

BAB 1 : PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pekerjaan merupakan kebutuhan untuk memenuhi kebutuhan bagi kehidupan manusia. Gangguan kesehatan pekerja dapat terjadi karena adanya bahaya potensial di tempat kerja. Bahaya potensial dapat berasal dari lingkungan kerja, alat kerja yang digunakan saat bekerja, dan cara kerja. Gangguan kesehatan pekerja yang diakibatkan tempat kerja berkaitan dengan penyakit akibat kerja.⁽¹⁾

Dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 2019 Tentang Penyakit Akibat Kerja disebutkan bahwa penyakit akibat kerja adalah penyakit yang disebabkan oleh pekerjaan dan/atau lingkungan kerja.⁽²⁾ Sedangkan *International Labor Organization* (ILO) mendefinisikan penyakit akibat kerja sebagai setiap penyakit yang tertular akibat paparan bahaya yang timbul dari aktivitas kerja.⁽³⁾ Penyakit akibat kerja menyebabkan penderitaan dan kerugian besar di dunia kerja. Penyakit akibat kerja tidak terlihat jika dibandingkan dengan kecelakaan industri, meskipun sama-sama menewaskan enam kali lebih banyak orang setiap satu tahun.⁽⁴⁾

Menurut ILO tahun 2018, kematian yang diakibatkan oleh kerja di kawasan Asia dan Pasifik setiap tahunnya terjadi lebih dari 1,8 juta orang. Pada tingkat global, kematian akibat kecelakaan kerja atau penyakit akibat kerja setiap tahunnya terjadi lebih dari 2,78 juta orang. Selain itu, setiap tahunnya juga terdapat sekitar 374 juta cedera dan penyakit akibat kerja yang tidak fatal.⁽⁵⁾ *World Health Organization* (WHO) menyatakan bahwa risiko pekerjaan tertentu, seperti cedera, kebisingan, agen karsinogenik, partikel di udara, dan risiko ergonomis merupakan bagian penting dari beban penyakit kronis: 37% kasus sakit punggung, 16% gangguan pendengaran,

13% obstruktif kronis penyakit paru, 11% asma, 8% cedera, 9% kanker paru-paru, 2% leukemia, dan 8% depresi.⁽⁶⁾

Sakit pada punggung merupakan salah satu penyakit *Musculoskeletal Disorders* (MSDs). Tahun 2019 gangguan MSDs adalah kontributor utama kecacatan di seluruh dunia, dengan *low back pain* menjadi penyebab utama kecacatan di 160 negara.⁽⁷⁾ Selain menjadi penyebab utama kecacatan, *low back pain* merupakan penyebab utama keterbatasan aktivitas dan ketidakhadiran kerja di sebagian besar dunia, hal ini menyebabkan beban ekonomi yang besar pada individu, keluarga, masyarakat, industri, dan pemerintah.⁽⁸⁾

Low back pain atau nyeri punggung bawah adalah nyeri, regangan otot, atau kekakuan yang dirasakan dengan atau tanpa nyeri yang menjalar ke tungkai.⁽⁹⁾ *Low back pain* sangat umum terjadi pada populasi di seluruh dunia dan terjadi pada semua kelompok umur, dari anak-anak hingga orang lanjut usia.⁽¹⁰⁾ *Low back pain* merupakan permasalahan yang umum, dimana menurut Maurits Van Tulder terdapat sekitar 50-70% orang memiliki kemungkinan mengalami keluhan *low back pain* selama hidupnya.⁽¹¹⁾ Faktor yang berhubungan dengan kejadian *low back pain* yaitu, faktor individu antara lain umur, jenis kelamin, indeks masa tubuh (IMT), kebiasaan merokok, kesegaran jasmani (kebiasaan olahraga), masa kerja, dan durasi kerja, faktor lingkungan antara lain getaran dan suhu, faktor ergonomi antara lain postur janggal, posisi kerja (posisi duduk), pergerakan yang berulang, dan penggunaan tenaga yang berlebihan, dan faktor psikososial antara lain kepuasan kerja dan stress kerja.^(12,13)

Angka kejadian *low back pain* secara global berdasarkan data dari *The Global Burden of Disease (GBD) Study 2017* diperkirakan sebanyak 377,5 juta pada tahun 1990 dan meningkat menjadi 577,0 juta orang pada tahun 2017. Peningkatan

kejadian terjadi karena adanya peningkatan populasi yang cukup besar secara global dari tahun 1990 hingga 2017.⁽¹⁴⁾ Kejadian *low back pain* di Indonesia pada tahun 2018 berdasarkan data yang di dapatkan dari Dinas Kesehatan Provinsi Sumatera Barat dalam Sistem Informasi Terpadu Kesehatan Kerja dan Olahraga (SITKO) Kementerian Kesehatan tahun 2022 yaitu sebanyak 71.816 kejadian, dengan Sumatera Barat mengalami kejadian sebanyak 1.690 kejadian, dimana menjadi provinsi urutan ke-14 kejadian terbanyak diantara 34 provinsi yang tercatat.

