

FAKTOR-FAKTOR YANG HUBUNGAN DENGAN KELELAHAN KERJA PADA PENGEMUDI BUS ANTAR KOTA ANTAR PROVINSI (AKAP) PT EKA SARI LORENA TRANSPORT TBK BOGOR TAHUN 2020

Reza Maulana¹, Rubi Ginanjar², Asri Masitha Arsyati³

¹Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Ibn Khaldun Bogor. Email : rezamaulanasaptaji12@gmail.com

^{2,3}Program Studi Kesehatan Masyarakat, Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Ibn Khaldun Bogor

Abstrak

Kelelahan (*fatigue*) adalah suatu mekanisme perlindungan tubuh agar tubuh terhindar dari ke- rusakan lebih lanjut sehingga terjadi pemulihan setelah istirahat. Kelelahan diatur secara sentral oleh otak. Pada susunan syaraf pusat terdapat sistem aktivasi (bersifat simpatis) dan inhibas (bersifat parasimpatis. Penelitian ini menggunakan studi deskriptif analitik dengan desai cross sectional study. Populasi dan sampel penelitian ini sebanyak 56 responden. Teknik penelitian ini menggunakan *nonprobability sampling* dengan menggunakan sampling jenuh. Alat yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan kuesioner dan alat ukur tinggi badan (*microtoice*) dan timbangan digital untuk mengukur berat badan untuk mengetahui indeks masa tubuh (IMT). Cara analisis data penelitian ini menggunakan perangkat lunak aplikasi statistik (SPSS 23) dengan menggunakan uji statistik chi-square. Berdasarkan hasil penelitian ini, kelelahan di PT Eka Sari Lorena Trasnport Tbk yaitu 37 orang (66,1%) yang mengalami kelelahan tinggi dan 19 orang (33,9%) yang mengalami kelelahan ringan, dan tidak ada hubungan antara semua variabel independen dan dependen yang pada penelitian ini. Kesimpulan penelitian ini tidak adanya hubungan antara waktu tidur dengan kelelaha karena kurang memanfaatkan waktu tidur dengan baik sehingga mengakibatkan kualitas tidur yang tidak optimal.

Kata Kunci : Kelelahan Kerja, Pengemudi, AKAP.

PENDAHULUAN

Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) PT Eka Sari Lorena Transport Tbk ini merupakan salah satu bus yang memiliki rute/trayek terjauh di Indonesia seperti tujuan ke Pulau Jawa, Madura, Bali dan Sumatera. Saat ini LORENA-KARINA telah memiliki lebih dari 500 unit bus yang keseluruhannya menggunakan produk Mercedes Benz guna melayani lebih dari 60 Kota di Indonesia.

World Health Organization (WHO, 2020) mengagendakan pada tahun 2030 un- tuk pembangunan berkelanjutan telah menetapkan target ambisius untuk mengu- rangi separuh jumlah kematian dan cedera global, akibat kecelakaan lalu lintas teru- tama pada pengemudi transportasi umum. Hasil penelitian yang dilakukan pada salah satu perusahaan transportasi di Indonesia khususnya pada pengemudi bus mengatakan rata-rata pekerja mengalami kelelahan dengan gejala kaki terasa berat, mengantuk, kurang kepercayaan dan nyeri punggung.

Dalam undang-undang RI. No 36 Tahun 2009 tentang kesehatan pasal 164, dikatakan

bahwa upaya kesehatan kerja di- tujukan untuk melindungi pekerja agar hidup sehat dan terbebas dari gangguan kesehatan serta pengaruh buruk yang diakibatkan oleh pekerjaan. Salah satu gejala gangguan kesehatan pada pekerja yang timbul akibat pekerjaan adalah kelelahan.

Kelelahan kerja merupakan proses menurunnya efisiensi, performa kerja, dan berkurangnya ketahanan/ kekuatan fisik tubuh untuk terus melanjutkan kegiatan yang harus dilakukan. Pada survei di USA, kelelahan merupakan masalah yang besar. Ditemukan sebanyak 24% dari seluruh orang dewasa yang datang ke poliklinik menderita kelelahan kronik. Data yang hampir sama terlihat dalam komunitas yang dilaksanakan oleh Kendel di Inggris yang menyebutkan bahwa 25% wanita dan 20% pria selalu mengeluh lelah. Penelitian lain yang mengevaluasi 100 orang penderita kelelahan menunjukkan bahwa 64% kasus kelelahan disebabkan karena faktor psikis, 3% karena faktor fisik dan 33% karena kedua faktor tersebut. Berdasarkan data statistik dari *National Highway Traffic Safety Administration* 20% dari semua kasus kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor kelelahan pengemudi.

