

BAB I

PENDAHULUAN

Bab ini membahas tentang latar belakang dari penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, dan sistematika penulisan tugas akhir.

1.1 Latar Belakang

Seiring dengan industri transportasi yang semakin berkembang, alat transportasi di Indonesia kini juga semakin beragam. Menurut Korlantas Polri, Kota Padang memiliki mobil penumpang terbanyak di daerah Sumatera Barat. Mobil penumpang dapat berupa kendaraan pribadi ataupun kendaraan umum. Kendaraan umum atau yang biasa disebut dengan angkutan umum, sering dijumpai seperti bus, angkutan kota, taksi, dan lain-lain. Di samping itu, untuk transportasi antarkota atau provinsi, bus atau minibus sudah menjadi salah satu pilihan moda transportasi yang membantu masyarakat untuk melakukan perjalanan dari suatu kota ke kota lainnya, khususnya di daerah yang sedikit memiliki akses kereta api.

Saat ini, di Sumbar sendiri masih belum ada angkutan umum yang menghubungkan kota-kota di provinsi selain travel bus (trayek) (D. Lestari, 2023) dan untuk transportasi antarkota/provinsi penggunaan bus penumpang mulai mengalami penurunan dan secara bertahap digantikan oleh layanan travel yang dinilai lebih nyaman, karena penumpang tidak perlu berdesakan atau berdiri selama perjalanan seperti yang sering terjadi pada transportasi bus (Bedha et al., 2024). Fenomena ini didorong oleh beberapa faktor, seperti kurangnya pilihan rute bus, fleksibilitas, kenyamanan, dan harga. Rute bus yang hanya dari terminal ke terminal cenderung lebih terbatas dan sering kali hanya melayani wilayah yang sudah menjadi langganan. Hal ini bisa dilakukan lebih baik oleh travel yang memiliki jaringan rute yang lebih luas mencakup berbagai kota, provinsi, bahkan pulau. Beberapa travel bahkan menawarkan layanan antar jemput hingga ke

alamat tujuan (*door to door*). Jadwal keberangkatan travel yang lebih fleksibel dan opsi layanan yang lebih beragam membuat travel sering kali dipilih sebagai transportasi antar daerah. Fleksibilitas ukuran travel memungkinkan manuver lebih lincah di tengah kepadatan lalu lintas, ditambah lagi dengan gaya mengemudi yang umumnya lebih agresif membuat travel dianggap lebih cepat. Kenyamanan yang ditawarkan oleh travel sebanding dengan harganya, dengan kapasitas penumpang yang lebih sedikit membuat suasana cenderung lebih privat dan tidak terlalu ramai. Hal ini tentunya didukung dengan meningkatnya pendapatan masyarakat.

Meningkatnya penggunaan travel berdampak pada intensitas pergerakan kendaraan di jalur antarprovinsi, khususnya pada rute yang melintasi Provinsi Sumatera Barat, Riau, dan Jambi. Jalur ini merupakan rute utama transportasi darat yang berperan penting dalam menunjang mobilitas masyarakat, namun juga memiliki tingkat aktivitas lalu lintas yang tinggi dan kompleks. Berdasarkan data statistik nasional pada **Tabel 1.1**, total kecelakaan lalu lintas di ketiga provinsi tersebut tergolong signifikan pada periode 2023–2024. Provinsi Sumatera Barat tercatat memiliki sebanyak 3.562 kasus kecelakaan pada tahun 2023 dan 3.394 kasus pada tahun 2024. Sementara itu, Provinsi Riau mengalami peningkatan dari 1.801 menjadi 2.086 kasus, dan Provinsi Jambi meningkat dari 1.526 menjadi 1.665 kasus pada periode yang sama (Badan Pusat Statistik, 2025).

Tabel 1.1 Kecelakaan Lalu Lintas Provinsi Sumatera pada Tahun 2023 - 2024

No	Provinsi Province	2023	2024
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Aceh	3.480	3.465
2.	Sumatera Utara	6.665	6.686
3.	Sumatera Barat	3.562	3.394
4.	Riau	1.801	2.086
5.	Jambi	1.526	1.665
6.	Sumatera Selatan	2.312	2.555
7.	Bengkulu	1.008	1.038
8.	Lampung	1.889	1.792
9.	Kep. Bangka Belitung	447	368
10.	Kepulauan Riau	1.245	1.470

Selain tingginya angka kecelakaan, pada **Tabel 1.2** juga ditunjukkan data statistik peningkatan jumlah kendaraan penumpang di wilayah tersebut, yang mencerminkan meningkatnya intensitas lalu lintas dan beban perjalanan darat. Kondisi ini menunjukkan bahwa pengemudi travel yang melintasi jalur antarprovinsi dihadapkan pada tuntutan perjalanan jarak jauh, durasi mengemudi yang panjang, serta paparan risiko keselamatan yang tinggi. Situasi tersebut berpotensi menimbulkan kelelahan kerja, yang bisa dipengaruhi oleh kualitas tidur dan beban kerja mental pengemudi.

