

ANALISIS KECELAKAAN BUS RAPID TRANSIT (BRT) SEMARANG KORIDOR II TERMINAL TERBOYO – TERMINAL SISEMUT UNGARAN TAHUN 2016

Dharurendra Negara, Siswi Jayanti, Baju Widjasena

Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Diponegoro

Email: dharurendranegara@yahoo.co.id

Abstract : *BRT Corridor II is a public transport serving passengers with Terminal Terboyo - Terminal Sisemut. There are eighteen cases of road accidents on BRT Corridor II in 2016. This study was conducted to analyze the cause of work accidents on roads and programs that have been done to reduce road accidents on BRT Corridor II driver. This type of research is descriptive research which is qualitative with in-depth interview and observation. Informants of this research are 2 drivers who have had an accident, 2 drivers who did not have an accident and operational officers. The results of this study indicate that there are 4 causes of work accidents on the road on BRT Corridor II driver in 2016 that are personal factors, job factors, substandard action, and substandard condition. Personal factors in question were long working hours and rest less, Job factors in question were the exceeds the limit of passenger charge. Substandard action in question were the lack of vigilance of the driver when driving that caused the collision, and other rider factors that hit the BRT. As for substandard condition in question were a vehicle inspection before driving less thorough and solid environment of the vehicle. The programs that had been implemented were new drivers' acceptance through complete requirements, meetings and briefing for drivers. Suggestions for the company are making a policy on K3, conducting scale health checks on workers, and evaluating the increase of passengers. While for workers is obeying work procedures and traffic regulations, conducting vehicle inspections correctly, and performing the passenger loading properly.*

Keywords : *BRT Corridor II, Work accident on the highway*

A. PENDAHULUAN

Meningkatnya penggunaan kendaraan juga memiliki dampak yang negatif di jalan raya, seperti kepadatan lalu lintas dan kendaraan yang mempunyai tingkat signifikan terjadinya kecelakaan yang sangat tinggi.⁽¹⁾ Menurut data BPS (Badan Pusat Statistik) terdapat kecelakaan di Indonesia sejumlah 100.106 pada tahun 2013 dengan korban meninggal sebanyak 26.416 orang dan kerugian materi sebesar Rp. 255.864.000.000,-.⁽²⁾

Menurut WHO jumlah kematian paling banyak di Indonesia, dialami oleh pengemudi dan penumpang bus yaitu sebanyak 35%. Pengendara dan pejalan kaki sebanyak 21%, pengguna kendaraan roda dua atau roda 3 sebanyak 36%. Sisanya adalah pengguna sepeda, pengguna kendaraan roda empat, pengemudi truk dan lain – lain.⁽³⁾

Untuk mengurangi masalah kemacetan di Semarang, maka pemerintah Kota Semarang membuat konsep alat transportasi dengan Sistem Bus Rapid Transit atau bus cepat. Bus Rapid Transit (BRT). Bus Rapid Transit yang diharapkan menjadi solusi terhadap kemacetan Kota Semarang tersebut tidak luput dari terjadinya kecelakaan salah satunya bus BRT Koridor II. Data dari pengelola BRT Koridor II didapat ada 18 kasus kecelakaan pada tahun 2016 dengan hampir semua kasus tergolong kecelakaan ringan.

Faktor – faktor penyebab kecelakaan menurut teori domino adalah *personal factors, jobs factors, substandard action, dan substandard condition* yang menjadi penyebab dasar dan penyebab langsung dari suatu kecelakaan.