Pekerjaan yang berisiko untuk mengalami *low back pain* salah satunya adalah sopir transportasi publik atau angkutan umum, contohnya sopir bus dan sopir angkutan kota (angkot) atau angkutan desa (angdes). Sopir memiliki risiko yang tinggi untuk mengalami *low back pain* karena duduk dalam waktu yang lama dengan kondisi duduk statis dan adanya getaran dari mesin kendaraan bermotor. Sopir angkot rata-rata memiliki durasi kerja yang cukup panjang setiap harinya yaitu rata-rata 12 jam, dikarenakan adanya target harian yang harus dicapai dan dengan adanya faktor muat penumpang yang tinggi sehingga menyebabkan peningkatan beban kerja sopir dan sempitnya kabin kemudi sehingga tidak memungkinkan sopir untuk menggerakkan anggota tubuhnya secara leluasa dan menyebabkan mobilitas yang terbatas, hal tersebut menyebabkan sopir angkot berisiko untuk memiliki keluhan *low back pain*.⁽¹¹⁾

Dari penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Hardy (2020), terdapat 56,7% sopir di PT Putra Nusa Mulya mengalami keluhan *low back pain*.⁽¹⁵⁾ Irena (2016) menyatakan bahwa sopir angkutan umum (SUPERBEN) di Bangkinang yang mengemudi >4 jam berpeluang 8 kali untuk mengalami kejadian *low back pain*.⁽¹⁶⁾ Berdasarkan penelitian Sengadji, dkk (2015) didapatkan bahwa adanya hubungan yang signifikan antara posisi duduk dengan keluhan *low back pain* pada sopir angkot

yang ada di Terminal Arjosari Kota Malang.⁽¹⁷⁾ Dari penelitian tersebut didapatkan bahwa keluhan *low back pain* yang dialami sopir dapat terjadi karena durasi kerja dan posisi duduk sopir saat bekerja.

Sopir transportasi umum seperti, sopir bus, sopir angkot, sopir angdes atau penyedia kendaraan bermotor memiliki pangkalan kendaraan bermotor yang disebut dengan terminal. Terminal di Indonesia dibagi menjadi terminal penumpang tipe A, terminal penumpang tipe B, dan terminal penumpang tipe C. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, perbedaan terminal penumpang tipe A,B,C terletak pada jenis angkutan yang disediakan yaitu, terminal tipe B dan C yaitu tidak memiliki pelayanan kendaraan bermotor untuk angkutan lintas batas negara dan/atau antarkota antarprovinsi.⁽¹⁸⁾ Sumatera Barat memiliki 5 terminal penumpang dengan tipe A yaitu, Terminal Anak Air di Padang, Terminal Jati di Pariaman, Terminal Aur Kuning di Bukittinggi, Terminal Barih Solok di Solok, dan Terminal Kiliran Jao di Sijunjung.

Berdasarkan wawancara bersama dengan Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah III Provinsi Sumatera Barat, didapatkan bahwa terminal Tipe A yang memiliki aktivitas terminal terpadat di Sumatera Barat adalah Terminal di Kota Bukittinggi. Kota Bukittinggi memiliki beberapa jenis angkutan kota yang tersebar di beberapa terminal. Berdasarkan lampiran Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2022 angkutan kota yang terdaftar untuk beroperasi di Kota Bukittinggi yaitu, Angkot dengan nomor 03, 06, 14, 15, dan 19. Tujuan angkot 03 yaitu ke Jambu Air, 06 ke Gulai Bancah, angkot nomor 14 ke Jambu Air, angkot nomor 15 ke Belakang Balok, dan Angkot 19 ke Aur Kuning. Angkot-angkot tersebut dikelola oleh salah satu dari tiga koperasi yang aktif

mengelola pelayanan kendaraan bermotor umum terutama angkot. Koperasi yang mengelolanya yaitu, KSU IKABE (koperasi serba usaha ikatan kekeluargaan bermotor). Jumlah angkot tersebut saat ini sebanyak 72 armada, yang mana satu angkot memiliki rata-rata sopir sebanyak dua orang, sehingga jumlah sopir Angkot sebanyak 144 orang.

