

Analisis Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Seram Tahun 2024

Yowan Embuai¹, Yohana Djurumana², Andrie V Salawaney³

¹²³Universitas Kristen Indonesia Maluku/Kesehatan Masyarakat

Email : embuaiyowan@gmail.com¹, oanaembuai@gmail.com², salawaneyandrie@gmail.com³

Abstract - Work fatigue is a process of decreasing work efficiency, work performance and lack of endurance or physical strength of the body when continuously carrying out work activities. Drivers who feel tired will find it difficult to concentrate and become less alert, putting them at risk of traffic accidents. This research aims to determine the relationship between work fatigue and working age, driving duration, and rest time, for inter-city transportation drivers within the province. The research design used was cross sectional with a sample size of 47 people. Data was obtained using a research questionnaire and then univariate and bivariate data analysis was carried out. The research results show that there is a relationship between age and work fatigue with a value of $p=0.000$, there is a relationship between work fatigue and driving duration with a value of $p=0.001$, and there is no relationship between rest time and work fatigue with a value of $p=0.062$. The conclusion from the analysis results is that from the research variables it was found that age and work duration have a relationship with the occurrence of work fatigue, while rest time has no relationship with the occurrence of work fatigue. The advice from this research is to ensure that vulnerable people do not force themselves to work for long periods of time, and to take time to rest.

Keywords: Work Fatigue, Age, Work Duration, Rest Time

Abstrak - Kelelahan kerja merupakan proses penurunan efisiensi kerja, peforma kerja dan kurangnya ketahanan atau kekuatan fisik tubuh yang terus menerus melakukan aktifitas kerja. Pengemudi yang merasa lelah akan sulit berkonsentrasi dan berkurangnya rasa waspada sehingga berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui hubungan antara kelelahan kerja dengan usia kerja, durasi mengemudi, dan waktu beristirahat, pada supir angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP). Rancangan penelitian yang digunakan adalah cross sectional dengan besar sampel yaitu 47 orang. Data diperoleh dengan menggunakan kuisisioner penelitian kemudian selanjutnya dilakukan analisis data secara univariat dan bivariat. Hasil Penelitian menunjukkan bahwa adanya hubungan antara usia dengan kelelahan kerja dengan nilai $p=0,000$, adanya hubungan antara kelelahan kerja dengan durasi mengemudi dengan nilai $p=0,001$, dan tidak adanya hubungan antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja dengan nilai $p=0,062$. Kesimpulan dari hasil analisis diketahui bahwa dari variabel penelitian didapatkan bahwa usia dan durasi kerja memiliki hubungan untuk terjadinya kelelahan kerja, sedangkan waktu istirahat tidak memiliki hubungan dengan terjadinya kelelahan kerja. Pengemudi dengan usia rentan disarankan tidak memaksakan diri bekerja dalam durasi yang begitu lama, dan harus meluangkan waktu untuk beristirahat.

Kata Kunci: Kelelahan Kerja, Usia, Durasi Kerja, Waktu Istirahat

PENDAHULUAN

Kelelahan kerja merupakan proses menurunnya efisiensi, performa kerja, dan berkurangnya ketahanan/ kekuatan fisik tubuh untuk terus melanjutkan kegiatan yang harus dilakukan. Dalam survei di USA, kelelahan kerja ditemukan sebanyak 24% dari seluruh orang dewasa yang datang ke poliklinik dengan penderita kelelahan kronik (Maulani *et al.*, 2020).

Data yang hampir sama terlihat dalam komunitas yang dilaksanakan oleh Kendal di Inggris yang menyebutkan bahwa 25% wanita dan 20% pria selalu mengeluh akibat kelelahan kerja. Penelitian lain yang mengevaluasi 100 orang penderita kelelahan kerja 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 (Maulani *et al.*, 2020).

Angkutan umum masih banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia untuk memperlancar aktivitas sehari-hari. Bus diketahui menjadi transportasi umum yang banyak digunakan di berbagai negara berkembang dibanding moda lainnya. Bus dikenal sebagai alat transportasi umum yang praktis dan cepat. Selain itu, harga tiket yang terjangkau membuat bus menjadi moda transportasi yang banyak diminati oleh masyarakat (Adytama & Muliawan, 2020).

