

Hubungan Durasi Mengemudi Dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Trelor Suoh Kabupaten Lampung Barat

Diah Ayu Nawang Wulan¹, Nurul Aziza², Nursefa Arief Hermawan³

^{1,2,3} Program Studi Kesehatan Masyarakat, Universitas Mitra Indonesia (10 pt)

e-mail: idiahayunawangwulan25@gmail.com

Abstract

The mechanism of protection in the body that will allow the body to avoid deep damage by recovering after rest is the definition of fatigue. Driver fatigue can reduce alertness and difficulty concentrating, making it difficult to respond in an emergency. The aim of the study was to determine whether there was a relationship between driving duration and the incidence of fatigue at work carried out on Souh travel drivers in West Lampung Regency.

The research method in this study uses a quantitative study, this quantitative study has an analytic nature in a cross sectional approach. In this study the population used was all Souh travel drivers, this research was conducted from June to July. The sampling technique is using a total population/saturated sampling technique with a total of 37 travel drivers. The data collection tool used is a questionnaire. Univariate and bivariate are the data analysis that will be used and also the chi-square test with a level of significance $\alpha=0.05$ statistical analysis is used.

The research results show that of the 37 travel drivers, 59.5% experienced work fatigue. The results of bivariate data analysis showed that there was a relationship between driving duration (0.000). To prevent work fatigue, drivers need to maximize rest time and need to make changes to working hours.

Keywords : Work Fatigue, Driving Duration, Travel

Abstrak

Mekanisme perlindungan dalam tubuh yang akan memungkinkan tubuh terhindar dari kerusakan yang dalam dengan melakukan pemulihan setelah istirahat merupakan pengertian dari kelelahan. Kelelahan pengemudi dapat menurunkan kewaspadaan dan kesulitan berkonsentrasi sehingga sulit untuk merespon keadaan darurat. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah ada hubungan antara lama mengemudi dengan kejadian kelelahan kerja yang dilakukan pada pengemudi travel Souh di Kabupaten Lampung Barat.

Metode penelitian dalam penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif, penelitian kuantitatif ini bersifat analitik dengan pendekatan cross sectional. Dalam penelitian ini populasi yang digunakan adalah seluruh pengemudi travel Souh, penelitian ini dilakukan pada bulan Juni sampai dengan Juli. Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik total populasi/sampel jenuh dengan jumlah pengemudi travel sebanyak 37 orang. Alat pengumpulan data yang digunakan adalah kuesioner. Analisis data yang akan digunakan adalah univariat dan bivariat serta digunakan pula analisis statistik uji chi-square dengan tingkat signifikansi $\alpha=0,05$. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 37 pengemudi travel, sebesar 59,5% mengalami kelelahan kerja. Hasil analisis data bivariat menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara durasi mengemudi (0,000). Untuk mencegah kelelahan kerja, pengemudi perlu memaksimalkan waktu istirahat dan perlu melakukan perubahan jam kerja.

Kata Kunci : Kelelahan Kerja, Durasi Mengemudi, Perjalanan

1. PENDAHULUAN

Kelelahan ialah sistem pertahanan diri yang mencegah kerusakan lebih lanjut pada tubuh, sehingga tubuh dapat pulih kembali setelah beristirahat. Otak memainkan peran penting dalam mengendalikan kelelahan. Sistem saraf simpatik mengendalikan aktivitas, sedangkan sistem saraf parasimpatik mengatur istirahat dan pencernaan. Setiap orang memiliki gagasan yang berbeda tentang apa yang dimaksud dengan kelelahan, tetapi pada akhirnya kelelahan berarti hilangnya efektivitas, penurunan kapasitas kerja, dan berkurangnya daya tahan fisik. Dua jenis utama kelelahan ialah kelelahan otot dan kelelahan

umum. Kelelahan otot tampak seperti gemetar atau sakit pada otot. Kelelahan umum didefinisikan sebagai kurangnya motivasi untuk bekerja karena faktor-faktor seperti rutinitas, beratnya pekerjaan, durasi, lingkungan, penyebab mental, kesehatan, dan nutrisi. Kelelahan dapat muncul dalam berbagai tingkatan, dari yang hampir tidak terlihat hingga yang benar-benar menguras tenaga. Ketika beban kerja rata-rata lebih besar dari 30-40% dari kekuatan aerobik maksimum, kelelahan subjektif sering kali muncul sekitar pukul 5 sore (Tarwaka, 2015)

