

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Setiap aktivitas yang dilakukan oleh manusia dapat digolongkan menjadi kerja fisik dan kerja mental. Aktivitas tersebut dapat menimbulkan konsekuensi, berupa beban kerja fisik maupun mental (Asyanti, 2012). Jika kemampuan pekerja lebih tinggi daripada tuntutan pekerjaan, akan muncul perasaan bosan. Sebaliknya, jika kemampuan pekerja lebih rendah daripada tuntutan pekerjaan maka akan muncul kelelahan yang berlebih (Widyanti, 2010). Aktivitas yang bersifat mental terlihat sebagai suatu jenis pekerjaan yang ringan sehingga hanya membutuhkan kalori yang lebih rendah. Namun secara moral dan tanggung jawab, aktivitas mental lebih berat dibandingkan dengan aktivitas fisik, karena melibatkan kerja otak daripada kerja otot. Oleh karena itu, setiap beban kerja yang diterima seseorang harus sesuai dan seimbang terhadap kemampuan fisik maupun mental pekerja agar tidak terjadi kelelahan (Tarwaka, 2015). Kelelahan pasti akan terjadi pada setiap pekerja, namun kelelahan itu dapat diminimalisir dengan memperhatikan setiap beban kerja yang diterima oleh pekerja.

Perkembangan transportasi yang pesat di Indonesia menyebabkan semakin banyaknya ragam angkutan umum. Beragamnya angkutan umum menjadikan masyarakat dengan mudah memilih transportasi mana yang diinginkan. Mulai dari keamanan maupun kenyamanan dalam perjalanan, serta ongkos yang dapat dijangkau oleh semua lapisan masyarakat.

Bertambahnya jumlah kendaraan berpengaruh kepada beban pekerjaan dan seorang sopir angkutan. Penelitian Claessens yang dikutip dalam Wulanyani (2013) menyatakan bahwa, beban kerja yang tinggi menyebabkan peningkatan usaha dan umumnya diasosiasikan dengan kinerja yang rendah, ketika beban kerja tersebut lebih besar dari sumber daya yang tersedia. Beban kerja yang diterima oleh pengemudi bus tidak hanya beban kerja fisik, tetapi juga beban kerja mental. Hal itu dikarenakan aktivitas mengemudi membutuhkan konsentrasi dan perhatian yang tinggi yakni pengemudi harus selalu waspada dalam pekerjaannya.

Transportasi merupakan salah satu sarana yang dibutuhkan oleh masyarakat Indonesia khususnya kota Malang. Angkutan umum di kota Malang merupakan

salah satu alat transportasi darat yang banyak diminati oleh masyarakat karena pelayanan dan harga yang terjangkau serta praktis karena bisa langsung turun tepat di tempat tujuan yang dituju.

Berdasarkan hasil observasi, diperoleh beberapa faktor yang menyebabkan permasalahan dari sopir yang diasumsikan sebagai beban kerja mental sebagai berikut:

Tabel 1.1 Faktor Penyebab Menurunnya Kinerja Sopir

Faktor	Angkutan Kota	Taksi Argo	Taksi <i>Online</i>
Jam Kerja	Rata-rata mencapai 10 jam	Rata-rata mencapai 11-12 jam	Rata-rata mencapai 13 jam
Situasi dan Kondisi di Jalan	Kemacetan	Kemacetan	Kemacetan
Target Setoran	Rp 65.000,- sampai Rp 100.000,-	Rp 100.000,- sampai Rp 250.000	Tidak ada target setoran per harinya, namun perusahaan menetapkan minimal order untuk mendapatkan bonus

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Malang (2019), Kantor Taksi Online Malang (2019), Kantor Taksi Argo Malang (2019)

Jam kerja normal pekerja pada umumnya adalah 8 jam/hari. Pada kenyataannya, jam kerja *real* sopir melebihi jam kerja normal pekerja pada umumnya. Pada sopir angkutan kota jam kerja mencapai 10 jam, hal ini diakibatkan sepi penumpang maupun setoran yang tidak mencapai target. Pada sopir taksi argo, jam kerja mencapai 11-12 jam dikarenakan keinginan penumpang yang bisa mencapai luar kota. Sedangkan pada sopir taksi *online* jam kerja mencapai 13 jam dikarenakan sopir harus memenuhi minimal order yang telah ditentukan oleh perusahaan untuk mendapatkan bonus.

Situasi dan kondisi di jalan dipengaruhi oleh padatnya kendaraan di jalan yang menyebabkan kemacetan. Kemacetan terjadi terutama pada jam sibuk di jalur-jalur yang menghubungkan pusat kota dengan pemukiman kota. Kemacetan juga sering dijumpai di sekitaran bandara dan jalur-jalur yang menghubungkan antara kota satu dan kota lainnya. Kondisi kemacetan semakin diperparah jika terjadi konflik antar pengguna kendaraan. Perilaku orang dalam berkendara semakin tidak waspada dan mengabaikan keselamatan, dikarenakan didesak kebutuhan waktu yang terkendala kemacetan lalu lintas.