Tabel 1.2 Mobil Penumpang Provinsi Sumatera pada Tahun 2023-2024

No	Provinsi Province	2023	2024
(1)	(2)	(3)	(4)
1.	Aceh	202.765	212.271
2.	Sumatera Utara	812.499	846.797
3.	Sumatera Barat	360.373	382.896
4.	Riau	431.667	451.849
5.	Jambi	201.812	213.927
6.	Sumatera Selatan	439.359	456.941
7.	Bengkulu	126.355	129.846
8.	Lampung	338.003	349.498
9.	Kep. Bangka Belitung	94.813	97.855
10.	Kepulauan Riau	221.401	232.978

Sebagai transportasi umum yang beroperasi setiap hari, travel pun dihadapkan pada potensi dan kemungkinan penyebab kecelakaan lalu lintas (Lestari, 2023). Mengutip dari Dirlantas Polda Sumbar Dwi Nur Setiawan (RRI, 2024) dan dari hasil wawancara dengan Unit Laka Lantas Kota Padang di awal tahun 2026, penyebab kecelakaan lalu lintas bersifat multifaktorial. Faktor-faktor tersebut antara lain kerusakan infrastruktur jalan, ketidaklayakan atau kerusakan kelengkapan kendaraan, kelelahan dan rasa kantuk pengemudi, serta perilaku berkendara yang agresif atau sembrono. Kondisi tersebut tidak hanya terjadi di Kota Padang, tetapi juga menjadi permasalahan lalu lintas di berbagai daerah lainnya, termasuk pada jalur antarprovinsi yang menghubungkan Sumatera Barat dengan wilayah sekitarnya seperti Provinsi Riau. Hal ini menunjukkan bahwa faktor manusia, khususnya kondisi fisik dan mental pengemudi, masih memegang peranan penting dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas di berbagai wilayah.

Pada awal bulan Februari 2026, terjadi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan angkutan travel rute Pekanbaru–Padang di wilayah Kabupaten Lima Puluh Kota seperti yang terlihat pada **Gambar 1.1**. Kecelakaan tersebut merupakan kecelakaan tunggal, di mana sebuah minibus Toyota Innova dilaporkan keluar jalur dan masuk ke jurang di Jalan Lintas Bukittinggi–Payakumbuh, tepatnya di Jorong Koto Tengah, Nagari Koto Tengah Batu Hampa, Kecamatan Akabiluru (Hallo Riau, 2026). Kecelakaan tersebut menambah deretan kasus kecelakaan travel di jalur lintas Sumatera Barat, khususnya pada rute antarprovinsi yang memiliki karakteristik jalan berkelok, kontur menanjak dan menurun, serta intensitas lalu lintas yang tinggi.

Dalam berbagai laporan kecelakaan sebelumnya, faktor pengemudi seperti kelelahan dan mengantuk sering disebut sebagai salah satu penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas. Hal ini sejalan dengan pernyataan pihak kepolisian yang menyebutkan bahwa kondisi fisik dan mental pengemudi sangat berpengaruh terhadap keselamatan berkendara. Berdasarkan kondisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa kelelahan merupakan salah satu faktor penting yang berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kelelahan itu sendiri dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, di antaranya kualitas tidur yang buruk dan beban kerja mental yang tinggi, sehingga perlu dilakukan kajian lebih lanjut terkait kondisi kelelahan pengemudi travel.



Gambar 1.1 Kecelakaan Tunggal Travel

Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa kelelahan merupakan salah satu faktor penting yang berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan kerja. Kondisi kelelahan dapat menyebabkan pekerja gagal melakukan tindakan pencegahan keselamatan. Sebuah studi komprehensif mengenai kecelakaan bahkan menunjukkan bahwa sekitar 58 persen kecelakaan kendaraan komersial disebabkan oleh kelelahan pekerja (Malau & Ramdan, 2022). Kelelahan kerja bisa menyebabkan kinerja menurun yang berpotensi menimbulkan kesalahan dalam bekerja dan pada akhirnya dapat menyebabkan kecelakaan kerja (Harahap et al., 2023). Seorang sopir truk yang melakukan perjalanan jauh tanpa istirahat yang cukup mudah merasa mengantuk. Saat mengemudi, ia tidak mampu lagi menjaga jarak aman dengan kendaraan di depannya dan saat sadar ia dengan tidak sengaja menekan gas yang dikira adalah rem. Akibatnya, ia menabrak truk di depannya dan menyebabkan kerusakan kendaraan serta kerugian materi yang cukup besar.

Kelelahan sering kali ditengarai oleh beban kerja mental yang tinggi. Beban kerja mental yang berlebihan dapat menyebabkan tubuh dan pikiran merasa lelah, bahkan ketika aktivitas fisik yang dilakukan tidak terlalu berat. Hal ini disebabkan karena otak kita juga bekerja keras ketika melakukan tugas-tugas yang kompleks dan membutuhkan konsentrasi tinggi, atau menghadapi tekanan waktu. Kelelahan mental dapat menyebabkan konsentrasi menurun, waktu reaksi yang lambat, dan pengambilan keputusan yang buruk (Maulana, 2024).