Mengantuk disaat mengemudi menyebabkan setidaknya 100.000 kasus kecelakaan pertahun di USA dan mengakibatkan 40.000 kecelakaan ringan dan 1550 kecelakaan berat (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan Tahun 2012). Kelelahan (*fatigue*) adalah suatu mekanisme perlindungan tubuh agar tubuh terhindar dari kerusakan lebih lanjut sehingga terjadi pemulihan setelah istirahat. Kelelahan diatur secara sentral oleh otak. Pada susunan syaraf pusat terdapat sistem aktivasi (bersifat simpatis) dan inhibisi (bersifat parasimpatis), (granjean, 1993).

Kelelahan dipengaruhi oleh beberapa faktor. Menurut Suma'mur P.K. (2009) penyebab kelelahan kerja, yaitu: faktor Pekerjaan (Keadaan monoton, beban dan lamanya pekerjaan baik fisik maupun mental, keadaan). Faktor lingkungan kerja (cuaca kerja, penerangan dan kebisingan di tempat kerja, keadaan kejiwaan, kek- hawatiran atau konflik). Faktor individu (umur, masa kerja, tinggi badan dan berat badan) yang berhubungan dengan karakteristik individu pekerja, serta faktor eksternal yang berhubungan dengan pekerjaan dan lingkungan kerja. Cara untuk mengukur tingkat kelelahan itu menggunakan kuesioner *Industrial Fatigue Research Committee* (IFRC) Jepang, untuk mengukur kelelahan kerja dan kuesioner tersebut berisi 30 daftar pertanyaan gejala kelelahan.

Kelelahan kerja dapat menimbulkan beberapa keadaan yaitu prestasi yang menurun, badan terasa tidak enak di samping semangat kerja yang menurun. Perasaan kelelahan kerja cenderung meningkatkan terjadinya kecelakaan kerja, sehingga dapat mengikut diri pekerja sendiri maupun perusahaannya karena adanya penurunan produktivitas kerja. Kelelahan kerja terbukti memberikan kontribusi lebih dari 60% dalam kejadian kecelakaan kerja di tempat kerja (Setyawati, 2010).

Berdasarkan hal tersebut peneliti tertarik untuk meneliti Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) PT Eka Sari Lorena Transport Tbk Bogor Pada Tahun 2020.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif observasional untuk mengetahui kelelahan akibat kegiatan pengemudi pada pengemudi bus antar Kota antar Provinsi (AKAP) di PT. Eka Sari Lorena Transport TBK. Penelitian ini menggunakan potong lintang (*cross sectional*) yakni penelitian non eksperimental yang menggunakan data primer (kuesioner) untuk mengetahui hubungan antar variabel dependent dan independent yang diambil pada waktu bersamaan.

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2017). Populasi penelitian ini adalah seluruh pengemudi bus antar Kota antar Provinsi (AKAP) PT. Eka Sari Lorena Transport TBK, dengan total pengemudi adalah 56 orang data didapat dari data PT. Eka Sari Lorena Transport TBK pada tahun 2020.

Sample yang digunakan pada penelitian ini adalah total sampling (total jenuh) dimana semua populasi dijadikan sample. Sample adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2017).

Variabel dependen pada penelitian ini adalah kelelahan kerja. Variabel independen penelitian ini yaitu umur, masa kerja, waktu tidur, beban kerja, IMT.

Data yang digunakan pada penelitian ini ada 2 yaitu data primer dan data sekunder. Data primer yaitu data yang didapatkan secara langsung melalui observasi, pengukuran berat badan dan tinggi badan untuk mengetahui indeks masa tubuh pengemudi dan pengisian kuesioner oleh pengemudi. Data sekunder yaitu data yang didapatkan dari berbagai sumber dari buku teks, jurnal dan penelitian orang lain dan data jumlah pengemudi.

HASIL

Berdasarkan hasil analisis univariat dari 56 responden di PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk pada tahun 2020. Terdapat 10 orang (17,9%) memiliki umur dibawah 50 tahun, dan 46 orang (82,1%) memiliki umur diatas 50 tahun. Terdapat 20 orang (35,7%) memiliki masa kerja < 10 tahun, dan 36 orang (64,3%) memiliki masa kerja > 10 tahun. Terdapat 43 orang (76,8%) memiliki waktu tidur < 8 jam, dan 13 orang (23,2%) memiliki waktu tidur > 8 jam. Terdapat 53 orang (94,6 %) yang memiliki beban kerja ringan dan 3 orang (5,4 %) yang memiliki beban kerja sedang. Terdapat 35 orang (62,5%) yang memiliki status gizi normal (baik), dan 21 orang (37,5%) yang memiliki status gizi tidak baik (kurus/obesitas). Terdapat 34 (60,7) mengalami kelelahan kerja ringan dan 22 (39,3) orang mengalami kelelahan kerja tinggi Hasil analisis bivariat (*chisquare*) dalam penelitian ini bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara variabel independen dan dependen yaitu dengan hasil sebagai berikut. (Umur p -value = 0,281), (Masa Kerja p -value = 0,178), (Waktu Tidur p -value = 0,181), (Beban Kerja p -value = 1,000), (IMT p -value = 0,716) dengan gejala Kelelahan Kerja.