Berdasarkan data ILO (“Internasional Labour Organization”), Sebanyak 1,8 juta orang lebih yang berada di kawasan Asia Pasifik kehilangan nyawa mereka tiap tahunnya akibat kecelakaan di tempat kerja. Bahkan, Asia berkontribusi terhadap dua pertiga jumlah kematian di tempat kerja di berbagai belahan dunia. Lebih dari 2,78 juta penduduk per tahun kehilangan nyawa sebagai akibat langsung dari pekerjaan mereka. Sebanyak 374 juta orang menderita cedera maupun penyakit akibat kerja yang tidak fatal tiap tahunnya (ILO, 2018). Kelelahan di tempat kerja adalah masalah yang konstan, terlepas dari apakah seseorang bekerja di sektor swasta atau publik. Salah satu penyebab yang berkontribusi terhadap penurunan kinerja dan produktivitas adalah masalah ini. Penyakit akibat kerja (PAK) dan kecelakaan kerja juga dapat disebabkan oleh konsekuensi tambahan yang bersifat jangka panjang (Deyulmar, 2018). “Pasal 1 ayat 24 Undang-Undang (UU) No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” mendefinisikan kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja dan mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka-luka atau kerusakan barang. UU tersebut juga menggunakan ayat 2 dan 4 dari Pasal 90, yang mengatakan bahwa pengemudi kendaraan bermotor umum hanya dapat bekerja maksimal 8 jam sehari. Sementara itu dalam beberapa situasi, pengemudi dapat dibatasi untuk kerja maksimal 12 jam per hari; jumlah ini harus mencakup setidaknya 1 jam waktu istirahat. Namun, hal ini bertentangan dengan sistem kerja pengemudi, karena bekerja lebih dari 12 jam sehari membuat pengemudi berisiko mengalami kelelahan (Mufadhhal et al., 2022).

Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang tidak direncanakan yang dapat menyebabkan kerusakan besar dan perawatan medis. Kementerian Perhubungan mengatakan bahwa akan ada 103.645 kejadian kecelakaan yang ada di lalu lintas darat di Indonesia selama tahun 2021, yang merupakan angka yang masih tinggi. Angka ini naik 3,62 persen pada tahun – tahun sebelumnya, yaitu 100.028 kasus (Bayu, 2022). Tingginya angka kecelakaan dapat disebabkan oleh beberapa hal. Manusia, sarana dan prasarana, serta lingkungan sekitar merupakan beberapa hal yang dapat dilihat sebagai faktor penyebabnya. Namun, jika memperhatikan apa yang terjadi di jalan raya, akan melihat bahwa sebagian besar kecelakaan disebabkan oleh manusia atau kecerobohan mereka (Romualdus, 2022).

Data dari Jasa Raharja menguatkan temuan ini, yang menunjukkan bahwa manusia bertanggung jawab atas 61% dari semua kecelakaan, diikuti oleh kendaraan (9%), dan kemudian infrastruktur dan lingkungan (30%) (Sibarani, 2019). Rivan Achmad Purwantono, direktur utama perusahaan, mengaitkan perilaku mengemudi dalam kecepatan tinggi dengan faktor manusia, seperti kelelahan, mengantuk, dan kurangnya perhatian. (Romualdus, 2022).

Hasil temuan studi yang dilaksanakan terhadap 53 pengemudi angkutan kota yang beroperasi di sepanjang Trayek 12 di Kota Medan menunjukkan bahwa 7,5 persen tergolong dalam kategori kelelahan sedang, 84,9 persen dalam kategori kelelahan berat, dan 7,5 persen dalam kategori kelelahan berat (Sunuh, 2021). Kelelahan di tempat kerja dapat menurunkan stamina fisik dan mental seseorang yang menyebabkan kesalahan dan kurangnya fokus. Berkurangnya kewaspadaan meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan di tempat kerja karena karyawan kurang mampu merespons dengan cukup cepat untuk menghindari potensi ancaman (Kurniawan et al., 2018). Konsisten dengan temuan dari penelitian Yohanes Kurniawan dkk. (2018), yang menemukan korelasi antara Kelelahan merupakan kontributor utama kecelakaan di tempat kerja, dan faktor ini berkorelasi dengan durasi shift.

Pengemudi Bus Transit Rapis membutuhkan waktu rata-rata 1 jam 10 menit untuk menyelesaikan satu perjalanan (Jayanti, 2019). Namun, karena adanya penundaan, setiap perjalanan dapat memakan waktu mulai dari 1 jam 30 menit hingga 2 jam. Sebanyak 63%

pengemudi melaporkan mengalami nyeri kaki, 50% melaporkan penurunan kesadaran, 25% melaporkan mengalami kelopak mata yang berat, dan 12% melaporkan merasa lelah. Penelitian oleh Handayani, 2017 menunjukkan bahwa rata-rata pengemudi mobil tangki menghabiskan waktu lebih dari 12 jam di belakang kemudi. Ketika pengemudi hanya mendapatkan waktu tidur 3-4 jam, mustahil bagi mereka untuk mendapatkan istirahat yang cukup dan berkualitas. Jika dibandingkan dengan negara-negara anggota Asian Productivity Organization (APO) lainnya, Indonesia berada di peringkat ke-11 pada tahun 2015 dalam hal produktivitas pekerja (Pransuamitra, 2019). Sementara itu, Salsabila dkk., (2022) menemukan bahwa kelelahan kronis pada 24 pengemudi disebabkan oleh pekerjaan yang melebihi jam kerja yakni 36 jam per minggu atau lebih 8 jam per hari mengoperasikan bus antar kota antar provinsi. Hasilnya, terdapat korelasi antara jumlah jam yang dihabiskan untuk mengemudi dan kualitas tidur yang didapat pengendara di malam hari.