Data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen

Perhubungan menyebutkan bahwa penyebab kecelakaan paling besar dengan sebesar 93,52% adalah pengemudi itu sendiri, yaitu saat pengemudi dalam keadaan lelah, mengantuk, mabuk dan lain sebagainya. Sedangkan penyebab kedua terbesar dari tingginya angka kecelakaan adalah kondisi jalan raya seperti kondisi jalan yang padat, licin, jalan sempit, persimpangan dan penyebab lainnya sebesar 3,23%, untuk kondisi kendaraan didapatkan sebesar 2,76% seperti ban pecah, gagal mesin dan cacat teknologi lainnya, lingkungan merupakan penyebab terjadinya kecelakaan yang terakhir sebesar 0,49% disebabkan lalu lintas campuran antara kendaraan cepat dengan kendaraan yang dikemudikan dengan lambat, faktor cuaca (lingkungan) termasuk dalam penyebab kecelakaan.⁽⁴⁾

Hasil wawancara dengan pihak operasional menyebutkan bahwa penyebab banyaknya kecelakaan di jalan raya disebabkan karena kurangnya kewaspadaan pengemudi sendiri dan kurangnya kewaspadaan kendaraan lain dalam berlalu lintas sehingga menyebabkan kecelakaan. Disamping itu kondisi jalan yang menanjak dan menurun serta kepadatan kendaraan lain menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan yang membedakan Bus BRT Koridor II dengan Bus BRT koridor lain. Kondisi jalan yang banjir juga menyebabkan banyak kendaraan BRT Koridor II mengalami kerusakan karena korosi dari air laut yang meluap di pinggir jalan.

Berdasarkan data dan survei awal yang dilakukan peneliti, maka peneliti ingin melakukan penelitian mengenai analisis kecelakaan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang

Koridor II Terminal Terboyo - Terminal Sisemut Ungaran Tahun 2016.

B. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Subjek penelitian yang diambil sebanyak 4 informan dan 1 triangulasi. Instrument yang digunakan dalam penelitian ini adalah *indept interview* dan observasi.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum

PT. X merupakan perusahaan yang terletak di Jl. Semarang-Boja RT 01 RW 02, Kelurahan Jatisari, Kecamatan Mijen, Kota Semarang. PT. X adalah perusahaan yang bergerak di bidang penyedia jasa transportasi umum. Jasa yang diberikan adalah menyediakan pengemudi dan armada BRT Koridor II. PT. X juga mengatur rotasi dan libur kerja bagi pengemudi BRT Koridori II.

PT. X menyediakan sekitar 25 armada bus ukuran medium sesuai dengan permintaan pemerintah yang melayani rute dan Garasi yang terletak di Genuk sebagai dari Terminal Sisemut sampai Terminal Terboyo. Terdapat juga dua lokasi Garasi bus yaitu Garasi yang terletak di Ungaran tempat parkir bus jika tidak beroperasi. Di setiap Garasi terdapat bengkel utama yang berfungsi sebagai perbaikan langsung jika terdapat kerusakan atau keluhan kendaraan dari pengemudi. Di setiap terminal juga terdapat teknisi mekanik yang selalu siap untuk melakukan perbaikan ringan jika dibutuhkan. PT X belum membentuk Panitia Pembina Keselamatan dan Kesehatan Kerja (P2K3) dan belum ada kebijakan K3 yang diterapkan secara tertulis, padahal melihat

potensi bahaya dan kecelakaan kerja di jalan raya yang tinggi seharusnya perusahaan mulai mengevaluasi terhadap kinerja perusahaannya.

Pengemudi BRT Koridor II adalah pengemudi yang di pilih langsung oleh PT. X untuk menjalankan armada BRT Koridor II. Pengemudi BRT Koridor II berjumlah 39 orang dengan rincian seluruhnya diterima melalui tahapan seleksi berupa seleksi administratif dan uji coba lapangan. Setiap pengemudi mejalankan bus masing – masing yang telah di bagi dan dijadwalkan oleh petugas operasional.

Pengemudi bekerja setiap dua hari kerja libur satu hari, mulai bekerja pukul 05.00 WIB dan selesai bekerja pukul 19.00 WIB (± 14 jam). Jika penumpang meningkat dan jalan padat kendaraan, tidak jarang pengemudi yang baru selesai bekerja pada pukul 21.00 WIB. Sebelum berangkat melayani penumpang, pengemudi melakukan pemeriksaan kendaraan dahulu. Setelah itu pengemudi harus mengantarkan penumpang dengan rute perjalanan dari Terminal Sisemut Ungaran sampai dengan Terminal Terboyo. Di setiap terminal pengemudi harus menunggu antrian sekitar 10 menit untuk kembali lagi ke terminal lain. Setelah bekerja pengemudi melaporkan hasil kerja dan melaporkan keluhan kepada petugas operasional.

