

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi salah satu penyebab kematian nomor 8 di Indonesia dan merupakan penyebab utama kematian pada usia 14 – 40 tahun. (Korlantas Polri, 2024). Secara global, kecelakaan lalu lintas juga menjadi penyebab pertama kematian akibat cedera dengan jumlah terbanyak. Terdapat kenaikan angka kecelakaan lalu lintas pertahunnya di Indonesia, begitu pula kenaikan jumlah korban meninggal dan luka-luka (Zainafree et al., 2022). Berdasarkan data Korlantas Polri 2024, terjadi 79.220 Kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan 117.962 korban, 7,21 % meninggal dan 8,26 % luka berat. Data kecelekaan lalu lintas di tahun 2025 periode 1, yaitu Januari sampai Juni terjadi 70.749 kasus kecelakaan. Mayoritas korban meninggal berada pada usia produktif. (Berita Satu, 2025).

Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) juga menunjukkan angka kecelakaan yang signifikan. Sepanjang periode Januari hingga September 2025 tercatat sebanyak 5.202 kecelakaan lalu lintas di wilayah DIY. Angka tersebut tergolong tinggi dengan ratusan korban meninggal dunia dan ribuan lainnya mengalami luka-luka. Dari hasil evaluasi Ditlantas Polda DIY, faktor manusia menjadi penyebab utama dan sebagian besar adalah kelelahan serta menurunnya tingkat kewaspadaan pengemudi (Harian Jogja, 2025).

Beberapa kejadian kecelakaan di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) juga melibatkan bus Trans Jogja. Kasus yang menjadi sorotan publik adalah kecelakaan di simpang empat UPN Condongcatur, Sleman pada November 2019 yang menewaskan seorang pelajar (Tribun Jogja, 2019). Faktor kelelahan pengemudi menjadi penyebabnya. Lebih terbaru, kecelakaan yang sama juga terjadi pada 20 Agustus 2025 sekitar pukul 05:20 WIB di simpang tiga Adisutjipto yang mengakibatkan seorang pejalan kaki meninggal dunia. Berdasarkan keterangan saksi yang dihimpun oleh POLDA DIY menunjukkan pengemudi sempat mengantuk dan tersentak saat kejadian (Kompas, 2025).

Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta juga dikenal sebagai pusat pariwisata dan Pendidikan di Indonesia mengalami tingginya mobilisasi kendaraan setiap hari,

sehingga kemacetan lalu lintas menjadi fenomena nyata dan berulang setiap harinya. Kepadatan di Provinsi DIY telah mencapai tingkat yang sangat signifikan, sehingga rata-rata kecepatan di ruas jalan bahkan dilaporkan tidak sampai 40 km/jam (Kumparan, 2025). Badan Pusat Statistik Provinsi DIY menyatakan, bahwa pertumbuhan sepeda motor rata-rata 7,4 persen per tahun dan mobil 10.01 persen pada tahun 2023 (Harian Jogja, 2025). Kemacetan yang signifikan berdampak pada pengemudi yang harus menghadapi beban kerja yang terus-menerus seperti berhenti-mulai kendaraan, menghadapi antrean panjang, konsentrasi tinggi pada arus padat, dan respon cepat terhadap kondisi jalan yang berubah-ubah. Kondisi tersebut jika dipadukan dengan aktivitas kerja yang monoton, shift yang panjang dan repetitif serta kurangnya variasi tugas tentu dapat meningkatkan risiko kelelahan pada pengemudi.

Berdasarkan data survei yang dilakukan oleh Komite Nasional Kecelakaan Transportasi (KNKT) selama tahun 2024, sekitar 80 persen kecelakaan disebabkan karena faktor kelelahan dari pengemudi (Dirjen Hubdat, 2025). Kondisi kelelahan dan kantuk pada pengemudi mendominasi sebagai kontributor utama dalam angka kecelakaan transportasi (Ribu et al., 2024). Data menunjukkan bahwa lebih dari 50% insiden kecelakaan lalu lintas di Indonesia bersumber dari elemen manusia, dimana kelelahan diidentifikasi sebagai variabel kritis yang secara signifikan meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan (Edina et al., 2024).

