

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Alat transportasi merupakan suatu kebutuhan manusia untuk menunjang kegiatannya sehari-hari, salah satu alat transportasi yang sering bahkan umum untuk digunakan yaitu kereta api. Kereta api merupakan salah satu alat transportasi masal yang dapat mengangkut penumpang dengan skala besar, dalam satu kali keberangkatan kereta api mampu mengangkut 400 hingga 600 orang yang tentu saja hal ini dikaitkan dengan jumlah gerbong dalam satu kali keberangkatan tersebut. Banyaknya penumpang yang diangkut inilah membuat keselamatan menjadi faktor utama bagi PT. Kereta Api Indonesia selaku perusahaan perkereta apian di Indonesia.

Terlepas dari itu semua kecelakaan yang melibatkan kereta api masih umum terjadi, diantaranya kereta anjlok, kereta bertabrakan dengan kendaraan lain, dan yang paling parah tabrakan yang melibatkan 2 kereta yang terjadi di Bintaro. Dari kecelakaan-kecelakaan tersebut, yang paling sering terjadi yaitu kecelakaan di perlintasan sebidang yang melibatkan kereta bertabrakan dengan kendaraan lain, penyebabnya pun beragam dari mulai dugaan kelalaian Petugas Jaga Lintasan (P JL), kelalaian dari pengendara lain, dan juga faktor lain-lain. Berikut adalah data dari kecelakaan kereta api di perlintasan sebidang yang penulis dapatkan, faktor penyebab beragam seperti yang telah dipaparkan di atas.



Gambar 1.1 Pos PJL 165A Jl.Laswi Bandung (Lokasi Penelitian)

Sumber : Dokumentasi penulis

Tabel 1.1 Kecelakaan yang diduga diakibatkan kelalaian pengendara lain

TAHUN	KECELAKAAN	LOKASI	FAKTOR	SUMBER
2006	KA dengan metro mini	Jakarta	Metro mini tertahan kendaraan lain	Liputan6.com
2010	KA dengan truk	Lamongan	Kelalaian supir truk	Kompas.com
2011	Pos PJL ditabrak truk	Jl.Laswi, Bandung	Kelalaian supir truk	Tribunnews.com
2015	KA dengan metro mini	Jakarta	Metro mini menerobos perlintasan	Kompas.com

Tabel 1.2 Kecelakaan yang diduga diakibatkan kelalaian PJJ

TAHUN	KECELAKAAN	LOKASI	FAKTOR	SUMBER
2010	KA dengan bus	Karanganyar	PJJ menghiraukan semboyan genta	Sloops.com
2011	KA dengan mobil	Tirus	PJJ tidak menutup pintu perlintasan	Suara merdeka.com
2014	KA dengan pelajar SMA	Sleman	PJJ kurang teliti bahwa ada 2 kereta yang akan lewat	Tempo.co
2014	KA dengan 2 truk dan 1 mobil box	Banyuwangi	Kelalaian PJJ karena membawa orang luar kedalam pos	Tribun news
2015	KA dengan ELF	Bojonegoro	PJJ terlambat menutup pintu perlintasan	Tribara tanews.com
2016	KA dengan mini bus	Jakarta	PJJ terlambat menutup pintu perlintasan	Detik.com

Tabel 1.3 Kecelakaan yang diakibatkan faktor lain-lain

TAHUN	KECELAKAAN	LOKASI	FAKTOR	SUMBER
2007	KA dengan truk gandeng	Surabaya	Tidak ada pintu perlintasan	Antaraneews.com
2007	KA dengan 3 mobil dan 1 sepeda motor	Banyuwangi	Tidak ada semboyan genta	Pasuruan.web.id
2008	KA dengan 1 sepeda motor	Sleman	Pintu perlintasan tidak berfungsi	Tribunnews.com
2013	KA dengan truk tangki pertamina	Bintaro	Pintu perlintasan tidak berfungsi	Tribunnews.com
2014	KA dengan bus pariwisata	Cikarang	Pintu perlintasan tidak berfungsi	Kompas.com

Dari data kecelakaan yang terjadi di perlintasan “sebidang” tersebut, jika dipersentasikan maka kecelakaan yang diakibatkan oleh kelalaian pengendara lain sebesar 20%, kecelakaan akibat kelalaian PJJ 50% dan kecelakaan yang diakibatkan faktor lain-lain sebanyak 30%, dari sini jelas menggambarkan bahwa pekerjaan seperti PJJ ini tidaklah bisa dianggap mudah.

Adalah PJJ yang bertugas di pos jaga 165A Jl.Laswi Bandung yang membenarkan bahwa pekerjaan menjadi PJJ ini tidaklah mudah, menurut petugas tersebut banyak sekali godaan yang dirasakan diantaranya rasa mengantuk dan lelah karena waktu istirahat yang kurang, konflik keluarga, sering kali menyisihkan urusan lain demi bertugas, serta sedikitnya jatah libur yang diberikan bahkan

terkadang hari rayapun masih tetap bertugas, hal-hal seperti inilah yang mengakibatkan PJJ terkadang kurang konsentrasi selama menjalankan tugasnya. Hal lain yang perlu diperhatikan juga oleh para PJJ yaitu harus siaga selama 24 jam atau dengan kata lain harus siap ditugaskan kapanpun termasuk menggantikan rekan PJJ lain apabila terjadi sesuatu dilapangan. Dari indikasi-indikasi inilah yang menjadi salah satu faktor penyebab banyaknya tuduhan kelalaian PJJ apabila terjadi kecelakaan di perlintasan sebidang.