2. Karakteristik Informan

a. Pendidikan

Riwayat pendidikan para informan utama adalah lulusan SMA yang merupakan syarat minimum pendidikan untuk menjadi pengemudi BRT Koridor II. Sedangkan informan triangulasi adalah Petugas Operasional, riwayat

pendidikannya adalah SMA. Informan triangulasi adalah petugas operasional yang bertanggung jawab dalam mengelola pengemudi dan armada BRT Koridor II.

b. Masa Kerja

Masa kerja keempat responden utama sebagai pengemudi sudah lebih dari 2 tahun. Informan utama pertama sudah bekerja sebagai pengemudi selama 5 tahun, informan utama kedua sudah bekerja sebagai pengemudi selama 3 tahun, informan utama yang ketiga sudah bekerja sebagai pengemudi selama 2 tahun, dan informan utama yang keempat sudah bekerja sebagai pengemudi selama 5 tahun. Kejadian kecelakaan kerja di jalan raya pada informan utama pertama terjadi pada masa kerja 4 tahun, dan informan utama kedua mengalami kecelakaan kerja pada masa kerja 2 tahun.

3. Personal Factors Penyebab Kecelakaan BRT Koridor II

a. Lama Bekerja

Terkait lama bekerja pengemudi, informan utama dan informan triangulasi menyebutkan bahwa lama bekerja pengemudi dalam satu hari adalah 13 – 14 jam sehari dengan waktu istirahat kisaran 30 menit namun tidak pasti waktunya sesuai dengan waktu antrian di setiap terminal. Hal ini bertentangan dengan hasil wawancara dengan informan utama yang menyatakan bahwa jam kerja dalam 1 hari adalah 12 jam. Jika dihitung lebih detail didapatkan hasil bahwa lama bekerja pengemudi dalam satu minggu (5 hari kerja) adalah \pm 65 – 70 jam. Hal ini jelas bertentangan dengan peraturan pasal 77 ayat 1 Undang Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan yang

mewajibkan setiap pengusaha untuk melaksanakan ketentuan waktu kerja. Ketentuan waktu kerja yang diatur oleh Undang Undang tersebut yaitu 7 jam kerja dalam 1 hari (40 jam kerja per minggu) untuk 6 hari kerja dalam 1 minggu atau 8 jam kerja dalam 1 hari (40 jam kerja per minggu) untuk 5 hari kerja dalam 1 minggu.⁽⁵⁾

Apabila waktu kerja melebihi ketentuan tersebut, maka waktu kerja bisa dianggap masuk sebagai waktu kerja lembur. Akan tetapi ketentuan waktu kerja tersebut tidak berlaku bagi sektor usaha atau pekerjaan tertentu misalnya pekerjaan sebagai pengemudi angkutan jarak jauh.

b. Penggunaan Alat Pelindung diri

Dalam pelaksanaannya terkait dengan penggunaan alat pelindung diri bagi pengemudi yaitu penggunaan APD, didapatkan bahwa kepatuhan pengemudi terhadap penggunaan sabuk pengaman sudah cukup baik. Mereka melihat penggunaan sabuk pengaman itu merupakan kewajiban yang harus dipatuhi. Hal ini sejalan dengan apa yang dikemukakan oleh informan triangulasi bahwa penggunaan sabuk pengaman itu merupakan kewajiban yang harus ditaati saat berlalu lintas di jalan raya. Namun, didapatkan salah satu informan utama yang enggan untuk memakai sabuk pengaman dikarenakan ketidaknyamanan saat memakainya. Tentu hal ini melanggar pasal 106 ayat 6 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa "Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih

di jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib menggunakan sabuk keselamatan.”⁽⁶⁾ Penelitian yang dilakukan didapatkan bahwa penggunaan sabuk pengaman dapat mengurangi tingkat fatalitas dan tingkat keparahan kecelakaan di Tol cabang Semarang.⁽⁷⁾