Peningkatan penggunaan bus diikuti dengan timbulnya dampak buruk, seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 106 Ayat 1, seorang pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan konsentrasi penuh. Namun, masih terjadinya kenaikan kasus kecelakaan yang diiringi dengan kenaikan

jumlah korban meninggal dunia, luka ringan, serta nilai kerugian materi. Menurut WHO (2021), sekitar 1,3 juta orang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya. WHO memperkirakan kecelakaan lalu lintas akan menjadi penyebab kematian terbesar nomor lima di dunia di tahun 2030 (Imbara, 2023).

Berdasarkan laporan statistik transportasi darat, terjadi kenaikan kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia dalam kurun waktu 2015 sampai tahun 2019 dengan rata-rata 4,87% per tahun. Hasil investigasi kecelakaan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (2020) diketahui lebih dari 50% faktor manusia menjadi faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia Tahun 2016-2020. Salah satu faktor manusia yang berpengaruh dalam kecelakaan lalu lintas adalah kelelahan kerja pada pengemudi (Kacandra *et al.*, 2024).

Pengemudi yang merasa lelah akan sulit berkonsentrasi dan berkurangnya rasa waspada, hal ini menyebabkan pengemudi akan kesulitan memberikan respon dengan cepat dan tepat jika terjadi keadaan darurat. Sehingga, pengemudi yang merasakan kelelahan berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas (Nugrahayu, 2023).

Angkutan lintas seram merupakan angkutan yang memiliki rute/trayek dengan tujuan ke : Seram Bagian Barat, Seram Bagian Timur dan Kabupaten Maluku Tengah. Pada rute ini memiliki jarak tempuh terjauh yaitu dengan tujuan ke Seram Bagian Timur dengan waktu tempuh ≥ 18 jam. Terminal angkutan lintas seram terdapat di terminal Passo dan juga dapat di temui di beberapa titik pangkalan yang tersebar di Kota Ambon. Pengemudi angkutan lintas seram sebelum melakukan perjalanan diwajibkan untuk memiliki kesehatan dan mental yang baik, karena mengingat waktu perjalanan dan jarak tempuh yang akan di lewati memakan cukup tenaga dan stamina. Tercatat jumlah korban kecelakaan lalulintas di Maluku pada tahun 2013, Maluku Tengah dengan jumlah

korban 293, Seram Bagian Barat dengan jumlah korban 124, Seram Bagian Timur dengan jumlah korban 55. Jarak tempuh dari Terminal Transit Passo ke Seram Bagian Timur yaitu 286 km, jarak tempuh dari Terminal Transit Passo ke Seram Bagian Barat 167 km. Waktu istirahat mengemudi masing-masing 1 jam dalam sekali perjalanan. Rute angkutan umum dari Ambon menuju Pulau Seram dilayani oleh DAMRI dan angkutan bus perintis. DAMRI melayani rute Ambon-Seram, namun tidak sebanyak bus umum. Sementara itu, angkutan bus perintis menghubungkan pulau seram dengan menggunakan kapal penyeberangan.

Berdasarkan uraian masalah di atas maka dapat dirumuskan masalah penelitian yaitu analisis faktor apa saja yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada supir Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Seram". Untuk menjawab rumusan masalah tersebut, maka dirumuskanlah tujuan penelitian sebagai berikut yaitu menganalisis hubungan usia, durasi mengemudi, dan waktu istirahat dengan kelelahan kerja pada supir angkutan lintas Seram tahun 2024.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode Analitik dengan pendekatan Cross Sectional. Dimana studi Cross Sectional merupakan salah satu studi observasional untuk menentukan hubungan antara faktor risiko dan penyakit. Penelitian ini dilaksanakan di Terminal Angkutan Lintas Seram Passo dan beberapa pangkalan lintas seram di Kota Ambon dengan waktu penelitian dilaksanakan selama 2 bulan pada tahun 2024.

Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah seluruh pengemudi angkutan dengan trayek atau rute lintas seram dengan jumlah 90 dan Sampel yang diambil dalam penelitian ini sebanyak 47 orang pengemudi. Besar sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik

pusposive sampling dilakukan dengan cara pengambilan subjek yang ada pada populasi dengan mengumpulkan rumus slovin.