Tabel 1. Hubungan antara Umur Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT. Eka Sari Lorena Trasnport Tbk Bogor Tahun 2020

Umur (Tahun)	Kelelahan Kerja				Total		P Value	OR (95% CI)
	Rendah <45 (Tidak Kelelahan)		Tinggi >45 (Kelelahan)					
	N	%	N	%	N	%		
< 50 Tahun	5	50,0%	5	50,0%	10	100	0,281	2,286 (0,570-9,173)
> 50 Tahun	14	30,4%	32	69,6%	46	100		
Total	19	33,9%	37	66,1%	56	100		

Tabel 2. Hubungan antara Masa Kerja Dengan Kelelahan Kerja Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT. Eka Sari Lorena Trasnport Tbk Bogor Tahun 2020

Masa Kerja	Kelelahan Kerja				Total		P Value	OR (95% CI)
	Rendah <45 (Tidak Kelelahan)		Tinggi >45 (Kelelahan)					
	N	%	N	%	N	%		
Masa Kerja <10 Tahun	4	20,0%	16	80,0%	20	100	0,178	0,350 (0,097-1,259)
Masa Kerja >10 tahun	15	41,7%	21	58,3%	36	100		
Total	19	33,9%	37	66,1%	56	100		

Tabel 3. Hubungan antara Waktu Tidur Dengan Kelelahan Kerja Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) PT. Eka Sari Lorena Trasnport Tbk Bogor Tahun 2020

Waktu Tidur	Kelelahan Kerja				Total		P Value	OR (95% CI)
	Rendah <45 (Tidak Kelelahan)		Tinggi >45 (Kelelahan)					
	N	%	N	%	N	%		
Waktu Tidur > 8 jam	17	39,5%	26	60,5%	43	100	0,181	3,596 (0,707-18,280)
Waktu Tidur < 8 jam	2	15,4%	11	84,6%	13	100		
Total	19	33,9%	37	66,1%	56	100		

Tabel 4. Hubungan antara Beban Kerja Dengan Kelelahan Kerja Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk Bogor Tahun 2020

Beban Kerja	Kelelahan Kerja				Total		P Value	OR (95% CI)
	Rendah <45 (Tidak Kelelahan)		Tinggi >45 (Kelelahan)					
	N	%	N	%	N	%		
Beban Kerja Ringan	18	34,0%	35	66,0%	53	100	1,000	1,029
Beban Kerja Sedang	1	33,1%	2	66,7%	3	100		(0,087-12,122)
Total	19	33,9%	37	66,1%	56	100		

Tabel 5. Hubungan antara Indeks Masa Tubuh Dengan Kelelahan Kerja Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk Bogor Tahun 2020

Indeks Masa Tubuh (IMT)	Kelelahan Kerja				Total		P Value	OR (95% CI)
	Rendah <45 (Tidak Kelelahan)		Tinggi >45 (Kelelahan)					
	N	%	N	%	N	%		
IMT Normal	13	37,1%	22	62,9%	35	100	0,716	1,477
IMT Tidak Normal	6	28,6%	15	71,4%	21	100		(0,459-4,755)
Total	19	33,9%	37	66,1%	56	100		

PEMBAHASAN

Berdasarkan **tabel 1** dari hasil uji statistik bivariat dapat diketahui bahwa tidak terdapat hubungan antara umur dengan kelelahan kerja, dapat dilihat berdasarkan *p-value* 0,281 lebih besar dari nilai *alpha* sebesar 0,05 sehingga artinya bahwa H_0 gagal di tolak. Jadi dari hasil itu dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara umur terhadap kelelahan kerja pada Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi di PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk Bogor tahun 2020.

Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan yang diungkapkan oleh Suma'mur (2009) yang mengatakan bahwa kondisi umur berpengaruh terhadap kemampuan kerja fisik atau kekuatan otot seseorang.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitain dari Damopoli Farrah Ch, dkk (2013) yang berjudul "Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bis Trayek Manado - Amurang Di Terminal Malalayang Manado.