c. Kepemilikan SIM

Terkait kepemilikan Surat Izin Mengemudi, didapatkan bahwa seluruh informan memiliki SIM B1 yang sesuai dengan peraturan yang berlaku. Kepemilikan SIM pada pengemudi difungsikan guna menjalankan kendaraan dan menggunakan jalan atau bisa disebut dengan berlalu lintas secara benar. Syarat kepemilikan SIM adalah bukti lulus ujian teori dan ujian praktek. Penelitian membuktikan, pengendara yang tidak memiliki SIM lebih berisiko 3,78 kali mengalami kecelakaan lalu lintas daripada pengendara sepeda motor yang memiliki SIM.⁽⁸⁾

4. Job Factors Penyebab Kecelakaan BRT Koridor II

a. Standard Kerja Kurang Memadai

Pengemudi BRT Koridor II adalah pengemudi yang bertugas melayani penumpang BRT dengan rute Terminal Sisemut sampai dengan Terminal Terboyo Semarang. Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan informan utama dan informan triangulasi kegiatan dimulai dari pengecekan kendaraan sebelum berangkat, menunggu antrian keberangkatan, melayani penumpang sesuai rute yang ditentukan, dan yang terakhir adalah melakukan laporan kerusakan atau keluhan kendaraan dan laporan hasil kerja pada petugas operasional.

Untuk sosialisasi prosedur kerja hanya diberikan pada awal waktu masuk kerja pertama kali saja.

Menurut observasi yang telah dilakukan, pengemudi sudah mematuhi peraturan Undang – Undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pengemudi sudah memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan kendaraannya sesuai dengan pasal 77 Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa “Setiap orang yang mengemudikan kendraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikannya.”⁽⁶⁾ Dalam hal ini pengemudi diwajibkan memiliki SIM B1 sesuai dengan ketentuan pasal 80b Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa “Surat izin mengemudi B1 berlaku untuk mengemudikan mobil penumpang dan barang perseorangan dengan jumlah berat yang diperbolehkan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.”⁽⁶⁾ Kendaraan BRT Koridor II juga sudah dilengkapi dengan STNK dimana ini telah sesuai dengan Peraturan Undang Undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan dalam pasal 68 ayat 1 yang berbunyi bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan yang wajib dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan.⁽⁶⁾ Perusahaan penyedia jasa BRT Koridor II juga rutin enam bulan sekali melakukan pengujian kendaraan atau Uji KIR pada BRT Koridor II yang dibuktikan dengan kepemilikan Surat Uji KIR yang masih berlaku. Hal ini sesuai dengan

ketentuan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 53 ayat 1 yang menyatakan Uji berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan.⁽⁶⁾

Dalam prosesnya, hasil wawancara mendalam dengan informan utama dan informan triangulasi terkait dengan jumlah muatan penumpang, didapatkan hasil muatan terkadang over load atau melebihi batas standarnya. Batas standar muatan adalah 32 orang, namun kenyataannya terkadang lebih dari itu bahkan sampai 60 orang lebih. Muatan yang berlebihan merupakan salah satu penyebab kecelakaan. Apabila muatan berlebihan maka kendaraan menjadi tidak stabil. Hasil penelitian yang dilakukan sebelumnya menunjukkan 75% responden BRT yang diteliti berpendapat bahwa membawa muatan yang diluar kapasitas merupakan hal yang biasa.⁽⁹⁾ Untuk melayani penumpang, pengemudi BRT Koridor II menempuh empat kali bolak balik perjalanan dari Terminal Sisemut sampai Terminal Terboyo dalam satu hari. Hal ini juga memperbesar kemungkinan pengemudi mengalami kecelakaan dikarenakan beban kerja dan mobilisasi yang tinggi.

b. Pengawasan Kurang Memadai

Pengawasan terhadap pengemudi dan muatan penumpang sudah ada, namun untuk pengawasan jumlah penumpang masih kurang karena petugas BLU tidak memperhatikan jumlah penumpang yang masuk sesuai dengan aturan atau tidak. Rencananya akan ada armada

tambahan untuk melayani penumpang yang semakin meningkat. Untuk meningkatkan keselamatan kerja perlu dilakukan pengawasan yang berupa usaha penegakan peraturan yang harus dipatuhi. Hal ini dilakukan supaya peraturan yang ada benar-benar dipatuhi atau tidak dilanggar, sehingga apa yang menjadi sasaran maupun tujuan dari peraturan keselamatan kerja dapat tercapai. Bagi yang melanggar peraturan tersebut sebaiknya diberikan sanksi atau punishment.

