

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sejalan dengan perkembangan teknologi global, penyelenggara sistem transportasi di Indonesia, Kemenhub terus berupaya mengembangkan perkeretaapian nasional di seluruh Indonesia dengan meningkatkan pelayanan dari sisi kenyamanan, keamanan, keselamatan dan ketepatan waktu guna meningkatkan kepercayaan publik. Tentunya hal ini tidak terlepas dari peran masinis sebagai juru kemudi yang menjalankan kereta api. Indikator utama keberhasilan penyelenggaraan layanan transportasi adalah dari aspek keselamatan dan keamanan, sedangkan manusia itu sendiri menjadi salah satu faktor kecelakaan kereta api diantara 3 faktor; sarana & prasarana, sumber daya manusia, dan faktor alam.

Tabel 1. 1 Jumlah Kecelakaan Berdasarkan Penyebab Kecelakaan Per Tahun 2015 - 2022 (Semester I)

No.	Uraian Descriptions	Satuan Unit	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (Sem I)
B. Penyebab Kecelakaan / Cause of Accidents										
1	Sarana / Rolling Stock	Kejadian Accident	7	7	2	6	4	4	1	0
2	Prasarana / Infrastructure	Kejadian Accident	29	8	6	9	6	10	7	0
3	SDM Operator / Human Resource Operator	Kejadian Accident	11	0	0	1	1	1	1	0
4	Eksternal / External	Kejadian Accident	7	0	1	0	0	1	3	0
5	Alam / Nature	Kejadian Accident	1	0	6	0	0	0	0	0
Jumlah Penyebab Kecelakaan / Total of Cause of Accidents		Kejadian Accident	55	15	15	16	11	16	12	0

(Sumber : Buku Statistik DJKA, Dephub, 2022)

Pada dasarnya pekerjaan seorang masinis lebih banyak melakukan aktivitas mental daripada aktivitas fisik. Seorang masinis memiliki konsekuensi akibat aktivitas fisik dan aktivitas mental yang dapat memicu timbulnya *human error*. Dapat terlihat bahwasanya SDM (Sumber Daya Manusia) termasuk dalam angka tiga besar menjadi faktor penyebab kecelakaan kereta api dalam waktu lima tahun terakhir.

Dalam bekerja seseorang memperoleh beban kerja fisik dan mental yang mempengaruhi secara langsung maupun tidak langsung pada produktivitas kerja dimana semakin berat beban kerja maka akan menurunkan produktivitas pekerja. Beban kerja fisik dapat diukur menggunakan alat medis sehingga cenderung mudah dilihat seberapa berat dan besar tingkat kelelahan akibat pekerja tersebut dan bahkan dapat dilihat secara kasat mata meskipun tidak menggunakan alat medis. Hal ini berbeda dengan beban kerja mental yang mana pada beban kerja mental energi yang dikeluarkan relatif lebih sedikit dibanding dengan beban kerja fisik. Namun secara peran dan tanggung jawab beban kerja mental jelas dan pasti lebih berat dibandingkan dengan beban kerja fisik. Hal ini karena beban kerja mental yang berat akan berdampak pada *stress* kerja. Oleh karena itu, agar pekerja dapat bekerja dan menghasilkan suatu *output* yang optimal maka akan penting untuk diperhatikan berbagai aspek dari manusia dan pekerjaan yang mereka lakukan [1].

Dari hasil observasi awal yang dilakukan peneliti, dapat diketahui bahwa jabatan masinis terbagi menjadi tiga tingkatan yaitu Tingkat Pertama, Tingkat Muda, dan Tingkat Madya, dari setiap jabatan masinis memiliki rentang usia dan masa kerja yang berbeda-beda. Beberapa Jurnal Kesehatan Masyarakat telah meneliti tentang hubungan masa kerja dan beban kerja dengan stress kerja. Masa kerja dapat mempengaruhi munculnya stress kerja. Individu yang memiliki pengalaman kerja lebih lama, cenderung lebih tahan terhadap tekanan-tekanan yang dialami dalam pekerjaan, dari pada individu dengan masa kerja yang lebih singkat karena memiliki sedikit pengalaman [2]. Salah satu faktor perbedaan kapasitas dari seorang pekerja adalah lamanya masa kerja. Sesuai dengan kewenangan atas pekerjaannya, yang mana salah satu syarat kecakapannya berasal dari masa kerja atau standar minimal jam kerjanya. Namun disisi lain, sebuah pekerjaan sebagai masinis tetaplah tanggungjawab yang memiliki prioritas tinggi terhadap keselamatan penumpang yang mengandalkan ketahanan terhadap tingginya aktivitas mental yang dilakukan.