Berdasarkan pengalaman magang yang dilakukan oleh penulis di Trans Jogja periode September-Oktober 2025 didapatkan fakta bahwa pengemudi bus Trans Jogja harus menghadapi durasi kerja yang cukup panjang. Shift pertama dimulai pukul 04:30 hingga 12:30 WIB, namun pengemudi harus sudah berada di pool Purosani, Gamping sebelum pukul 04:00 untuk melakukan persiapan dan pengecekan bus sehingga durasi kerja menjadi lebih lama. Shift kedua dimulai pukul 12:30 hingga 20:30 WIB, tetapi kewajiban pengemudi untuk mengisi BBM di luar jam operasional dan pengembalian bus ke garasi pool membuat pengemudi sering kali bekerja hingga pukul 22:30 WIB. Hal ini tentu meningkatkan potensi kelelahan yang bisa dialami oleh pengemudi bus Trans Jogja.

Berdasarkan uraian di atas, kelelahan kerja merupakan permasalahan utama yang dialami oleh pengemudi bus khususnya Trans Jogja. Oleh karena itu

penulis memutuskan menyusun laporan magang II tentang tingkat kelelahan pengemudi bus Trans Jogja

I.2 Tujuan

1. Mengetahui tingkat kelelahan kerja yang dialami oleh pengemudi bus Trans Jogja
2. Mengetahui hubungan antara kuantitas tidur, masa kerja dan jadwal shift dengan tingkat kelelahan kerja pengemudi bus Trans Jogja

I.3 Manfaat

1. Bagi Penulis
Penelitian ini memberikan manfaat sebagai sarana memperoleh pengetahuan dan keterampilan yang telah diperoleh selama perkuliahan ke dalam konteks nyata di dunia kerja. Penulis dapat meningkatkan kemampuan menulis, berpikir kritis, sistematis dan memperluas wawasan tentang kelelahan pengemudi untuk menekan potensi kecelakaan di lingkungan operasional yang sesungguhnya.
2. Bagi Trans Jogja
Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran komprehensif mengenai faktor-faktor penyebab kelelahan pada pengemudi. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam penyusunan kebijakan serta pengelolaan resiko kelelahan kerja agar dapat menekan angka kecelakaan lalu lintas di Trans Jogja yang disebabkan oleh faktor kelelahan pengemudi.
3. Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ)
Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi akademik dan praktis serta dapat dijadikan referensi tambahan bagi mahasiswa, dosen maupun seluruh *stake holder* kampus PKTJ. Penelitian ini juga diharapkan dapat mendukung PKTJ sebagai pusat kajian keselamatan transportasi jalan di Indonesia.

I.4 Ruang Lingkup

Kegiatan magang 2 yang dilaksanakan penulis selama 3 bulan pada PT Anindya Mitra Internasional Unit Transportasi (Trans Jogja). Pada kegiatan magang 2, penulis ditempatkan pada bagian operasional yang bertugas memastikan kegiatan operasional trans jogja berjalan dengan lancar.

I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Waktu pelaksanaan magang 2 dilaksanakan selama 3 bulan terhitung pada tanggal 1 Desember 2025 sampai dengan tanggal 28 Februari 2026. Pelaksanaan magang 2 dilaksanakan di PT Anindya Mitra Internasional Unit Transportasi yang beralamat di Perengkembang, Perenggamol, Balecatur, Kec. Gamping, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta 55295.

I.6 Sistematika Penulisan

Untuk memahami lebih jelas penulisan pada laporan ini, maka dikelompokkan menjadi beberapa bab dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang, ruang lingkup, tujuan, manfaat, waktu dan tempat pelaksanaan, serta sistematika penulisan

BAB II GAMBARAN UMUM

Berisi sejarah dan perkembangan lokasi, profil, kelembagaan, dan fasilitas sarana dan prasarana perusahaan, serta kegiatan magang.

BAB III PELAKSANAAN MAGANG

Bab ini menjelaskan secara rinci mengenai ruang lingkup penelitian, jenis dan pendekatan penelitian, hipotesa penelitian serta prosedur pengumpulan dan pengolahan data. Selain itu, disertakan pula metode analisis data dan diagram alir penelitian untuk menggambarkan tahapan penelitian secara sistematis.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini menampilkan tentang hasil laporan, analisa, dan pembahasan berdasarkan topik yang diambil.

BAB V PENUTUP

Pada bagian ini mencakup kesimpulan dari bahasan yang terdapat dalam bab sebelumnya, selain itu juga disajikan saran yang dapat menjadikan masukan kepada perusahaan agar kedepan menjadi semakin lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

Berisikan mengenai sumber-sumber data atau referensi yang digunakan untuk mendukung penulisan laporan ini. Sumber-sumber referensi tersebut dapat berupa buku, jurnal, berita maupun materi-materi yang ada pada internet.