

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kebisingan merupakan semua bunyi yang tidak dikehendaki sehingga menimbulkan ketidaknyamanan atau gangguan pendengaran jika terpapar lama. Intensitas bising yang melebihi nilai ambang batas dapat menyebabkan gangguan kesehatan (Liono dkk, 2019). Kebisingan merupakan penghambat dengan wujud bunyi yang berlebihan dan berdampak pada kesehatan dan keselamatan kerja (Ahmad dkk, 2022).

Dampak utama dari kebisingan adalah kerusakan atau gangguan pendengaran. Kebisingan dapat merusak koklea dan mengakibatkan hilangnya pendengaran, kerusakan koklea disebabkan oleh suara dengan intensitas yang tinggi. Energi kebisingan yang kuat ditransmisikan ketelinga bagian dalam dan menyebabkan perilimfe dan endolimfe berfluktuasi. Paparan kebisingan yang berkelanjutan pada telinga bagian dalam dapat merusak sel-sel rambut bagian dalam dan luar yang menyebabkan gangguan pendengaran sensorineural. Gangguan kesehatan lainnya yaitu gangguan fisiologis seperti tekanan darah tinggi, gangguan psikologis, gangguan komunikasi, dan gangguan keseimbangan (Silaban et al. 2024, h.43).

Selama ini banyak orang yang menganggap bahwa kesehatan telinga dan pendengaran tidak terlalu mengganggu kemampuan fisik dan gangguan pendengaran tidak nampak dari luar. Faktanya, jumlah penderita

gangguan pendengaran di Indonesia cukup tinggi, bahkan menduduki peringkat keempat di dunia (Makruf 2023). Menurut *World Health Organization* (WHO) sekitar 360 juta (5.3%) orang di dunia mengalami gangguan pendengaran yang terdiri dari 328 juta (91%) orang dewasa (183 juta laki-laki dan 145 juta perempuan) dan 32 juta (9%) anak-anak. Prevalensi gangguan pendengaran pada orang di atas usia 65 tahun bervariasi dari 18-50% diseluruh dunia. Berdasarkan provinsi, gangguan pendengaran prevalensi tertinggi di Nusa Tenggara Timur 3,7%, Sulawesi Utara 2,4%, terendah di Banten 1,6%, dan prevalensi ketulian tertinggi di Maluku 0,45%, Sulawesi Utara 0,12% (Liono, 2019).

Pembangunan kota merupakan proses penyesuaian fisik dan fungsi kawasan kota secara tetap terhadap struktur hegemoni politik maupun kebijakan ekonomi, yang artinya pembangunan kota adalah suatu proses penyesuaian terus-menerus terhadap pemanfaatan ekonomis dari teknologi terhadap perkembangan sosiokultural (Kleden dkk, 2006). Di Kota Kupang, terdapat transportasi umum yang menggunakan sistem audio untuk memutar musik dengan volume tinggi sehingga menimbulkan kebisingan yang dapat menyebabkan gangguan kesehatan.

Kota Kupang mempunyai transportasi darat yaitu minibus angkutan umum yang biasa disebut bemo. Menurut data dari Dinas Perhubungan Kota Kupang, jumlah bemo di Kota Kupang mengalami penurunan drastis dalam beberapa tahun terakhir. Pada tahun 2017, terdapat 366 armada (unit). Namun, pada 2022 jumlahnya berkurang menjadi 291 armada (unit).

Transportasi umum bemo memiliki ciri khas tersendiri yaitu rute setiap bemo ditandai oleh warna dan angka yang terdapat pada bagian atas depan bemo serta aksesoris bemo yang sangat banyak ditambah dengan dentuman musik yang sangat keras. Di Kota Kupang, banyak transportasi umum bemo yang menghasilkan suara yang mengganggu kenyamanan, seperti suara klakson, suara knalpot akibat penekanan pedal gas yang berlebihan, suara mesin kendaraan, dan penggunaan musik dengan volume yang tinggi. Kebisingan ini dapat menyebabkan gangguan kesehatan, terutama gangguan pendengaran. Gangguan pendengaran yang timbul bukan hanya dialami oleh penumpang tetapi juga oleh supir bemo yang terpapar kebisingan setiap hari (Liono et al. 2019).

