



Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja Pada Aktivitas Transportasi Bus Penumpang Akap Diterminal Klari

Rizky Alwi Alamsyah*¹, Aulia Fashanah Hadining², H. Wahyudin³

¹Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Singaperbangsa Karawang
Telukjambe Timur, Karawang, Jawa Barat, 41361

^{2,3}Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Singaperbangsa Karawang
Telukjambe Timur, Karawang, Jawa Barat, 41361

Email: rizkialwialamsyah@gmail.com , HP. 085774871697

Info Artikel

Sejarah Artikel:

Diterima: 29 September 2021

Direvisi: 26 Oktober 2021

Dipublikasikan: Oktober 2021

e-ISSN: 2089-5364

p-ISSN: 2622-8327

DOI: 10.5281/zenodo.5626090

Abstract:

Inter-City Inter-Province Bus (AKAP) as a mode of mass transportation must meet Occupational Health and Safety (K3) requirements in various aspects. In addition to maintaining the health and safety of all bus passengers and crew, the application of K3 serves to maintain the reliability of the transportation system. This study aims to determine the application of K3 on land transportation modes, namely AKAP passenger buses at Klari Terminal, Kab. Karawang. Qualitative descriptive research method, data collection techniques are carried out by observation, interview and documentation techniques. For the implementation of the K3 program for the AKAP passenger bus at the Klari Terminal, it has been carried out with applicable standards, but for facilities and infrastructure in the vehicle, it must be completed on all vehicles that are eligible to operate according to the AKAP passenger bus standard.

Keywords: *Improved occupational health and safety on AKAP buses*

PENDAHULUAN

Pertumbuhan jumlah penduduk yang tinggi di Indonesia khususnya di Pulau Jawa menyebabkan berbagai permasalahan, di antaranya di bidang transportasi. Bab ini membahas dampak kesehatan masyarakat yang terkait dengan kematian dan cedera

transportasi, semakin maju perkembangan zaman membuat transportasi di Indonesia menjadi lebih kompleks dan lebih rumit. Praktik keselamatan terbaik termasuk memastikan bahwa setiap orang terlindungi dari kecelakaan, semua bahaya, penyakit terkait kesehatan, dan penyakit yang berasal dari aktivitas sehari-hari (Pengelolaan Program Keselamatan Transportasi Jalan Di Jalur Pantura Pekalongan Dio Satrio Jati, 2000).

Terbatasnya sarana dan prasarana serta pemberian informasi Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) pada transportasi darat khususnya bus penumpang Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) harus di seimbangkan seiring perkembangan zaman dan pertumbuhan jumlah penduduk setiap tahunnya dengan keamanan, kesehatan maupun keselamatan para pekerja dan penumpang yang lebih baik. Bagaimanapun juga kesehatan dan keselamatan kerja merupakan hal yang sangat penting untuk di perhatikan. Biasanya banyak pekerja yang tidak begitu memperhatikan prosedur-prosedur yang aman dalam bekerja.

Karena dengan meningkatnya perkembangan dan kebutuhan alat transportasi yang cepat akan mempengaruhi pada tingkat resiko kecelakaan di jalan raya yang dapat menyebabkan kematian (*fatality*) dan luka-luka (*injury*) (Fitria et al., 2017). Hal itu terbukti dari data kecelakaan kantor kepolisian Indonesia tahun 2014-2018 yang semakin bertambah setiap tahunnya bahkan kebanyakan dari korban berada pada usia-usia yang produktif.

Berdasarkan UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dalam pasal 204 bahwa setiap perusahaan angkutan umum wajib membuat, melaksanakan dan menyempurnakan sistem perusahaan keselamatan.

Upaya – upaya pencegahan kecelakaan juga sudah diatur secara komprehensif di dalam UU No. 22 tahun 2009 baik melalui kewajiban pemenuhan kelaikan jalan kendaraan, kewajiban setiap calon pengemudi untuk mengikuti kursus menyetir, hingga sanksi tegas bagi operator (perusahaan bus angkutan) (<http://hubdat.web.id>). Pengelolaan dan penerapan sistem kesehatan dan keselamatan kerja bus penumpang AKAP ditunjukkan untuk mencegah dan mengurangi risiko terjadinya kecelakaan dan meningkatkan keselamatan bagi penumpang dan produktivitas bagi perusahaan.

Tujuan penelitian ini antara lain untuk: (a) melindungi kesehatan dan keselamatan bagi pekerja dan penumpang bus dari kecelakaan (b) kurangnya kepedulian kesadaran dan pengetahuan pegawai dan penumpang tentang pentingnya K3 dalam bertransportasi.