Dimana responden pada kelompok umur 35-39 tahun adalah yang terbanyak yaitu 12 responden (26,7%). Sedangkan pada kelompok umur 20-24 tahun adalah yang paling sedikit yaitu 1 responden (2,2%). Hubungan antara umur dengan kelelahan kerja diuji dengan menggunakan korelasi pearson, Berdasarkan hasil analisis statistik dengan menggunakan uji korelasi pearson didapat hasil *p-value* = 0,001 nilai *alpha* sebesar 0,05 yang berarti ada

hubungan an- tara umur dan kelelahan kerja. Hipotesis dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima. Penyebab kenapa pengemudi yang berumur kurang dari 50 tahun dan lebih dari 50 tahun yang sebagian besar mengalami kelelahan itu menandakan bahwa baik pengemudi tua ataupun muda sama-sama berpeluang untuk mengalami kelelahan dan jenis aktivitas pekerjaannya yang sama yaitu hanya mengoperasikan atau mengendarai kendaraan bus. Karena jenis pekerjaan yang dilakukan oleh pengemudi tersebut monoton atau kondisi kerja yang berulang-ulang dapat menyebabkan rasa bosan, serta mengakibatkan pengemudi merasa lelah dan jenuh serta keadaan lingkungan seperti iklim kerja panas dan karena waktu istirahat yang kurang dimanfaatkan oleh pengemudi. Hal ini mengakibatkan kelelahan pada pengemudi bus di PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk.

Berdasarkan **tabel 2** dari hasil uji statistik dapat diketahui bahwa tidak terdapat hubungan an- tara masa kerja dengan kelelahan kerja Pengemudi, dapat dilihat berdasarkan nilai $p\text{-value} = 0,178$ lebih besar dari nilai $p\text{ alpha}$ sebesar 0,05 sehingga artinya bahwa H_0 gagal di tolak. Jadi dari hasil itu dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan antara masa kerja terhadap kelelahan kerja pada Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk Bogor Tahun 2020.

Masa kerja juga berpengaruh karena berdampak positif dimana semakin lama seseorang bekerja, akan semakin berpengalaman dalam melakukan pekerjaannya, masa kerja juga dapat berdampak negatif karena dapat menimbulkan kebosanan dan kelelahan kerja (Budiono, 2003). Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian dari Damopoli Farrah Ch, dkk (2013) yang berjudul "Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bis Trayek Manado - Amurang Di Terminal Malalayang Manado" dalam penelitiannya dia menyimpulkan bahwa terdapat hubungan antara masa kerja dengan kelelahan kerja pada supir bis trayek Manado - Amurang di terminal Malalayang. Dari hasil uji statistik dengan menggunakan uji korelasi pearson didapat hasil $p\text{-value}=0,002$ lebih besar dari $p\text{ al- pha}$ (0,05). Artinya terdapat hubungan antara masa kerja dan kelelahan kerja dengan r hitung 0,443. Penyebab kenapa pengemudi yang memiliki masa kerja >10 tahun yang sebagian besar mengalami kelelahan bisa terjadi trayek ataupun jarak tempuh yang monoton kerja, lingkungan fisik kerja dan faktor individu sehingga mengakibatkan rasa jenuh pengemudi bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk mengakibatkan kelelahan kerja serta tidak adanya rotasi atau perpindahan jarak tempuh tujuan sehingga mengakibatkan monoton. Semakin lama masa kerja maka semakin monoton suatu pekerjaan yang dialami oleh pengemudi tersebut dan pengemudi yang masa kerjanya < 10 tahun mengalami kelelahan kerja itu karena kurangnya pengalaman mengemudi dengan jarak tempuh atau trayek yang jauh sehingga dapat menimbulkan kelelahan kerja pada pengemudi yang bekerja dengan masa kerja 10 atau lebih dari 10 tahun tersebut.

Berdasarkan **tabel 3** dari hasil uji statistik dapat diketahui bahwa tidak terdapat hubungan waktu tidur dengan Kelelahan Kerja Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk Bogor Tahun 2020, dapat dilihat berdasarkan nilai $p\text{-value} = 0,181$ lebih besar dari nilai $alpha$ sebesar 0.05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara waktu tidur dengan kelelahan kerja, yang berarti bahwa H_0 gagal diterima. Jadi dari hasil statistik itu artinya tidak ada hubungan antara waktu tidur terhadap kelelahan pada Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT. Eka

Sari Lorena Transport Tbk Bogor Tahun 2020.