5. Substandard Action Penyebab Kecelakaan BRT Koridor II

a. Tindakan Bahaya Ketika Mengemudi

Substandard Action merupakan suatu tindakan yang dapat memicu terjadinya kecelakaan kerja. Berdasarkan penelitian didapatkan pengetahuan pengemudi terhadap beberapa bentuk perilaku atau tindakan yang tidak aman atau berbahaya ketika mengemudikan kendaraan diantaranya adalah menggunakan *handphone*, melaju dengan kecepatan tinggi, mengobrol, tidak memakai sabuk pengaman, ugal-ugalan, melanggar lampu lalu lintas, mengantuk dan tidak mengecek pengereman, ini artinya bahwa pengemudi sudah dapat mengetahui perilaku berbahaya saat mengemudi yang dapat membahayakan keselamatan mereka dalam mengemudikan kendaraan.

Untuk penggunaan *handphone* ketika mengemudikan kendaraan di jalan raya, didapatkan bahwa keempat informan utama semuanya tetap menyalakan *handphone* sebagai alat komunikasi, namun jika ada panggilan atau pesan baru bisa meresponnya saat

berada di terminal ketika sedang tidak mengemudikan kendaraan. Penggunaan *handphone* ketika sedang mengemudi merupakan pelanggaran yang merupakan larangan tertulis di dalam pasal 106 ayat 1 Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi bahwa "Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi."⁽⁶⁾ Perilaku penggunaan *handphone* saat berkendara merupakan faktor risiko penting terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas.⁽¹⁰⁾

Berdasarkan penelitian diketahui bahwa penyebab kecelakaan yang pertama adalah dikarenakan pengemudi lain yang tiba – tiba belok ke arah kanan dan pengemudi kurang waspada tidak sempat untuk mengerem karena bus tidak bisa mengerem secara mendadak karena mengangkut penumpang. Akhirnya mobil dan bus benturan dan mengakibatkan kerusakan pada kendaraan. Untuk kecelakaan kedua disebabkan karena faktor pengemudi lain juga. Dimana waktu itu pengemudi ingin belok ke kanan menuju Terminal Sisemut, tiba - tiba di tabrak oleh pengemudi sepeda motor dari belakang mengenai roda belakang. Pengemudi sepeda motor akhirnya mengalami luka – luka di kaki dan kendaraan rusak. Dalam hal ini kecelakaan lalu lintas di jalan raya masih sering terjadi, terbukti dalam penelitian yang dilakukan bahwa pengemudi yang berisiko kecelakaan adalah pengemudi yang berperilaku berkecepatan tinggi dan perilaku konsentrasi kurang.⁽¹¹⁾ Faktor pengemudi yang berperan pada kejadian kecelakaan lalu lintas

adalah tidak tertib pada aturan lalu lintas.⁽¹²⁾

Penyebab lain kecelakaan di jalan raya ketika tindakan berbahaya tidak dilakukan dan prosedur mengemudi sudah dilakukan dengan benar adalah kondisi lingkungan yang padat dan licin, cuaca yang tidak baik, jalan yang rusak, muatan yang berlebihan, dan kurangnya kehati-hatian pengemudi lain di jalan raya. Hasil penelitian yang lain menyebutkan bahwa ada hubungan bermakna antara jalan berlubang dengan kejadian kecelakaan. Kecelakaan lalu lintas akibat jalan berlubang seringkali kendaraan berusaha menghindari lubang tersebut, namun melakukan kesalahan dalam penilaian, sehingga justru menyebabkan kecelakaan. Jalan yang rusak juga menyebabkan pengemudi sulit untuk mengendalikan dan menyeimbangkan kendaraan. Sedangkan jalan yang licin juga merupakan salah satu faktor berisiko untuk terjadinya kecelakaan. Jalan yang basah atau licin disebabkan karena air hujan, namun ada juga yang disebabkan faktor lain seperti tumpahan oli kendaraan.⁽¹³⁾