Kemampuan bekerja seseorang berbeda antara satu dengan yang lainnya, tergantung pada tingkat keterampilan, kebugaran jasmani, status gizi, jenis kelamin, umur, dan ukuran tubuh dari pekerjaan yang bersangkutan (Mardiana & Asj'ary, 2022). Beban kerja mental umumnya dipengaruhi oleh berbagai faktor yang kompleks, yaitu faktor eksternal dan faktor internal. Faktor eksternal merupakan beban kerja yang berasal dari luar tubuh, sedangkan faktor internal merupakan kondisi yang berasal dari dalam tubuh pekerja sebagai reaksi (regangan) terhadap beban kerja eksternal tersebut (Malau & Ramdan, 2022). Untuk seorang pengemudi, mereka tidak hanya dituntut untuk mengendalikan kendaraan secara fisik, tetapi juga menjalani beban kerja mental yang signifikan.

Beban kerja mental ini mengacu pada usaha mental yang dikeluarkan pengemudi saat mengemudi, seperti: memprediksi pergerakan kendaraan lain, merespon dengan tepat, membuat keputusan untuk berhenti, menjaga konsentrasi, tidak emosional ketika di situasi kemacetan. Beban kerja mental yang tinggi dapat berdampak negatif pada kesehatan dan kinerja pengemudi travel (Harahap et al., 2023). Beban kerja mental dapat disebabkan karena kualitas tidur dan waktu istirahat (Khusna et al., 2023). Kedua faktor ini juga merupakan faktor penting yang memengaruhi kelelahan pengemudi (Allo & Yanti, 2022). Tidur yang cukup dan berkualitas membantu menjaga kesehatan fisik dan mental, meningkatkan konsentrasi, dan mempercepat pemulihan dari kelelahan.

Berdasarkan wawancara dengan Unit Laka Lantas Kota Padang, tingginya angka kecelakaan lalu lintas berkaitan dengan perjalanan travel terutama disebabkan oleh faktor kelelahan dan kebiasaan pengemudi. Berdasarkan berbagai data di atas dan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya (Kamila, 2021 ; Marfuah et al., 2024; B. D. G. S. Putri & Izzati, 2022) penting untuk membahas hubungan antara kualitas tidur dan beban kerja mental terhadap kelelahan pengemudi travel.

Dengan demikian, kajian tentang hubungan kualitas tidur dan beban kerja mental terhadap kelelahan pengemudi travel menjadi penting untuk dilakukan sebagai langkah untuk mendukung keselamatan dan kesehatan kerja pengemudi di jalur lintas antarprovinsi. Melalui penelitian ini, diharapkan dapat diketahui besarnya beban kerja mental yang dialami pengemudi travel, hubungan antara kualitas tidur dengan kelelahan, serta hubungan antara beban kerja mental dengan kelelahan kerja. Hasil penelitian ini diharapkan bisa memberikan manfaat dalam pengembangan pengetahuan mengenai faktor-faktor yang memengaruhi kelelahan kerja pada pengemudi travel, serta menjadi dasar dalam merumuskan upaya penanggulangan guna meningkatkan keselamatan pengemudi dan pengguna jalan.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka diperoleh rumusan masalah yaitu Bagaimana hubungan antara kualitas tidur dan beban kerja mental terhadap kelelahan pengemudi travel?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka diperoleh rumusan masalah yaitu:

1. Menguji hubungan kualitas tidur dengan kelelahan pengemudi travel.
2. Menguji hubungan beban kerja mental dengan kelelahan pengemudi travel.
3. Menentukan upaya yang dapat dilakukan pengelola agen travel untuk menurunkan beban kerja mental dan kelelahan para pengemudi travel.

1.4 Batasan Masalah

Batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini dilakukan pada agen travel yang melayani rute Padang menuju berbagai daerah di Sumatera Barat hingga Riau, yaitu Erte Tour and Travel, Jasa Mulya, dan Asri Karya Wisata, yang berdasarkan observasi awal memiliki aktivitas perjalanan jarak jauh dan intensitas kerja yang tinggi.
2. Pengambilan data penelitian dibatasi pada pengemudi travel yang berusia lebih dari 20 tahun dan berstatus sebagai pekerja tetap, karena kelompok ini menjalani pola kerja yang relatif konsisten dan berkelanjutan sehingga relevan untuk mengkaji kelelahan, beban kerja mental, dan kualitas tidur.

1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan tugas akhir yaitu sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah penelitian, dan sistematika penulisan tugas akhir.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini membahas mengenai teori-teori yang berasal dari buku atau jurnal yang relevan dengan penelitian yang dilaksanakan.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menguraikan tahapan penelitian yang dilakukan untuk mencapai tujuan penelitian serta menyelesaikan permasalahan yang telah dirumuskan sebelumnya.

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Bab ini mendeskripsikan mengenai pengumpulan data primer dan sekunder dari berbagai macam data sumber dan pengolahan data penelitian menggunakan *Statistic Product and Service Solution (SPSS)*.

BAB V ANALISIS

Bab ini membahas hasil analisis dan pembahasan penelitian berdasarkan data yang telah diolah pada Bab IV.

BAB VI PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dan saran yang disusun berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada Bab V sebagai jawaban atas rumusan masalah penelitian.