

SKRIPSI

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KELELAHAN KERJA PADA SUPIR BUS PENUMPANG RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024



OLEH :

WAHYU KACANDRA
NPM : 1807110057

**FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
BANDA ACEH
2024**

SKRIPSI

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KELELAHAN KERJA PADA SUPIR BUS PENUMPANG RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

Skripsi Ini Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk
Memenuhi Gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat
Universitas Muhammadiyah Aceh



OLEH :

WAHYU KACANDRA
NPM : 1807110057

**FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
BANDA ACEH
2024**

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Wahyu Kacandra
NPM : 1807110057
Fakultas : Fakultas Kesehatan Masyarakat
Peminatan : Kesehatan Keselamatan Kerja
Judul Skripsi : Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang saya buat merupakan hasil karya sendiri/bukan plagiat*. Apabila dikemudian hari diketahui bahwa skripsi ini merupakan hasil dibuat oleh pihak-pihak lain, maka saya bersedia menerima sanksi akademis yang ditetapkan oleh Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh (FKM-UNMUHA). Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya dan tanpa ada paksaan.

Banda Aceh, Januari 2024

Penulis



(Wahyu Kacandra)

ABSTRAK

Nama : Wahyu Kacandra

NPM : 1807110057

Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024

xv + 65 halaman + 15 tabel + 7 lampiran

Salah satu permasalahan K3 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja) yang dapat menjadi pemicu terjadinya kecelakaan kerja adalah kelelahan. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (2022) diketahui lebih dari 50% faktor manusia yang mengalami kelelahan kerja pada pengemudi. Tujuan penelitian untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

Jenis penelitian yang dilakukan adalah deskriptif *analitik* dan menggunakan desain *cross-sectional*. Populasi sebanyak 214 orang. Menggunakan teknik *random sampling*. Sampel dalam penelitian ini sebanyak 68 responden. Penelitian ini dilaksanakan pada bulan Januari 2024. Teknik pengumpulan data menggunakan kuesioner dengan mewawancarai supir bus. Analisis data menggunakan uji chi-square test dengan SPSS versi 21.

Hasil penelitian univariat diketahui 66,2% mengalami kelelahan kerja, 44,1% usia dewasa akhir, 63,2% jumlah tidurnya buruk, 63,2% kualitas tidurnya buruk, 80,9% ada kebiasaan merokok, 51,5% masa kerja lama, 52,9% durasi mengemudi berat dan 54,4% tidak ada shift kerja. Analisis bivariat menunjukkan bahwa ada hubungan antara usia ($P\text{-value}= 0,001$) jumlah tidur ($P\text{-value}= 0,001$), kualitas tidur ($P\text{-value}= 0,001$), kebiasaan merokok ($P\text{-value}= 0,019$), masa kerja ($P\text{-value}= 0,049$), durasi mengemudi ($P\text{-value}= 0,032$), shift kerja ($P\text{-value}= 0,005$) dan rute jalan ($P\text{-value}= 0,030$) dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan. Sedangkan analisis multivariat menunjukkan bahwa faktor paling dominan berpengaruh terhadap kelelahan kerja pada supir bus adalah kualitas tidur dengan nilai (OR=4,747 ; $p\text{-value}=0,006$).

Kesimpulan dalam penelitian ini adalah secara bivariat usia, kebiasaan merokok, kualitas tidur, jumlah tidur, masa kerja, shift kerja, durasi mengemudi dan rute jalan menjadi faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja supir bus. Sedangkan secara multivariat adalah kualitas tidur menjadi faktor dominan dan beresiko dalam kelelahan kerja supir bus. Disarankan bagi Dinas Perhubungan Darat perlu adanya pergantian mengemudi bus dengan supir cadangan sehingga tidak mengalami kelelahan kerja yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja dengan melakukan pergantian shift kerja sesuai jam kerja.

Kata Kunci: Kelelahan Kerja, Supir Bus, Transportasi

Daftar Kepustakaan : 37 buah (2015 – 2023).

PERNYATAAN PERSETUJUAN

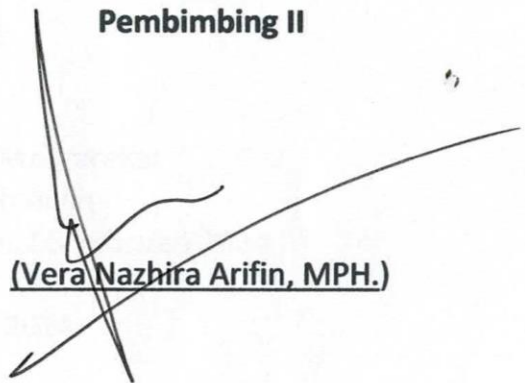
Skripsi ini Telah Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji Skripsi
Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh

Banda Aceh, 05 Februari 2024

Pembimbing I


(Prof. Asnawi Abdullah, Ph.D.)

Pembimbing II


(Vera Nazhira Arifin, MPH.)

Mengetahui

Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Muhammadiyah Aceh



(Dr. Basri Aramico Ib, SKM., MPH)

NIK: 19811029 200603 1001

PENGESAHAN PEMBIMBING

SKRIPSI

**FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KELELAHAN KERJA PADA
SUPIR BUS PENUMPANG RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH
TAHUN 2024**

Skripsi Ini Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk
Memperoleh Gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat
Universitas Muhammadiyah Aceh

OLEH :

WAHYU KACANDRA

NPM : 1807110057

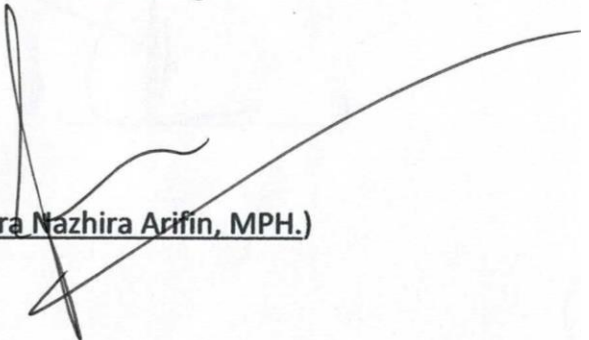
Mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Muhammadiyah Aceh
Telah Lulus Ujian Skripsi Pada Hari Senin, 05 Februari 2024

Banda Aceh, 05 Februari 2024

Pembimbing I


(Prof. Asnawi Abdullah, Ph.D.)

Pembimbing II


(Vera Nazhira Arifin, MPH.)

Mengetahui

Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Muhammadiyah Aceh



(Dr. Basri Aramico Ib, SKM., MPH)

NIK: 19811029 200603 1001

PENGESAHAN PENGUJI

Skripsi Ini Telah Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji Skripsi
Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh

Banda Aceh, 05 Februari 2024

TANDA TANGAN

Pembimbing I : Prof. Asnawi Abdullah, Ph.D.


()

Pembimbing II : Vera Nazhira Arifin, MPH.


()

Penguji I : Nopa Arlianti, SKM.,MKM.


()

Penguji II : Dr. Basri Aramico Ib, SKM., MPH.


()

Mengetahui

Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Muhammadiyah Aceh



(Dr. Basri Aramico Ib, SKM., MPH)

NIK: 19811029 200603 1001

BIODATA

Nama : Wahyu Kacandra
Tempat/Tgl.Lahir : Banda Aceh, 14 Februari 2000
Agama : Islam
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Desa pango Deah, Ulee Kareng
Status : Belum Menikah

Ibu

Nama : Hustirawati
Pekerjaan : IRT

Ayah

Nama : M.Yusuf
Pekerjaan : Wiraswasta

Pendidikan yang ditempuh

1. SD : SD Negeri 24 Banda Aceh Tahun 2007 - 2012
2. SMP : SMP Negeri 18 Banda Aceh Tahun 2012 - 2015
3. SMA : SMK Negeri 5 TELKOM Banda Aceh Tahun 2015 - 2018
4. Sarjana : Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh
Tahun 2018 – 2024

Tertanda

(Wahyu Kacandra)

KATA PENGANTAR



Dengan mengucapkan Puji syukur kehadiran Allah SWT dimana atas rahmat dan hidayahnya, shalawat dan salam kepada Nabi Muhammad SAW yang telah membawa kita dari alam jahiliyah ke alam yang Islamiyah, sehingga telah dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024”**.

Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Kesehatan Masyarakat di Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh (FKM-UNMUHA) dan secara khusus penulis menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Bapak **Prof. Asnawi Abdullah, Ph.D.**, selaku Pembimbing I dan ibu **Vera Nazhira Arifin, MPH.**, selaku Pembimbing II yang telah meluangkan banyak waktu untuk memberi petunjuk, arahan dan bimbingan serta dukungan mulai dari awal penulisan sampai selesainya skripsi ini. Selanjutnya penulis juga menyampaikan berterima kasih kepada:

1. Bapak Dr. H. Aslam Nur, MA., selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Aceh
2. Bapak Dr. Basri Aramico Ib, SKM., MPH., selaku Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh.

3. Bapak dan Ibu dosen penguji skripsi yang telah memberikan masukan demi perbaikan skripsi ini.
4. Seluruh dosen Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh yang telah memberikan ilmu yang berharga bagi penulis dan membantu dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Kedua orang tua yang selalu memberikan dukungan dan semangat hingga terselesaikannya skripsi ini.
6. Seluruh pihak yang telah banyak membantu hingga terselesaikannya skripsi ini, yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, baik dari segi isi maupun cara penyusunannya. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan saran dan kritikan yang bersifat membangun dari pembaca demi kesempurnaan skripsi ini di masa mendatang. Penulis berharap, semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat kepada para pembaca pada umumnya dan bagi penulis pada khususnya.

Banda Aceh, 05 Februari 2024

Penulis

Wahyu Kacandra

KATA – KATA MUTIARA

Ya Allah yang maha pengasih dan maha penyayang, sepercik ilmu telah engkau karuniai kepadaku yang hanya mengetahui sebagian kecil dari yang engkau miliki sebagaimana firmanNya

“Seandainya air laut menjadi tinta untuk menulis kalimat-kalimat tuhanKu, maka pasti habislah lautan itu sebelum selesai penulisan kalimat-kalimat tuhanKu, meskipun kami datangkan tambahan sebanyak itu pula”

(Q.S. Al-Kahfi, 109).

Syukur alhamdulillah, segala puji bagi Allah

Perjalanan panjang yang telah kutempuh penuh luka liku dan tanjakan serta terjal dan suram namun langkah senantiasa ringan karena doa orang tercinta dengan penuh kesabaran tiada pernah berhenti untuk terus berjuang. Akhirnya sebuah perjalanan berhasil kutempuh begitu berharga, waktu yang terus berlalu memang sangat melelahkan tetapi hasil ini tidak akan menjadi sebuah penyesalan, terimakasih Ya Allah atas waktu yang engkau berikan untukku..

Ayahanda dan Ibunda.....

Inilah kata-kata yang mewakili seluruh raga, sungguh aku tak mampu menggantikan kasihmu dengan apapun, tiada yang dapat kub berikan agar setara dengan pengorbananmu padaku, kasih sayangmu tak pernah pudar, cintamu yang tak pernah berujung... Berkat doa mu membuat perjalananku begitu mudah dalam melangkah dan motivasimu yang membuatku selalu menyadari bahwa apa yang ingin dicapai harus benar benar dengan kerja keras tanpa mengeluh begitu tantangan datang menghampiri.

Terimakasih untuk Ayahanda dan Ibunda kupersembahkan gelar sarjana ini kepadamu dengan ungkapan berjuta maaf dan terimakasihku. Dengan ini aku hanya ingin melihat cahaya senyuman yang menghaspus sejenak lelah, letih dan air mata. Hanya untukmu Ayahanda dan Ibunda tercinta.

Terimakasih untuk yang selalu menyemangatiKu, dan selalu memberi dukungan serta pihak-pihak yang telah banyak memberikan bimbingan dan dukungan yang tak mungkin disebutkan satu persatu.

Semoga Allah S.W.T meridhai langkah yang kita tempuh selama ini.

Wassalam

DAFTAR ISI

LEMBAR PERNYATAAN.....	i
ABSTRAK	ii
PENGESAHAN PEMBIMBING	iii
PERNYATAAN PERSETUJUAN	iv
PENGESAHAN PENGUJI	v
BIODATA	vi
KATA PENGANTAR	vii
KATA – KATA MUTIARA.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	5
1.3. Ruang Lingkup Penelitian	5
1.4. Tujuan Penelitian	6
1.5. Manfaat Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1. Kelelahan Kerja	8
2.1.1. Pengertian Kelelahan Kerja	8
2.1.2. Jenis Kelelahan Kerja	8
2.1.3. Penyebab Kelelahan Kerja	11
2.1.4. Gejala Kelelahan Kerja	12
2.1.5. Dampak Kelelahan Kerja	12
2.1.6. Mengukur Kelelahan Kerja	13
2.2. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja.....	14
2.3. Kerangka Teoritis	24
BAB III KERANGKA KONSEP.....	25
3.1. Konsep Pemikiran	25
3.2. Variabel Penelitian.....	25
3.3. Definisi Operasional.....	26
3.4. Cara Pengukuran Variabel	27
3.5. Hipotesis Penelitian	29
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN.....	30
4.1. Jenis Penelitian	30
4.3. Jenis Data	32
4.4. Waktu dan Lokasi Penelitian	32

4.5. Teknik Pengumpulan Data.....	32
4.6. Pengolahan Data.....	33
4.7. Analisa Data	35
4.8. Penyajian Data	36

BAB V GAMBARAN UMUM 37

5.1. Gambaran Umum dan Data Demografi.....	37
5.2. Visi dan Misi.....	38
5.3. Struktur Organisasi	39

BAB VI HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN 40

6.1. Hasil Penelitian	40
6.2. Pembahasan	53

BAB VII KESIMPULAN DAN SARAN 64

7.1. Kesimpulan	64
7.2. Saran	64

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 6.1.	Distribusi Frekuensi Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.....	40
Tabel 6.2.	Distribusi Frekuensi Usia Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024	41
Tabel 6.3.	Distribusi Frekuensi Jumlah Tidur Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024	41
Tabel 6.4.	Distribusi Frekuensi Kualitas Tidur Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024	42
Tabel 6.5.	Distribusi Frekuensi Kebiasaan Merokok Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024	42
Tabel 6.6.	Distribusi Frekuensi Masa Kerja Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024	Error! Bookmark not defined.
Tabel 6.7.	Distribusi Frekuensi Durasi Mengemudi Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024	43
Tabel 6.8.	Distribusi Frekuensi Shift Kerja Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024	44
Tabel 6.9.	Hubungan Usia dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.....	44
Tabel 6.10.	Hubungan Jumlah Tidur dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024	Error! Bookmark not defined.
Tabel 6.11.	Hubungan Kualitas Tidur dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024	Error! Bookmark not defined.
Tabel 6.12.	Hubungan Kebiasaan Merokok dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024	Error! Bookmark not defined.
Tabel 6.13.	Hubungan Masa Kerja dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024	Error! Bookmark not defined.

- Tabel 6.14. Hubungan Durasi Mengemudi dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh
Tahun 2024**Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 6.15. Hubungan Shift Kerja dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh
Tahun 2024**Error! Bookmark not defined.**

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kerangka Teori	24
Gambar 3.1. Konsep Penelitian	25
Gambar 5.1. Struktur Organisasi	39

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Surat Izin Penelitian
- Lampiran 2. Surat Balasan Penelitian
- Lampiran 3. Kuesioner
- Lampiran 4. Master Tabel Penelitian
- Lampiran 5. OUTPUT SPSS
- Lampiran 6. Dokumentasi

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Salah satu permasalahan K3 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja) yang dapat menjadi pemicu terjadinya kecelakaan kerja adalah kelelahan. Kelelahan kerja merupakan suatu keadaan menurunnya efisiensi dan ketahanan seseorang dalam bekerja. Istilah kelelahan mengarah pada kondisi melemahnya tenaga kerja untuk melakukan suatu kegiatan, sehingga mengakibatkan terjadinya pengurangan kapasitas kerja dan ketahanan tubuh..Kelelahan kerja biasanya dialami dalam bentuk kelelahan fisik, mental, dan emosional yang terus menerus. Kelelahan merupakan suatu mekanisme perlindungan tubuh agar tubuh terhindar dari kerusakan lebih lanjut sehingga terjadi pemulihan setelah istirahat (Rusmila, 2022).

Kelelahan kerja merupakan permasalahan di bidang keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di Indonesia yang juga merupakan faktor risiko dari terjadinya suatu kecelakaan kerja, salah satunya adalah kecelakaan lalu lintas (Djatkiko, 2016). Salah satu respon dan reaksi dari tubuh terhadap stres psikososial yang dialami dalam satu waktu tertentu adalah perasaan kelelahan. Kelelahan kerja tidak hanya bersifat fisik maupun psikis, kelelahan kerja ini juga berkaitan dengan menurunnya kinerja fisik, timbulnya rasa lelah, menurunnya motivasi dan produktivitas kerja (Salami, 2022).