6. Substandard Condition Penyebab Kecelakaan BRT Koridor II

a. Faktor Kendaraan

Dari hasil penelitian didapatkan bahwa kondisi kendaraan masih layak jalan karena tergolong masih baru dan selalu ada pengujian berkala. Berdasarkan hasil wawancara dan observasi pada kegiatan sebelum mengemudi berdasarkan wawancara mendalam dengan informan utama dan informan triangulasi didapatkan bahwa pengemudi melakukan pengecekan kendaraan sebelum mengemudikan kendaraannya

seperti mengecek mesin, oli mesin, air radiator, lampu, rem, ban dan *wiper* kaca. Hal ini berbeda dengan hasil obsevasi di mana pengecekan belum sepenuhnya dilaksanakan dengan baik karena masih ditemukan pengemudi yang tidak memeriksa alur dan tekanan ban, *wiper*, *accu*, dan minyak rem, dan tali kipas. Perusahaan juga belum membuat prosedur dan daftar checklist pemeriksaan kendaraan secara tertulis kepada pengemudi. Seharusnya pengecekan dilakukan dengan benar dan menyeluruh untuk mencegah terjadinya celaka dalam berkendara di jalan raya. Kendaraan dapat menjadi faktor penyebab kecelakaan apabila tidak dapat dikendalikan secara normal akibat kondisi teknisnya yang tidak layak jalan ataupun penggunaannya tidak sesuai dengan ketentuan. Kondisi teknis yang tidak layak jalan misalnya rem blong, mesin tiba – tiba mati, kemudi tidak berfungsi dengan baik dan lain – lain sebagainya.⁽¹⁴⁾ Seluruh kendaraan BRT Koridor II sudah dilengkapi dengan peralatan keadaan darurat diantaranya APAR, Palu Pemecah kaca, Sabuk pengaman, dan Kotak P3K.

b. Faktor Lingkungan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan diperoleh bahwa kecelakaan kerja di jalan raya yang disebabkan oleh faktor lingkungan terjadi akibat lingkungan yang padat kendaraan, lingkungan yang sepi, kondisi jalan yang licin, dan jalan berlubang. Hal ini dapat memperbesar kemungkinan terjadinya kecelakaan di jalan raya jika pengemudi tidak waspada dan kurang konsentrasi dalam mengemudikan kendaraannya. Hasil penelitian pada jalan arteri jalur pantura Wilayah Tuban menyatakan

terdapat hubungan antara kepadatan lalu lintas dengan kejadian kecelakaan lalu lintas.⁽¹⁵⁾ Lalu Lintas yang padat dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan karena semakin tinggi risiko kendaraan saling menabrak.

7. Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja Oleh PT X

PT X belum mempunyai struktur atau organisasi mengenai Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Belum ada juga kebijakan K3 secara tertulis yang di informasikan kepada pengemudi. Namun dalam mencegah dan mengurangi kecelakaan kerja PT X mempunyai peraturan terkait penerimaan pekerja baru dengan syarat berupa administrasi dan Uji lapangan dan program pencegahan kecelakaan. Peraturan terkait penerimaan pekerja baru adalah calon pekerja harus memenuhi syarat administrasi dan syarat lolos uji lapangan. Syarat administrasi yaitu pengemudi harus memiliki SIM B1 umum, pendidikan minimal SLTA ditunjukkan dengan ijazah, pengemudi harus berkelakuan baik dibuktikan dengan SKCK atau Surat Keterangan Kelakuan Baik, disertakan juga Surat kesehatan, Kartu Keluarga (KK), KTP, Surat lamaran, Pengalaman hidup, AKTE kelahiran, dan Pas foto. Untuk uji lapangan adalah uji mengemudikan kendaraan langsung di jalan raya yang nantinya penguji dari perusahaan menilai langsung bagaimana cara calon pekerja mengemudikan kendaraannya. Sedangkan untuk program pencegahan kecelakaan yaitu dengan rapat dan *briefing* yang dilakukan petugas operasional dimana program tersebut merupakan tempat untuk mengkomunikasikan pesan – pesan