Dari segi shift kerja, mengingat kereta api merupakan alat transportasi yang bekerja selama 24 jam penuh maka pekerjaan PJJ selaku pengaman perjalanan kereta api pun terbagi dalam 3 shift (pagi, siang, malam) atau 24 jam. Dibawah ini merupakan tabel pembagian shift kerja PJJ yang bertugas dibawah naungan kepala stasiun Cikudapateuh, termasuk didalamnya PJJ yang bertugas di pos jaga 165A Jl.Laswi Bandung yang menjadi lokasi penelitian penulis.

Tabel 1.4 Daftar dinas Petugas Jaga Lintasan (PJL)

PT.KERETA API (Pesero)			DAFTAR DINASAN PJL STASIUN CIKUDAPATEUH																											
			BULAN FEBRUARI 2017																											
TANGGAL			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
HARI			RB	KM	JM	SB	MG	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SN	SL	RB	KM	JM	SB	MG	SN	SL
NO	NAMA	PANGKAT																												
1	DINA TURDINA	PJL 165	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L
	NIPP.40454	PT																												
2	NANANG S	PJL 165	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M
	NIPP.50745	PTD.1																												
3	RIDWAN H	PJL 165	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S
	NIPP.53032	PTD																												
@	YADI SETIADI	PJL 165	L		M		S		P	L		M		S		P	L		M		S		P	L		M		S		P
	NIPP.52970	PTD.1																												
4	SUMEGO BUDI	PJL 165A	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P
	NIPP.48103	PTD.1																												
5	DEDI GUSTAWAN	PJL 165A	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M
	NIPP.47823	JR.1																												
6	SUPRIHANTO	PJL 165A	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S	S	P	P	L	M	M	S
	NIPP.54857	JR																												
@	YADI SETIADI	PJL 165A		M		S		P		M		S		P		M		S		P		M		S		P		M		S
	NIPP.52970	PTD.1																												

Sumber : Data Perusahaan

Seperti yang terlihat pada tabel diatas, masing – masing PJJ diwajibkan bertugas selama 6 hari dalam 1 minggu dengan jumlah jam kerja persekali tugas adalah 8 jam, dan mendapat giliran bekerja di semua shift (pagi, siang, malam) sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan oleh kepala stasiun Cikudapateuh.

Berdasarkan fenomena ini penulis hendak melakukan suatu penelitian mengenai beban kerja Petugas Jaga Lintasan (PJJ) yang mana dalam prakteknya penulis melakukan pengamatan langsung di pos jaga 165A Jl.Laswi Bandung yang didampingi serta dibimbing oleh kepala stasiun Cikudapateuh dengan 4 orang personil PJJnya guna mengetahui kondisi nyata dilapangan.

1.2 Perumusan Masalah

Dalam penelitian ini, perumusan masalah yang digunakan yaitu :

1. Seberapa besar beban kerja yang dirasakan PJJ di pos jaga Jl.Laswi Bandung ketika bertugas ?
2. Faktor dominan apa yang menjadi kendala beban kerja bagi PJJ selama bertugas ?
3. Bagaimana alternatif solusi untuk mengatasi kendala beban kerja bagi PJJ selama bertugas ?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan dan manfaat dari penelitian mengenai beban kerja PJJ di Jl.Laswi Bandung ini yaitu :

1. Dapat mengetahui seberapa besar beban kerja yang dirasakan oleh PJJ selama bertugas.
2. Dapat mengetahui faktor paling dominan yang menjadi kendala bagi PJJ sehingga berdampak pada kurangnya konsentrasi selama bertugas.
3. Dapat merancang alternatif solusi untuk mengatasi kendala beban kerja bagi PJJ selama bertugas.

1.4 Pembatasan Masalah

Adapun batasan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu :

1. Penelitian dilakukan di pos jaga 165A Jl.Laswi Bandung.
2. Penelitian dilakukan hanya pada Petugas Jaga Lintasan (PJL) di pos jaga 165A Jl.Laswi Bandung.
3. Penelitian dilakukan untuk mengetahui beban kerja serta faktor penyebab yang menjadi kendala PJL selama bertugas.

1.5 Sistematika Penulisan Laporan

Sistematika penulisan dalam laporan penelitian tugas akhir ini yaitu sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang masalah yang menjelaskan tentang salah satu alat transportasi masal yang ada di Indonesia yaitu kereta api serta menjelaskan juga tentang kecelakaan-kecelakaan kereta api khususnya yang terjadi di perlintasan sebidang. Pada bab ini juga terdapat perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, pembatasan asumsi, serta sistematika penulisan laporan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini berisi tentang teori-teori pendukung dalam penelitian yang mana didalamnya menjelaskan semua aspek yang berhubungan dengan ergonomi terutama beban kerja mental.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisi tentang penjelasan metode yang diterapkan atau yang digunakan dalam penelitian ini, serta dijelaskan juga rancangan penelitian yang akan dilakukan, populasi dan sampel yang digunakan, teknik pengumpulan data yang akan disajikan dalam bentuk *flowchart*, dan yang terakhir teknik pengolahan dan analisis.

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Bab ini berisi pengumpulan data-data pendukung yang akan dibutuhkan selama proses penelitian, serta pengolahan data yang bersumber atau yang berkaitan

dengan data-data pendukung yang telah didapatkan sebelumnya. Adapun hasil dari pengolahan data ini merupakan hasil akhir dari penelitian.

BAB V ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang analisis dan pembahasan dari hasil pengolahan data berdasarkan pemecahan masalah dan metode yang digunakan dalam penelitian.

BAB VI KESIMPULAN

Bab ini berisi tentang kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan dan terdapat beberapa saran yang ditujukan kepada perusahaan.