Kelelahan kerja juga dapat disebabkan oleh beberapa faktor seperti faktor individu, faktor pekerjaan, faktor lingkungan kerja, dan faktor psikologis.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai lalu lintas dan angkutan jalan menjelaskan bahwa pengemudi yang hendak berkendara wajib untuk mengemudi dalam keadaan yang wajar serta penuh konsentrasi, dikarenakan kondisi saat mengemudi ini dapat terasa melelahkan bagi beberapa anggota tubuh seperti mata dan pikiran karena kondisi mengemudi yang mengharuskan pengemudi untuk terus fokus dalam waktu berjam-jam (Rani, 2023).

Berdasarkan data WHO (*World Health Organization*) mengasumsikan jumlah korban meninggal dunia akan meningkat menjadi 1,9 juta orang pada tahun 2020 meningkat tahun 2023 terdapat 1, 24 juta orang tiap tahunnya yang cidera akibat kecelakaan lalu lintas. Rata-rata diseluruh dunia sekitar 3.397 orang terbunuh tiap harinya di jalan.

Berdasarkan laporan statistik transportasi darat, terjadi kenaikan kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia dalam kurun waktu 2017 sampai tahun 2022 dengan rata-rata 4,87% per tahun. Hasil investigasi kecelakaan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (2022) diketahui lebih dari 50% faktor manusia menjadi faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia (BPS, 2022).

Salah satu faktor manusia yang berpengaruh dalam kecelakaan lalu lintas adalah kelelahan kerja pada pengemudi, mengemudi merupakan pekerjaan yang melelahkan, sebab mengemudi merupakan pekerjaan monoton dengan tugas yang berulang dan memerlukan perhatian yang berkelanjutan (Kuswana, 2017). 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 (Lisda, 2021).

Menurut penelitian kasus kecelakaan lalu lintas dipengaruhi faktor pengemudi, faktor kendaraan dan faktor jalan. Faktor pengemudi yang disebabkan oleh kelelahan atau mengantuk 6%, lengah 32%, dan tidak tertib 46%. Supir yang mengantuk akan kehilangan daya reaksi dan konsentrasi dalam mengemudi kendaraan. Sedangkan supir yang lelah akan sulit berkonsentrasi dan kurang waspada (Djaja, 2016).

Proses terjadinya kelelahan pada pengemudi secara sederhana ada tiga tingkatan yakni pada tahap awal adanya kewaspadaan (*alertness*), selanjutnya pengemudi akan mengalami awal penurunan kewaspadaan yang nampak mengantuk (*drowsy*), dan pada tahap ini terjadi penurunan perhatian (*kewaspadaan*) sehingga mengemudikan kendaraan tidak terkontrol (*gazing vacantly at one unspecified point*). Oleh sebab itu, untuk mencegah efek kelelahan yang lebih lanjut misalnya terjadinya kecelakaan, maka sebaiknya diadakan pemulihan dengan istirahat (Sugiono, 2018).

Gejala kelelahan kerja secara umum yang dialami oleh supir yaitu perasaan lesu, mengantuk dan pusing, kurang mampu berkonsentrasi, berkurangnya tingkat kewaspadaan, persepsi buruk dan lambat, kurangnya gairah untuk bekerja serta menurunnya kinerja jasmani dan rohani. Gejala kelelahan pada aspek fisik diantaranya sakit kepala, badan terasa kaku, terasa sakit dibagian punggung, sulit untuk bernafas dalam perjalanan, merasa haus yang berlebihan, tangan dan kaki gemetar dalam perjalanan, mengantuk dalam perjalanan, susah untuk berdiri dalam perjalanan, merasa ingin berbaring. Sedangkan gejala aspek psikis

diantaranya susah berpikir dalam perjalanan, susah bicara dalam perjalanan, merasa gugup pada saat berkendara, sulit berkonsentrasi pada saat di kendaraan, cenderung lupa dengan rute dan tempat yang biasa dilewati, cemas akan sesuatu dalam perjalanan, kurang mampu dalam mengontrol emosi pada saat berkendara (Lumba dan Rismalinda, 2015).

Lamanya waktu kerja seorang pengemudi bus, tidak ditentukan oleh jam kerja tetapi ditentukan oleh berapa kali rute yang diselesaikan. Dalam kondisi jalan macet, jam kerja cenderung jauh lebih lama dibandingkan dalam kondisi sebaliknya. Dampaknya, pengemudi dapat mengalami kekurangan waktu istirahat yang diperlukan untuk memulihkan diri.

Setiap pengemudi harus mendapat istirahat yang cukup, membatasi waktu mengemudi terutama saat tengah malam dan dini hari serta pengaturan jam kerja dan jam istirahat seperti tercantum dalam Undang-Undang Lalu Lintas No. 22 tahun 2009 pasal 90 ayat 3 yang mengatakan bahwa setiap pengemudi berkendara umum setelah mengemudi kendaraan selama 4 jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.

Menurut penelitian Suwandi (2022) bahwa kelelahan kerja merupakan masalah bagi kesehatan dan keselamatan di tempat kerja. Kelelahan kerja merupakan suatu keadaan fisik dan mental yang mengakibatkan terjadinya penurunan daya kerja dan berkurangnya ketahanan tubuh untuk bekerja. Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan umur dengan kelelahan kerja ($p = 0,003$), ada hubungan masa kerja dengan kelelahan kerja ($p = 0,007$), ada hubungan lama kerja dengan kelelahan kerja, ($p = 0,003$).

Berdasarkan latar belakang masalah di atas maka peneliti ingin meneliti tentang “Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024?”.

1.2. Rumusan Masalah

Pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan penuh konsentrasi dan penuh perhatian. Pada kenyataannya pengemudi yang mengalami kelelahan masih menjadi salah satu penyebab kecelakaan di Indonesia diikuti dengan jumlah kematian. Mengemudi merupakan salah satu jenis pekerjaan yang dikenal melelahkan. Hal ini didukung dengan hasil observasi awal bahwa pengemudi mengalami kelelahan kerja. Pengemudi yang merasa lelah akan kesulitan untuk berkonsentrasi dan berkurangnya rasa waspada, sehingga berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas. Maka dari itu peneliti tertarik untuk meneliti “Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024?”.

1.3. Ruang Lingkup Penelitian

Untuk membatasi masalah dan keterbatasan waktu dan dana serta tenaga maka dalam skripsi ini penulis hanya melakukan penelitian pada ruang lingkup usia, jumlah tidur, kualitas tidur, kebiasaan merokok, masa kerja, durasi mengemudi, rute jalan dan shift kerja dengan kelelahan kerja pada supir bus.

1.4. Tujuan Penelitian

1.4.1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

1.4.2. Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui hubungan usia dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.
2. Untuk mengetahui hubungan jumlah tidur dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.
3. Untuk mengetahui hubungan kualitas tidur dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.
4. Untuk mengetahui hubungan kebiasaan merokok dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.
5. Untuk mengetahui hubungan masa kerja dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.
6. Untuk mengetahui hubungan durasi mengemudi dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.
7. Untuk mengetahui hubungan shift kerja dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.
8. Untuk mengetahui hubungan rute jalan dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

1.5. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini:

1. Bagi Peneliti dapat mengaplikasikan ilmu dan teori yang telah dipelajari dibangku kuliah dan dapat meningkatkan kecerdasan dan wawasan peneliti

sendiri khususnya tentang faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada supir bus sebagai bahan masukan atau informasi.

2. Bagi fakultas sebagai bahan bacaan pada perpustakaan yang dapat dimanfaatkan oleh mahasiswa khususnya Fakultas Kesehatan Masyarakat dan referensi bagi penulis lain yang meneliti tentang faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada supir bus.

Bagi Dinas Perhubungan sebagai bahan masukan untuk semua pekerja khususnya supir bus agar dapat mencegah terjadinya kelelahan kerja dilihat dari faktor pekerjaan dan karakteristik individu.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kelelahan Kerja

2.1.1. Pengertian Kelelahan Kerja

Kelelahan kerja adalah keadaan di mana seseorang merasa sangat lelah. Kelelahan dapat disebabkan oleh jam kerja yang terlalu panjang, melakukan kegiatan fisik dan mental yang terlalu lama, istirahat yang tidak cukup, stress yang berlebihan, dan kombinasi faktor-faktor tersebut (Hutabarat, 2017). Kelelahan kerja adalah perasaan lelah, adanya penurunan kesiagaan dan respon total individu terhadap stress psikososial yang dialami dalam satu periode waktu tertentu dan kelelahan kerja itu cenderung menurunkan prestasi, motivasi serta penurunan produktivitas kerja karyawan (Sugiono, 2018).

Kelelahan kerja tidak dapat didefinisikan tetapi dapat dirasakan sehingga penentuan kelelahan kerja dapat diketahui secara subjektif berdasarkan perasaan yang dialami tenaga kerja (Zulfikar, 2022). Kelelahan kerja merupakan suatu pola yang timbul dari suatu keadaan, yang secara umum terjadi pada setiap individu yang sudah tidak sanggup lagi melakukan aktivitasnya (Bambang, 2023).

2.1.2. Jenis Kelelahan Kerja

Berdasarkan proses dalam otot, kelelahan dapat dibagi dua (Salami, 2022):

1. Kelelahan otot, fenomena berkurangnya kinerja otot setelah terjadi tekanan melalui fisik untuk suatu waktu disebut kelelahan otot secara

fisiologis, yang ditunjukkan tidak hanya dengan berkurangnya tekanan fisik tetapi juga makin rendahnya gerakan.

2. Kelelahan umum, adalah suatu perasaan letih yang luar biasa. Semua aktivitas menjadi terganggu dan biasanya akan menimbulkan rasa kantuk.

Terdapat dua jenis kelelahan, yaitu kelelahan otot dan kelelahan umum (Annisa, 2022).

1. Kelelahan otot ditandai antara lain oleh tremor atau rasa nyeri yang tedapat pada otot.
2. Kelelahan umum ditunjukkan oleh hilangnya kemauan untuk bekerja, yang penyebabnya adalah keadaan persarafan sentral atau kondisi psikis-psikologis.

Akar masalah kelelahan umum adalah monotonnya pekerjaan, intensitas dan lamanya kerja mental dan fisik yang tidak sejalan dengan kehendak tenaga yang bersangkutan, keadaan lingkungan yang berbeda dari estimasi semula, tidak jelasnya tanggung jawab, kekhawatiran yang mendalam dan konflik batin serta kondisi sakit yang diderita oleh tenaga kerja (Djatismiko, 2016).

Menurut *Workplace Safety & Health Council* tipe kelelahan dibagi menjadi (Rahayu, 2022):

1. Kelelahan fisik (berkurangnya kemampuan untuk bekerja manual)
2. Kelelahan mental (penurunan tingkat konsentrasi dan kewaspadaan)

Berdasarkan waktu terjadinya, kelelahan ada dua macam, yaitu (Salami, 2022):

1. Kelelahan akut, terutama disebabkan oleh kerja suatu organ atau seluruh tubuh karena bekerja secara berlebihan.
2. Kelelahan kronis, terjadi bila kelelahan berlangsung setiap hari dan berkepanjangan.

Ada beberapa macam kelelahan yang dikenal dan diakibatkan oleh faktor-faktor yang berbeda-beda yaitu (Alhamda, 2015):

1. Lelah otot, yang dalam hal bisa dilihat dalam bentuk munculnya gejala kesakitan yang amat sangat ketika otot harus menerima beban yang berlebihan.
2. Lelah visual, yaitu lelah yang diakibatkan ketegangan yang terjadi pada organ visual (mata). Mata yang terkonsentrasi secara terus-menerus pada objek (layar monitor) seperti yang dialami oleh operator komputer akan merasa lelah. Cahaya yang terlalu kuat yang mengenai mata juga akan bisa menimbulkan gejala yang sama.
3. Lelah mental, dimana dalam kasus ini datangnya kelelahan bukan diakibatkan secara langsung oleh aktifitas fisik, melainkan lewat kerja mental. Lelah mental sering disebut lelah otak. Kelelahan mental dapat bersumber dari overload ataupun underload, dari suatu pekerjaan yang menghasilkan kebutuhan yang berlebihan dari pekerjaan yang tidak menarik dan mudah tersebut.
4. Lelah monotonis, adalah jenis kelelahan yang disebabkan oleh aktifitas kerja yang bersifat rutin, monoton ataupun lingkungan kerja yang sangat menjemukan. Disini pekerja tidak lagi terangsang dengan pekerjaan

ataupun lingkungan kerjanya. Situasi kerja yang monoton menimbulkan kebosanan akan mudah terjadi pada pekerjaan-pekerjaan yang dirancang terlalu ketat.

2.1.3. Penyebab Kelelahan Kerja

Berdasarkan penyebab kelelahan, yaitu (Djarmiko, 2016):

1. Kelelahan Fisiologis, adalah kelelahan yang timbul karena adanya perubahan-perubahan faal dalam tubuh. Dari segi fisiologis, tubuh manusia dapat dianggap sebagai mesin yang mengonsumsi bahan bakar dan memberikan *output* yang berupa tenaga yang berguna untuk melaksanakan aktivitas sehari-hari. Kelelahan fisiologis disebabkan oleh faktor fisik atau kimia yaitu suhu, penerangan, mikroorganisme, zat kimia, dan kebisingan.
2. Kelelahan Psikologis adalah kelelahan yang dapat dikatakan kelelahan palsu yang timbul dalam perasaan pekerja. Kelelahan ini dapat dilihat dari perubahan tingkah laku atau pendapat-pendapatnya yang sudah tidak konsisten lagi, serta labilnya jiwa dengan adanya perubahan pada kondisi lingkungan atau kondisi tubuhnya. Beberapa sebab kelelahan ini diantaranya kurangnya minat dalam pekerjaan, berbagai penyakit, monotoni, keadaan lingkungan, adanya hukum atau nilai moral yang mengikat yang dirasakan tidak cocok baginya, serta sebab-sebab psikologis lain seperti tanggung jawab, kekhawatiran dan konflik-konflik. Pengaruh-pengaruh ini seakan terkumpul di dalam tubuh (benak) dan menimbulkan rasa lelah.

2.1.4. Gejala Kelelahan Kerja

Gejala dan tanda-tanda fisik dari kelelahan umumnya adalah mengantuk (termasuk tertidur secara tidak sengaja saat bekerja atau microsleeps), cepat marah, depresi, pusing, hilangnya nafsu makan, timbulnya masalah pencernaan, dan rentan terhadap penyakit. Selain gejala dan tanda-tanda fisik tersebut, kelelahan pada pekerja juga dapat mengganggu kemampuan fisik dan mental dalam melakukan pekerjaan (Rahayu, 2022). Gangguan ini dapat berupa (Suparmi, 2023):

1. Perlambatan reaksi, kecepatan reaksi fisik, dan kecepatan reaksi berpikir.
2. Kegagalan untuk merespon stimulus yang ada, perubahan lingkungan, informasi yang diberikan.
3. Kesalahan dalam melakukan suatu tindakan, baik fisik maupun mental.
4. Gangguan logika dan gangguan dalam membuat suatu pertimbangan serta ketidakmampuan untuk berkonsentrasi.
5. Peningkatan kesalahan dalam hal ingatan, termasuk mudah lupa
6. Penurunan tingkat kewaspadaan
7. Penurunan motivasi kerja
8. Peningkatan kecenderungan untuk mengambil risiko

2.1.5. Dampak Kelelahan Kerja

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 (Annisa, 2022).

Mengemudi ketika lelah meningkatkan risiko terlibat dalam kecelakaan di mana seseorang dapat saja terluka atau meninggal. Dampak dari kelelahan pada pengemudi adalah gangguan kinerja, kehilangan perhatian, waktu reaksi yang lebih lambat, gangguan dalam menilai sesuatu, kinerja buruk pada pekerjaan yang dikuasai, meningkatkan kemungkinan untuk tidur, perasaan lelah dan mengantuk (Bambang, 2023).

Kelelahan terus menerus dalam jangka waktu yang panjang menjelma menjadi kelelahan kronis. Rasa lelah yang dialami oleh penderita tidak hanya terjadi sesudah melakukan pekerjaan yaitu pada sore hari, melainkan juga selama bekerja, bahkan sebelumnya yaitu sebelum bekerja. Pada kelelahan kronis perasaan lesu tampak sebagai suatu gejala penting. Gejalagejala psikis pada penderita kelelahan kronis adalah perbuatan penderita yang antisosial. Kelelahan kronis cenderung menyebabkan meningkatkan absentisme terutama mangkir kerja dan mengakibatkan tingginya angka sakit pada tenaga kerja individual dan kelompok yang menderita kelelahan kronis (Alhamda.s, 2015).

2.1.6. Mengukur Kelalahan Kerja

Alat yang digunakan dalam penelitian ini Skala Kelelahan IFRC (*Industrial Fatigue Research Committe*). Pengukuran kelelahan dengan menggunakan kuesioner kelelahan subjektif dapat digunakan untuk menilai tingkat keparahan kelelahan individu dalam kelompok kerja yang cukup banyak atau kelompok

kerja yang dapat mempresentasikan populasi secara keseluruhan. Jika metode ini dilakukan hanya untuk beberapa orang pekerja di dalam kelompok populasi kerja yang besar, maka hasilnya tidak akan valid dan realibel (Hutabarat, 2017).