dan peringatan agar pengemudi selalu berhati – hati dan menjaga keselamatan di jalan raya. Namun selama ini belum ada komunikasi antara pekerja, perusahaan dan pemerintah secara langsung mengenai masalah yang dirasakan oleh pengemudi. Perusahaan juga memberikan sanksi kepada pengemudi yang melakukan pelanggaran. Sanksi bagi pengemudi yang melakukan pelanggaran ringan adalah sanksi peringatan, sedangkan untuk pengemudi yang melakukan pelanggaran berat adalah sanksi hukum sampai dikeluarkan dari pekerjaannya. Perusahaan belum melakukan pemeriksaan kesehatan secara berkala terhadap pengemudi seperti tes narkoba, tes gula darah, tes tekanan darah dan tes kolesterol, namun hanya memberikan jaminan asuransi BPJS kepada pengemudi. Jika pengemudi sakit maka pengemudi izin dan melakukan pemeriksaan sendiri kepada layanan kesehatan yang bekerjasama dengan BPJS.

D. KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa:

1. *Personal factors* penyebab kecelakaan kerja di jalan raya pada BRT Semarang Koridor II tahun 2016 adalah jam kerja pengemudi yang cukup panjang sekitar 13-14 jam dalam sehari dan waktu istirahat yang kurang.
2. *Job factors* penyebab kecelakaan kerja di jalan raya pada BRT Semarang Koridor II tahun 2016 adalah jumlah muatan penumpang yang melebihi batas ketentuan.
3. *Substandard action* penyebab kecelakaan kerja di jalan raya pada BRT Semarang Koridor II

tahun 2016 adalah kurangnya kewaspadaan pengemudi di jalan raya sehingga menabrak kendaraan lain dan pengendara lain yang menabrak bus.

4. *Substandard condition* penyebab kecelakaan kerja di jalan raya pada BRT Semarang Koridor II tahun 2016 adalah pengecekan kendaraan sebelum digunakan oleh pengemudi belum menyeluruh dan lingkungan jalan yang padat kendaraan.
5. Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada PT X berupa Proses penerimaan pekerja baru sebagai pengemudi BRT Koridor II secara selektif sesuai dengan persyaratan yang ditentukan seperti syarat lolos administrasi dan lolos uji lapangan. Program selanjutnya yaitu diadakannya rapat dan *briefing* yang dilakukan secara rutin sesuai jadwal untuk mengingatkan kembali mengenai keselamatan di jalan raya oleh petugas operasional.

E. SARAN

1. Bagi Perusahaan

- a. Membentuk Panitia Pembina Keselamatan dan Kesehatan Kerja (P2K3) untuk mengelola Keselamatan dan Kesehatan Kerja karena perusahaan belum mempunyai struktur organisasi K3 mengingat risiko bahaya dan kecelakaan yang tergolong tinggi.
- b. Membuat Kebijakan tentang Keselamatan dan kesehatan kerja secara tertulis dan di informasikan kepada semua pekerja.
- c. Membuat prosedur dan daftar *checklist* pemeriksaan sebelum bekerja karena

belum ada secara tertulis dan hanya lewat lisan saja.

- d. Melakukan pemeriksaan penggunaan narkoba saat menjelang arus mudik. Melakukan tes gula darah, tes tekanan darah dan tes kolesterol minimal 1 tahun sekali untuk melihat kondisi kesehatan pengemudi.
- e. Menambah armada beserta pengemudinya untuk mengantisipasi meningkatnya penumpang melihat setiap bus selalu bermuatan melebihi batas.
- f. Melakukan sarana komunikasi antara pekerja, perusahaan dan pemerintah terkait masalah yang dirasakan oleh pengemudi.
- g. Melakukan evaluasi terkait kecelakaan di jalan raya antara perusahaan, pemerintah dan pekerja melalui rapat bersama karena belum adanya insiden investigasi kecelakaan yang dilakukan.