Dalam penelitian ini menggunakan instrument penelitian dengan pengumpulan data dalam bentuk kuisioner dimana sejumlah pertanyaan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari informan. Tahapan analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis univariat dan bivariat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1 Distribusi Responden Berdasarkan Kelelahan Kerja Pada Supir Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) Seram Tahun 2024

No	Kelelahan Kerja	N	%
1	Kurang lelah	11	23.4
2	Lelah	36	76.6
Total		47	100

Sumber: Data Primer, 2024

Berdasarkan Tabel 1 menunjukkan bahwa distribusi responden terbanyak yang mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 36 responden (76.6%), sedangkan responden yang kurang lelah yaitu sebanyak 11 responden (23.4%).

Tabel 2 Distribusi Responden Berdasarkan Trayek Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) Seram Tahun 2024

No	Trayek Angkutan	n	%
1	Ambon – Piru	4	8.5
2	Ambon – Taniwel	7	14.9
3	Ambon – Masohi	15	31.9
4	Ambon – Tehoru	5	10.6
5	Ambon – Pasanea	2	4.3
6	Ambon – Bula	14	29.8
Total		47	100

Sumber: Data Primer, 2024

Berdasarkan Tabel 2 menunjukkan bahwa distribusi responden terbanyak pada trayek angkutan Ambon – Masohi dengan jumlah 15 responden (31.9%), dan yang paling sedikit yaitu trayek Ambon - Pasanea dengan jumlah 2 responden (4.3%).

Tabel 3 Distribusi Responden Berdasarkan Kelompok Usia Pada Supir Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) Seram Tahun 2024

No	Trayek Angkutan	n	%
1	< 45 Tahun	32	68.1
2	≥ 45 Tahun	15	31.9
Total		47	100

Sumber: Data Primmer, 2024

Berdasarkan Tabel 3 menunjukkan bahwa distribusi responden terbanyak pada usia < 45 Tahun yaitu 32 responden (68.1%), sedangkan yang sedikit terdapat pada usia ≥ 45 Tahun yaitu 15 responden (31.9%).

Tabel 4 Distribusi Responden Berdasarkan Rata-Rata Jam Tidur Pada Supir Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) Seram Tahun 2024

No	Rata-Rata Jam Tidur	n	%
1	4 - 6 Jam	19	40,4
2	> 6 Jam	28	59,6
Total		47	100

Sumber: Data Primmer, 2024

Berdasarkan Tabel 4 menunjukkan bahwa distribusi responden terbanyak pada rata-rata jam tidur > 6 jam yaitu 28 responden (59.6%), sedangkan yang sedikit terdapat rata-rata jam tidur 4-6 jam yaitu 19 responden (40.4%).

Tabel 5 Distribusi Responden Berdasarkan Lama Kerja Sebagai Supir Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) Seram Tahun 2024

No	Lama Kerja Sebagai Supir	n	%
1	< 5 Tahun	13	27.7
2	5 – 10 Tahun	29	61.7
3	> 10 Tahun	5	10.6
Total		47	100

Sumber: Data Primmer, 2024

Berdasarkan Tabel 5 menunjukkan bahwa distribusi responden terbanyak dengan lama bekerja sebagai supir 5-10 Tahun yaitu 29 responden (61.7%), sedangkan yang sedikit dengan lama bekerja > 10 Tahun yaitu 5 responden (10.6%).

Tabel 6 Distribusi Responden Berdasarkan Durasi Mengemudi Supir Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) Seram Tahun 2024

No	Durasi Mengemudi	n	%
1	Normal (< 8 Jam)	26	55.3
2	Berat (≥ 8 Jam)	21	44.7
Total		47	100

Sumber: Data Primmer, 2024

Berdasarkan Tabel 6 menunjukkan bahwa distribusi responden terbanyak dengan durasi mengemudi normal (<8 Jam) yaitu 26 responden (55.3%), sedangkan yang sedikit dengan durasi mengemudi berat ((≥ 8 Jam) yaitu 21 responden (44.7%).

Tabel 7 Distribusi Responden Berdasarkan Waktu Istirahat Supir Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) Seram Tahun 2024

No	Waktu Istirahat	n	%
1	Normal (≥ 1 Jam)	20	42,6
2	Buruk (<1 Jam)	27	57,4
Total		47	100

Sumber: Data Primmer, 2024

Berdasarkan Tabel 7 menunjukkan bahwa distribusi responden terbanyak dengan waktu istirahat buruk (< 1 Jam) yaitu 27 responden (57.4%), sedangkan yang sedikit dengan waktu istirahat normal ((≥ 1 Jam) yaitu 20 responden (42.6%).