Menurut Sunaryo (2014) jika pengemudi mengalami kurangnya jam tidur kewaspadaan akan berkurang dan sebagai hasilnya kita akan merasa lelah. Hal ini meningkatkan risiko membuat kesalahan dan menyebabkan kecelakaan dan cedera, baik di tempat kerja atau dalam perjalanan pulang dari kerja. Kelelahan memiliki implikasi dalam situasi di tempat kerja dan untuk peningkatan kecelakaan dan cedera terjadi.

Hasil penelitian ini tidak sejalan dengan penelitin Belia, Rizki (2018) yang berjudul Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Bus Primajasa Trayek Balaraja – Kampung Rambutan Tahun 2018. Berdasarkan hasil yang didapat bahwa variabel waktu istirahat (tidur) mempunyai $p\text{-value}=0,028$ sedangkan $p\text{ alpha } 0,05$. Dapat disimpulkan bahwa waktu istirahat (tidur) mempunyai hubungan dengan Kelelahan Kerja pada pengemudi bus Primajasa trayek Balaraja – Kampung Rambutan. Hasil penelitian yang dilakukan oleh (Syahlefi, 2014), mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan Kelelahan pada pengemudi bus di CV. Makmur Medan tahun 2014 menunjukkan bahwa dari 32 pengemudi terdapat 13 orang (40,6%) dengan kategori Kelelahan ringan, 11 orang (34,4%) Kelelahan menengah, dan 8 orang (25%) kelelahan berat. Adanya hubungan yang bermakna antara faktor umur, durasi mengemudi waktu istirahat, dan status gizi/IMT terhadap kejadian kelelahan pengemudi bus CV Makmur jurusan Medan – Pekanbaru (Pergi dan Pulang) tahun 2014.

Penyebab terjadinya kelelahan kerja pada Pengemudi dengan waktu tidur 8 jam atau kurang dari 8 jam yang mengalami kelelahan itu karena kurang memanfaatkan waktu tidur sehingga mengakibatkan kualitas tidur yang tidak optimal karena kurangnya kualitas tidur seseorang berisiko menyebabkan kelelahan kerja. Pada hasil penelitian yang diperoleh lebih atau kurang dari 8 jam waktu tidur sama sama berpeluang mengalami kelelahan kerja karena semakin tingginya tingkat kelelahan yang dialami oleh pengemudi maka kualitas tidurnya akan semakin buruk dan sebaliknya apabila kelelahan kerjanya semakin rendah maka akan semakin baik kualitas tidurnya dan permasalahan yang mengganggu waktu tidur itu pengemudi mengobrol hingga larut malam dengan pengemudi lainnya, merasa lapar pada saat malam hari, tidak mampu tertidur cepat pada saat berbaring, terbangun ditengah malam yang mengakibatkan tidak bisa melanjutkan tidurnya, kemudian tempat untuk tidur nya kurang baik ada yang menyebutkan tidak bisa tidur karena kedinginan dan kepanasan bahkan karena banyaknya nyamuk itu yang mengakibatkan pengemudi yang waktu tidur nya cukup ataupun tidak cukup mengalami kelelahan kerja. Apabila proses tidur sudah terganggu, maka Sebaiknya pengemudi mengatur kualitas tidurnya, memanfaatkan waktu tidur dengan sebaik mungkin dengan beristirahat selama 8 jam agar tubuh tetap sehat pada saat bekerja dan tidak mengalami ngantuk saat mengemudi menghindari terjadinya kecelakaan kerja.

Berdasarkan **tabel 4** dari hasil uji statistik dapat diketahui bahwa tidak terdapat hubungan beban kerja dengan kelelahan kerja Pengemudi, dapat dilihat berdasarkan nilai $p\text{-value} = 1,000$ lebih besar dari nilai α sebesar 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara kelelahan kerja dengan beban kerja pengemudi, yang berarti bahwa H_0 gagal diterima. Jadi dari hasil itu artinya tidak ada hubungan antara beban kerja terhadap kelelahan pada Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT. Eka Sari Lorena Transport Bogor tahun 2020.

Menurut Damapoli dkk (2013 dalam Puteri, 2015) selain dituntut untuk bisa mengemudikan kendaraan selama waktu kerja yang telah ditentukan, pengemudi juga harus berkonsentrasi untuk menjaga keselamatan dirinya dan penumpang hingga sampai ke tujuan, sekaligus bertanggung jawab menjaga kendaraan yang dikemudikannya.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Siti Amalia Desika Daulay dengan judul Analisis Faktor Risiko Kelelahan Supir Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) Di Perusahaan Otobus (Po) Antar Lintas Sumatera (Als) Kota Palembang Tahun 2018. Hasil uji statistik menggunakan chi square menunjukkan p-value sebesar 0,928 ($p\text{-value} > 0,05$) yang artinya bahwa tidak terdapat hubungan antara beban kerja dengan kelelahan kerja pada supir bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Perusahaan Otobus (PO) Antar Lintas Sumatera (ALS) Kota Palembang. Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian Carlos et al. (2016) bahwa adanya hubungan antara beban kerja dengan kelelahan kerja yang disebabkan karena pekerja memiliki durasi mengemudi yang lama atau jam kerja yang berisiko dalam sehari yaitu >8 jam.