Penilaian dengan menggunakan kuesioner kelelahan subjektif dapat dilakukan dengan berbagai cara; misalnya dengan menggunakan 2 jawaban sederhana yaitu “YA” (ada kelelahan) dan “TIDAK” (tidak ada kelelahan). Tetapi lebih utama untuk menggunakan desain penilaian dengan skoring (misalnya ; 4 skala likert). Apabila digunakan skoring dengan skala likert, maka setiap skor atau nilai haruslah mempunyai definisi operasional yang jelas dan mudah dipahami oleh responden. Di bawah ini adalah contoh desain penilaian kelelahan subjektif dengan skala 4 skala likert, dimana (Hutabarat, 2017):

1. Skor 1 = tidak pernah merasakan
2. Skor 2 = kadang-kadang merasakan
3. Skor 3 = sering merasakan
4. Skor 4 = sering sekali merasakan

2.2. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja

Menurut Anisa (2022), ada beberapa faktor yang mempengaruhi kelelahan kerja pada pekerja yaitu :

2.6.1.Usia

Umur diartikan sebagai lamanya keberadaan seseorang yang diukur dalam satuan waktu dipandang dari segi kronologik, individu normal yang memperlihatkan derajat perkembangan anatomis, dan fisiologik sama. Umur merupakan lama waktu hidup sejak dilahirkan (Cholichul, 2017).

Hubungan antara umur dengan stres memiliki kesamaan dengan hubungan antara masa kerja dengan stres kerja. Namun tidak selamanya umur dengan stres kerja dihubungkan dengan masa kerja. Terdapat beberapa jenis pekerjaan yang sangat berpengaruh dengan umur, terutama yang berhubungan dengan sistem indera dan kekuatan fisik. Biasanya pekerja yang memiliki umur lebih muda memiliki penglihatan dan pendengaran yang lebih tajam, serta gerakan yang lebih lincah dan daya tahan tubuh yang lebih kuat. Namun, untuk beberapa jenis pekerjaan lain, faktor umur yang lebih tua biasanya memiliki pengalaman dan pemahaman bekerja lebih banyak. Sehingga pada jenis pekerjaan tertentu umur dapat menjadi kendala dan dapat memicu terjadinya stress (Saleh, 2020).

Dasar terjadinya penuaan adalah hilangnya fungsi otot, terjadinya ketidakadekuatan jantung dalam memompa darah, serta hilangnya kemampuan tubuh dalam penggunaan oksigen untuk membentuk ATP, yang pada akhirnya dapat menurunkan kapasitas kerja seseorang.

Meningkatnya umur seseorang berpengaruh pada ketahanan tubuh dan kapasitas kerja seseorang, sehingga dapat menyebabkan kelelahan. Pada usia 25-30 tahun seseorang memiliki kemampuan fisik yang optimal, setelah itu akan terjadi penurunan kapasitas kerja secara fisik setiap 1% setiap tahunnya (Tarwaka, 2016). Hal ini disebabkan kemampuan, kondisi serta kapasitas tubuh serta produktivitas saat mengerjakan suatu akan menurun seiring bertambahnya usia. Kapasitas kerja seperti kapasitas fungsional, kapasitas mental dan sosial akan mengalami penurunan juga. Umur seseorang dapat mempengaruhi kondisi tubuh orang tersebut hal ini berkaitan dengan kondisi fisik orang tersebut, secara

fisiologis kondisi fisik dan ketahanan tubuh seseorang cenderung menurun sesuai dengan penambahan usia. Untuk itu sebaiknya pekerja yang berusia lanjut sebaiknya tidak mendapatkan pekerjaan yang terlalu berat karena kondisinya sudah mulai menurun (Ekawarna, 2019).

Hasil penelitian Amalia (2018) pada supir bus antar kota dan provinsi yang menunjukkan bahwa tingkat kelelahan tinggi lebih banyak dialami oleh pekerja yang berusia ≥ 30 tahun dengan nilai $p = 0,009$ $p < 0,05$ artinya terdapat hubungan antara umur dengan kelelahan kerja. Berdasarkan hasil observasi, pekerja yang berumur 30 tahun keatas cenderung lebih cepat mengalami kelelahan dibandingkan dengan pekerja yang berumur 30 tahun kebawah. Kapasitas kerja secara fisik seperti penglihatan, pendengaran dan kecepatan reaksi dapat mulai menurun setelah umur 30 tahun. Pada umumnya keluhan otot mulai dirasakan pada usia kerja yaitu 25-65 tahun (Rosmalina, 2019).

2.6.2. Jumlah Jam Tidur

Pedoman *National Sleep Foundation* menyarankan seseorang yang sehat membutuhkan antara 7 sampai 9 jam tidur per hari, karena tidur berperan penting terhadap sistem tubuh manusia yang berisiko terhadap kesehatan fisik dan mental. Pada pengemudi kurangnya waktu tidur akan memberikan pengaruh pada kinerja mengemudi, kehilangan perhatian dan ketidaknyamanan berkonsentrasi saat mengemudi, lambat bereaksi, terganggunya pengambilan keputusan dan meningkatnya distraksi (CARRS, 2020).

Waktu tidur dan waktu istirahat berpengaruh pada tingkat kelelahan yang dirasakan pengemudi, semakin lama waktu tidur yang dimiliki oleh pengemudi

maka semakin rendah resiko terjadinya kelelahan (Gurdani Yogisutanti, 2015). Kurang tidur pada pengemudi dapat menyebabkan pengemudi mengantuk saat mengemudi hingga mengalami *microsleep* yang berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas (National Sleep Foundation, 2021). Penelitian yang dilakukan oleh Deza-Becerra dkk., (2017) menunjukkan bahwa pengemudi yang mengalami kelelahan dan mengantuk dengan anggukan saat mengemudi mempunyai riwayat kecelakaan atau hampir celaka.

2.6.3. Kualitas Tidur

Kualitas tidur dapat diartikan sebagai kepuasan tidur seseorang, yang dapat mengurangi rasa lelah, lesu dan apatis. Kurangnya kepuasan tidur dapat menyebabkan seseorang menjadi gelisah, perhatian buyar, sakit kepala, sering menguap atau mengantuk, serta dapat berdampak buruk pada mata seperti bengkak pada kelopak mata, sekitar mata menghitam, konjungtiva memerah, dan perih pada mata (Budiawan dkk., 2016). Kualitas tidur meliputi aspek kuantitatif dan kualitatif, yang dapat dinilai berdasarkan lamanya waktu tidur, lama waktu yang diperlukan sampai tertidur, gangguan yang dirasakan pada saat tertidur, serta penilaian subjektif mengenai kepuasan tidur, kualitas tidur dapat mempengaruhi kelelahan sampai ada penurunan kinerja (Sugiono, 2018).

Kualitas tidur adalah ukuran dimana seseorang itu dapat kemudahan dalam memulai tidur dan untuk mempertahankan tidur, kualitas tidur seseorang dapat digambarkan dengan lama waktu tidur, dan keluhan – keluhan yang dirasakan saat tidur ataupun sehabis bangun tidur. Kebutuhan tidur yang cukup ditentukan selain oleh faktor jumlah jam tidur (kuantitas tidur), juga oleh faktor kedalaman

tidur (kualitas tidur). Beberapa faktor yang mempengaruhi kuantitas dan kualitas tidur yaitu, faktor fisiologis, faktor psikologis, lingkungan dan gaya hidup. Dari faktor fisiologis berdampak dengan penurunan aktivitas sehari – hari, rasa lemah, lelah, daya tahan tubuh menurun, dan ketidak stabilan tanda tanda vital, sedangkan dari faktor psikologis berdampak depresi, cemas, dan sulit untuk konsentrasi (Dhian, 2022).

Aspek-aspek dari kualitas tidur diukur dengan skala *Pittsburgh Sleep Quality Indeks* (PSQI) versi bahasa Indonesia. Instrumen ini telah baku dan banyak digunakan dalam penelitian kualitas tidur menggunakan skala *Pittsburgh Sleep Quality Index* (PSQI). Pada variabel ini menggunakan skala ordinal dengan skor keseluruhan dari *Pittsburgh Sleep Quality Index* (PSQI) adalah 0 sampai dengan nilai 21 yang diperoleh dari 7 komponen penilaian diantaranya kualitas tidur secara subjektif (*subjective sleep quality*), waktu yang diperlukan untuk memulai tidur (*sleep latency*), lamanya waktu tidur (*sleep duration*), efisiensi tidur (*habitual sleep efficiency*), gangguan tidur yang sering dialami pada malam hari (*sleep disturbance*), penggunaan obat untuk membantu tidur (*using medication*), dan gangguan tidur yang sering dialami pada siang hari (*daytime disfunction*) (Curcio et al, 2016).

Apabila semakin tinggi skor yang didapatkan, maka akan semakin buruk kualitas tidur seseorang. Keuntungan dari PSQI ini adalah memiliki nilai validitas dan reliabilitas tinggi. Namun ada juga kekurangan dari kuesioner PSQI ini yaitu dalam pengisian memerlukan pendampingan untuk mengurangi kesulitan responden saat mengisi kuesioner. Masing-masing komponen mempunyai

rentang skor 0 – 3 dengan 0 = tidak pernah dalam sebulan terakhir, 1 = 1 kali seminggu, 2 = 2 kali seminggu dan 3 = lebih dari 3 kali seminggu. Skor dari ketujuh komponen tersebut dijumlahkan menjadi 1 (satu) skor global dengan kisaran nilai 0 – 21 (Curcio et al, 2016).

PSQI terdiri dari 14 item yang dinilai oleh individu, pada item pertanyaan 1-4 dan 6-7 adalah sebagai pertanyaan terbuka tentang kebiasaan individu tidur dan bangun. Sedangkan item nomer 5 di gunakan dalam bentuk skala likert, Masing-masing komponen mempunyai rentang skor 0 – 3 dengan 0 = tidak pernah dalam sebulan terakhir, 1 = 1 kali seminggu, 2 = 2 kali seminggu dan 3 = lebih dari 3 kali seminggu (Dhimas, 2017).

2.6.4. Kebiasaan Merokok

Kebiasaan merokok dapat mempengaruhi kelelahan kerja, merokok dapat meningkatkan beban kerja jantung dan menaikkan tekanan darah. Nikotin yang terdapat dalam rokok sangat membahayakan kesehatan, karena nikotin dapat meningkatkan penggumpalan darah dalam pembuluh darah dan dapat menyebabkan pengapuran pada dinding pembuluh darah. Ketika seseorang merokok, jumlah oksigen di paru-paru dan dalam aliran darah menjadi kurang. Oksigen pun digantikan oleh asap yang berasal dari rokok. Padahal oksigen sangat penting bagi kesehatan dan aktivitas tubuh (Kurniawidjaja, 2021).

Kebiasaan merokok akan dapat menurunkan kapasitas paru-paru, sehingga kemampuan untuk mengkonsumsi O₂ menurun, akibatnya tingkat kesegaran juga menurun, sehingga mudah mengalami kelelahan. Kemungkinan yang terjadi

adalah pekerja dapat mengatur keadaan tubuhnya dengan kebiasaan merokok sehingga mengurangi terjadinya proses kelelahan (Apriliani, 2022).

2.6.5.Masa Kerja

Masa kerja berhubungan dengan pengalaman pekerja dalam menghadapi permasalahan di tempat kerja. Pekerja yang memiliki masa kerja lebih lama biasanya memiliki permasalahan kerja yang lebih banyak dibandingkan dengan pekerja dengan masa kerja yang masih sedikit (Dilapanga, 2021). Masa kerja adalah lamanya seorang karyawan menyumbangkan tenaganya pada perusahaan tertentu dan menghasilkan penyerapan dari berbagai aktivitas manusia, serta mampu menumbuhkan keterampilan yang muncul secara otomatis dalam tindakan yang dilakukan karyawan menyelesaikan pekerjaan. Semakin berpengalaman seseorang karyawan maka akan semakin membantu perusahaan untuk menghasilkan kinerja atau output yang lebih banyak (Rudiansyah,2014)

Masa kerja adalah suatu kurun waktu atau lainnya tenaga kerja bekerja di suatu tempat. Masa kerja dapat mempengaruhi baik kinerja positif maupun negatif, akan memberi pengaruh positif pada kinerja personal karena dengan bertambahnya masa kerja maka pengalaman dalam melaksanakan tugasnya semakin bertambah. Sebaliknya akan memberi pengaruh negatif apabila semakin bertambahnya masa kerja maka akan muncul kebiasaan pada tenaga kerja (Rahayu, 2022).

Penelitian yang dilakukan oleh Ria (2017) terhadap supir bus trayek Makssar-Toraja menyatakan bahwa kelelahan lebih dominan dialami oleh pekerja dengan masa kerja lama dengan nilai $p = 0,013$ $p < 0,05$ artinya terdapat hubungan antara masa kerja dengan kelelahan kerja. Terdapat hubungan antara

masa kerja dengan perasaan lelah dimana perasaan lelah lebih dominan dirasakan supir bus dengan masa kerja lama (> 3 tahun), ini dikarenakan pekerja yang memiliki masa kerja yang lama cenderung melakukan pekerjaan yang bersifat monoton dan faktor kejenuhan juga mempercepat perasaan lelah pada pekerja sebaliknya pada pekerja dengan masa kerja yang baru berdasarkan hasil distribusi memperlihatkan bahwa sebanyak 16 orang (76,2%) dari 456 orang responden dengan kategori masa kerja baru mengalami kelelahan sedang ini dikarenakan supir bus masih menikmati pekerjaan mereka atau mereka sudah bisa menyesuaikan diri dengan lingkungan pekerjaan yang baru.

2.6.6.Durasi Mengemudi

Lamanya waktu kerja seorang pengemudi bus, tidak ditentukan oleh jam kerja tetapi ditentukan oleh beberapa kali rute yang diselesaikan. Dalam kondisi jalan macet, jam kerja cenderung jauh lebih lama dibandingkan dalam kondisi sebaliknya. Dampaknya, pengemudi dapat mengalami kekurangan waktu istirahat yang diperlukan untuk memulihkan diri (Kuswana, 2017).

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyebutkan bahwa waktu kerja pengemudi kendaraan bermotor umum paling lama adalah 8 jam sehari dan setelah mengemudikan kendaraan bermotor selama 4 jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam (Hutabarat, 2017).

Dalam hal tertentu pengemudi kendaraan bermotor umum dapat diperkerjakan paling lama 12 jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 jam.

Konvensi ILO No. 153 Tahun 1979 mengenai waktu kerja dan periode waktu istirahat pada sektor transportasi, memiliki beberapa ketentuan dalam mengatur waktu kerja di dalam sektor transportasi, diantaranya (Kurniawidjaja, 2021);

1. Setiap pengemudi harus melakukan istirahat, setelah mengemudikan selama 4 jam atau setelah 5 jam mengemudi secara berturut-turut.
2. Jumlah durasi maksimal mengemudi dalam satu hari kerja tidak boleh melebihi dari 9 jam.
3. Total mengemudi waktu mengemudi dalam satu minggu tidak boleh lebih dari 48 jam.
4. Waktu untuk melakukan istirahat secara keseluruhan dalam satu hari harus tidak boleh kurang dari 8 jam berturut-turut.

Seseorang yang mengemudi selama 17 jam memiliki risiko terjadi kecelakaan atau setara dengan berada di tingkat 0,05 alkohol darah atau yaitu dua kali risiko normal. Menurut penelitian Carlos (2016), bahwa terdapat hubungan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja dengan $p = 0,046$ ($p > 0,05$) pada pengemudi truk tangki BBM Kecamatan Latambaga Kabupaten Kolaka.

Pada saat bekerja, pengemudi harus membatasi durasi mengemudinya terutama saat tengah malam dan dini hari, serta diiringi dengan waktu istirahat yang cukup, Menurut Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa waktu kerja pengemudi kendaraan bermotor umum paling lama adalah 8 (delapan) jam sehari (Romas, 2022).

Waktu kerja yang melebihi batas waktu maksimum akan berpengaruh pada efisiensi kerja, meningkatkan kelelahan, menyebabkan kecelakaan dan penyakit akibat kerja. Selain itu, kelelahan dapat dipengaruhi oleh sikap kerja yang monoton. Kelelahan pengemudi dipengaruhi oleh posisi duduk apalagi jika dilakukan dalam jangka waktu yang lama, hal ini disebabkan karena otot perut yang semakin elastis, tulang belakang melentur, dan otot bagian mata terkonsentrasi (Bambang, 2023).