Target setoran yang harus dipenuhi sopir angkutan kota per harinya mencapai Rp 65.000 - Rp 100.000. Namun, sopir jarang untuk bisa memenuhi setoran harian yang ada dikarenakan sepi penumpang dan adanya praktek pungutan liat (pungli) yang masih marak terjadi. Untuk target setoran yang harus dipenuhi oleh sopir taksi argo per harinya mencapai Rp 100.000 - Rp 250.000. Pada kenyataannya, sopir taksi argo jarang bisa memenuhi target dikarenakan sepi penumpang yang masih menganut sistem panggilan. Berbeda halnya dengan sopir taksi *online*, perusahaan tidak menetapkan setoran per harinya. Sopir merasa terbebani tidak mendapatkan penghasilan berupa uang *cash* dikarenakan kebijakan perusahaan yang sering memberikan setumpuk promo terhadap penumpang.

Berdasarkan uraian diatas, sopir angkutan umum dapat mengalami beban kerja mental dikarenakan beberapa faktor yang tidak terpenuhi. Hal ini akan berdampak pada sopir yang secara tidak langsung mengalami tekanan beban kerja mental dalam mengerjakan pekerjaannya. Dalam melaksanakan tugasnya tersebut, para sopir membutuhkan waktu kerja lebih untuk memenuhi target setoran. Hal itu menimbulkan tanggung jawab yang besar pada setiap sopir terhadap keselamatan dan kenyamanan penumpang. Tanggung jawab yang besar tersebut membuat beban kerja mental sopir angkutan umum menjadi lebih dominan dibandingkan beban kerja fisik. Menurut Manuaba (2000), menjalankan tuntutan tugas merupakan salah satu bagian dari aspek beban kerja mental. Beban kerja mental akan sangat mempengaruhi kinerja sopir angkutan umum. Maka dari itu, pengukuran beban kerja terhadap sopir angkutan umum menjadi sangat penting untuk mengetahui tingkat beban kerja mentalnya.

Penelitian ini melakukan kajian untuk mengukur beban kerja mental sopir angkutan umum wilayah kota Malang dengan menggunakan metode NASA-TLX (*National Aeronautics and Space Administration-Task Load Index*). Setelah diperoleh pengukuran beban kerja mental, didapatkan peringkat beban kerja mental dari masing-masing tipe angkutan umum di wilayah kota Malang.

1.2 Identifikasi Masalah

Objek penelitian ini adalah sopir angkutan umum kota Malang meliputi sopir angkutan kota, sopir taksi argo dan sopir taksi *online*. Terjadinya kecelakaan disebabkan adanya penurunan tingkat kewaspadaan dari sopir. Tingkat kewaspadaan merupakan hal yang penting pada pekerjaan sopir. Selain itu beban kerja mental juga berpengaruh pada sopir angkutan umum pada saat tingkat kemacetan kota Malang yang tidak menentu, target setoran yang telah ditentukan, suara bising yang mengganggu pendengaran sopir, kecepatan saat mengendarai, tanggungan keluarga yang tidak sepadan dengan penghasilan, adanya pungutan-pungutan liar, dan pengendalian emosi yang dialami sopir dalam melakukan pekerjaannya.

Beragamnya angkutan umum di wilayah kota Malang dengan faktor-faktor penyebab beban kerja mental yang berbeda, maka penelitian ini bermaksud untuk mengukur dan menentukan peringkat beban kerja mental sopir dan menentukan peringkat beban kerja mental sopir angkutan umum wilayah kota Malang.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas maka rumusan masalah yang akan dibahas adalah bagaimana peringkat beban kerja mental diantara sopir angkutan umum yang aktif di wilayah kota Malang?

1.4 Tujuan penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, tujuan dari penelitian yang ingin dicapai adalah:

1. Mengukur peringkat beban kerja mental sopir angkutan umum yang aktif di wilayah kota Malang.
2. Menganalisis peringkat beban kerja mental pada sopir angkutan umum yang memiliki tingkat beban kerja mental yang tinggi.

1.5 Batasan Masalah

Adapun batasan masalah dari penelitian kali ini adalah peneliti hanya melakukan kajian terhadap beban kerja mental pada sopir angkutan umum yang terdiri dari sopir angkot, sopir taksi argo, sopir taksi online yang aktif di wilayah kota Malang.

1.6 Kerangka Berpikir



Gambar 1.1 Kerangka Berpikir

1.7 Manfaat Penelitian

Dari penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi beberapa pihak, diantaranya adalah sebagai berikut:

a Bagi Mahasiswa:

Dapat memberikan pengalaman khususnya dalam menyelesaikan permasalahan pengukuran beban kerja mental dan menerapkan ilmu ergonomi yang didapat selama di perkuliahan.

b Bagi Perusahaan:

Hasil penelitian dapat digunakan oleh perusahaan untuk mengevaluasi kinerja sopir supaya dapat mengurangi beban kerja mental.