Hasil penelitian ini hampir semua pengemudi mengalami beban kerja ringan dari hasil uji statistik ini tidak ada hubungan antara beban kerja dengan tingkat kelelahan kerja. Hal tersebut sejalan dengan penelitian Wati dan Haryono (2011), yang menyatakan bahwa jika tingkat beban karyawan semakin besar maka resiko juga semakin tinggi, sehingga adanya hubungan antara beban kerja dan kelelahan kerja. Tidak terjadi beban kerja tinggi karena pengemudi bus hanya mengendarai mobil bus saja dan trayek yang sudah biasa dilakukannya setiap harinya dan menyebabkan pekerjaan yang monoton dan tidak ada gerakan yang berlebihan sehingga tidak mengalami kelelahan dan waktu pada saat

mengemudi di PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk ini 4 jam sekali mengemudi tetapi terkadang bisa lebih karena ada faktor lain di kendaraan seperti perjalanan sedang macet ataupun yang lainnya. maka tidak ada hubungan antara beban kerja dan kelelahan kerja pada penelitian ini. PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk Bogor sebaiknya mengurangi jumlah pekerja yang sudah berumur diatas 60 agar mengurangi risiko kecelakaan pada saat bekerja karena apabila umur semakin bertambah maka otot mulai melemah.

Berdasarkan **tabel 5** dari hasil uji statistik dapat diketahui bahwa tidak terdapat hubungan antara Indeks Masa Tubuh (IMT) dengan kelelahan kerja Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk Bogor tahun 2020, dapat dilihat berdasarkan nilai $p\text{-value} = 0,716$ lebih besar dari nilai α sebesar 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara Indeks Masa Tubuh (IMT) dengan kelelahan kerja, yang berarti bahwa H_0 gagal diterima. Jadi dari hasil itu artinya tidak ada hubungan antara Indeks Masa Tubuh (IMT) terhadap kelelahan pada Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk Bogor tahun 2020.

Menurut Supriasa (2012) masalah gizi tidak normal (kelebihan atau kekurangan) pada usia 18 tahun keatas merupakan masalah penting yang dapat menunjang pekerjaan dan harus diperhatikan. Indeks massa tubuh pengemudi berkontribusi dalam terjadinya kelelahan mengemudi. Dan penelitian ini sejalan dengan penelitian Rizal Muhammad yang berjudul Faktor - Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengendara Ojek Online Di Jakarta Timur Tahun 2018. Responden yang berat badan normal terbanyak mengalami kelelahan ringan sebanyak 34 orang (72,3%), sedangkan responden dengan IMT kurus/gemuk terbanyak juga mengalami kelelahan ringan 26 orang (78,8%). Hasil uji statistik

didapatkan nilai p -value sebesar 0,605 ($>0,05$) artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara IMT dengan kelelahan kerja. Hal ini dibuktikan oleh Dwi Medianto, Dengan judul Faktor-Faktor Yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan Tanjung Mas Semarang. Hasil Chi-Square status gizi dengan kelelahan didapatkan P -value 0,880 lebih dari 0,05, sehingga disimpulkan tidak ada hubungan antara status gizi dengan kelelahan kerja.

Penyebab kenapa pengemudi yang memiliki status gizi baik yang sebagian besar mengalami kelelahan menandakan bahwa antara status gizi baik dan kurang baik tidak ada bedanya dalam Kelelahan Kerja, karena menurut teori seharusnya pengemudi dengan status gizi kurang dapat mengalami kelelahan dengan cepat, hal ini terjadi karena beban kerja yang diterima tidaklah berat yaitu hanya melakukan pengoperasian kendaraan bus, sehingga membuat orang yang status gizi kurang pun tidak kelelahan melakukan pekerjaannya.