Tabel 8 Hubungan Usia Dengan Kelelahan Kerja pada Supir Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) Seram Tahun 2024

No	Usia	Kelelahan Kerja				Jumlah		$P = value$
		Ya		Tidak		N	%	$P = 0.000$
		n	%	N	%			
1	(< 45 Tahun)	30	93.7	2	6.3	32	100	
2	(≥ 45 Tahun)	6	40	9	60	15	100	
Total		36	76.6	11	23.4	47	100	

Sumber : Data Primer, 2024

Berdasarkan Tabel 8 menunjukkan bahwa responden dengan usia Muda (< 45 Tahun) yaitu sebanyak 32 responden (100%) dan mengalami kelelahan kerja 30 responden (93.7%) dan tidak mengalami kelelahan kerja yaitu 2 responden (6.3%), sedangkan responden dengan usia tua (≥ 45 Tahun) yaitu sebanyak 15 responden (100%) dan mengalami kelelahan kerja yaitu 6 responden (40%) dan tidak mengalami kelelahan kerja yaitu 9 responden (60%). Hasil uji statistik diperoleh nilai $p = 0,000 < \text{nilai } \alpha = 0,05$.

Tabel 9 Hubungan Durasi Mengemudi Dengan Kelelahan Kerja pada Supir Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) Seram Tahun 2024

No	Durasi Mengemudi	Kelelahan Kerja				Jumlah		<i>P = value</i>
		Ya		Tidak		N	%	<i>P = 0.001</i>
		n	%	n	%			
1	Normal (< 8 Jam)	15	57.7	11	42.3	26	100	
2	Berat (≥ 8 Jam)	21	100	0	0	21	100	
Total		36	76.6	11	23.4	47	100	

Sumber : Data Primer, 2024

Berdasarkan Tabel 9 menunjukkan bahwa responden dengan durasi mengemudi normal yaitu sebanyak 26 responden (100%) dan mengalami kelelahan kerja 15 responden (57.7%) dan tidak mengalami kelelahan kerja yaitu 11 responden (42.3%), sedangkan responden dengan durasi mengemudi berat yaitu sebanyak 21

responden (100%) dan mengalami kelelahan kerja yaitu 21 responden (100%) dan tidak mengalami kelelahan kerja yaitu 0 responden (0%). Hasil uji statistik diperoleh nilai $p = 0,001 < \text{nilai } \alpha = 0,05$.

Tabel 10 Hubungan Waktu Istirahat Dengan Kelelahan Kerja pada Supir Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) Seram Tahun 2024

No	Waktu Istirahat	Kelelahan Kerja				Jumlah		<i>P = value</i>
		Ya		Tidak		N	%	<i>P = 0.062</i>
		n	%	n	%			
1	Normal (≥ 1 Jam)	18	90	2	10	20	100	
2	Buruk (< 1 Jam)	18	66.7	9	33.3	27	100	
Total		36	76.6	11	23.4	47	100	

Sumber : Data Primer, 2024

Berdasarkan Tabel 10 menunjukkan bahwa responden dengan waktu istirahat normal yaitu sebanyak 20 responden (100%) dan mengalami kelelahan kerja 18 responden (90%) dan tidak mengalami kelelahan kerja yaitu 2 responden (10%), sedangkan responden dengan waktu istirahat buruk yaitu sebanyak 27 responden (100%) dan mengalami kelelahan kerja yaitu 18 responden (66.7%) dan tidak mengalami kelelahan kerja yaitu 9 responden (33.3%). Hasil uji statistik diperoleh nilai $p = 0,062 > \text{nilai } \alpha = 0,05$.

Pembahasan

Hubungan Usia Dengan Kelelahan Kerja pada Supir Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) Seram Tahun 2024

Hasil uji statistik diperoleh nilai $p=0,000 > \text{nilai } \alpha=0,05$, maka H_0 ditolak maka ada hubungan antara usia dengan kelelahan kerja pada supir Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) seram tahun 2024.

Berdasarkan hasil penelitian ini usia sangat mempengaruhi kelelahan kerja pada supir. Responden banyak merasakan kelelahan kerja dikarenakan terlalu banyak

duduk dan waktu istirahat yang kurang pada saat mengemudi. Supir yang bekerja berjam-jam, melewati jalan/rute yang sama dan pekerjaan menarik penumpang dilakukan setiap hari, bahkan pada saat hari libur atau libur nasional seperti lebaran dan natal para supir tetap bekerja untuk mencari penumpang.