METODOLOGI PENELITIAN

Jenis penelitian ini deskriptif kualitatif, pemilihan metode ini bertujuan memberikan keadaan yang hanya menggambarkan keadaan pada keadaan berdasarkan fakta – fakta yang ditemukan pada aktivitas transportasi bus penumpang AKAP di Terminal Klari, Kab. Karawang. Peneliti bermaksud menyajikan data secara sistematis, faktual dan akurat sesuai dengan kenyataan yang ada didalam penerapan kesehatan dan keselamatan kerja pada aktivitas transportasi bus penumpang AKAP di Terminal Klari, Kab. Karawang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Yang dimaksud terminal bus sendiri adalah tempat dimana sekumpulan bus mengakhiri dan mengawali lintasan operasionalnya. Dengan mengacu kepada definisi tersebut, maka pada bangunan terminal, penumpang dapat mengakhiri perjalanannya dengan mengganti lintasan bus lainnya. Di lain pihak, bagi pengemudi bus maka bangunan terminal adalah tempat dimana kendaraan dapat beristirahat sejenak, yang selanjutnya dapat digunakan juga kesempatan tersebut untuk perawatan ringan ataupun pengecekan mesin. Terminal Klari Kab. Karawang merupakan Terminal Tipe A dimana fungsinya untuk melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dan atau Antar Lintas Batas Negara, angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), angkutan kota, dan angkutan pedesaan. Persyaratan lokasi terminal tipe A :

- a. Terletak di ibukota propinsi, kotamadya, atau kabupaten dalam jaringan trayek

- Antar Kota Antar Propinsi dan atau Lintas Batas Negara.
- b. Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan minimal kelas III A.
 - c. Jarak antara dua terminal tipe A minimal 20 km di Pulau Jawa, 30 km di Pulau Sumatra dan 50 km di pulau lainnya.
 - d. Luas lahan yang tersedia sekurang – kurangnya 5 Ha untuk Pulau Jawa dan Sumatra dan 3 Ha di pulau lainnya.
 - e. Mempunyai jalan akses ke dan dari terminal sejauh 100 m di Pulau Jawa dan 50 m di pulau lainnya.

Dari lokasi atau objek penelitian terdapat 3 (tiga) aspek didalamnya, yaitu: Kualitas Sumber Daya Manusia, Kebijakan penerapan K3 di Bus Penumpang Terminal Klari, Sarana dan Prasarana K3.

Kualitas Sumber Daya Manusia

Terkait dengan kualitas standar kompetensi dan pengetahuan perusahaan telah melakukan penyeleksian terhadap pengemudi bus sejak tes awal masuk melalui prosedur tahapan penerimaan menjadi pengemudi atau pun bagi pekerja yang bekerja pada aktivitas transportasi bus. Pihak bus melakukan kegiatan pengenalan pekerja yang baru masuk, Pengenalan ini meliputi pengenalan struktur dan bagian bus, agar pekerja baru benar-benar mengenali setiap bagian bus. Pengenalan ini juga mengenalkan pemakaian serta perawatan alat-alat didalam bus.

Pihak perusahaan sering mengadakan beberapa pelatihan tentang K3 agar mengetahui pelayanan dan tanggap darurat sehingga diharapkan pengemudi dapat mengerti etika dalam berlalu lintas setelah melakukan pelatihan yang disediakan oleh perusahaan dan dilakukan secara berkalah setiap 3 bulan sekali.

Selain itu Kesehatan kerja adalah keadaan sejahtera pekerja baik fisik maupun mental sehingga dapat bekerja dengan baik tanpa merasa terganggu oleh lingkungan kerja. Melakukan pemeriksaan kesehatan pengemudi secara berkala setiap 6 bulan sekali, perusahaan memiliki

kebijakan yang mengharuskan pengemudi melakukan pemeriksaan tekanan darah (tensi) sebelum pemberangkatan armada, Sebelum pengemudi berangkat, hal ini dilakukan dengan tujuan memastikan bahwa para pengemudi yang akan berangkat tidak mengalami gangguan kesehatan fisik maupun mental dan bagi pengemudi yang sedang melakukan perjalanan diharuskan melakukan istirahat setiap 4 jam sekali yang dilakukan pergantian antara pengemudi 1 dengan pengemudi 2 agar dapat terwujud pelayanan yang prima dan keselamatan di jalan, karena pengemudi merupakan ujung tombak dari aktivitas transportasi bus AKAP.

