

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1. Latar Belakang**

Dalam era modern ini, Transportasi memainkan peran penting dalam mendukung sistem mobilitas masyarakat yang masih harus ditata dan diatur secara efektif. Salah satu angkutan umum yang banyak digunakan oleh masyarakat yaitu bus. Namun, dalam hal ini tidak dapat dipungkiri bahwa salah satu permasalahan dalam dunia transportasi yaitu masih banyak angka kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh bus. Menurut Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 106 Ayat 1, seorang pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan konsentrasi penuh (UU No. 22 Tahun 2009). Hal ini karena pengemudi bertanggung jawab sepenuhnya terhadap keselamatan dirinya, penumpang, muatan yang dibawa, dan pengguna jalan yang lain.

PT. X merupakan perusahaan yang bergerak di bidang penyediaan jasa transportasi dan memiliki jaringan pelayanan yang tersebar hampir di seluruh wilayah Indonesia. Salah satu layanan bus PT X yaitu bus terintegrasi dengan bandara Soekarno-Hatta yang melayani beberapa lokasi di Jakarta dan sekitarnya. Angkutan khusus bandara Soekarno-Hatta diketahui terdapat 23 trayek yang tersebar di Jakarta, Bogor, Tangerang, Bekasi, Banten, Karawang, Purwakarta, dan Sukabumi dengan jumlah Armada sebanyak 175 unit bus. Setiap trayeknya memiliki ritase dan jarak tempuh yang berbeda, hal ini akan berpengaruh pada durasi mengemudi yang ditempuh oleh setiap pengemudi. Meskipun bus PT X memberikan kenyamanan dan kemudahan pada setiap pelayanan, kelelahan pengemudi dapat menjadi masalah serius sehingga dapat memengaruhi keselamatan penumpang dan efektivitas layanan. Berdasarkan laporan kecelakaan tahunan PT X pada tahun 2023 kurang lebih terjadi sebanyak 315 kasus kecelakaan pada bus PT X, selanjutnya pada cabang bandara Soekarno-Hatta mengalami peningkatan dari 10 kasus kecelakaan di tahun 2023 menjadi 14 kasus kecelakaan pada tahun 2024 yang didominasi oleh faktor manusia, dengan faktor utamanya yaitu akibat kelelahan kerja.

Secara global kecelakaan di jalan raya merupakan masalah yang serius sehingga dapat mengakibatkan cedera bahkan sampai meninggal dunia (Hermanto *dkk.*, 2022). Kejadian kecelakaan yang melibatkan bus sebagian besar dipengaruhi oleh faktor *human error* atau kelalaian pengemudi dan sebagian lainnya adalah malfungsi dari kendaraan (Kamila, 2022). Kesadaran para pengemudi masih dikatakan relatif rendah karena faktor perilaku pengemudi dalam *safety driving*, jam kerja, serta kondisi bus yang berhubungan dengan banyaknya kejadian kecelakaan (Sugianto and Arief Kurniawan, 2020)

Kelelahan pada pengemudi menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan (Benmohamed dan Zarzour, 2024). Pengemudi yang mengalami kelelahan kerja dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan pada sektor transportasi disertai dengan kematian cukup tinggi. Menurut International Labour Organization (ILO), 2 juta pekerja meninggal dalam kecelakaan akibat kelelahan kerja. Sebuah studi yang dilakukan oleh International Labour Organization menyebutkan bahwa 18.828 (32,8%) dari 58.118 sampel mengalami kelelahan dan hal tersebut mempengaruhi produktivitas kerja. Rata-rata kecelakaan kerja di Indonesia terjadi sebanyak 414 setiap harinya, 27,8% di antaranya karena kelelahan, dan 9,5% orang mengalami kecacatan akibat kerja (Fitria *dkk.*, 2023). Menurut Aulia Asmarani (2021), terdapat hubungan antara usia, masa kerja, dan beban kerja dengan kelelahan pengemudi. Kelelahan juga dipengaruhi oleh status gizi, beban kerja mental, dan durasi mengemudi (Kamila, 2022), karena durasi kerja yang melebihi standar dapat meningkatkan kelelahan seseorang (Fitria, Hamidi and Puteri, 2023).