Seseorang yang telah memasuki usia 40 tahun cenderung mengalami kelelahan kerja, hal ini dapat dikarenakan pada usia yang bertambah akan diikuti dengan proses degenerasi dari fungsi organ sehingga kemampuan organ akan menurun, menyebabkan seseorang akan semakin mudah mengalami kelelahan, selain itu diketahui bahwa keluhan otot skeletal mulai dirasakan pada usia 40 tahun dan tingkat keluhan akan terus meningkat sejalan dengan bertambahnya usia. Faktor lain yang mempengaruhi kelelahan kerja adalah kebiasaan makan dan kurang konsumsi air mineral. Pekerjaan supir yang membawa penumpang untuk diantarkan ketempat tujuan akan sangat berbahaya bila supir tersebut mengemudi dalam kondisi kelelahan, efek yang akan ditimbulkannya seperti kecelakaan tidak hanya kepada dirinya sendiri tetapi kepada penumpang yang dibawanya.

Penelitian ini sama dengan penelitian lain yang dilakukan oleh Saputra (2020), bahwa hasil Dari 30 sopir yang dijadikan sampel didapat 5 (16.7%) berumur < 20 tahun, 12 (40%) sopir berumur antara 20-30 tahun, 7 (23.3%) sopir berumur 30-40 tahun dan 6 (20%) berumur > 40 tahun. Dari tingkat hubungan yang diuji dengan uji statistic chi square didapat bahwa seluruh sopir yang berumur > 40 tahun mengalami

kelelahan saat bekerja hal ini juga terlihat dari nilai Sig. yang didapat adalah 0.036 dengan demikian nilai pvalue < 0.05, berarti ada pengaruh antara usia dengan kelelahan kerja (Apriliana, *et al.*, 2021).

Penelitian yang sama juga dilakukan oleh Zetli (2019), dan hasil yang didapatkan dari 30 sopir yang dijadikan sampel didapat 5 (16.7%) berumur < 20 tahun, 12 (40%) sopir berumur antara 20-30 tahun, 7 (23.3%) sopir berumur 30-40 tahun dan 6 (20%) berumur > 40 tahun. Dari tingkat hubungan yang diuji dengan uji statistic chi square didapat bahwa seluruh sopir yang berumur > 40 tahun mengalami kelelahan saat bekerja hal ini juga terlihat dari nilai Sig. yang didapat adalah 0.036 dengan demikian nilai pvalue < 0.05, berarti ada pengaruh antara usia dengan kelelahan kerja (Kamila, 2024).

Hubungan Durasi Mengemudi Dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) Seram Tahun 2024

Hasil uji statistik diperoleh nilai $p = 0,001 < \text{nilai } \alpha = 0,05$, maka H_0 ditolak yang artinya ada hubungan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja pada supir Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) Seram Tahun 2024.

Berdasarkan hasil wawancara dilapangan, responden dengan durasi mengemudi berat (≥ 8 Jam) lebih banyak mengalami kelelahan kerja hal ini disebabkan karena waktu kerja yang melebihi batas waktu maksimal akan mempengaruhi efisiensi kerja, meningkatkan kelelahan sehingga menimbulkan kecelakaan dan penyakit akibat kerja. Selain itu, kelelahan dapat dipengaruhi oleh sikap

kerja yang monoton. Kelelahan pengemudi terpengaruh dari posisi duduk, apalagi jika dilakukan dalam waktu lama, hal ini disebabkan oleh karena otot perut menjadi lebih elastis, tulang belakang menjadi bengkok dan otot mata untuk fokus.

Penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Apriliana (2021), didapatkan hasil frekuensi kategori kelelahan kerja rendah pada durasi mengemudi yang <8 jam yaitu berjumlah 11 orang (13,8%). Pada hasil uji chi square antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja dapat diketahui nilai $p = 0,005$ dimana $p < 0,05$, artinya ada hubungan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja pada pengemudi PT Aneka Gas Industri, Tbk-Bekasi (Saputra, 2020).

Hubungan Waktu Istirahat Dengan Kelelahan Kerja pada Supir Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) Seram Tahun 2024

Hasil uji statistik diperoleh nilai $p = 0,062 > \text{nilai } \alpha = 0,05$, maka H_0 diterima maka tidak ada hubungan antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja pada supir Angkutan Kota Antar Provinsi (AKDP) seram tahun 2024.