KESIMPULAN

1. Tidak adanya hubungan antara umur dengan Kelelahan Kerja pada pengemudi bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk nilai p -value =0,281.
2. Tidak adanya hubungan antara masa kerja dengan Kelelahan Kerja pada pengemudi bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk nilai p -value =0,178.
3. Tidak adanya hubungan antara waktu tidur dengan Kelelahan Kerja pada pengemudi bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk nilai p -value =0,181.
4. Tidak adanya hubungan antara beban kerja dengan Kelelahan Kerja pada pengemudi bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk nilai p -value =1,000.
5. Tidak adanya hubungan antara Status Gizi IMT dengan Kelelahan Kerja pada pengemudi bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT. Eka Sari Lorena Transport Tbk nilai p -value =0,716

DAFTAR PUSTAKA

- Andhiningsari, Prawtiwi. (2009). Hubungan Faktor Internal dan Eksternal Terhadap Tingkat Kelelahan (Fatigue) pada Pengemudi Travel X Trans Trayek Jakarta-Bandung Tahun 2009. Universitas Indonesia
- Avianty, I., Luthfi, F., Suharto, ..Ginancar, R., Nasution, A.S. (2021). Nutritional status, dust exposure and risk factors for acute respiratory infections for workers in industrial estates. Indian Journal of Forensic Medicine and Toxicology this link is disabled, 2021, 15(1), pp. 1156–1160
- Afrilyani, R., Supriyanto & Ginancar, R. 2019. Gambaran Kepatuhan Petugas Laboratorium Terhadap Penggunaan Alat Pelindung Diri di Rumah Sakit Salak Bogor Tahun 2017. Jurnal Mahasiswa Kesehatan Masyarakat, 2 (4): 306–312
- Arsyati Asri Masitha, 2019, pengaruh penyuluhan media audiovisual dalam pengetahuan pencegahan stunting pada ibu hamil di desa cibatok 2 cibungbulang pengaruh penyuluhan media audiovisual dalam Pengetahuan pencegahan stunting pada ibu hamil

- di desa, *PROMOTOR Jurnal Mahasiswa Kesehatan Masyarakat*, Vol. 2 No. 3, Juni 2019
- Asri Masitha Arsyati, Vindi Krisna Chandra, 2020. Assement Kesiapan Kader Posyandu dalam Pelatihan Penggunaan Media Online. *HEARTY Jurnal Kesehatan Masyarakat* Vol.8 No.1, 2020 Agustus-February, hlm. 27-32 ISSN. 2338-7475 E-ISSN. 2620-7869
- Arsyati, Asri Masitha ; Hadi Pratomo, Irawati Ismail, Sabarinah Prasetyo, Rita Damayanti. (2017). Pengembangan Media Cetak Pendidikan Pencegahan Kekerasan Seksual Balita Di Kota Bogor. *Hearty Jurnal Kesmas*, Vol.5 no.1 tahun 2017. Penerbit Universitas Ibn Kahlidun Bogor. <http://ejournal.uika-bogor.ac.id/index.php/Hearty/article/view/1052>
- Arsyati, A.M., & Rahayu, Y.T. (2019). Budaya pemberian makanan pendamping ASI (MP-ASI) pada bayi usia kurang dari bulan di desa Leuwibatu Rumpin. *Jurnal kesehatan masyarakat*, 7(1), 9-17
- A Nasution, A Maulana, D Kurniawan. (2019). BERSAMA MEMAJUKAN DESA. *Abdi Dosen: Jurnal Pengabdian Pada Masyarakat* 3 (2), 99-104
- Belia, Rizki. (2018). Faktor- Faktor yang Mempengaruhi Kelelahan Kerja pada Pengemudi Bus Primajasa Trayek Balaraja-Kampung Rambutan.
- Daulay, Siti Amalia Desika (2018). Analisis Faktor Risiko Kelelahan Supir Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Perusahaan Otobus (PO) Antar Lintas Sumatera (ALS) Kota Palembang. Universitas Sri- wijaya
- Dirgayudha, Dio. (2014). Faktor-Faktor yang Berpengaruh Terhadap Kelelahan Kerja pada Pembuat Tahu di Wilayah Kecamatan Ciputat dan Ciputat Timur. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Ja- karta
- Fadel, Muhammad, Dkk. (2014). Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja Pengemudi Pengangkutan BBM di TBBM PT. Pertamina Parepare. *Jurnal Kesehatan Masyarakat dan Keselamatan Kerja*. Universitas Hasanuddin Makassar.
- Fahmi, Rahmadi. (2015). Gambaran Kelelahan dan Keluhan Muskuloskeletal pada Pengemudi Bus Malam Jarak Jauh Po. Restu Mulya. *The Indonesian Journal Of Occupational Safety And Health*. Volume. 4, No. 2, 167–176.
- Fitrianiingtyas, Pertiwi, dan Rachmania, W. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kurang Energi Kronis (KEK) pada Ibu Hamil di Puskesmas Warung Jambu Kota Bogor. *HEARTY Jurnal Kesehatan Masyarakat*. 2018;6(2):1-8.
- Ginangjar, R., Fathimah, A., & Aulia, R. 2018. Analisis Risiko Ergonomi Terhadap Keluhan Musculoskeletal Disorders (MSDs) Pada Pekerja Konveksi Di Kelurahan Kebon Pedes Kota Bogor Tahun 2018. *Jurnal Mahasiswa Kesehatan Masyarakat*, 1(2).
- Hanissa, J., Nasution, A., & Arsyati, A. M. 2017. "Gambaran Perilaku Personal Hygiene Menstruasi Remaja Putri Yang Mengikuti Pelatihan Dan Pembinaan Pkpr Di Smp Pgri 13 Wilayah Kerja Puskesmas Sindang Barang Kota Bogor Tahun 2017". *Hearty Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 5(2).
- Mariyamah ,S., Asri M. A., Ade Saputra N. (2020). Respon Mahasiswa Terhadap Pictorial Health Warning di Fakultas Teknik Universitas Ibn Khaldun Tahun 2020. *Jurnal Mahasiswa Kesehatan Masyarakat*. Vol. 3 No. 5
- Pertiwi, F. D., Hariansyah, M., & Prasetya, E. P. (2019). FAKTOR RISIKO STUNTING PADA BALITA DIKELURAHAN MULYAHARJA TAHUN 2019. *PROMOTOR*, 2(5). <https://doi.org/10.32832/pro.v2i5.2531>

