbuu agar pramudi mematuhi SOP dan memperhatikan lingkungan sekitar saat berkendara.

Berdasarkan pengamatan peneliti terdapat kebiasaan dari pramudi saat Bus Trans Banyumas telah tiba di halte, pramudi tidak sepenuhnya menghentikan bus dan membuka pintu masuk bus. Dalam SOP pramudi sudah tertera bahwa bus berhenti di halte sekitar 10 detik dengan keadaan berhenti sempurna. Hal ini juga dijumpai oleh peneliti ketika sedang melaksanakan magang di Trans Banyumas, saat pramudi akan melanjutkan perjalanan selanjutnya tidak menutup pintu terdahulu dengan sempurna. Penumpang yang telah menaiki bus bahkan tidak dipastikan dalam keadaan yang sudah aman terlebih dahulu, hal ini disebabkan karena pramudi lebih mementingkan mengejar waktu agar sesuai dengan waktu ritase.

Berdasarkan permasalahan diatas, meskipun karyawan Trans Banyumas telah berupaya melaksanakan Sistem Manajemen Keselamatan, namun masih terdapat perilaku tidak berkeselamatan yang menjadi perhatian utama bagi perusahaan Trans Banyumas, sehingga Trans Banyumas harus mengoptimalkan aspek keselamatannya agar terciptanya iklim keselamatan yang optimal. Dengan demikian, untuk mengetahui tingkat iklim keselamatan pada karyawan perusahaan Trans Banyumas maka hal yang perlu diketahui

yaitu penilaian keselamatan pada setiap individu karyawan perusahaan Trans Banyumas. Oleh karena itu, berdasarkan uraian permasalahan yang ada, peneliti akan melakukan kajian untuk menganalisis iklim keselamatan perusahaan Trans Banyumas dengan judul " Analisis Iklim Keselamatan Pada Karyawan Perusahaan PT. Banyumas Raya Transportasi (Trans Banyumas) menggunakan metode NOSACQ-50".

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang dan permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya, untuk memperjelas masalah yang akan diteliti maka perlu dibuat suatu rumusan masalah. Maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana iklim keselamatan pada karyawan Perusahaan PT. Banyumas Raya Transportasi berdasarkan NOSACQ-50?
2. Bagaimana dimensi dari iklim keselamatan pada karyawan perusahaan PT. Banyumas Raya Transportasi berdasarkan NOSACQ-50?
3. Bagaimana rekomendasi peningkatan dimensi dari iklim keselamatan?

I.3 Batasan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang dan rumusan masalah yang telah disusun sebelumnya oleh peneliti, agar permasalahan dalam penelitian ini lebih terarah maka dari itu peneliti membatasi objek penelitian hanya membahas mengenai iklim keselamatan dengan metode NOSACQ-50, dan peneliti juga membatasi subjek penelitian lebih terfokus pada karyawan PT. Banyumas Raya Transportasi.

I.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pada latar belakang dan pembahasan masalah yang telah diuraikan sebelumnya, maka untuk memperjelas masalah yang akan diteliti dapat disampaikan tujuan dari penelitian ini, yaitu:

1. Mengidentifikasi iklim keselamatan pada karyawan perusahaan PT. Banyumas Raya Transportasi berdasarkan NOSACQ-50.
2. Menganalisis dimensi dari iklim keselamatan pada karyawan perusahaan PT. Banyumas Raya Transportasi berdasarkan NOSACQ-50.

3. Merekomendasikan peningkatan yang tepat untuk setiap dimensi dari iklim keselamatan pada karyawan perusahaan PT. Banyumas Raya Transportasi berdasarkan NOSACQ-50 yang masih memerlukan peningkatan.

I.5 Manfaat Penelitian

Diharapkannya hasil penelitian yang dilaksanakan di PT. Banyumas Raya Transportasi dapat memberikan manfaat untuk semua pihak yang berkaitan dalam penelitian ini:

1. Manfaat Teoritis

Dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan keilmuan keselamatan transportasi khususnya iklim keselamatan. Selanjutnya dapat dikembangkan dan dijadikan referensi untuk penelitian selanjutnya yang memiliki relevansi dengan penelitian ini.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi Taruna PKTJ

Penelitian dapat dijadikan media sebagai penerapan ilmu yang telah diperoleh selama pendidikan Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.

- b. Bagi PT. Banyumas Raya Transportasi

Penelitian ini diharapkan sebagai referensi dan acuan pertimbangan dalam peningkatan keselamatan pada PT. Banyumas Raya Transportasi.

- c. Bagi Kampus PKTJ

Penelitian dapat dijadikan sebagai referensi tambahan dalam meneliti lebih lanjut maupun mengembangkan terkait penelitian ini dengan metode yang berbeda.

I.6 Sistematika Penulisan Laporan

Sistematika penulisan tugas akhir ini menyajikan format dengan uraian seperti berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pembahasan pada bab ini meliputi latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan laporan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pembahasan pada bab ini meliputi tentang landasan teori yang mendukung penelitian ini, penelitian lain yang relevan dengan penelitian ini, dan kerangka berpikir penelitian ini.

BAB III METODE PENELITIAN

Pembahasan pada bab ini berisikan lokasi penelitian, bagan alur penelitian, jenis penelitian, populasi dan sampel, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian, serta teknik analisis data.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembahasan bab ini meliputi pengolahan dan pembahasan hasil data penelitian yang telah diperoleh.

BAB V PENUTUP

Pembahasan pada bab ini berisi kesimpulan dan saran untuk tindak lanjut perusahaan dalam peningkatan aspek keselamatannya.

DAFTAR PUSTAKA

Berisi tentang referensi dan sumber penulisan laporan.

LAMPIRAN

Berisi lampiran-lampiran data yang dibutuhkan dalam laporan.