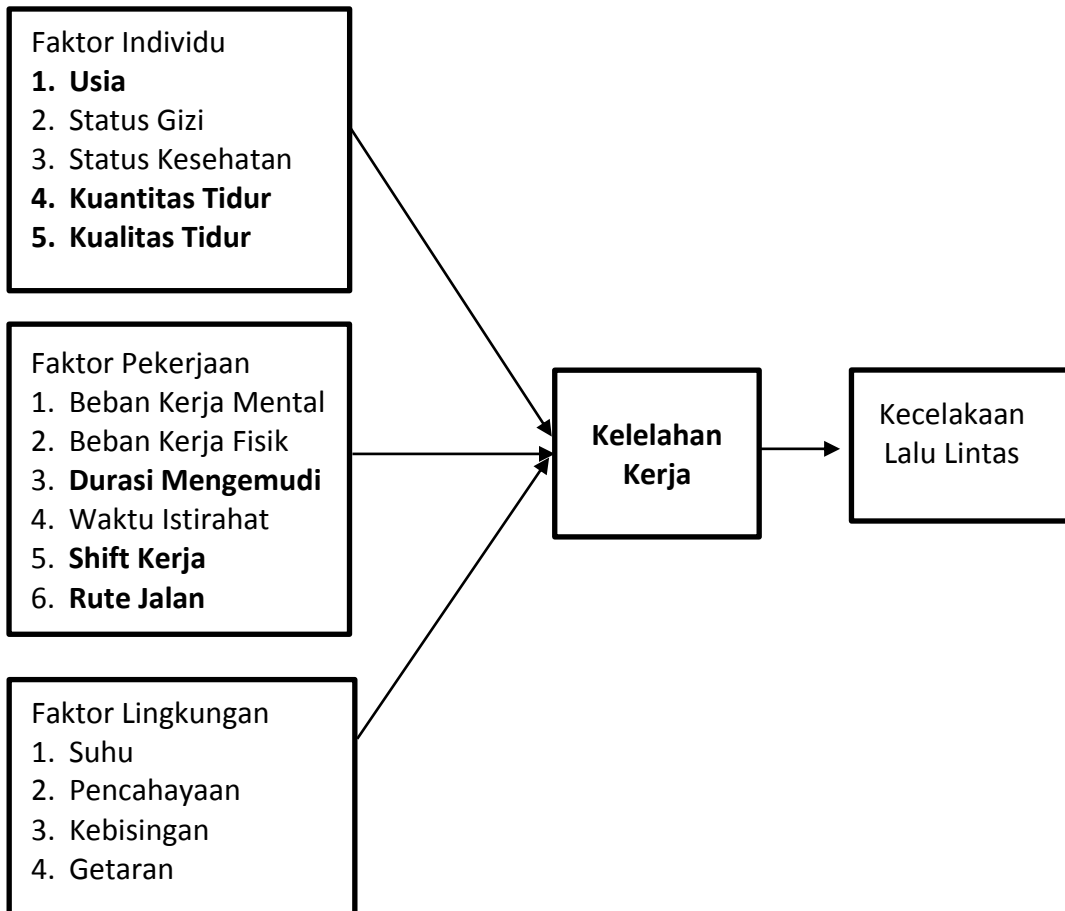
2.6.7.Shift Kerja

Shift kerja adalah pengaturan jam kerja pengganti atau sebagai tambahan kerja pagi dan siang. Shift rotasi dalam pergantian jadwal kerja dibagi menjadi pagi, sore, dan malam (Hasanah dkk., 2013). Pengaturan shift kerja diketahui dapat menimbulkan kelelahan mental dan stress kerja (Wicaksono, 2019). Pekerja shift malam berisiko 28% lebih tinggi mengalami kecelakaan. Seharusnya waktu malam digunakan untuk tidur dan istirahat, jika digunakan untuk bekerja maka akan bertentangan dengan irama sirkadian dan tubuh menjadi mudah lelah (Wicaksono, 2019).

2.6.8.Rute Jalan

2.3. Kerangka Teoritis

Berdasarkan teori yang telah dipaparkan sebelumnya di atas maka dapat pada gambar kerangka teori di bawah ini:



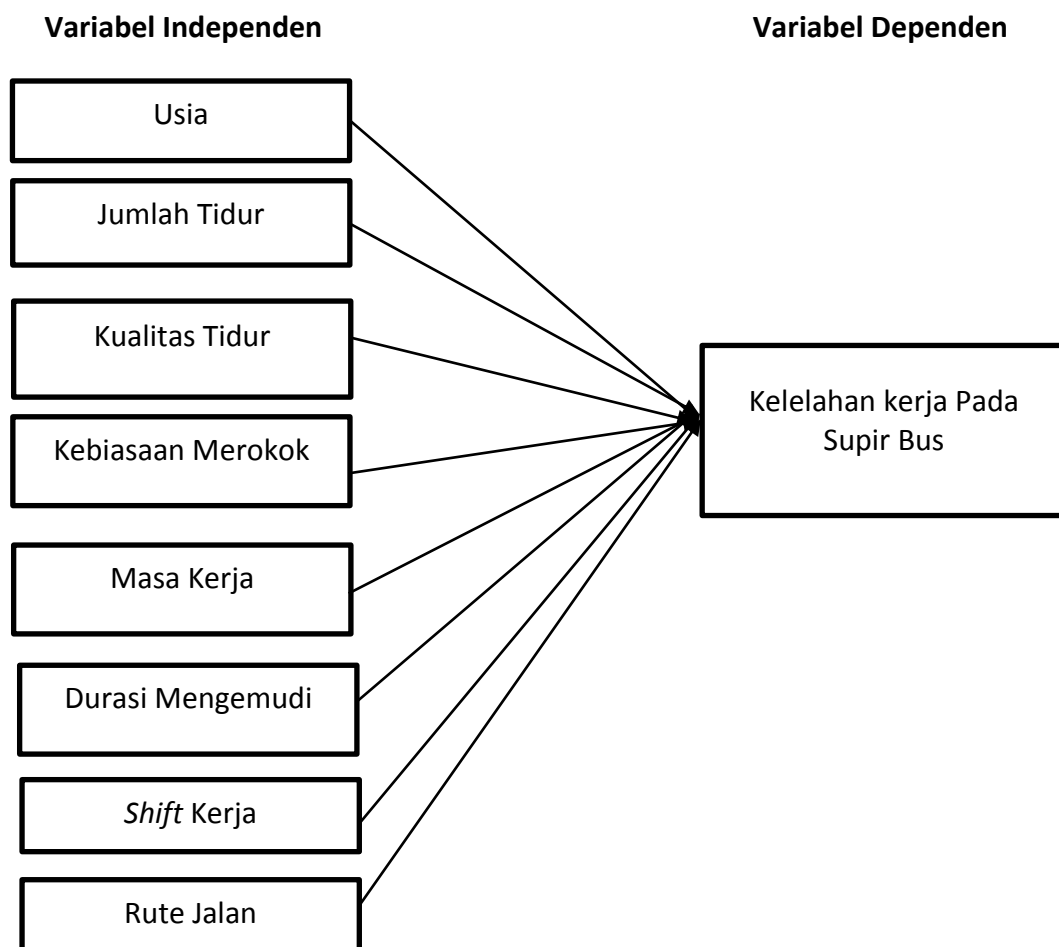
Gambar 2.1 Kerangka Teori

Sumber: Diadopsi dari Kamila (2022)

BAB III KERANGKA KONSEP

3.1. Konsep Pemikiran

Berdasarkan teori tentang faktor yang mempengaruhi kelelahan kerja yang telah diadopsi dari Kamila (2022) maka penulis dapat menggambarkan konsep penelitian sebagai berikut:



Gambar 3.1 Konsep Penelitian

3.2. Variabel Penelitian

1. Variabel Independen (bebas) adalah usia, jumlah tidur, kualitas tidur, kebiasaan merokok, masa kerja, durasi mengemudi, rute jalan dan shift kerja.

2. Variabel Dependen (terikat) adalah kelelahan kerja pada supir bus

3.3. Definisi Operasional

Tabel 3.2
Definisi Operasional

No	Variabel	Definisi Operasional	Cara Ukur	Alat Ukur	Hasil Ukur	Skala Ukur
Variabel Dependen						
1.	Kelelahan kerja pada supir bus	suatu pola yang timbul dari suatu keadaan, yang secara umum terjadi pada setiap individu yang sudah tidak sanggup lagi melakukan aktivitasnya	Wawancara	Kuesioner Alat Ukur Perasaan Kelelahan Kerja (KAUPK2)	Lelah Kurang lelah	Ordinal
Variabel Independen						
2.	Usia	lamanya waktu hidup seseorang diukur dari sejak lahir hingga saat ini dan dilihat dari pengelompokan yaitu dewasa dan pralansia	Wawancara	Kuesioner	Pralansia Dewasa Awal Dewasa Akhir	Ordinal
3.	Jumlah tidur	Jumlah jam tidur supir bus dalam satu hari minimal 7 jam per hari, terhitung dari supir mulai bekerja hingga 24 jam ke depan ukuran dimana seseorang itu	Wawancara	Kuesioner	Buruk Baik	Ordinal
4.	Kualitas tidur	Kepuasan supir bus dalam memulai tidur dan untuk mempertahankan	Wawancara	Kuesioner	Buruk Baik	Ordinal

No	Variabel	Definisi Operasional	Cara Ukur	Alat Ukur	Hasil Ukur	Skala Ukur
		tidur				
5.	Kebiasaan merokok	Perilaku merokok sehari-hari supir bus ketika mengemudi bus	Wawancara	Kuesioner	Ada Tidak ada	Ordinal
6.	Masa kerja	Lamanya waktu kerja pekerja dalam melakukan suatu pekerjaan yaitu sebagai supir bus	Wawancara	Kuesioner	Lama Baru	Ordinal
7	Durasi mengemudi	Jumlah waktu di tempat kerja yang dimiliki oleh pengemudi yang tidak digunakan untuk bekerja	Wawancara	Kuesioner	Berat Normal	Ordinal
8	Shift kerja	Pergantian kerja dalam mengemudi setiap 8 jam	Wawancara	Kuesioner	Ada Tidak ada	Ordinal
9	Rute jalan	Rute perjalanan bus yang dikemudikan oleh supir bus	Wawancara	Kuesioner	Pagi-Malam Malam-Pagi	Ordinal

3.4. Cara Pengukuran Variabel

1. Kelelahan pekerja pada supir bus (Hutabarat, 2017).
 - a. Lelah : Jika skor responden $\geq 33,4$
 - b. Kurang Lelah: Jika skor responden $> 33,4$
2. Usia (Tarwaka, 2016)
 - a. Dewasa Awal : Jika responden berusia 26-35 tahun

- b. Dewas Akhir : Jika responden berusia 35-45 tahun
 - c. Pralansia : Jika responden berusia >45 tahun
- 3. Jumlah Tidur (Dhian, 2022)
 - a. Buruk: Jika responden jumlah tidur dalam sehari < 8 jam
 - b. Baik : Jika responden jumlah tidur dalam sehari $\geq$ 8 jam
- 4. Kualitas tidur (Dhian, 2022)
 - a. Buruk jika responden menjawab skor $\geq$ 10,9
 - b. Baik jika jika responden menjawab skor < 10,9
- 5. Masa kerja (Munandar, 2016)
 - a. Lama jika responden dengan masa kerja $\geq$ 5 tahun
 - b. Baru jika responden dengan masa kerja < 5 tahun
- 6. Kebiasaan Merokok (Kurniawidjaja, 2021)
 - a. Ada jika responden menjawab ada merokok
 - b. Tidak ada jika responden menjawab tidak merokok
- 7. Durasi mengemudi (Hutabarat, 2017)
 - a. Berat jika responden mengemudi bus dalam sehari > 8 jam
 - b. Normal jika responden mengemudi bus dalam sehari $\leq$ 8 jam
- 8. Shift Kerja (Wicaksono, 2019)
 - a. Ada jika responden pergantian kerja setelah 8 jam kerja dalam sehari
 - b. Tidak ada jika responden tidak ada pergantian kerja
- 9. Rute jalan (Wicaksono, 2019)
 - a. Pagi-malam jika responden melakukan perjalanan yang dimulai dari keberangkatan di Banda Aceh dan sampai di Medan pada pagi hari

- b. Malam-pagi jika responden melakukan perjalanan pulang dari Medan dan sampai ke Banda Aceh pada pagi hari.

3.5. Hipotesis Penelitian

1. Ha : ada hubungan usia dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.
2. Ha : Ada hubungan jumlah tidur dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.
3. Ha : Ada hubungan kualitas tidur dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.
4. Ha : ada hubungan kebiasaan merokok dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.
5. Ha : Ada hubungan masa kerja dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.
6. Ha : Ada hubungan durasi mengemudi dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.
7. Ha : Ada hubungan shift kerja dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

Ha : Ada hubungan rute jalan dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

BAB IV

METODOLOGI PENELITIAN

4.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan adalah deskriptif *analitik* dan menggunakan desain *cross-sectional* yaitu berusaha mempelajari dinamika hubungan atau korelasi antara faktor-faktor risiko dengan dampak atau efeknya. Sedangkan ditinjau dari jenis datanya pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif. Penelitian kuantitatif yaitu penelitian yang analisisnya lebih fokus pada data-data numerikal (angka) yang diolah dengan menggunakan metode statistika. Pada umumnya penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif merupakan penelitian sampel besar, karena pada pendekatan kuantitatif dilakukan pada penelitian inferensial yaitu dalam rangka pengujian hipotesis (Nursalam, 2015).

4.2. Populasi dan Sampel

4.2.1 Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Budiarto, 2018). Populasi dalam penelitian ini adalah upir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh sebanyak 214 orang.

4.2.2 Sampel

Sampel adalah sebagian atau wakil populasi yang diteliti. Jika kita hanya akan meneliti sebagian dari populasi, maka penelitian tersebut disebut penelitian sampel (Swarjana, 2016). Sampel adalah sebagian populasi atau himpunan bagian dari suatu populasi (Sugiono, 2019). Besarnya sampel dalam penelitian ini berdasarkan rumus yang di kemukakan Slovin:

$$n = \frac{N}{1 + N(d^2)}$$

Ket:

n = Jumlah sampel

N = Jumlah Populasi

d = derajat ketepatan ditetapkan dalam penelitian adalah 10 %(0,1)

Maka jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah :

$$n = \frac{214}{1 + 2,14} \quad n = \frac{214}{3.14}$$

n = 68 orang sebagai sampel

1.2.3. Teknik Pengambilan Sampel

Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode *random sampling*, yaitu pengambilan sampel yang diambil dengan menggunakan sistem undi sehingga diperoleh sampel sebanyak 68 responden.

4.3. Jenis Data

Adapun jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

1. Data primer yaitu data yang diambil dengan cara membagikan kuesioner kepada responden yaitu upir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh. Kuesioner yang akan diberikan kepada responden harus terlebih dulu mendapat persetujuan dan ditandatangani oleh responden tersebut. Sebelum mengisi kuesioner, responden diberi penjelasan tentang cara pengisiannya. Jika responden mengalami kesulitan untuk memahami atau menjawab kuesioner maka peneliti akan memberikan penjelasan yang dapat dipahami oleh responden.
2. Data sekunder yaitu berupa data yang didapatkan dari Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh berupa jumlah pengawai yang ada.

4.4. Waktu dan Lokasi Penelitian

4.4.1. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada Januari Tahun 2024

4.4.2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di terminal bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh.

4.5. Teknik Pengumpulan Data

Adapun pengumpulan data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Wawancara yang dilakukan oleh peneliti dan responden untuk menggali informasi yang relevan dengan tujuan penelitian.
2. Kuesioner Pengumpulan data dengan menggunakan daftar pertanyaan yang telah dibuat dalam memperoleh data dalam penelitian, dimana kuisisioner tersebut diajukan hal-hal yang relevan dan berkaitan dengan tujuan penelitian.
3. Studi pustaka
Teknik pengumpulan data dengan mengumpulkan data melalui buku - buku, literatur - literatur, berbagai artikel yang dicari melalui website, majalah, maupun koran yang berkaitan dengan penelitian ini.
4. Observasi
Pengamatan secara langsung yang dilakukan oleh penulis terhadap objek penelitian guna memperoleh bahan dan data-data yang diperlukan.

4.6. Pengolahan Data

Setelah melakukan pengumpulan data, maka selanjutnya data tersebut akan diolah melalui beberapa tahap sebagai berikut:

1. *Editing*

Data yang telah dikumpulkan diperiksa kembali oleh peneliti apakah semua pertanyaan telah terisi lalu peneliti memberikan skoring pada semua jawaban responden berdasarkan tabel skor kemudian di input ke dalam master tabel.

2. *Coding*

Peneliti memberikan kode pada setiap jawaban yang telah diisi untuk memudahkan dalam mengolah data. Pemberian kode dalam pengumpulan data ini berupa angka dan dimasukkan kedalam tabel sesuai dengan variable yang diteliti.

3. *Transferring*

Data yang telah diberi kode pada tiap kategori jawaban yang telah dibuat kemudia disusun secara berurutan dari responden 1 sampai responden 78 untuk dimasukkan kedalam tabel sesuai dengan variabel yang diteliti.

4. *Processing/entry data* merupakan seluruh data yang telah diberi kode berupa angka di input ke dalam SPSS untuk di analisis sesuai uji yang digunakan.

5. *Tabulating*

Pengelompokkan data sesuai dengan kategori yang telah dibuat tiap-tiap variabel yang diukur dan selanjutnya dimasukkan kedalam tabel distribusi frekuensi dan tabel silang. Semua penyajian data dalam bentuk distribusi frekuensi dan menghitung jumlah dan nilai rata-rata sehingga dapat ditentukan kategori-kategori untuk masing-masing variabel.