Gejala kelelahan muncul setelah menempuh perjalanan panjang yang disebabkan banyaknya gerakan bersifat monoton dan dituntut untuk selalu berkonsentrasi dalam mengendalikan kendaraan (Fenyvian *dkk.*, 2020). Apabila keadaan tersebut terus berlanjut, tidak dipungkiri bahwa pada saat tertentu akan terjadi pengurangan kesiagaan pengemudi dan dapat membahayakan dirinya maupun penumpang. Secara sederhana proses terjadinya kelelahan pada pengemudi ada tiga tahap yaitu pada tahap awal adanya kewaspadaan, kemudian di tahap kedua akan mengalami penurunan kewaspadaan seperti mengantuk atau *microsleep*, dan terakhir

pada tahap ketiga terjadi penurunan perhatian atau kehilangan konsentrasi sehingga mengemudikan kendaraan tidak terkontrol. Oleh sebab itu, untuk mencegah efek kelelahan yang lebih lanjut dan menghindari terjadinya kecelakaan, maka disarankan untuk diadakan pemulihan dengan cara beristirahat sejenak (Firman, 2020). Dalam Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan No.22 Tahun 2009 pasal 90 ayat 3 telah tercantum bahwa pengemudi wajib dan diharuskan untuk beristirahat paling singkat setengah jam setelah mengemudikan kendaraannya selama 4 jam berturut-turut (UU No. 22 Tahun 2009).

Penelitian ini mendeteksi adanya faktor risiko yang memengaruhi kelelahan kerja pengemudi yang dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan khususnya pada angkutan umum yg telah terintegrasi langsung dengan bandara yang dimana angkutan ini banyak digunakan perpindahan oleh penumpang angkutan oleh masyarakat untuk perpindahan dari bandara ke tujuan ataupun sebaliknya. Hal ini dikarenakan bus cabang bandara berbeda dengan bus AKAP PT X yang dimana bus akap ini memiliki jarak waktu perpindahan lebih Panjang dibandingkan dengan bus bandara yang harus menyesuaikan jadwal kedatangan dan keberangkatan. Sebagai penyedia jasa transportasi, sudah seharusnya memperhatikan keselamatan bagi para pegawai maupun penumpang. Sehingga perlu dilakukan pencegahan untuk mengurangi angka kecelakaan di PT X. Berdasarkan latar belakang dan permasalahan kecelakaan yang dipengaruhi oleh kelelahan pengemudi maka penulis tertarik untuk mengambil judul penelitian terkait **"ANALISIS FAKTOR KELELAHAN PENGEMUDI ANGKUTAN PEMADU MODA (studi kasus : pengemudi bus PT. X Cabang Basoetta)"** dan diharapkan dari penelitian ini dapat diketahui tingkat kelelahan yang kemudian nantinya dapat dijadikan indikator dalam penentuan rekomendasi dan tindakan yang tepat dalam meningkatkan keselamatan transportasi.

## **I.2. Rumusan Masalah**

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana tingkat risiko kelelahan pengemudi bus PT X Cabang Basoetta berdasarkan indikator kelemahan kegiatan, motivasi, dan fisik yang diukur menggunakan kuesioner IFRC??