2. Bagi Pekerja Pabrik Sepatu dan Sandal Kulit

- a. Mematuhi aturan lalu lintas sesuai dengan peraturan pemerintah yang berlaku.
- b. Mematuhi prosedur kerja perusahaan setelah prosedur kerja dibuat secara tertulis.
- c. Melakukan *inspection* atau pemeriksaan kendaraan sesuai prosedur setelah prosedur dan *checklist* pemeriksaan dibuat.
- d. Memberikan pendapat, masukan, dan keluhan kesah bekerja kepada perusahaan dan pemerintah saat rapat atau *briefing*.

- e. Memanfaatkan waktu istirahat sebaik mungkin mengingat waktu istirahat yang tidak pasti waktunya

F. DAFTAR PUSTAKA

1. Zumrotun. *Gambaran Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Bus Transjakarta Koridor III (Kalideres-Harmoni) Tahun 2012*. Skripsi. Jakarta: UIN Syarif Hidayatullah. 2012
2. Badan Pusat Statistik. *Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 1992-2013*. <http://www.bps.go.id/index.php/linkTabelStatis/1415> (diakses pada tanggal 04 April 2017).
3. World Health Organization. *Word report on road traffic injury prevention*. Geneva : WHO Press, 2013.
4. DepHub RI. *Kecelakaan Lalu Lintas Tempati Urutan Tiga Penyebab Kematian*. 2011. Jakarta : Pusat Komunikasi Publik. <http://www.dephub.go.id> (diakses pada tanggal tanggal 04 April 2017).
5. Undang Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan.
6. Republik Indonesia. *Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*.
7. Wahidin, Ahmad. *Pengaruh Penggunaan Sabuk Keselamatan (safety Belt) Terhadap Tingkat Fatalitas Kecelakaan Dan Tingkat Keparahan Kecelakaan*. Skripsi. Semarang : Universitas Diponegoro. 2008.
8. Pomuri, Mohammad Effendi. *Faktor-Faktor Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor Pada Pasien di BLU*

- RSUP Prof. Dr. R. D. Kandaou Kota Manado tahun 2014. Jurnal Manado: Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Sam Ratulangi;2015. www.fkm.unsrat.ac.id (diakses pada tanggal tanggal 04 April 2017).*
9. Dewi, Rizka Yuliana. *Perbandingan Faktor Risiko Kecelakaan Kerja Antara BRT (Bus Rapid Transit) Dan Non BRT Jurusan Mangkang-Penggaron. Kesmas Undip. Vol. 2 No. 2 . April 2013.*
 10. Mahawati, Eni dan Jaka Prasetya. *Analisis Penggunaan Handphone Saat Berkendara Terhadap Potensi Kecelakaan Lalu Lintas Pada Remaja Di Semarang. Semarang: Semnas TIKT 18 November 2013*
 11. Sudiby, Ari Anggo. *Hubungan Karakteristik Dan Perilaku Individu Berkendara dengan Kecelakaan lalu Lintas Pada Remaja SMP N 2 Mesuji Raya Kabupaten Ogan Komering Ilir Palembang Tahun 2013. Udinus. Semarang.*
 12. Djaja, Sarimawar, dkk. *Gambaran Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia Tahun 2010 – 2014. Jurnal Ekologi Kesehatan Vol. 15 No.1, Juni 2016 : 30 -42.*
 13. Marsaid, M. Hidayat, dan Ahsan. *Faktor Yang Berhubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang. Jurnal Ilmu Keperawatan. Vol. 1 No. 2, Nopember 2013.*
 14. Palenewen, Steve Ch. N. *Pemodelan Matematis Kejadian Kecelakaan Di Ruas Jalan A.A Maramis Kota Manado. Jurnal Ilmiah Media Engineering. Vol.4 No.4, Desember 2014 : 257-264.*
 15. Rosyida, Siti Nur L. *Kajian Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Arteri Pada Jalan Pantura Wilayah Tuban. Surabaya :Pendidikan Geografi Unesa.*