4.7. Analisa Data

1. Analisa Univariat

Pada analisis univariat, data yang diperoleh dari hasil pengumpulan dapat disajikan dalam bentuk tabel distribusi frekuensi, ukuran tendensi sentral atau grafik. Distribusi frekuensi merupakan susunan data angka menurut besarnya (kuantitas) atau menurut kategorinya (kualitas). Susunan data angka menurut besarnya disebut distribusi frekuensi kuantitatif, sedangkan yang disusun menurut kategorinya disebut distribusi frekuensi kualitatif (Priyo & Sabri, 2016).

2. Analisa Bivariat

Analisis bivariat digunakan untuk melihat hubungan antara masing-masing variabel bebas dengan variabel terikat disertai uji kemaknaan statistik dengan uji *chi square* (Kai Kuadrat). Proses pengujian *Chi-Square* adalah membandingkan frekuensi yang terjadi (observasi) dengan frekuensi harapan (ekspektasi). Disini perhitungan dilakukan dengan komputerisasi *Statistical Progame For Sosial Science* (SPSS) versi 17,0 dengan taraf nyata 95%, untuk membuktikan hipotesa yaitu dengan ketentuan (Hardisman, 2019):

- a. jika $p.value < 0,05$ (H_0 ditolak) sehingga disimpulkan H_a diterima yang berarti ada hubungan yang bermakna.
- b. Jika $p.value \geq 0,05$ berarti hasil perhitungan statistik tidak ada hubungan yang bermakna.

3. Analisis Multivariat

Analisis multivariat digunakan untuk mengetahui hubungan secara bersama-sama variabel bebas terhadap variabel terikat, dimana variabel bebas

yang paling besar pengaruhnya terhadap variabel terikat dengan menggunakan uji regresi logistik.

4.8. Penyajian Data

Data yang telah diuji statistik kemudian disajikan dalam bentuk tabel distribusi frekuensi dan tabel silang antara variabel penelitian disertai penjelasannya.

BAB V

GAMBARAN UMUM

5.1. Gambaran Umum dan Data Demografi

Balai Pengelola Transportasi Darat atau disingkat BPTD merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Perubahan Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi yang termuat pada [Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 6 tahun 2023](#) . BPTD yang semula disebut *Wilayah* berubah menjadi *Kelas*, demikian juga dengan penamaan Jabatan Struktural di lingkungan BPTD.

Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II sebagaimana dimaksud terdiri atas:

1. Subbagian Tata Usaha;
2. Seksi Prasarana Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
3. Seksi Sarana dan Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan;
4. Seksi Lalu Lintas Jalan, Sungai, Danau, Penyeberangan, dan Pengawasan;
- dan
5. Kelompok Jabatan Fungsional.

5.2. Visi dan Misi

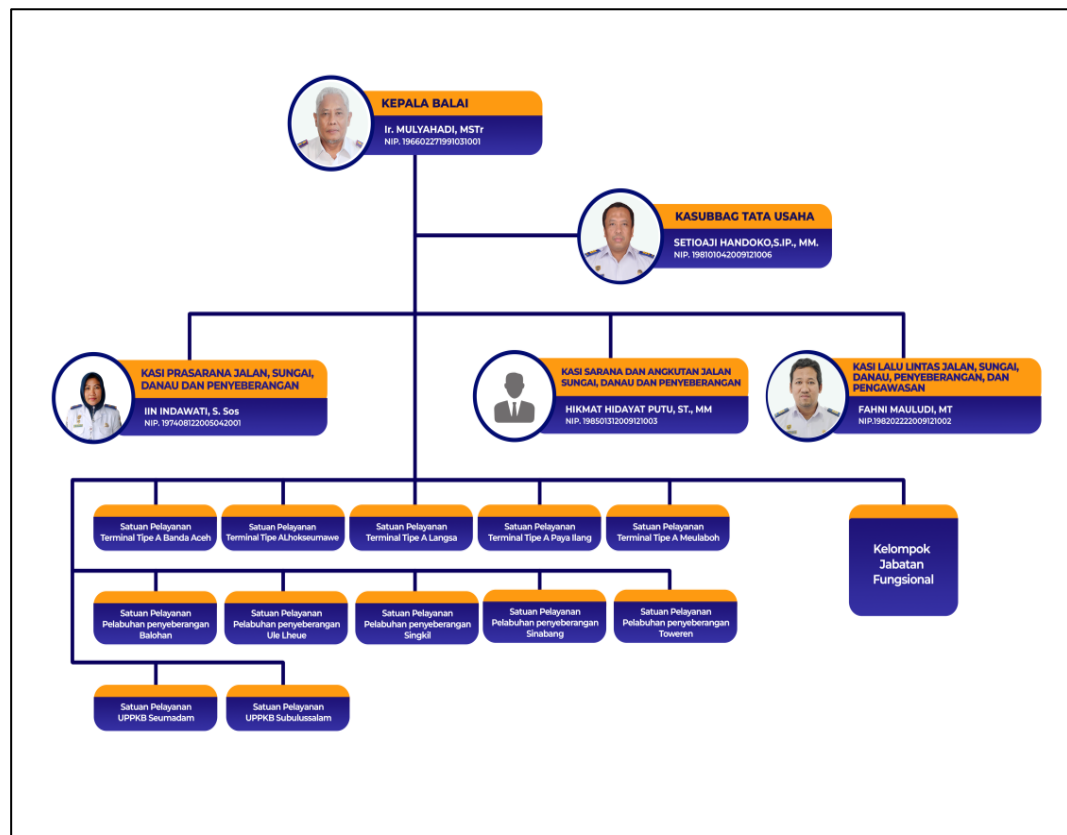
1. VISI

Terwujudnya layanan informasi publik yang Transparan, Objektif dan Prima untuk meningkatkan peran serta aktif masyarakat dalam penyelenggaraan pembangunan sektor transportasi.

2. MISI

- a. Menjamin akses informasi publik sesuai Undang-Undang No. 14 tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik;
- b. Meningkatkan kualitas layanan informasi publik;
- c. Meningkatkan profesionalisme SDM layanan informasi publik;
- d. Meningkatkan sarana-prasarana dalam rangka efisiensi dan efektivitas layanan informasi publik;
- e. Meningkatkan pengelolaan informasi dan dokumentasi secara baik, efisien, mudah diakses dan bersifat desentralisasi.

5.3. Struktur Organisasi



Gambar 5.1

Struktur Organisasi

BAB VI

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

6.1. Hasil Penelitian

Pengumpulan data penelitian dilakukan pada bulan Januari 2024, pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh. Jumlah sampel ada 68 responden. Sampel diambil dengan menggunakan teknik *accidental sampling*. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan penyebaran kuesioner. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, diperoleh data yaitu:

6.1.1. Analisa Univariat

6.1.1.1. Kelelahan Kerja

TABEL 6.1
DISTRIBUSI FREKUENSI KELELAHAN KERJA PADA SUPIR BUS PENUMPANG
RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Kelelahan Kerja	f	%
1.	Lelah	45	66,2
2.	Kurang Lelah	23	33,8
Jumlah		68	100

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.1 menunjukan bahwa dari 68 responden sebanyak 23 responden (66,2%) yang mengalami kelelahan kerja dibandingkan dengan responden yang kurang lelah sebanyak 23 responden (33,8%).

6.1.1.2. Usia Responden

TABEL 6.2
DISTRIBUSI FREKUENSI USIA SUPIR BUS PENUMPANG RUTE ACEH-MEDAN
KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Usia Responden	f	%
1.	Dewasa Akhir	30	44,1
2.	Dewasa Awal	28	41,2
3.	Pralansia	10	14,7
Jumlah		68	100

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.2 menunjukkan bahwa sebesar 44,1% yang terdapat pada kategori usia dewasa akhir dibandingkan dewasa awal sebesar 41,2% dan sebesar 14,7% dengan kategori pralansia.

6.1.1.3. Jumlah Tidur

TABEL 6.3
DISTRIBUSI FREKUENSI JUMLAH TIDUR SUPIR BUS PENUMPANG
RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Jumlah Tidur	f	%
1.	Buruk (< 8 jam)	43	63,2
2.	Baik ($\geq$ 8 jam)	25	36,8
Jumlah		68	100

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.3 menunjukkan bahwa sebesar 63,2% responden yang jumlah tidurnya buruk dibandingkan sebesar 36,8% responden dengan jumlah tidur baik.

6.1.1.4. Kualitas Tidur

TABEL 6.4
DISTRIBUSI FREKUENSI KUALITAS TIDUR SUPIR BUS PENUMPANG
RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Kualitas Tidur	f	%
1.	Buruk	43	63,2
2.	Baik	25	36,8
Jumlah		68	100

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.4 menunjukkan bahwa sebesar 63,2% responden yang kualitas tidurnya buruk dibandingkan sebesar 36,8% responden dengan kualitas tidur baik. Hasil yang ditemukan peneliti berdasarkan pertanyaan diketahui bahwa selama 1 bulan hanya 1 kali dalam seminggu responden mengalami gangguan tidur seperti tidak dapat tertidur dalam waktu 30 menit sebesar 52,9%, terbangun di tengah malam atau sangat pagi sebesar 47,1%, terbangun karena ingin ke toilet sebesar 41,2%, Terbangun karena ingin ke toilet, tidak dapat bernapas dengan nyaman sebesar 42,6%, batuk atau mendengkur dengan keras sebesar 48,5%, merasa sangat kepanasan sebesar 42,6%, dan mimpi buruk sebesar 61,8%. Hal ini dapat dilihat pada lampiran 4.

6.1.1.5. Kebiasaan Merokok

TABEL 6.5
DISTRIBUSI FREKUENSI KEBIASAAN MEROKOK SUPIR BUS PENUMPANG
RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Kebiasaan Merokok	f	%
1.	Ada	55	80,9
2.	Tidak Ada	13	19,1
Jumlah		68	100

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.5 menunjukkan bahwa sebesar 80,9% responden dengan ada kebiasaan merokok dibandingkan responden yang tidak ada kebiasaan merokok sebanyak 19,1% responden.

6.1.1.6. Masa Kerja

TABEL 6.6
DISTRIBUSI FREKUENSI MASA KERJA SUPIR BUS PENUMPANG
RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Masa Kerja	f	%
1.	Lama (≥ 5 tahun)	35	51,5
2.	Baru (< 5 tahun)	33	48,5
Jumlah		68	100

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.6 menunjukkan bahwa 51,5% responden dengan masa kerja lama dibandingkan responden yang masa kerja baru sebanyak 48,5% responden.

6.1.1.7. Durasi Mengemudi

TABEL 6.7
DISTRIBUSI FREKUENSI DURASI MENGENGEMUDI SUPIR BUS PENUMPANG
RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Durasi Mengemudi	f	%
1.	Berat (> 8 jam)	36	52,9
2.	Normal ($\leq$ 8 jam)	32	47,1
Jumlah		68	100

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.7 menunjukkan bahwa 52,9% responden yang durasi mengemudi berat dibandingkan dengan responden yang durasi mengemudi normal sebanyak 47,1% responden.

6.1.1.8. Shift Kerja

TABEL 6.8
DISTRIBUSI FREKUENSI SHIFT KERJA SUPIR BUS PENUMPANG
RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Shift Kerja	f	%
1.	Tidak ada	37	54,4
2.	Ada	31	45,6
Jumlah		68	100

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.8 menunjukkan bahwa 54,4% responden yang tidak ada shift kerja dibandingkan dengan responden yang ada shift kerja sebanyak 45,6% responden.

6.1.1.9. Rute Jalan

TABEL 6.9
DISTRIBUSI FREKUENSI RUTE JALAN SUPIR BUS PENUMPANG
RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Rute Jalan	f	%
1.	Pagi-Malam	52	76,5
2.	Malam-Pagi	16	23,5
Jumlah		68	100

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.9 menunjukkan bahwa 76,5% responden yang rute perjalanannya yang dimulai dari keberangkatan di Banda Aceh pada pagi hari dan malam hari sampai di tujuan dibandingkan dengan responden yang rute perjalanannya yang dimulai malam hari di medan dan tiba pulang di Banda Aceh pada pagi hari sebanyak 23,5% responden.

6.1.2. Analisa Bivariat

6.1.2.1. Hubungan Usia dengan Kelelahan Kerja

TABEL 6.10
HUBUNGAN USIA DENGAN KELELAHAN KERJA PADA SUPIR BUS PENUMPANG
RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Usia Responden	Kelelahan Kerja				Total		P value
		Lelah		Kurang Lelah				
		f	%	f	%	f	%	
1	Dewasa Akhir	26	86,7	4	13,3	30	100	0,001
2	Dewasa Awal	11	39,3	17	60,7	28	100	
3	Pralansia	8	80,0	2	20,0	10	100	
Total		45	66,2	23	33,8	68	100	

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.9 menunjukkan bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja sebesar 86,7% terdapat pada dewasa akhir dan 80,0% pada pralansia dibandingkan responden dengan usia dewasa awal sebesar 39,3%. Sedangkan responden yang kurang kelelahan kerja sebesar 60,7% terdapat pada dewasa awal dan 20,0% pada usia pralansia dibandingkan responden dengan usia dewasa akhir sebesar 13,3%. Hasil uji statistik menghasilkan nilai (P value =0,001) yang artinya bahwa ada hubungan yang signifikan antara usia dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

6.2.6. Hubungan Jumlah Tidur dengan Kelelahan Kerja

TABEL 6.11
HUBUNGAN JUMLAH TIDUR DENGAN KELELAHAN KERJA PADA SUPIR BUS
PENUMPANG RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Jumlah Tidur	Kelelahan Kerja				Total		P value
		Lelah		Kurang Lelah				
		f	%	f	%	f	%	0,001
1	Buruk	35	81,4	8	18,6	43	100	
2	Baik	10	40,0	15	60,0	25	100	
Total		45	66,2	23	33,8	68	100	

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.11 menunjukkan bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja lebih banyak terjadi pada responden yang jumlah tidurnya buruk (<8 jam/hari) sebesar 81,4% dibandingkan responden dengan jumlah tidur baik (>8jam/hari) sebesar 40,0%. responden yang mengalami kurang kelelahan kerja lebih banyak terjadi pada responden yang jumlah tidurnya baik (>8 jam/hari)

sebesar 60,0% dibandingkan responden dengan jumlah tidur buruk (<8jam/hari) sebesar 18,6%.. Hasil uji statistik menghasilkan nilai (*P value* =0,001) yang artinya bahwa ada hubungan yang signifikan antara jumlah tidur dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

6.2.7. Hubungan Kualitas Tidur dengan Kelelahan Kerja

TABEL 6.12
HUBUNGAN KUALITAS TIDUR DENGAN KELELAHAN KERJA PADA SUPIR BUS
PENUMPANG RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Kualitas Tidur	Kelelahan Kerja				Total		P value
		Lelah		Kurang Lelah				
		f	%	f	%	f	%	
1	Buruk	34	81,0	8	19,0	42	100	0,001
2	Baik	11	42,3	15	57,7	26	100	
Total		45	66,2	23	33,8	68	100	

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.12 menunjukkan bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja lebih banyak terjadi pada responden yang kualitas tidurnya buruk sebesar 81,0% dibandingkan responden dengan kualitas tidur baik sebesar 42,3%. responden yang mengalami kurang kelelahan kerja lebih banyak terjadi pada responden yang kualitas tidurnya baik sebesar 57,7% dibandingkan responden dengan kualitas tidur buruk sebesar 19,0%. Hasil uji statistik menghasilkan nilai (*P value* =0,001) yang artinya bahwa ada hubungan yang signifikan antara kualitas tidur dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

6.2.8. Hubungan Kebiasaan Merokok dengan Kelelahan Kerja

TABEL 6.13
HUBUNGAN KEBIASAAN MEROKOK DENGAN KELELAHAN KERJA PADA SUPIR
BUS PENUMPANG RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Kebiasaan Merokok	Kelelahan Kerja				Total		P value
		Lelah		Kurang Lelah				
		f	%	f	%	f	%	
1	Ada	40	72,7	15	27,3	55	100	0,019
2	Tidak ada	5	38,5	8	61,5	13	100	
Total		45	66,2	23	33,8	68	100	

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.13 menunjukkan bahwa responden yang ketika mengalami kelelahan kerja lebih banyak ada kebiasaan merokok sebesar 72,7% dibandingkan responden dengan tidak ada kebiasaan merokok sebesar 38,5%. Sedangkan responden yang mengalami kurang kelelahan kerja lebih banyak tidak ada kebiasaan merokok sebesar 61,5% dibandingkan responden dengan ada kebiasaan merokok sebesar 27,3%. Hasil uji statistik menghasilkan nilai ($P\text{ value} = 0,019$) yang artinya bahwa ada hubungan yang signifikan antara kebiasaan merokok dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

6.2.9. Hubungan Masa Kerja dengan Kelelahan Kerja

TABEL 6.14
HUBUNGAN MASA KERJA DENGAN KELELAHAN KERJA PADA SUPIR BUS
PENUMPANG RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Masa Kerja	Kelelahan Kerja				Total		P value
		Lelah		Kurang Lelah				
		f	%	f	%	f	%	
1	Lama	27	77,1	8	22,9	35	100	0,049
2	Baru	18	54,5	15	45,5	33	100	
Total		45	66,2	23	33,8	68	100	