Berdasarkan survei awal yang dilakukan kepada sopir angkot di terminal Kota Bukittinggi terdapat 6 dari 10 sopir yang mengalami keluhan *low back pain*, begitupun dengan hasil survei awal yang dilakukan kepada sopir angkot di Kota Padang terdapat 6 dari 10 sopir yang mengalami keluhan *low back pain*. Terdapat 2 dari 10 sopir angkot yang memiliki umur lebih 35 tahun di Kota Bukittinggi, sedangkan di Kota Padang terdapat 6 dari 10 yang berusia lebih dari 35 tahun. Sopir angkot di Kota Bukittinggi dan Kota Padang tidak rutin melakukan olahraga dan memiliki kebiasaan merokok setiap harinya, hal ini menunjukkan tidak adanya perbedaan data antar responden. Terdapat 1 dari 10 sopir di Kota Bukittinggi yang memiliki IMT lebih dari 25, sedangkan sopir di Kota Padang terdapat 5 dari 10 yang memiliki IMT lebih dari 25. Terdapat 7 dari 10 sopir yang memiliki masa kerja lebih dari 5 tahun di Kota Bukittinggi, sedangkan di Kota Padang terdapat 8 dari 10. Durasi kerja sopir di Kota Bukittinggi rata-rata 8 jam sehari, sedangkan di Kota Padang lebih dari 8 jam sehari. Survei yang dilakukan di Kota Padang terdapat sopir angkot yang memiliki kendaraan bermotor dengan getaran yang sangat terasa, semua sopir memiliki posisi duduk yang diukur dengan RULA mendapatkan skor <7, 8 orang sopir puas dengan pekerjaannya dan terdapat 4 sopir yang pernah mengalami stress kerja.

Berdasarkan uraian diatas, maka perlu dilakukan penelitian mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan keluhan *low back pain* pada sopir Angkutan Kota (angkot) Kota Bukittinggi.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah dipaparkan pada latar belakang, yaitu terdapat 50-70% orang mengalami keluhan *low back pain* selama hidupnya. Sopir transportasi publik merupakan salah satu pekerjaan yang berisiko untuk mengalami keluhan *low back pain* maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Apa saja faktor-faktor yang berhubungan dengan keluhan *low back pain* pada sopir angkutan kota (angkot) Kota Bukittinggi pada tahun 2023”.

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang berhubungan dengan keluhan *low back pain* pada sopir angkutan kota (angkot) Kota Bukittinggi tahun 2023.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui distribusi frekuensi keluhan *low back pain* pada sopir angkutan kota (angkot) Kota Bukittinggi tahun 2023.
2. Untuk mengetahui distribusi frekuensi umur sopir angkutan kota (angkot) Kota Bukittinggi tahun 2023.
3. Untuk mengetahui distribusi frekuensi masa kerja sopir angkutan kota (angkot) Kota Bukittinggi tahun 2023.
4. Untuk mengetahui distribusi frekuensi getaran yang dirasakan sopir angkutan kota (angkot) Kota Bukittinggi tahun 2023.

5. Untuk mengetahui distribusi frekuensi posisi kerja (posisi duduk) sopir angkutan kota (angkot) Kota Bukittinggi tahun 2023.
6. Untuk mengetahui hubungan umur dengan keluhan *low back pain* pada sopir angkutan kota (angkot) Kota Bukittinggi tahun 2023.
7. Untuk mengetahui hubungan masa kerja dengan keluhan *low back pain* pada sopir angkutan kota (angkot) Kota Bukittinggi tahun 2023.
8. Untuk mengetahui hubungan getaran yang dirasakan sopir angkot dengan keluhan *low back pain* pada sopir angkutan kota (angkot) Kota Bukittinggi tahun 2023.
9. Untuk mengetahui hubungan posisi kerja (posisi duduk) dengan keluhan *low back pain* pada sopir angkutan kota (angkot) Kota Bukittinggi tahun 2023.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Sebagai masukan untuk menambah ilmu pengetahuan mengenai keluhan *low back pain* pada sopir dan sebagai bahan referensi untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan keluhan *low back pain* terutama pada sopir.

2. Manfaat Akademis

Sebagai acuan dasar dalam pengembangan ilmu pengetahuan yang berkaitan dengan judul penelitian ini yaitu, faktor-faktor yang berhubungan keluhan *low back pain* pada sopir.

3. Manfaat Praktis

Sebagai masukan untuk sopir mengenai pentingnya menerapkan keselamatan dan kesehatan kerja saat bekerja agar terhindar dari risiko penyakit akibat kerja yang salah satunya yaitu, *low back pain*.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini yaitu, penelitian ini dilaksanakan pada bulan februari 2023-januari 2024 di Kota Bukittinggi, Sumatera Barat. Sampel pada penelitian ini adalah sopir angkutan kota yaitu sopir angkot di Kota Bukittinggi yang berjumlah 116 orang. Faktor-faktor yang akan diteliti yaitu hubungan variabel independen (umur, masa kerja, getaran, posisi kerja (posisi duduk)) dengan variabel dependen (keluhan *low back pain*). Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif yang bersifat observasional, dengan pendekatan *cross-sectional*. Data primer pada penelitian ini yaitu, data yang diperoleh oleh peneliti melalui kuesioner sedangkan data sekunder pada penelitian ini yaitu data yang diperoleh dari data instansi terkait untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan. Analisa data yang dilakukan yaitu analisis univariat dan analisis bivariat.