2. Faktor-faktor apa saja yang berhubungan dengan kelelahan pengemudi bus PT X Cabang Basoetta?

### **I.3. Batasan Masalah**

Penelitian ini dititik beratkan sesuai dengan tujuan agar pembahasan tidak meluas. Maka diberikan batasan masalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini hanya berfokus pada pengemudi bus PT X khususnya cabang Basoetta.
2. Penelitian ini dilakukan dengan cara menganalisis tingkat kelelahan pada pengemudi bus PT X terhadap keselamatan dalam berkendara.
3. Pengambilan data diperoleh dengan melakukan wawancara dan kuesioner yang disebarakan kepada pengemudi bus PT X cabang Basoetta.
4. Penelitian ini menggunakan kuesioner IFRC.
5. Objek penelitian ini hanya berfokus pada variabel kelelahan, usia, kondisi kesehatan, kuantitas tidur, masa kerja, durasi mengemudi, dan waktu istirahat.

### **I.4. Tujuan Penelitian**

Tujuan dibuatnya penelitian ini adalah :

1. Untuk mengidentifikasi tingkat kelelahan kerja berdasarkan indikator pelemahan kegiatan, motivasi dan fisik pada pengemudi bus PT X cabang Basoetta
2. Untuk Mengetahui hubungan faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan pada pengemudi bus PT X cabang Basoetta

### **I.5. Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Sebagai dasar dalam mengidentifikasi dan memetakan tingkat kelelahan kerja pada pengemudi bus PT X Cabang Bandara Soekarno-Hatta, khususnya berdasarkan indikator pelemahan kegiatan, penurunan motivasi, dan kondisi fisik. Hasil ini dapat digunakan oleh pihak perusahaan untuk memahami kondisi aktual para pengemudi secara lebih objektif dan terukur.

2. Memberikan informasi mengenai hubungan antara faktor-faktor tertentu (misalnya usia, kondisi kesehatan, kuantitas tidur, durasi kerja, waktu istirahat pengemudi, dan masa kerja) dengan tingkat kelelahan kerja. Manfaat ini penting untuk membantu perusahaan dalam menyusun strategi pencegahan dini, intervensi kerja, atau kebijakan operasional yang lebih tepat guna menurunkan risiko kelelahan kerja di kalangan pengemudi.
3. Sebagai bahan evaluasi dan pertimbangan manajerial perencanaan jam kerja, jadwal istirahat, serta program kesehatan dan keselamatan kerja (K3) yang terintegrasi dengan sistem operasional angkutan bus.
4. Mendorong peningkatan keselamatan transportasi publik dalam mengurangi tingkat kelelahan pada pengemudi secara langsung berkorelasi dengan penurunan risiko kecelakaan lalu lintas dan peningkatan kualitas pelayanan kepada penumpang.

#### **I.6. Sistematika Penulisan**

Dalam penulisan skripsi ini penulis menyusun berdasarkan sistematika penulisan sebagai berikut:

##### **BAB I: PENDAHULUAN**

Pada bab ini berisi terkait latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

##### **BAB II: TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bab ini menguraikan mengenai teori-teori dan ketentuan-ketentuan umum yang digunakan dalam menganalisis secara teknis maupun aspek legalitas.

##### **BAB III: METODE PENELITIAN**

Pada bab ini menjelaskan mengenai metode yang digunakan dalam menyelesaikan masalah serta menguraikan data apa saja yang dibutuhkan, cara pengumpulan data, dan cara mengelola data.

##### **BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini akan diuraikan tentang data hasil survey yang telah dilakukan, pengolahan data, serta analisa data.

## BAB V: PENUTUP

Pada bab ini berisi kesimpulan dan saran terhadap penelitian pada bab sebelumnya sesuai hasil perhitungan yang telah dilakukan.

## DAFTAR PUSTAKA

Pada bab ini berisi sumber-sumber atau referensi yang digunakan oleh penulis untuk mendukung pelaksanaan penyusunan skripsi. Pustaka yang dituliskan merupakan pustaka yang memang benar-benar dirujuk dalam buku atau jurnal.

## LAMPIRAN

Pada lampiran ini berisi instrumen penelitian yang digunakan dalam penyusunan proposal skripsi ini seperti, data tabel dan gambar pendukung penelitian.