Kota Kupang mempunyai terminal bemo yaitu Terminal Tabun, Terminal Bello, Terminal Oebobo, dan Terminal Kupang yang terletak di Kecamatan Kota Lama yang berada di seberang jalan dari Pantai Tedis. Penelitian ini dilakukan di Terminal Kupang Kota Lama, dimana transportasi umum bemo dengan trayek 2 dengan rute Kupang-Sikumana, trayek Tenau dengan rute Kupang-Tenau, dan trayek Bolok dengan rute Kupang-Bolok melewati terminal ini. Berdasarkan data yang didapatkan dari (Dinas Perhubungan Kota Kupang, 2025) jumlah transportasi umum bemo yang melewati Terminal Kupang Kota Lama adalah 62 armada (unit) yang terdiri dari trayek 2 berjumlah 53 unit, trayek Tenau berjumlah 3 unit, dan trayek Bolok berjumlah 6 unit.

Berdasarkan survei awal yang dilakukan di Terminal Kupang Kota Lama, para pedagang di sekitar terminal berjualan pada pukul 07:00-16:00 WITA dan 08:00-15:00 WITA. Suasana di pagi hari pada pukul 09:00 WITA terlihat cukup ramai, terdapat beberapa pedagang yang mulai berjualan, selain itu ada juga sejumlah orang yang sedang menunggu transportasi umum bemo pada waktu itu. Transportasi umum bemo mulai beroperasi pada pukul 06:00 -19:00 WITA.

Selain itu, dilakukan juga wawancara terbatas dengan 2 orang supir, 2 orang penumpang, dan 2 orang pedagang di Terminal Kupang Kota Lama, diketahui bahwa sebagian dari mereka merasa terganggu oleh kebisingan yang dihasilkan oleh transportasi umum bemo seperti musik yang diputar dengan volume tinggi. Musik yang diputar terlalu keras oleh supir seringkali membuat penumpang kurang nyaman, karena sulitnya berkomunikasi dengan jelas di dalam bemo. Selain itu, beberapa penumpang merasa kesal jika musik diputar dengan volume tinggi pada siang hari. Meskipun demikian, ada juga yang tidak merasa terganggu oleh kebisingan tersebut, baik itu dari musik, decitan ban, maupun panggilan sopir kepada penumpang. Mereka sadar hal itu merupakan sesuatu yang biasa terjadi di terminal.

Transportasi umum bemo di Kota Kupang masih beroperasi dan penumpangnya sebagian besar adalah siswa atau pelajar. Kebisingan yang disebabkan oleh transportasi umum bemo dapat menyebabkan gangguan pendengaran bagi penumpang. Bukan hanya itu, transportasi umum bemo

yang ada di Terminal Kupang Kota Lama akan memberikan dampak kepada supir, penumpang, dan pedagang yang sedang berada di Terminal Kupang Kota Lama.

Sehubungan dengan permasalahan tersebut, maka diperlukan pengukuran intensitas kebisingan pada transportasi umum bemo di Terminal Kupang Kota Lama.

B. Rumusan Masalah

Bagaimana intensitas kebisingan pada transportasi umum bemo dan dampak yang ditimbulkan terhadap masyarakat di sekitar Terminal Kupang Kota Lama?

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui intensitas kebisingan pada transportasi umum bemo serta dampaknya terhadap masyarakat di sekitar Terminal Kupang Kota Lama.

2. Tujuan Khusus

- a. Mengetahui intensitas kebisingan yang dihasilkan oleh transportasi umum bemo dan disekitar Terminal Kupang Kota Lama.
- b. Mengetahui dan mengidentifikasi dampak kebisingan dari transportasi umum bemo terhadap masyarakat di sekitar Terminal Kupang Kota Lama.

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi Institusi

Memberikan informasi mengenai intensitas kebisingan transportasi umum bemo yang dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian di bidang kesehatan lingkungan atau transportasi.

2. Bagi Penulis

- a. Penulis dapat memperluas wawasan dan pemahaman mengenai prosedur pengukuran kebisingan serta menganalisis dampaknya terhadap masyarakat.
- b. Penulis dapat menerapkan teori yang didapatkan di kampus dengan melakukan pengukuran kebisingan pada transportasi umum bemo.

E. Ruang Lingkup Penelitian

1. Lingkup Sasaran

Sasaran penelitian ini adalah intensitas kebisingan pada transportasi umum bemo dan dampaknya terhadap masyarakat di sekitar Terminal Kupang Kota Lama.

2. Lingkup Materi

Materi yang dibahas dalam penelitian ini adalah materi penyehatan udara terutama yang berkaitan dengan intensitas kebisingan dan dampak yang ditimbulkan.

3. Lingkup Lokasi

Lokasi penelitian adalah Terminal Kupang Kota Lama.

4. Lingkup Waktu

Waktu penelitian dari bulan Maret s/d April tahun 2025.