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.14 menunjukkan bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja sebesar 77,1% terdapat pada masa kerja lama dibandingkan responden dengan masa kerja baru sebesar 54,5%. Sedangkan responden yang kurang kelelahan kerja sebesar 45,5% terdapat pada masa kerja baru dibandingkan responden dengan masa kerja lama sebesar 22,9%. Hasil uji statistik menghasilkan nilai (*P value* =0,049) yang artinya bahwa ada hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

6.2.10. Hubungan Durasi Mengemudi dengan Kelelahan Kerja

TABEL 6.15
HUBUNGAN DURASI MENGENUDI DENGAN KELELAHAN KERJA PADA SUPIR
BUS PENUMPANG RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Durasi Mengemudi	Kelelahan Kerja				Total		P value
		Lelah		Kurang Lelah				
		f	%	f	%	f	%	
1	Berat	28	77,8	8	22,2	36	100	0,032
2	Normal	17	53,1	15	46,9	32	100	
Total		45	66,2	23	33,8	68	100	

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.15 menunjukkan bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja lebih banyak terjadi pada responden dengan durasi mengemudi berat sebesar 77,8% dibandingkan responden dengan durasi mengemudi normal sebesar 53,1%. Sedangkan responden yang kurang kelelahan kerja lebih banyak terjadi pada responden dengan durasi mengemudi normal sebesar 46,9% dibandingkan responden dengan durasi mengemudi berat sebesar 22,2%. Hasil uji statistik menghasilkan nilai (*P value* =0,032) yang artinya bahwa ada hubungan yang signifikan antara durasi mengemudi dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

6.2.11. Hubungan Shift Kerja dengan Kelelahan Kerja

TABEL 6.16
HUBUNGAN SHIFT KERJA DENGAN KELELAHAN KERJA PADA SUPIR BUS
PENUMPANG RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Shift Kerja	Kelelahan Kerja				Total		P value
		Lelah		Kurang Lelah				
		f	%	f	%	f	%	
1	Tidak ada	30	81,1	7	18,9	37	100	0,005
2	Ada	15	48,4	16	51,6	31	100	
Total		45	66,2	23	33,8	68	100	

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.16 menunjukkan bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja lebih banyak terjadi pada responden dengan tidak ada shift kerja sebesar 81,1% dibandingkan responden yang ada shift kerjanya sebesar 48,4%. Sedangkan responden yang mengalami kurang kelelahan kerja lebih banyak terjadi pada responden dengan ada shift kerja sebesar 51,6% dibandingkan responden yang tidak ada shift kerjanya sebesar 18,9%. Hasil uji statistik menghasilkan nilai ($P\ value=0,005$) yang artinya bahwa ada hubungan yang signifikan antara shift kerja dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

6.2.12. Hubungan Rute Jalan dengan Kelelahan Kerja

TABEL 6.17
HUBUNGAN RUTE JALAN DENGAN KELELAHAN KERJA PADA SUPIR BUS
PENUMPANG RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

No	Rute Jalan	Kelelahan Kerja				Total		P value
		Lelah		Kurang Lelah				
		f	%	f	%	f	%	
1	Pagi- Malam	38	73,1	14	26,9	52	100	0,030
2	Malam-Pagi	7	43,8	9	56,2	16	100	
Total		45	66,2	23	33,8	68	100	

Sumber: data diolah tahun 2024

Berdasarkan tabel 6.17 menunjukkan bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja lebih banyak terjadi pada responden dengan rute perjalanannya yang dimulai dari keberangkatan di Banda Aceh pada pagi hari dan malam hari sampai di tujuan sebesar 73,1% dibandingkan rute perjalanannya yang dimulai malam hari di medan dan tiba pulang di Banda Aceh pada pagi hari sebesar 43,8%. Sedangkan responden yang mengalami kurang kelelahan kerja lebih banyak terjadi pada responden dengan rute perjalanannya yang dimulai malam hari di medan dan tiba pulang di Banda Aceh pada pagi hari sebesar 56,2% dibandingkan pada responden dengan rute perjalanannya yang dimulai dari keberangkatan di Banda Aceh pada pagi hari dan malam hari sampai di tujuan sebesar 26,9%. Hasil uji statistik menghasilkan nilai (*P value*=0,030) yang artinya bahwa ada hubungan yang signifikan antara rute jalan dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

6.1.3. Analisis Multivariat

TABEL 6.18
ANALISA MULTIVARIAT *ORDERED REGRESSION LOGISTIC* MODEL 1 ($P < 0,25$)
ANALISIS FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KELELAHAN KERJA PADA
SUPIR BUS PENUMPANG RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH
TAHUN 2024

No	Variabel	OR	95% (CI)	P Value
1	Usia Responden	2,721	1,022-7,245	0,045
2	Jumlah tidur	1,869	0,048-73,146	0,738
3	Kualitas tidur	4,747	1,120-17,290	0,006
4	Masa kerja	2,631	0,627-11,048	0,186
5	Durasi mengemudi	1,571	0,420-5,882	0,502
6	Shift Kerja	0,598	0,136-0,2,624	0,496
7	Rute Jalan	2,0089	0,000-	0,999

Sumber : Data primer (Diolah Tahun 2024)

Tabel 6.18 menunjukkan bahwa faktor paling dominan berpengaruh terhadap kelelahan kerja pada supir bus adalah kualitas tidur dengan nilai (OR=4,747, 95% CI=1,120-17,290, p-value=0,006), artinya bahwa supir bus dengan kualitas tidur buruk 4,7 kali mengalami kelelahan kerja dibandingkan dengan kualitas tidur baik.

6.2. Pembahasan

6.2.1. Hubungan Usia dengan Kelelahan Kerja

Hasil penelitian menunjukkan bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja sebesar 86,7% terdapat pada dewasa akhir dan 80,0% pada pralansia

dibandingkan responden dengan usia dewasa awal sebesar 39,3%. Sedangkan responden yang kurang kelelahan kerja sebesar 60,7% terdapat pada dewasa awal dan 20,0% pada usia pralansia dibandingkan responden dengan usia dewasa akhir sebesar 13,3%. Hasil uji statistik menghasilkan nilai ($P=0,001$; $\alpha = 0,05$) yang artinya bahwa ada hubungan yang signifikan antara usia dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

Hasil penelitian Juanda (2021) menunjukkan bahwa terdapat hubungan usia dengan kelelahan kerja ($P\text{-value}$ 0,001) yang artinya terdapat hubungan antara usia dengan kelelahan kerja pada pekerja Dinas Koperasi, usaha Kecil dan Menengah Provinsi Jawa Tengah. Pada usia yang meningkat akan terjadi penurunan dan ketahanan otot, sehingga kelelahan akan semakin meningkat.

Pada usia lanjut jaringan otot akan mengerut dan digantikan jaringan ikat. Pengerutan otot mengakibatkan daya elastisitas otot berkurang yang menyebabkan semakin bertambahnya ketidakmampuan tubuh dalam berbagai hal. Pada kategori usia >40 tahun masih termasuk dalam usia produktif, namun dalam hal kelelahan, baik fisik maupun kelelahan mental, dalam kategori usia tersebut kapasitas kerja seseorang mulai berkurang sampai 80%-60% dibandingkan dengan kapasitas kerja seseorang yang berusia 25 tahun. Memasuki usia 40, pekerja cenderung mengalami kelelahan kerja berat, hal ini dapat dikarenakan pada usia yang meningkat akan diikuti dengan proses degenerasi dari fungsi organ sehingga kemampuan organ akan menurun, menyebabkan tenaga kerja akan semakin mudah mengalami kelelahan, selain itu

diketahui bahwa keluhan otot skleral mulai dirasakan pada usia 40 tahun dan tingkat keluhan akan terus meningkat sejalan dengan bertambahnya usia (Atiqoh, Wahyuni & Lestantyo, 2014).

Berdasarkan hasil temuan peneliti di lapangan bahwa adanya hubungan antara usia dengan kelelahan kerja pada supir bus dikarenakan responden yang berusia > 35 tahun lebih banyak mengeluh mengalami kelelahan kerja yang disebabkan terlalu lama duduk sehingga responden mengeluh terasa lelah di bagian pinggang dan shift kerja yang lebih banyak dilakukan pergantian kerja lebih dari 8 jam sehingga responden dengan usia dewasa akhir lebih cepat lelah.

6.2.2. Hubungan Jumlah Tidur dengan Kelelahan Kerja

Hasil penelitian menunjukkan bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja sebesar 81,4% terdapat pada jumlah tidur buruk. Sedangkan responden yang kurang kelelahan kerja sebesar 60,0% terdapat pada jumlah tidur baik. Hasil uji statistik menghasilkan nilai ($P=0,001$; $\alpha = 0,05$) yang artinya bahwa ada hubungan yang signifikan antara jumlah tidur dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

Penelitian Nurul (2023) diketahui nilai $P\text{-value} = 0,562$ dimana $p > 0,05$ artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara jumlah tidur dengan kelelahan kerja pada pengemudi travel PT Annanta Setuju Grup Kota Pekanbaru Tahun 2023. Selain itu, diperoleh nilai POR sebesar 1,273. Dapat disimpulkan bahwa pengemudi yang memiliki waktu istirahat dengan tidak baik mempunyai risiko

1,2 kali lebih besar mengalami kelelahan kerja dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki waktu istirahat dengan baik.

Waktu tidur dan waktu istirahat berpengaruh pada tingkat kelelahan yang dirasakan pengemudi, semakin lama waktu tidur yang dimiliki oleh pengemudi maka semakin rendah resiko terjadinya kelelahan (Gurdani Yogisutanti, 2015). Kurang tidur pada pengemudi dapat menyebabkan pengemudi mengantuk saat mengemudi hingga mengalami *microsleep* yang berisiko mengalami kecelakaan lalu lintas (National Sleep Foundation, 2021).

Berdasarkan hasil temuan peneliti di lapangan bahwa adanya hubungan antara jumlah tidur dengan kelelahan kerja pada supir bus dikarenakan tidak adanya shift kerja maka ketika supir mengalami ngantuk atau lelah supir hanya istirahat berhenti sebentar untuk merokok dan tidur sebentar yang jumlah tidur hanya < 8 jam lalu melanjutkan perjalanan.

6.2.3. Hubungan Kualitas Tidur dengan Kelelahan Kerja

Hasil penelitian menunjukkan responden yang mengalami kelelahan kerja lebih banyak terjadi pada responden yang kualitas tidurnya buruk sebesar 81,0%. Sedangkan responden yang mengalami kurang kelelahan kerja lebih banyak terjadi pada responden yang kualitas tidurnya baik sebesar 57,7%. Hasil uji statistik menghasilkan nilai ($P\ value = 0,001$) yang artinya bahwa ada hubungan yang signifikan antara kualitas tidur dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

Hasil uji *Pearson* hubungan kualitas tidur dengan produktivitas kerja AMT di PT Pertamina Patra Niaga Terminal BBM Boyolali diperoleh nilai $p\ (value) =$

0,681 ($p > 0,05$) yang menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang bermakna antara kualitas tidur dengan produktivitas kerja (Salsabila, 2022).

Kualitas tidur adalah ukuran dimana seseorang itu dapat kemudahan dalam memulai tidur dan untuk mempertahankan tidur, kualitas tidur seseorang dapat digambarkan dengan lama waktu tidur, dan keluhan – keluhan yang dirasakan saat tidur ataupun sehabis bangun tidur. Kebutuhan tidur yang cukup ditentukan selain oleh faktor jumlah jam tidur (kuantitas tidur), juga oleh faktor kedalaman tidur (kualitas tidur). Beberapa faktor yang mempengaruhi kuantitas dan kualitas tidur yaitu, faktor fisiologis, faktor psikologis, lingkungan dan gaya hidup. Dari faktor fisiologis berdampak dengan penurunan aktivitas sehari – hari, rasa lemah, lelah, daya tahan tubuh menurun, dan ketidak stabilan tanda tanda vital, sedangkan dari faktor psikologis berdampak depresi, cemas, dan sulit untuk konsentrasi (Dhian, 2022).

Berdasarkan hasil temuan peneliti di lapangan bahwa adanya hubungan antara kualitas tidur dengan kelelahan kerja pada supir bus dikarenakan dengan jumlah jam tidur yang buruk sehingga responden juga merasa kualitas tidur yang buruk seperti responden tidak bisa tidur yang lelap dalam waktu 30 menit, mendengkur dengan keras karena kelelahan kerja, dan sering terkejut bangun karena harus melanjutkan perjalanan lagi, hal ini juga mempengaruhi responden ketika pulang ke rumah dan tidur maka responden sering mengalami bangun di tengah malam karena terkejut.

6.2.4. Hubungan Kebiasaan Merokok dengan Kelelahan Kerja

Hasil penelitian menunjukkan bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja sebesar 72,7% terdapat pada ada kebiasaan merokok. Sedangkan responden yang kurang kelelahan kerja sebesar 61,5% terdapat pada tidak ada kebiasaan merokok. Hasil uji statistik menghasilkan nilai ($P=0,019$; $\alpha = 0,05$) yang artinya bahwa ada hubungan yang signifikan antara kebiasaan merokok dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

Dari hasil penelitian Nurul (2023) diketahui nilai *P-value* = 0,205 dimana $p > 0,05$ artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara kebiasaan merokok dengan kelelahan kerja pada pengemudi travel PT Annanta Setuju Grup Kota Pekanbaru Tahun 2023. Selain itu, diperoleh nilai POR sebesar 4,167. Dapat disimpulkan bahwa pengemudi dengan kebiasaan merokok sebagai perokok mempunyai risiko sebesar 4,1 kali lebih besar mengalami kelelahan kerja dibandingkan dengan pengemudi tidak perokok.

Kebiasaan merokok akan dapat menurunkan kapasitas paru-paru, sehingga kemampuan untuk mengkonsumsi O_2 menurun, akibatnya tingkat kesegaran juga menurun, sehingga mudah mengalami kelelahan. Kemungkinan yang terjadi adalah pekerja dapat mengatur keadaan tubuhnya dengan kebiasaan merokok sehingga mengurangi terjadinya proses kelelahan (Apriliani, 2022).

Berdasarkan hasil temuan peneliti di lapangan bahwa adanya hubungan antara kebiasaan merokok dengan kelelahan kerja pada supir bus dikarenakan ketika responden mengalami kelelahan responden lebih memilih berhenti dan merokok sampai 2 sampai 3 btang lalu melanjutkan perjalanan, namun

terkadang sedang mengemudi responden tetap merokok dengan alasan jika tidak merokok maka supir mengantuk dan tidak konsentrasi dalam mengemudi.

6.2.5. Hubungan Masa Kerja dengan Kelelahan Kerja

Hasil penelitian menunjukkan bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja sebesar 77,1% terdapat pada masa kerja lama. Sedangkan responden yang kurang kelelahan kerja sebesar 45,5% terdapat pada masa kerja baru. Hasil uji statistik menghasilkan nilai ($P=0,049$; $\alpha = 0,05$) yang artinya bahwa ada hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

Penelitian Setiawan (2020) menunjukkan bahwa ada hubungan masa kerja dengan tingkat kelelahan kerja ($p\text{-value} = 0,038$). Perusahaan sebaiknya memperhatikan terkait akumulasi kelelahan, jadwal cuti karyawan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku, peningkatan skill dan tidak memperkerjakan driver dump truck dalam keadaan lelah dan program kesehatan kerja terkait kelelahan dilakukan secara berkala.

Masa kerja adalah lamanya seorang karyawan menyumbangkan tenaganya pada perusahaan tertentu dan menghasilkan penyerapan dari berbagai aktivitas manusia, serta mampu menumbuhkan keterampilan yang muncul secara otomatis dalam tindakan yang dilakukan karyawan menyelesaikan pekerjaan. Semakin berpengalaman seseorang karyawan maka akan semakin membantu perusahaan untuk menghasilkan kinerja atau output yang lebih banyak (Rudiansyah, 2014)

Masa kerja adalah suatu kurun waktu atau lainnya tenaga kerja bekerja di suatu tempat. Masa kerja dapat mempengaruhi baik kinerja positif maupun negatif, akan memberi pengaruh positif pada kinerja personal karena dengan bertambahnya masa kerja maka pengalaman dalam melaksanakan tugasnya semakin bertambah. Sebaliknya akan memberi pengaruh negatif apabila semakin bertambahnya masa kerja maka akan muncul kebiasaan pada tenaga kerja (Rahayu, 2022).

Berdasarkan hasil temuan peneliti di lapangan bahwa adanya hubungan antara masa kerja dengan kelelahan kerja pada supir bus dikarenakan responden yang bekerja diatas 5 tahun resiko mengalami kelelahan kerja lebih tinggi hal ini dapat dilihat dengan keluhan responden yang merasa lelah satu badan ketika pergantian jam kerja atau setelah melakukan perjalanan bus, daya berpikir mulai menurun dan cepat lelah kalau lama berjalan, gejala ini banyak dialami oleh responden yang berusia > 35 tahun.

