

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jasa transportasi bus merupakan salah satu jasa transportasi umum yang banyak di minati masyarakat karena tarifnya yang cukup murah. Bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram. Bus Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) sering dijumpai di jalan raya setiap saat.

Bus Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota yang melalui lebih dari 1 (satu) daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek. Jarak yang ditempuh Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) cukup jauh sehingga terdapat dua pengemudi yaitu pengemudi utama dan pengemudi cadangan (Menteri Perhubungan Republik Indonesia, 2019).

Faktor kenyamanan dan keamanan penumpang harus menjadi pertimbangan utama seorang pengemudi Bus dalam menjalankan pekerjaannya di Jalan Raya. Oleh Karena itu, dibutuhkan pengemudi dengan kondisi yang bagus dari segi fisik maupun mental agar tercipta kenyamanan dan keamanan.

Beban kerja mental adalah penilaian operator dari sisi *attentional* (antara kapasitas motivasinya dengan tuntutan tugas yang diberikan) ketika operator melaksanakan pekerjaan dengan cukup baik dalam kondisi termotivasi. Beban kerja mental berkaitan dengan kebutuhan mental dan ketersediaan sumber daya otak manusia tersebut (Hutabarat, 2018).

Proses terjadinya kelelahan pada pengemudi secara sederhana umumnya ada 3 (tiga) tingkatan yaitu kewaspadaan (*alertness*), Mengantuk (*Drowsy*), dan Melamun (*gazing vacantly at one unspecified point*). Kelelahan pada pengemudi berakibat pada kinerjanya antara lain kewaspadaan menurun, keterlambatan koordinasi, perlambatan waktu reaksi dalam hal menanggapi situasi yang darurat.

Terminal Duingi Gorontalo merupakan Terminal Tipe A khususnya angkutan Bus. Secara umum terminal digunakan untuk mengatur kedatangan, menaikan, dan menurunkan orang dan barang, serta perpindahan moda angkutan. Berdasarkan observasi awal Terminal Tipe A Duingi Kota Gorontalo memiliki 7 Perusahaan Otobus (PO) dan total jumlah Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) 43 armada.

Terminal Duingi memiliki 7 trayek dimana jarak ke terminal Bitung 436 Km, terminal Malalayang 394 Km, Terminal Kotamobagu 242 Km, Terminal Mambooro 598 Km, terminal Dayya 1378 Km, Terminal Buol 319, dan terminal Pinolosian 212 Km. Rata-rata ada 23 Bus yang berangkat dan tiba. Melihat banyaknya jumlah armada dan resiko dari pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) sangatlah besar mengingat jarak yang ditempuh rata-rata 511 kilometer sehingga dapat mempengaruhi beban kerja mental dan kelelahan pada pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Berdasarkan uraian latar belakang di atas sehingga perlu adanya pengukuran beban kerja mental dan tingkat kelelahan Pada pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Terminal Tipe A Duingi Gorontalo.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dari penelitian ini yaitu:

1. Bagaimanakah tingkat beban kerja mental pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Terminal Tipe A dungingi Gorontalo berdasarkan metode NASA-TLX ?
2. Bagaimanakah Tingkat Kelelahan Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di terminal Tipe a Dungingi Gorontalo berdasarkan Metode SOFI ?

1.3 Batasan Masalah

Batasan masalah dari penelitian ini yaitu:

1. Responden yang diteliti pada penelitian ini adalah pengemudi bus angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Terminal Tipe A Dungingi Gorontalo.
2. Pengisian kuisioner dilakukan pada saat responden telah selesai melakukan aktivitas utamanya.

1.4 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Mengetahui tingkat beban kerja mental pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Terminal Tipe A Dungingi Gorontalo berdasarkan metode NASA-TLX.
2. Mengetahui tingkat kelelahan Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Terminal Tipe A Dungingi Gorontalo Berdasarkan Metode SOFI.

1.5 Manfaat

Manfaat dari penelitian ini yaitu:

1. Pengembangan Khasanah ilmu pengetahuan pada ruang lingkup ergonomis.
2. Sebagai bahan informasi kepada pihak perusahaan tentang tingkat beban kerja mental dan mental pengemudi Bus AKAP untuk menyelesaikan masalah-masalah terkait beban kerja mental.
3. Sebagai bahan referensi pengemudi untuk mengatur frekuensi istirahat.
4. Diharapkan dapat menambah ilmu pengetahuan bagi peneliti dan dapat mengaplikasikannya di lapangan.