Faktor-faktor yang termasuk ke dalam beban kerja mental yaitu seperti munculnya kelelahan mental dan beban kerja akibat tanggungjawab yang besar dan beban kerja yang tinggi hal ini karena menyangkut banyak keselamatan nyawa penumpang dan bisa memungkinkan kinerja menurun yang disebabkan karena pembagian waktu kerja, kemajuan teknologi, rasa tertekan maupun rasa tidak nyaman dalam menjalankan tugas-tugasnya. Dampak mental yang tidak baik dan beban kerja berlebih dapat menyebabkan beberapa hal yang negatif seperti penurunan stamina, mudah emosi, mudah cemas, sulit tidur, dan malas bekerja. Penyebabnya dapat berupa karena terlalu banyak berpikir, ketahanan emosi yang lemah, serta kurangnya relaksasi. Oleh karena itu menjadi seorang masinis harus memiliki tuntutan mental yang terkendali, sehingga tanggungjawab berat tersebut dapat diemban dengan baik dan dapat memberi pengaruh yang baik saat menjalani kedinasan [3].

Adapun metode pengukuran subjektif yang akan digunakan oleh peneliti adalah Metode RNASA-TLX yang merupakan pengembangan dari metode NASA-TLX yang mana dimensi pengukurannya telah dikembangkan dan disesuaikan untuk mengevaluasi beban kerja mental dalam kegiatan mengemudi [4]. seperti dalam penelitian terdahulu bahwasanya *Revised National Aeronautics and Space Administration – Task Load Index* (RNASA-TLX) dapat digunakan untuk mengukur beban kerja mental masinis dalam mengendalikan dan menjalankan kereta api, atau dengan kata lain metode RNASA-TLX ini dianggap representatif dalam mengidentifikasi pekerjaan masinis [5].

Dengan adanya pengukuran beban kerja mental diharapkan dapat diketahui berapa besar beban kerja mental masinis dalam menjalankan pekerjaannya serta dapat mengetahui apakah ada pengaruh dari kriteria masa kerja masinis terhadap tingkat beban kerja mental yang diterima.

1.2 Rumusan Masalah

- a. Bagaimana tingkat beban kerja mental yang diterima oleh Masinis dan Asisten Masinis selama perjalanan dinas?
- b. Bagaimana beban kerja mental yang diterima oleh masinis berdasarkan kelompok jabatannya?
- c. Apakah ada hubungan antara durasi masa kerja terhadap perolehan skor beban kerja mental masinis dan asisten masinis?
- d. Apakah ada perbedaan skor beban kerja mental yang diterima berdasarkan kelompok peran sebagai Masinis dan Asisten Masinis, serta berdasarkan kelompok jabatan masinis?

1.3 Batasan Masalah

- a. Responden penelitian merupakan masinis di UPT Crew KA Yogyakarta – Daop VI Yogyakarta.
- b. Responden dalam penelitian ini berfokus pada masinis yang pernah mengoperasikan kereta api jarak jauh dan kereta jarak dekat.
- c. Melakukan penelitian beban kerja mental yang dialami oleh masinis kereta api secara subyektif menggunakan Metode RNasa-TLX.
- d. Aspek-aspek yang dianalisis dalam penelitian ini hanya meliputi beban kerja mental pada masinis kereta api berdasarkan peran tugas selama berdinas dan berdasarkan klasifikasi tingkat jabatannya.

1.4 Tujuan Penelitian

- a. Mengetahui tingkat beban kerja mental yang dialami oleh Awak KA selama perjalanan dinas sebagai Masinis dan Asisten Masinis
- b. Mengidentifikasi faktor indikator yang mendominasi beban kerja mental masinis dan asisten masinis
- c. Mengetahui tingkat beban kerja mental masinis berdasarkan tingkat jabatannya

- d. Mengetahui seberapa besar pengaruh durasi masa kerja terhadap beban kerja mental yang diterima Masinis dan Asisten Masinis selama perjalanan dinas.
- e. Mengetahui perbedaan hasil pengukuran beban kerja mental yang dialami oleh masinis dan asisten masinis.

1.5 Manfaat Penelitian

- a. Dapat mengetahui tingkat beban kerja mental yang dihadapi oleh masinis kereta api.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat membantu pihak perusahaan dalam sumber daya manusia yang berhubungan dengan beban kerja pekerja.
- c. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian berikutnya dan dapat menambah ilmu pengetahuan bagi pembaca

1.6 Sistematika Penulisan

Agar lebih terstruktur dan mudah dipahami, maka penyusunan proposal Tugas Akhir ini disusun dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Memuat latar belakang, rumusan masalah, batasan permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan proposal Tugas Akhir.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Memuat kajian literatur yang dapat menjelaskan dasar dan posisi penelitian dibandingkan dengan penelitian terdahulu.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Mengandung uraian tentang alur dan kerangka berfikir penelitian, Teknik dan model yang dilakukan, prosedur pengumpulan data, alat dan bahan penelitian, data yang akan dikaji, serta cara pengolahan data yang digunakan.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil pengolahan data dapat berupa gambar, tabel, maupun grafik yang menjadi acuan. Pembahasan memuat hasil intepretasi dari pengolahan data yang diperoleh, dan memuat kesesuaian hasil yang diharapkan.

BAB V PENUTUP

Berisi kesimpulan yang merupakan rangkuman dari hasil penelitian dan berupa jawaban dari tujuan penelitian, dan berisi saran usulan yang relevan dari hasil pembahasan yang telah diuraikan.