6.2.6. Hubungan Durasi Mengemudi dengan Kelelahan Kerja

Hasil penelitian menunjukkan bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja sebesar 77,8% terdapat pada durasi mengemudi berat. Sedangkan responden yang kurang kelelahan kerja sebesar 46,9% terdapat pada durasi mengemudi normal. . Hasil uji statistik menghasilkan nilai ($P=0,032$; $\alpha = 0,05$) yang artinya bahwa ada hubungan yang signifikan antara durasi mengemudi dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

Penelitian Salsabila (2022) diperoleh nilai p (value) = 0,001 ($p \leq 0,05$) yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara durasi mengemudi dengan produktivitas kerja. Nilai korelasi Pearson sebesar -0,543 menunjukkan bahwa memiliki kekuatan korelasi sangat lemah, serta bernilai negatif yang artinya semakin lama durasi mengemudi maka semakin kecil skor produktivitas kerja AMT.

Pada saat bekerja, pengemudi harus membatasi durasi mengemudinya terutama saat tengah malam dan dini hari, serta diiringi dengan waktu istirahat yang cukup, Menurut Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa waktu kerja pengemudi kendaraan bermotor umum paling lama adalah 8 (delapan) jam sehari (Romas, 2022).

Waktu kerja yang melebihi batas waktu maksimum akan berpengaruh pada efisiensi kerja, meningkatkan kelelahan, menyebabkan kecelakaan dan penyakit akibat kerja. Selain itu, kelelahan dapat dipengaruhi oleh sikap kerja yang monoton. Kelelahan pengemudi dipengaruhi oleh posisi duduk apalagi jika dilakukan dalam jangka waktu yang lama, hal ini disebabkan karena otot perut yang semakin elastis, tulang belakang melentur, dan otot bagian mata terkonsentrasi (Bambang, 2023).

Berdasarkan hasil temuan peneliti di lapangan bahwa adanya hubungan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja pada supir bus dikarenakan durasi mengemudi > 8 jam banyak responden yang mengalami kelelahan disebabkan badan merasa lelah, mengantuk sehingga responden menghilangkan rasa lelahnya dengan kebiasaan merokok.

6.2.7. Hubungan Shift Kerja dengan Kelelahan Kerja

Hasil penelitian menunjukkan bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja sebesar 81,1% terdapat pada tidak adanya shift kerja. Sedangkan responden yang kurang kelelahan kerja sebesar 51,6% terdapat pada adanya shift kerja. Hasil uji statistik menghasilkan nilai ($P=0,005$; $\alpha = 0,05$) yang artinya bahwa ada hubungan yang signifikan antara shift kerja dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024.

Penelitian yang dilakukan oleh Rosdiana (2019) menjelaskan bahwa dampak jam kerja berlebihan, diantaranya yang pertama adalah dampak fisiologis yaitu menurunnya kualitas tidur malam atau istirahat siang akibat jam kerja yang berlebihan, menurunnya kapasitas kerja fisik akibat timbulnya perasaan mengantuk, lelah, dan menurunnya konsentrasi saat bekerja akibat waktu kerja yang berlebihan. Dampak jam kerja berlebihan yang kedua merupakan dampak psikososial. Dampak psikososial yaitu menyebabkan pekerja sulit memberikan waktu luang bersama keluarga, kecil kesempatan untuk berinteraksi dengan teman atau berinteraksi dengan masyarakat untuk mendapatkan nilai sosial yang besar. Dampak yang ketiga ialah dampak kinerja diakibatkan oleh dampak fisiologis dan dampak psikososial. Menurunnya kinerja dapat mengakibatkan kemampuan mental menurun yang berpengaruh terhadap kurangnya tingkat konsentrasi pekerja dalam melakukan pekerjaan.

Shift kerja adalah pengaturan jam kerja pengganti atau sebagai tambahan kerja pagi dan siang. Shift rotasi dalam pergantian jadwal kerja dibagi menjadi pagi, sore, dan malam (Hasanah dkk., 2013). Pengaturan shift kerja diketahui

dapat menimbulkan kelelahan mental dan stress kerja (Wicaksono, 2019). Pekerja shift malam berisiko 28% lebih tinggi mengalami kecelakaan. Seharusnya waktu malam digunakan untuk tidur dan istirahat, jika digunakan untuk bekerja maka akan bertentangan dengan irama sirkadian dan tubuh menjadi mudah lelah (Wicaksono, 2019).

Berdasarkan hasil temuan peneliti di lapangan bahwa adanya hubungan antara shift kerja dengan kelelahan kerja pada supir bus dikarenakan responden yang masa kerja <5 tahun belum memiliki pengalaman cukup dalam mengemudi sehingga banyak responden yang masa kerja lama dengan pengalaman kerja yang lama lebih memilih tidak ada shift kerja karena mereka lebih memiliki pengalaman dalam mengemudi namun ketika merasa lelah responden hanya berhenti dan beristirahat lalu melanjutkan kembali perjalanan.

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian univariat diketahui dari 68 responden sebesar 66,2% mengalami kelelahan kerja, 44,1% usia dewasa akhir, 63,2% jumlah tidurnya buruk, 63,2% kualitas tidurnya buruk, 80,9% ada kebiasaan merokok, 51,5% masa kerja lama, 52,9% durasi mengemudi berat dan 54,4% tidak ada shift kerja. hasil penelitian secara bivariat dengan menggunakan uji chi-square maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara usia ($P\text{-value}= 0,001$) jumlah tidur usia ($P\text{-value}= 0,001$), kualitas tidur ($P\text{-value}= 0,001$), kebiasaan merokok ($P\text{-value}= 0,019$), masa kerja ($P\text{-value}= 0,049$), durasi mengemudi ($P\text{-value}= 0,032$), shift kerja ($P\text{-value}= 0,005$) dan rute jalan ($P\text{-value}= 0,030$) dengan kelelahan pekerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024. Sedangkan analisis multivariat menunjukkan bahwa faktor paling dominan berpengaruh terhadap kelelahan kerja pada supir bus adalah kualitas tidur dengan nilai ($OR=4,747$, $95\% CI=1,120-17,290$, $p\text{-value}=0,006$), artinya bahwa supir bus dengan kualitas tidur buruk 4,7 kali mengalami kelelahan kerja dibandingkan dengan kualitas tidur baik.

7.2. Saran

1. Bagi Dinas Perhubungan Darat, diharapkan perlu adanya pergantian mengemudi bus dengan supir cadangan sehingga tidak mengalami kelelahan kerja yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja dengan melakukan pergantian shift kerja sesuai jam kerja.

2. Bagi Supir Bus, diharapkan untuk memperhatikan kebutuhan dan waktu istirahat untuk supir transportasi darat, agar kelelahan kerja yang dialami tidak akan meningkat.
3. Bagi peneliti selanjutnya, diharapkan agar dapat meneliti lebih dalam tentang faktor yang mempengaruhi kelelahan kerja pada supir bus dengan jenis penelitian kualitatif.

DAFTAR PUSTAKA

- Alhmda.s (2015) *Buku Ajar Ilmu Kesehatan Masyarakat (IKM)*. Yogyakarta: Deepublish.
- Annisa.R (2022) *Teknik Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Lingkungan di Industri*. Jakarta: Media Nusa Creative (MNC Publishing).
- Apriliani (2022) *Kesehatan dan Keselamatan Kerja*. Jakarta: Get Press.
- Bambang (2023) *Ergonomi Transportasi Implementasi Desain Rambu-Rambu Lalu Lintas Dan Model Fitness For Duty*. Yogyakarta: Deepublish.
- BPS (2022) *laporan statistik transportasi darat tahun 2022*. Jakarta: BPS Indonesia.
- Budiarto (2018) *Statistik Untuk Kedokteran dan Kesehatan Masyarakat*. Jakarta: Salemba Medika.
- Cholichul (2017) *Psikologi Industri dan Organisasi*. Jakarta: Zifatama Jawa.
- Curcio et al (2016) 'leep Loss, Learning Capacity and Academic Performance.', *Sleep Med Rev*;10(5):323-337. [Preprint].
- Dhian (2022) *Keperawatan Gerontik : Panduan Praktis Keperawatan Gerontik untuk Perawat*. Jakarta: PT. Sonpedia Publishing Indonesia.
- Dhimas. W.W (2017) *Faktor Dominan yang Berhubungan Dengan Kualitas Tidur Pada Mahasiswa Fakultas Keperawatan Universitas Airlangga*. Surabaya: UNAIR.
- Dilapanga (2021) *Perilaku Organisasi*. Yogyakarta: Deepublish.
- Djaja.S (2016) 'Gambaran kecelakaan lalu lintas di Indonesia Tahun 2010-2014.', *Jurnal Ekologi Kesehatan*, 15(1), 30-.
- Djarmiko. R.D (2016) *Keselamatan dan Kesehatan Kerja*. Yogyakarta: Deepublish.
- Ekawarna (2019) *Manajemen Konflik dan Stres*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Hutabarat.J (2017) *Dasar-Dasar Pengetahuan Ergonomi*. Malang: MNC Publishing.
- Kamila.R.S. (2022) 'Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada

- Pengemudi Bus Di PT X Tahun 2022.', in *Skripsi Kesehatan Masyarakat*. Jakarta: Fakultas Ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.
- Kurniawidjaja (2021) *Teori dan Aplikasi Promosi Kesehatan di Tempat Kerja Meningkatkan Produktivitas*. Jakarta: Universitas Indonesia Publishing.
- Kuswana. W.S. (2017) *Ergonomi dan K3*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Lisda.A. (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*, 40-51.
- Rahayu.E (2022) *Kesehatan dan Keselamatan Kerja*. Jakarta: Pradina Pustaka.
- Rani.Y.S. (2023) 'Analisis Faktor-Faktor Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Transportasi Darat.', *Zahra: Journal Of Health And Medical Research*, Vol. 3 No.
- Romas (2022) *Teknik Keselamatan Dan Kesehatan Kerja*. Sumatera Barat: Global Eksekutif Teknologi.
- Rusmila, E. (2022) 'Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kelelahan Kerja pada Pengemudi Bus Transjakarta di DKI Jakarta.', *Jurnal Persada Husada Indonesia*, 1–12.
- Salami (2022) *Kesehatan dan Keselamatan Lingkungan Kerja*. Yogyakarta: UGM PRESS.
- Saleh (2020) *Manajemen Stres Kerja*. Yogyakarta: Deepublish.
- Salsabila, M. M., Setyawan, H., & Narendra, A. A. K. E. (2022). Hubungan durasi mengemudi dan kualitas tidur dengan produktivitas kerja AMT PT Pertamina Patra Niaga TBBM Boyolali. *Prepotif: Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 6(1), 583-589.
- Setiawan, B., & Fauzan, A. (2020). Tingkat Kelelahan Kerja Pada Driver Dump Truck Ditinjau Dari Aspek Masa Kerja Dan Usia Di Pt Hasnur Riung Sinergi Site Pt Bhumi Rantau Energi Tahun 2019. *Medical Technology and Public Health Journal*, 4(2), 134-145.
- Sugiono. dkk (2018) *Ergonomi Untuk Pemula*. Malang: UB Press.
- Sugiono (2019) *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan RD*. Bandung: Alfabeta.
- Suparmi (2023) *Manajemen Sumber Daya Manusia : Prinsip - Prinsip dan Praktik*

dalam mengelola Organisasi. Jakarta: PT. Sonpedia Publishing Indonesia.

Swarjana (2016) *Statistika Kesehatan*. Jakarta: ANDI.

Zulfikar (2022) *Dampak Kualitas Lingkungan Kerja dan Status Gizi pada Tenaga Pendidikan Perguruan Tinggi*. Jakarta: Penerbit NEM.

Lampiran 1



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
TERAKREDITASI "UNGGUL" LAM-PTKes SK No. 0831/LAM-PTKes/Akr/Sar/IX/2022
Jln. Kampus Muhammadiyah No. 93, Batoh, Lueng Bata, Banda Aceh, 23245
Telp/Fax: 0651-31054/0651-31053
Website: <http://fkm.unmuha.ac.id> – Email: fkm@unmuha.ac.id

No : 278/UM.FKM.M/I/2024
Lamp : -
Hal : Permohonan Izin Penelitian

Kepada Yth.

Kepala Terminal Bus Batoh, Kecamatan Luengbata Kota Banda Aceh
di

Tempat

Dengan Hormat,

- Sehubungan dengan proses penyusunan skripsi yang merupakan salah satu syarat kelulusan pada Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Muhammadiyah Aceh, maka kami mengharapkan bantuan Bapak/Ibu untuk dapat memberikan izin pengambilan data penelitian terhadap mahasiswa yang tersebut di bawah ini :

N a m a : Wahyu Kacandra
NPM : 1807110057
Peminatan : Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)
Judul Skripsi : **"FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KELELAHAN PEKERJA PADA SUPIR BUS PENUMPANG RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024"**

- Demikianlah kami sampaikan, atas bantuan dan perhatiannya kami ucapkan terima kasih.

Banda Aceh, 19 Januari 2024


Dekan,

Dr. Baiq Aramico Ib, SKM., MPH
NIK: 19811029 200603 1001

Lampiran 2



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
BPTD KELAS II - PROVINSI ACEH
SATUAN PELAYANAN TERMINAL TIPE A BANDA ACEH**

JL. DR. IR. T. MOEHAMMAD HASAN NO. 31
TERMINAL BATOH, BANDA ACEH – 23238

TELP/HP : 0823 6691 8828

EMAIL : terminalbandaaceh@gmail.com

FAX :

Nomor : UM.001/1/2/TTAB/2023
Lampiran : -
Perihal : **Surat Keterangan Telah Melaksanakan Penelitian**

Banda Aceh, 25 Januari 2024

**Kepada Yth.
Bapak. Dr. Basri Aramico, SKM, MPH
Dekan Fakultas Kesehatan Masyarakat
Universitas Muhammadiyah Aceh**

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Heriyanto, BA
NIP : 196806031990111003
Jabatan : Koordinator Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Banda Aceh

Dengan ini menerangkan bahwa :

Nama : Wahyu Kacandra
NPM : 1807110057
Jurusan : S-1 Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Bahwa benar yang bernama di atas telah melaksanakan Penelitian pengumpulan data dukung untuk menyelesaikan Skripsi S-1 di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Banda Aceh.

Demikian Surat Keterangan kami buat dengan sebenarnya agar dapat di gunakan seperlunya.

a.n. BPTD Kelas II Provinsi Aceh
Koordinator Satuan Pelayanan
Terminal Tipe A Banda Aceh



HERYANTO, BA
Penata Tk. I (III/d)
NIP.196806031990111003

Lampiran 3

KUESIONER

FAKTOR-FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KELELAHAN PEKERJA PADA SUPIR BUS PENUMPANG RUTE ACEH-MEDAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2024

I. Karakteristik Responden

1. No. Responden :
2. Usia Responden :
3. Pendidikan :

II. Variabel Independen

A. Jumlah Tidur

1. Berapa lama waktu istirahat Anda dalam satu kali istirahat? _____Menit/jam
 - a. ≥ 8 jam
 - b. < 8 jam

B. Kualitas Tidur (Curcio, 2016)

No	Selama 1 bulan, seberapa sering anda mengalami gangguan tidur yang disebabkan	Tidak Terjadi selama 1 bulan terakhir	Kurang dari 1 kali dalam seminggu	1 atau 2 kali dalam seminggu	3 kali atau lebih dalam seminggu
1	Tidak dapat tidur dalam waktu 30 menit				
2	Terbangun di tengah malam atau sangat pagi				
3	Terbangun karena ingin ke toilet				
4	Tidak dapat bernapas dengan nyaman				
5	Batuk atau mendengkur dengan keras				

6	Merasa sangat kepanasan				
7	Mimpi buruk				

C. Kebiasaan Merokok

1. Apakah anda merokok ketika mengemudikan bus?
 - a. Ya
 - b. Tidak

D. Masa Kerja

1. Berapa lama anda sudah mengemudikan bus?
 - a. ≥ 5 tahun
 - b. < 5 tahun

E. Durasi Mengemudi (Kamila, 2022)

1. Berapa waktu tempuh mengemudi Anda dalam satu kali rit? _____Jam
 - a. ≥ 8 jam
 - b. < 8 jam

F. Shift Kerja

1. Apakah anda bergantian mengemudikan bus setelah 8 jam kerja?
 - a. Ya
 - b. Tidak

III. Kelelahan Kerja (Variabel Dependen)

Isilah pernyataan-pernyataan dengan jujur dengan memberikan cheklist (v)pada kolom yang tersedia.