Pada tanggal 5-6 April 2023, 7 orang sopir travel diwawancarai di Kecamatan Suoh, Kabupaten Lampung Barat. Dari jumlah tersebut, 5 orang melaporkan mengalami gejala kelelahan kerja, seperti kepala terasa berat, lelah secara umum, menguap, kurang konsentrasi, kaki terasa berat, goyah saat berdiri, lesu, suara serak di bagian belakang, dan sebagainya. Temuan wawancara juga menunjukkan bahwa pengemudi travel Suoh menghabiskan setidaknya 12 jam waktu mengemudi setiap minggunya. Kelelahan adalah hasil dari waktu istirahat yang singkat antara 15-30 menit

2. METODE PENELITIAN

Pada studi ini menggunakan jenis penelitian kuantitatif dengan pendekatan *cross sectional*. Penelitian ini untuk mengetahui hubungan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja pada supir travel suoh kabupaten Lampung Barat, penelitian dilaksanakan pada tanggal 17-24 Juli 2023. Populasi yang digunakan dalam studi ini ialah semua pengemudi travel Kecamatan Suoh Kabupaten Lampung Barat. Sampel dalam penelitian ini sebanyak 37 supir Travel. Teknik pengumpulan data menggunakan kuesioner.), Dalam penelitian ini, metode sampel yang digunakan ialah “total populasi/sampling jenuh”. Variabel penelitian yaitu variabel independen antara lain durasi mengemudi, serta variabel dependen yaitu kelelahan kerja. Teknik analisis data menggunakan uji *chi-square*.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

**1. Hasil Univaritas
Durasi Mengemudi**

Tabel 1
Distribusi frekuensi Durasi Mengemudi

Durasi Mengemudi	Frekuensi	Prese ntase
Valid	> 8jam	21 56.8 %
	< 8 jam	16 43.2 %
	Total	37 100 %

Berdasar pada table 4.1 dihasilkan kesimpulan yakni dari 37 responden terdapat 21 responden (56,8%) yang di ketahui ≥ 8 jam, dan hanya 16 responden (43,2%) yang durasi mengemudi ≤ 8 jam

Kelelahan Kerja

Tabel 2
Distribusi frekuensi kelelahan Kerja

Kelelahan Kerja	Frkuensi	Persentas
Valid	30-52 (Ringan)	15
	53-75 (Sedang)	22
Total	37	100 %

Tabel diatas menunjukkan bahwa 15 responden (40,5% dari total) mengalami kelelahan ringan, sedangkan 22 responden (59,5% dari total) mengalami kelelahan sedang

2. Analisis Bivariat

Hubungan Durasi Mengemudi dengan Kelelahan Kerja

VariabelDurasi Mengemudi	Kelelahan Kerja				Jumlah		p- value	OR (95% CI)
	Ringan		Sedang					
	N	%	N	%	N	%		
≥ 8 Jam	2	5,4%	17	45,9%	19	51,4%	0,15 (0,02 – 1,17)	
≤ 8 Jam	16	43,2 %	2	5,4%	18	48,6%		
Total	18	48,6 %	19	51,4%	37	100%		

Berdasarkan hasil analisis, diperoleh informasi bahwa pengemudi yang memiliki durasi mengemudi ≥ 8 jam dan merasakan kelelahan Sedang sebanyak 17 dari 19 pengemudi (51,4%). Sedangkan pengemudi yang memiliki durasi mengemudi ≤ 8 jam yang merasakan kelelahan sedang sebanyak 16 pengemudi dari 18 pengemudi (48,6%). Dilihat dari uji statistic, didapatkan pvalue sebesar 0,000 ($p < 0,05$) didapatkan kesimpulan yakni terdapat hubungan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja pada supir trevel Suoh Tahun 2023. Selain itu diperoleh nilai OR sebesar 015 dengan CI 95% antara 002-117 sehingga pengemudi dengan durasi ≥ 8 jam mempunyai risiko 015 kali lebih besar untuk mengalami kelelahan kerja dibandingkan dengan pengemudi yang meliki durasi ≤ 8 jam.