Kebijakan penerapan K3 di Bus Penumpang Terminal Klari

Kebijakan dalam pelaksanaan K3 harus memenuhi persyaratan Sistem Manajemen K3, sesuai dengan ISM-Code (International Safety Management Code) yang disusun secara terpadu sejak tanggal 1 Juli 2000, tentang pemberlakuan Sistem Manajemen Mutu dan Keselamatan (ISO-9002 dan ISM-Code). Yang perlu dilakukan agar sesuai dengan standar SMK3 adalah pengujian kendaraan layak atau tidaknya untuk beroperasi, dan laporan rutin pemeriksaan kendaraan. Dalam melaksanakan kegiatan pemeriksaan rutin kendaraan, masing-masing perusahaan telah memiliki bengkel yang berada satu lokasi dengan pool kendaraan, masing-masing perusahaan juga memiliki kepala bengkel (maintenance) dan teknisi kendaraan yang menjadi pegawai perusahaan telah memiliki prosedur kerja (SOP) secara khusus terkait aktifitas pemeliharaan dan perawatan kendaraan.

Kondisi fisik lingkungan kerja yang sehat, aman dan nyaman dapat memberikan motivasi bagi pegawai dalam melaksanakan pekerjaannya. Dalam upaya mewujudkan lingkungan yang sehat, aman dan nyaman harus di dukung oleh semua pihak.

Sarana dan Prasarana Guna Menunjang Keselamatan

Hal ini meliputi sistem penerangan didalam kendaraan, alat pemukul/ pemecah kaca, APAR, perlengkapan P3K, buku panduan penumpang, pintu darurat, jendela darurat. Dari hasil pengamatan ada beberapa alat penunjang keselamatan yang tidak terdapat didalam bus penumpang AKAP dan kelayakan sarana tersebut tidak memenuhi standar karena kurangnya perawatan.

Berdasarkan hasil pengamatan atau observasi di Terminal Klari bahwa perusahaan belum sepenuhnya konsisten melaksanakan dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan. Hal ini disebabkan, penerapan keselamatan yang sudah berjalan belum dilakukan dengan pendekatan sistem manajemen keselamatan karena program keselamatan yang dijalankan baru terfokus pada pemenuhan aspek teknis dan operasional perusahaan.

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan mengenai penerapan kesehatan dan keselamatan kerja bus penumpang pada terminal Klari dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Penerapan syarat layak atau tidaknya kendaraan dapat beroperasi dan perawatan secara berkala sudah dijalankan sesuai aturan yang berlaku
2. Penerapan kesehatan dan keselamatan kerja bagi pekerja dari mulai pemakaian APD.
3. Pembinaan K3 untuk pekerja secara berkala terlaksana dengan baik sesuai dengan SOP yang ditentukan
4. Penyediaan fasilitas sarana dan prasarana masih perlu ditingkatkan didalam kendaraan.

KESIMPULAN

Terkait dengan kualitas standar kompetensi dan pengetahuan perusahaan telah melakukan penyeleksian terhadap pengemudi bus sejak tes awal masuk melalui prosedur tahapan penerimaan menjadi pengemudi atau pun bagi pekerja yang bekerja pada aktivitas transportasi

bus. Pihak bus melakukan kegiatan pengenalan pekerja yang baru masuk, Pengenalan ini meliputi pengenalan struktur dan bagian bus, agar pekerja baru benar-benar mengenali setiap bagian bus. Pengenalan ini juga mengenalkan pemakaian serta perawatan alat-alat didalam bus.

Kebijakan dalam pelaksanaan K3 harus memenuhi persyaratan Sistem Manajemen K3, sesuai dengan ISM-Code (International Safety Management Code) yang disusun secara terpadu sejak tanggal 1 Juli 2000, tentang pemberlakuan Sistem Manajemen Mutu dan Keselamatan (ISO-9002 dan ISM-Code). Yang perlu dilakukan agar sesuai dengan standar SMK3 adalah pengujian kendaraan layak atau tidaknya untuk beroperasi, dan laporan rutin pemeriksaan kendaraan.

Berdasarkan hasil pengamatan atau observasi di Terminal Klari bahwa perusahaan belum sepenuhnya konsisten melaksanakan dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan. Hal ini disebabkan, penerapan keselamatan yang sudah berjalan belum dilakukan dengan pendekatan sistem manajemen keselamatan karena program keselamatan yang dijalankan baru terfokus pada pemenuhan aspek teknis dan operasional perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Fitria, R., Tinggi, S., & Transportasi, M. (2017). *Komitmen Perusahaan Bus Akap Dan The Commitment Of Intercity And Tourist Bus Operators On The Implementation Of Traffic*. 04(22), 325–334.
- Ii, B. A. B. (1992). *Bab ii tinjauan pustaka 2.1. 5–30. Pengelolaan program keselamatan transportasi jalan di jalur pantura pekalongan dio satrio jati*. (2000).
- UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan
- UU No. 22 tahun 2009