Berdasarkan hasil wawancara dengan supir didapatkan bahwa ada faktor lain yang mempengaruhi kelelahan kerja seperti mengemudi dalam waktu yang lama, kurang mengonsumsi air mineral, dan posisi duduk yang tidak benar. Dilapangan supir mengatakan bahwa sudah terbiasa mengemudi tanpa istirahat yang cukup sehingga hal tersebut sudah menjadi kebiasaan bagi para supir.

Penelitian ini sejalan dengan yang dilakukan oleh Kamila (2022), Berdasarkan hasil analisis diperoleh informasi bahwa pengemudi yang memiliki waktu istirahat tidak normal dan merasa lelah sebanyak 10 pengemudi dari 13 pengemudi (76,9%). Sedangkan pengemudi yang memiliki waktu istirahat normal dan merasa lelah sebanyak 62 pengemudi dari 95 pengemudi (65,3%). Dilihat dari hasil uji statistik, didapatkan Pvalue sebesar 0,537 artinya pada $\alpha = 5\%$ dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang bermakna antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja pengemudi bus PT X Tahun 2022. Berdasarkan observasi di lapangan, pengemudi mempunyai waktu istirahat yang tidak pasti setiap harinya. Waktu istirahat pengemudi diatur oleh petugas time table yang menyesuaikan dengan kondisi penumpang dan jumlah armada yang tersedia. Waktu istirahat dapat dipengaruhi oleh jumlah armada dan jumlah penumpang. Ketidakpastian waktu istirahat dan tidak efektifnya waktu istirahat pengemudi pada penelitian ini membuat pengemudi belum cukup untuk mengurangi rasa kelelahan (Zetli, 2019).

KESIMPULAN

Dari proses penelitian yang sudah dilaksanakan, maka kesimpulan dari penelitian ini adalah terdapat adanya hubungan antara usia dengan kelelahan kerja dengan nilai $p=0,000$, adanya hubungan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerjadengan nilai $p= 0,001$, dan tidak adanya hubungan antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja dengan nilai $p=0,062$.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada rekan tim dalam pelaksanaan penelitian yang sudah menjadi patner kerja dalam penelitian yang sudah dilakukan, dan kepada semua pihak yang sudah membantu dalam penyempurnaan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Adytama, S., & Muliawan, P. (2020). Kelelahan Kerja Dan Determinan Pada Pengemudi Minibus Antar Provinsi Jawa-Bali Tahun 2019. *Archive of Community Health*, 7(2), 107. <https://doi.org/10.24843/ach.2020.v07.i02.p09>
- Apriliana, Lisda dan Agustina., 2021. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Pengemudi Distribusi Produksi di PT Aneka Gas Industri Tbk-Bekasi Tahun 2021. *Jurnal Persada Husada Indonesia* Vol. 8 No. 31 (2021): 40 – 51
- Imbara, S. F., Badriah, D. L., Iswarawanti, D. N., & Mamlukah, M. (2023). Faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada operator dump truck mining dept saat shift malam di PT. X Cirebon 2023. *Journal of Health Research Science*, 3(02), 175-188.
- Kacandra, W., Abdullah, A., & Arifin, V. N. (2024). Faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024. *Jurnal Kesehatan Tambusai*, 5(2).
- Kamila, Rifa S. (2022). Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja pada Pengemudi Bus di PT X Tahun 2022. Skripsi. UIN Syarif Hidayatullah. Jakarta.
- Maulani, H. A., Sukismanto, S., Yuningrum, H., & Nugroho, A. (2020). Shift Kerja dan Masa Kerja Terhadap Kelelahan Kerja pada Pengemudi Angkutan Batu Bara. *Jurnal Penelitian dan Pengembangan Kesehatan Masyarakat Indonesia*, 1(1).
- Nugrahayu, W. (2023). Faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada pengemudi bus antar daerah dan provinsi PO Borlindo Makassar Tahun 2023 (Doctoral dissertation, Universitas Muslim Indonesia).
- Saputra, Aditiana Eka dan Budi Hartono., 2020. Hubungan usia, berat badan dan beban kerja terhadap kejadian kelelahan kerha pada sopir angkutan Kota Depok Tahun 2020. *Jurnal Kesehatan Kartika* Vol 16, No 1 | April 2021.
- Zetli, Sri., 2019. Pengukuran Kelelahan kerja pada sopie angkutan umum dalam upaya mengetahui faktor kecelakaan transportasi umum di kota Batam. Volume 4 No. 1 November 2019.