Keterangan :

SS = Sangat Sering SR = Sering KD = Kadang-Kadang

TP = Tidak Pernah

No	Pernyataan	SS	SR	KD	TP
1	Saya merasa sulit berpikir				
2	Saya merasa malas untuk berbicara				
3	Saya merasa gugup menghadapi sesuatu				

4	Saya merasa sulit berkonsentrasi saat menghadapi suatu pekerjaan				
5	Saya merasa tidak mempunyai perhatian terhadap sesuatu				
6	Saya cenderung lupa terhadap sesuatu				
7	Saya merasa kurang percaya diri sendiri				
8	Saya merasa tidak menguasai dalam melaksanakan pekerjaan Anda				
9	Saya merasa enggan menatap mata orang				
10	Saya merasa enggan bekerja cekatan				
11	Saya merasa tidak tenang dalam bekerja				
12	Saya merasa lelah seluruh tubuh				
13	Saya merasa bertindak lamban				
14	Saya merasa lelah untuk banyak berjalan				
15	Saya merasa sebelum bekerja sudah lelah				
16	Saya merasa daya pikir menurun				
17	Saya merasa cemas terhadap sesuatu hal				

(Sumber : Kamila, 2022)

TABEL SKOR

Variabel	Nomor Pertanyaan	Skor Jawaban				Ket
		Tidak Terjadi	< 1 kali dalam seminggu	1 atau 2 kali dalam seminggu	3 kali atau lebih dalam seminggu	
Kualitas Tidur	1	0	1	2	3	Buruk jika skor > 10,9
	2	0	1	2	3	
	3	0	1	2	3	
	4	0	1	2	3	Baik jika skor < 10,9
	5	0	1	2	3	
	6	0	1	2	3	
	7	0	1	2	3	
Variabel	Nomor Pertanyaan	SS	SR	KD	TP	Ket
Kelelahan Kerja	1	4	3	2	1	Lelah jika skor > 32,4
	2	4	3	2	1	
	3	4	3	2	1	
	4	4	3	2	1	Kurang Lelah jika skor < 32,4
	5	4	3	2	1	
	6	4	3	2	1	
	7	4	3	2	1	
	8	4	3	2	1	
	9	4	3	2	1	
	10	4	3	2	1	
	11	4	3	2	1	
	12	4	3	2	1	
	13	4	3	2	1	
	14	4	3	2	1	
	15	4	3	2	1	
	16	4	3	2	1	
	17	4	3	2	1	

Variabel	Nomor Pertanyaan	Skor Jawaban		Ket
		Ya	Tidak	
Kebiasaan merokok	1	1	0	ada jika skor ≥ 1 Tidak ada jika skor < 1
Masa Kerja	1	≥ 5 tahun	< 5 tahun	Lama jika responden bekerja ≥ 5 tahun Baru jika responden bekerja < 5 tahun
Shift Kerja	1	1	0	Tidak ada jika skor ≥ 1 Ada jika skor < 1
Jumlah Tidur	1	≥ 8 jam/hari	< 8 jam/hari	Buruk jika responden jumlah tidur < 8 jam/hari Buruk jika reaponden jumlah tidur ≥ 8 jam/hari

Lampiran 4

Lampiran Kualitas Tidur Supir Bus

No	Selama 1 bulan, seberapa sering anda mengalami gangguan tidur yang disebabkan	Tidak Terjadi selama 1 bulan terakhir		Kurang dari 1 kali dalam seminggu		1 atau 2 kali dalam seminggu		3 kali atau lebih dalam seminggu	
		f	%	f	%	f	%	f	%
1	Tidak dapat tidur dalam waktu 30 menit	3	4,41	36	52,94	15	22,06	14	20,59
2	Terbangun di tengah malam atau sangat pagi	2	2,94	32	47,06	17	25,00	17	25,00
3	Terbangun karena ingin ke toilet	8	11,76	28	41,18	16	23,53	16	23,53
4	Tidak dapat bernapas dengan nyaman	5	7,35	29	42,65	18	26,47	16	23,53
5	Batuk atau mendengkur dengan keras	9	13,24	33	48,53	8	11,76	18	26,47
6	Merasa sangat kepanasan	3	4,41	29	42,65	21	30,88	15	22,06
7	Mimpi buruk	8	11,76	42	61,76	16	23,53	2	2,94

Lampiran 6

OUTPUT SPSS

Analisis Univariat

Kelelahan Kerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Lelah	45	66.2	66.2	66.2
	Kurang Lelah	23	33.8	33.8	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Usia Responden

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Dewasa Akhir	30	44.1	44.1	44.1
	Dewasa Awal	28	41.2	41.2	85.3
	Pralansia	10	14.7	14.7	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Durasi Mengemudi

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Berat	36	52.9	52.9	52.9
	Normal	32	47.1	47.1	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Masa Kerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Lama	35	51.5	51.5	51.5
	Baru	33	48.5	48.5	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Shift Kerja

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Tidak Ada	37	54.4	54.4	54.4
	Ada	31	45.6	45.6	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Jumlah Tidur

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Buruk	43	63.2	63.2	63.2
	Baik	25	36.8	36.8	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Kebiasaan Merokok

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ada	55	80.9	80.9	80.9
	Tidak Ada	13	19.1	19.1	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Kualitas Tidur

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Buruk	43	63.2	63.2	63.2
	Baik	25	36.8	36.8	100.0
	Total	68	100.0	100.0	

Analisis Bivariat

Usia Responden * Kelelahan Kerja

Usia Responden * Kelelahan Kerja Crosstabulation

			Kelelahan Kerja		Total
			Lelah	Kurang Lelah	
Usia Responden	Dewasa Akhir	Count	26	4	30
		Expected Count	19.9	10.1	30.0
		% within Usia Responden	86.7%	13.3%	100.0%
	Dewasa Awal	Count	11	17	28
		Expected Count	18.5	9.5	28.0
		% within Usia Responden	39.3%	60.7%	100.0%
	Pralansia	Count	8	2	10
		Expected Count	6.6	3.4	10.0
		% within Usia Responden	80.0%	20.0%	100.0%
Total	Count	45	23	68	
	Expected Count	45.0	23.0	68.0	
	% within Usia Responden	66.2%	33.8%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15.527 ^a	2	.000
Likelihood Ratio	15.932	2	.000
Linear-by-Linear Association	2.929	1	.087
N of Valid Cases	68		

a. 1 cells (16.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3.38.

Durasi Mengemudi * Kelelahan Kerja

Crosstab

			Kelelahan Kerja		Total
			Lelah	Kurang Lelah	
Durasi Mengemudi	Berat	Count	28	8	36
		Expected Count	23.8	12.2	36.0
		% within Durasi Mengemudi	77.8%	22.2%	100.0%
	Normal	Count	17	15	32
		Expected Count	21.2	10.8	32.0
		% within Durasi Mengemudi	53.1%	46.9%	100.0%
Total	Count	45	23	68	
	Expected Count	45.0	23.0	68.0	
	% within Durasi Mengemudi	66.2%	33.8%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	4.600 ^a	1	.032		
Continuity Correction ^b	3.564	1	.059		
Likelihood Ratio	4.646	1	.031		
Fisher's Exact Test				.042	.029
Linear-by-Linear Association	4.532	1	.033		
N of Valid Cases ^b	68				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 10.82.

b. Computed only for a 2x2 table

Masa Kerja * Kelelahan Kerja

Crosstab

			Kelelahan Kerja		Total
			Lelah	Kurang Lelah	
Masa Kerja	Lama	Count	27	8	35
		Expected Count	23.2	11.8	35.0
		% within Masa Kejra	77.1%	22.9%	100.0%
	Baru	Count	18	15	33
		Expected Count	21.8	11.2	33.0
		% within Masa Kejra	54.5%	45.5%	100.0%
Total	Count	45	23	68	
	Expected Count	45.0	23.0	68.0	
	% within Masa Kejra	66.2%	33.8%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	3.875 ^a	1	.049	.073	.043
Continuity Correction ^b	2.931	1	.087		
Likelihood Ratio	3.918	1	.048		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	3.818	1	.051		
N of Valid Cases ^b	68				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 11.16.

b. Computed only for a 2x2 table

Shift Kerja * Kelelahan Kerja

Crosstab

			Kelelahan Kerja		Total
			Lelah	Kurang Lelah	
Shift Kerja	Tidak Ada	Count	30	7	37
		Expected Count	24.5	12.5	37.0
		% within Shift Kerja	81.1%	18.9%	100.0%
	Ada	Count	15	16	31
		Expected Count	20.5	10.5	31.0
		% within Shift Kerja	48.4%	51.6%	100.0%
Total	Count	45	23	68	
	Expected Count	45.0	23.0	68.0	
	% within Shift Kerja	66.2%	33.8%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	8.055 ^a	1	.005	.009	.005
Continuity Correction ^b	6.661	1	.010		
Likelihood Ratio	8.184	1	.004		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	7.937	1	.005		
N of Valid Cases ^b	68				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 10.49.

b. Computed only for a 2x2 table

Jumlah Tidur * Kelelahan Kerja

Crosstab

			Kelelahan Kerja		Total
			Lelah	Kurang Lelah	
Jumlah Tidur	Buruk	Count	35	8	43
		Expected Count	28.5	14.5	43.0
		% within Jumlah Tidur	81.4%	18.6%	100.0%
	Baik	Count	10	15	25
		Expected Count	16.5	8.5	25.0
		% within Jumlah Tidur	40.0%	60.0%	100.0%
Total		Count	45	23	68
		Expected Count	45.0	23.0	68.0
		% within Jumlah Tidur	66.2%	33.8%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	12.103 ^a	1	.001	.001	.001
Continuity Correction ^b	10.324	1	.001		
Likelihood Ratio	12.052	1	.001		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	11.925	1	.001		
N of Valid Cases ^b	68				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 8.46.

b. Computed only for a 2x2 table

Kebiasaan Merokok * Kelelahan Kerja

Crosstab

			Kelelahan Kerja		Total
			Lelah	Kurang Lelah	
Kebiasaan Merokok	Ada	Count	40	15	55
		Expected Count	36.4	18.6	55.0
		% within Kebiasaan Merokok	72.7%	27.3%	100.0%
	Tidak Ada	Count	5	8	13
		Expected Count	8.6	4.4	13.0
		% within Kebiasaan Merokok	38.5%	61.5%	100.0%
Total	Count	45	23	68	
	Expected Count	45.0	23.0	68.0	
	% within Kebiasaan Merokok	66.2%	33.8%	100.0%	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	5.516 ^a	1	.019	.026	.024
Continuity Correction ^b	4.091	1	.043		
Likelihood Ratio	5.243	1	.022		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	5.435	1	.020		
N of Valid Cases ^b	68				

a. 1 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4.40.

b. Computed only for a 2x2 table

Kualitas Tidur * Kelelahan Kerja

Crosstab

			Kelelahan Kerja		Total
			Lelah	Kurang Lelah	
Kualitas Tidur	Buruk	Count	35	8	43
		Expected Count	28.5	14.5	43.0
		% within Kualitas Tidur	81.4%	18.6%	100.0%
	Baik	Count	10	15	25
		Expected Count	16.5	8.5	25.0
		% within Kualitas Tidur	40.0%	60.0%	100.0%
Total		Count	45	23	68
		Expected Count	45.0	23.0	68.0
		% within Kualitas Tidur	66.2%	33.8%	100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	12.103 ^a	1	.001	.001	.001
Continuity Correction ^b	10.324	1	.001		
Likelihood Ratio	12.052	1	.001		
Fisher's Exact Test					
Linear-by-Linear Association	11.925	1	.001		
N of Valid Cases ^d	68				

a. 0 cells (.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 8.46.

b. Computed only for a 2x2 table

Logistic Regression

Block 0: Beginning Block

Classification Table^{a,b}

Observed			Predicted		
			Kelelahan Kerja		Percentage Correct
			Lelah	Kurang Lelah	
Step 0	Kelelahan Kerja	Lelah	45	0	100.0
		Kurang Lelah	23	0	.0
Overall Percentage					66.2

a. Constant is included in the model.

b. The cut value is .500

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0 Constant	-.671	.256	6.856	1	.009	.511

Variables not in the Equation

			Score	df	Sig.
Step 0	Variables	usia	3.905	1	.048
		Durasi	4.600	1	.032
		Masa	3.875	1	.049
		Shift	.634	1	.426
		JumlahT	12.103	1	.001
		Merokok	5.516	1	.019
		Kualitas	10.714	1	.001
		Rute	9.002	1	.003
Overall Statistics		23.800	8	.002	

Block 1: Method = Enter

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	27.450	8	.001
	Block	27.450	8	.001
	Model	27.450	8	.001

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	59.570 ^a	.332	.460

a. Estimation terminated at iteration number 20 because maximum iterations has been reached. Final solution cannot be found.

Classification Table^a

Observed			Predicted		
			Kelelahan Kerja		Percentage Correct
			Lelah	Kurang Lelah	
Step 1	Kelelahan Kerja	Lelah	41	4	91.1
		Kurang Lelah	8	15	65.2
	Overall Percentage				82.4

a. The cut value is .500

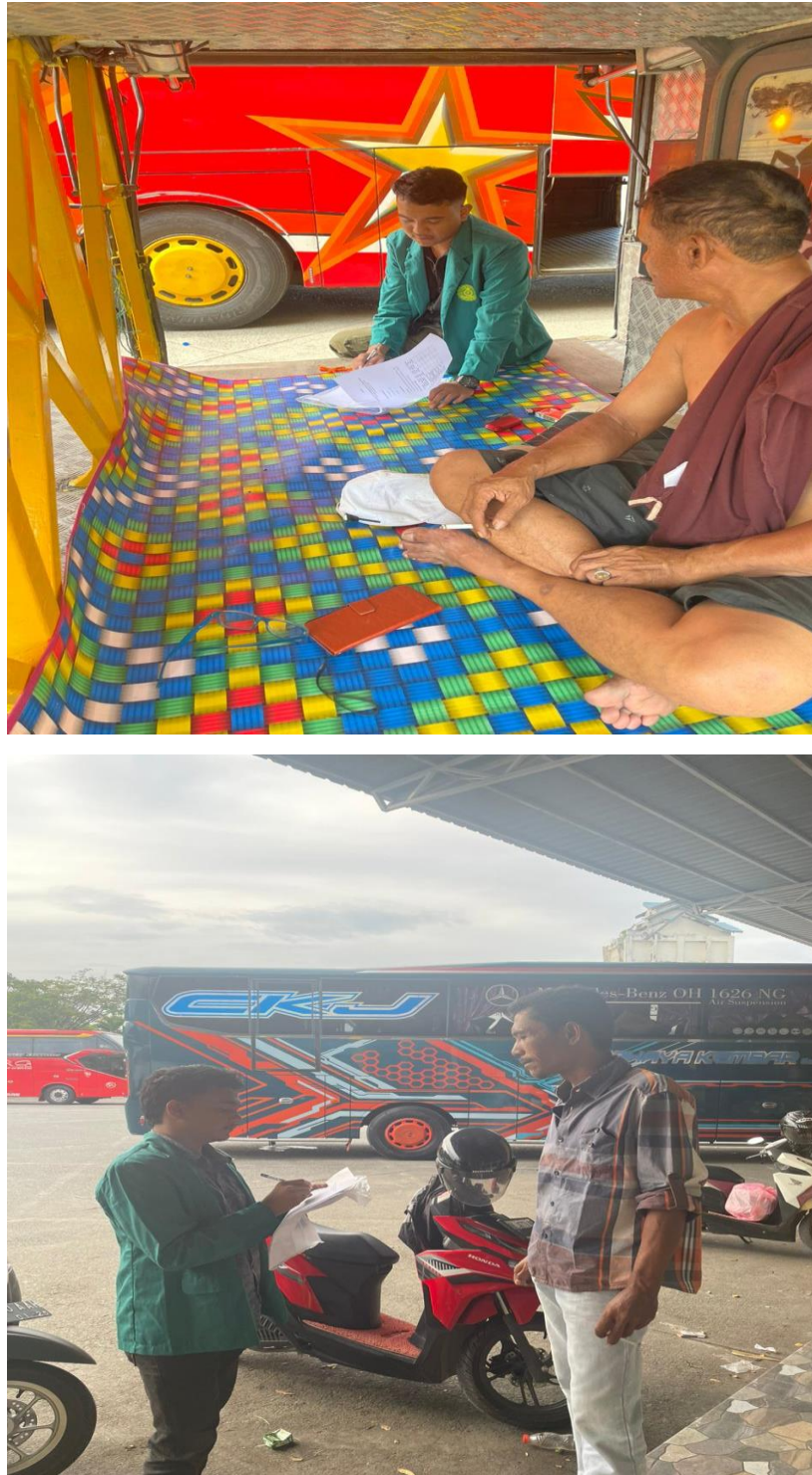
Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95.0% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
Step 1 ^a usia	1.001	.500	4.012	1	.045	2.721	1.022	7.245
Durasi	.452	.673	.450	1	.502	1.571	.420	5.882
Masa	.967	.732	1.746	1	.186	2.631	.627	11.048
Shift	-.513	.754	.463	1	.496	.598	.136	2.624
JumlahT	.626	1.871	.112	1	.738	1.869	.048	73.146
Kualitas	1.557	1.875	.690	1	.006	4.747	1.120	17.290
Rute	21.420	2.6574	.000	1	.999	2.0089	.000	.
Constant	-3.277	.877	13.968	1	.000	.038		

a. Variable(s) entered on step 1: usia, Durasi, Masa, Shift, JumlahT, Merokok, Kualitas, Rute.

Lampiran 7

DOKUMENTASI PENELITIAN



Gambar 1
Peneliti Mewawancarai Responden



Gambar 2
Peneliti Memohon Kesediaan Menjadi Responden



Gambar 3
Peneliti Memberikan Penjelasan Tentang Kelelahan Kerja Pada Responden