- Pertiwi, F. D., Rahman, R. M., & Lestari, D. W. (2018). Pemberdayaan masyarakat melalui bidang literasi di Desawaru Jaya. *Jurnal ABDI DOSEN: Jurnal Pengabdian Pada Masyarakat*, 2(2), 129-137. <https://doi.org/10.32832/abdidos.v2i2.170>
- Pratama S., Asnifatima A., Ginanjar R., 2019, Faktor-Faktor Yang Berhubungan Terhadap Postur Kerja Dengan Keluhan Nyeri Punggung Bawah Pada Pengemudi Bus Pusaka Di Terminal Baranangsiang Kota Bogor Tahun 2018, *Promotor Jurnal Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Vol.2, No.4*
- Puspitasari, S. Supriyanto. Ginanjar, R. (2019). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Kerja Tertusuk Jarum Suntik atau Benda Tajam Lainnya Pada Perawat di RSUD Leuwiliang Kabupaten Bogor Tahun 2018. *Promotor Jurnal Mahasiswa Kesehatan Masyarakat*, 2(2), 163-171.
- Rinata, F., Arsyati, A. M., & Maryati, H. (2019). Gambaran Implementasi Program Rujuk Balik (Prb) Bpjs Kesehatan Di Puskesmas Wilayah Kerja Kecamatan Tanah Sareal Kota Bogor *Promotor*.
- Rochmawati, D., & Arsyati, A. M. J. P. (2019). Gambaran Keterpaparan Media Berkonten Pornografi Pada Anak-Anak Peserta Didik Kelas 4, 5 Dan 6 Di Sdn Kayu Manis 2 Kota Bogor. 2(5), 351-360. Ngadiran, Antonius (2010). Studi Fenomenologi Pengalaman Keluarga Tentang Beban dan Sumber Dukungan Keluarga Dalam Merawat Klien Dengan Halusinasi. Tesis. Depok, FIK-UI
- Raya, M. R., Asnifatimah, A. and Ginanjar,R. 2018. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Keluhan Gangguan Pendengaran Pada Supir Bus POPusaka Di Terminal BaranangsiangKota Bogor Tahun 2018.*JurnalPromotor Vol 2 No 2*.
- Setyowati. (2010). *Selintas Tentang Kelelahan Kerja*. Yogyakarta: Asmara Books
- Soedirman, Suma'mur. (2014). *Kesehatan Kerja dalam Perspektif Hiperkes & Hiperkes & Keselamatan Kerja*. Jakarta: Justisia Teknika
- Sri, Lestari dan Wahyu. (2016). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan pada Pembuat Tahu di Pabrik Tahu Kelurahan Sumurrerjo, Kecamatan Gunung Pati Semarang Tahun 2016. Universitas Negri Semarang.
- Suma'mur P.K. DR., MSc. (2009). *Higene Perusahaan dan Kerja (HIPERKES)*. Jakarta: Sagung Seto.
- Syahlefi, Meutia Reza, dkk (2014). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Pengemudi Bus CV. Mak- mur Medan Tahun 2014. Universitas Sumatera Utara.
- Tarwaka, PGDip. SC., M.Erg. 2004. *Ergonomi untuk Keselamatan, dan Kesehatan Kerja, Produktivitas*. Surakarta: Katalog dalam Terbitan (KDT).