4. KESIMPULAN

Berdasar pada hasil indentifikasi lama mengemudi pada pengemudi suoh trevel diperoleh kesimpulan lama mengemudi yang dilakukan oleh pengemudi dari mulai star sampai istirahat ≤ 8 jam sebesar 16 (43,2%) responden dan untuk lama mengemudi ≥ 8 jam sebesar 21 (56,8%) responden. Berdasar pada hasil indentifikasi kelelahan kerja pada pengemudi suoh trevel diperoleh hasil bahwa 15 (40,5%) responden mengalami kelelahan ringan, dan 22 (59,5%) responden yang mengalami kelelahan sedang. Terdapat hubungan yang signifikan pada durasi mengemudi dengan kelelahan dengan nilai p-value sebesar 0,000 ($< 0,05$).

5. DAFTAR PUSTAKA

Bayu, D. (2022). *Jumlah Kecelakaan Lalu Lintas Meningkat jadi 103.645 pada 2021*". 10 Oktober 2022. <https://dataindonesia.id/sektor-riil/detail/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-meningkat-jadi-103645-pada-2021>

Carlos, D., Yasnani, Y., & Afa, J. (2016). Faktor - Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Pengemudi Truk Tangki Di Terminal Bbm Pt. Pertamina (Persero) Kec. Latambaga Kab. Kolaka Tahun 2016. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Unsyiah*.

Daulay, S. A. D. (2019). *Analisis Faktor Risiko Kelelahan Supir Bus Antar Kota Antar Provinsi (Akap) Di Perusahaan Otobus (Po) Antar Lintas Sumatera (Als) Kota Palembang Tahun* [Sriwijaya University]. <https://dataindonesia.id/sektor-riil/detail/jumlah-kecelakaan-lalu%02lintas-meningkat-jadi-103645-pada-2021>

ILO. (2018). Keselamatan dan Kesehatan Kerja di Tempat Kerja. *Internasional Labour Organization*.

Jayanti, S. N. W. (2019). Hubungan Shift Kerja Dan Durasi Mengemudi Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Bus Rapid Transit Koridor I Kota Semarang. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*.

Kurniawan, Y., Kurniawan, B., & Ekawati. (2018). Hubungan Pengetahuan, Kelelahan, Beban Kerja Fisik, Postur Tubuh Saat Bekerja, Dan Sikap Penggunaan Apd Dengan Kejadian Kecelakaan Kerja. *Journal Of Public Health (e-Journal) FKM UNDIP*.

Masturoh, I., & Anggita T, N. (2018). Metodologi Penelitian Kesehatan. *Syria Studies*.

Mufadhhal, R. A., Tirtasari, S., & Wahyuni, O. D. (2022). *Hubungan Durasi Mengemudi Dan Kualitas Tidur Dengan Produktivitas Kerja Amt Pt Pertamina Patra Niaga Tbbm Boyolali*. 28(1), 51–57.

Pransuamitra. (2019). *Produktivitas Pekerja Indonesia di ASEAN Urutan Berapa?*

CNBC Indonesia.

Raihan, O. :, Mufadhhal, A., Tirtasari, S., & Wahyuni, O. D. (2022). Hubungan Antara Durasi Mengemudi Terhadap Kelelahan Awak Mobil Tangki Bbm Pt. Pertamina Tanjung Gerem Merak Banten. *Ebers Papyrus*, 28(1), 51.

Romualdus, S. (2022). *Faktor Penyebab Kecelakaan karena Human Error, Jasa Raharja Tingkatkan Edukasi*. 10 Oktober 2022.

Salsabila, M. M., Setyawan, H., Agung, A., Kirti, A., & Narendra, E. (2022). Hubungan Durasi Mengemudi Dan Kualitas Tidur Dengan Produktivitas Kerja Amt Pt Pertamina Patra Niaga Tbbm Boyolali. *PREPOTIF Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 6(April), 583–589.

Sibarani, S. (2019). *Tindak Pidana Kealpaan dalam Kecelakaan Lalu Lintas di Jalur Transjakarta*. volume 3 N, Halaman 77.

Silaban, G. (1998). *Kelelahan Kerja*. *Majalah Kesehatan Masyarakat Indonesia*.

Graha Ilmu.

Sugiyono. (2021). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D* (ke-3).

Alfabeta.

Sunuh, H. (2021). Gambaran Tingkat Kelelahan Kerja Berdasarkan Karakteristik Pada Supir di PT Martadinata Indah Tambang Alindau Kabupaten Donggala. *Banua: Jurnal Kesehatan Lingkungan*. <https://doi.org/10.33860/bjkl.v1i2.608>

Tarwaka. (2015). *Ergonomi Industri: Dasar-Dasar Pengetahuan Ergonomi Dan Aplikasi Di Tempat Kerja* (Revisi Edisi). Harapan Press Solo., 2015