



ARTIKEL RISET

**Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus PO. Adhi Putra Makassar**

Andi Tenriola Fitri Kessi<sup>1</sup>, Ade Wira Lisrianti Latief<sup>2</sup>, Ahfansyam Riski<sup>3</sup>  
<sup>1,2,3</sup>Program Studi Hiperkes dan Keselamatan Kerja, Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Makassar, Indonesia.

Correspondensi : [atenriolafky@gmail.com](mailto:atenriolafky@gmail.com)

**ABSTRAK**

Kelelahan (*fatigue*) merupakan suatu keadaan fisik dan mental yang dapat mengakibatkan terjadinya penurunan daya kerja dan berkurangnya ketahanan tubuh untuk bekerja. Kelelahan kerja merupakan suatu keadaan menurunnya efisiensi dan ketahanan seseorang dalam bekerja. Salah satu profesi atau pekerjaan yang rentan mengalami kelelahan kerja yaitu sopir bus atau sopir angkutan.. Penelitian ini bertujuan untuk Mengetahui Faktor yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus PO. Adhi Putra Rute Morowali Utara ke Kota Makassar 2024. Metode penelitian yang digunakan adalah observasional dengan rancangan Cross Sectional Study. Populasi dalam penelitian ini sebanyak 30 orang. Sampel dalam penelitian yaitu 30 sopir bus dengan menggunakan teknik pengambilan *Total Sampling*. Data penelitian dianalisis dengan menggunakan SPSSS untuk mencari univariat dan bivariat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara waktu istirahat terhadap kelelahan kerja dimana nilai *p value* = 0,251, terdapat hubungan yang signifikan antara kualitas tidur terhadap kelelahan kerja dimana *p value* = 0,009 dan terdapat hubungan yang signifikan antara waktu istirahat terhadap kelelahan kerja (*p=0,001*). Kesimpulan penelitian yaitu tidak terdapat hubungan antara waktu istirahat dengan kelelahan namun terdapat hubungan kualitas tidur dan durasi mengemudi terhadap kelelahan kerja sopir bus PO. Adhi Makassar .

**Kata Kunci :** Durasi mengemudi, kelelahan, kualitas tidur, waktu istirahat.

**ABSTRACT**

*Fatigue is a physical and mental condition that can result in decreased working capacity and reduced body resistance to work. Work fatigue is a condition of decreasing a person's efficiency and endurance at work. One of the professions or jobs that is susceptible to work fatigue is bus drivers or transport drivers. This research aims to determine the factors related to work fatigue in PO bus drivers. Adhi Putra North Morowali Route to Makassar City 2024. The research method used was observational with a Cross Sectional Study design. The population in this study was 30 people. The sample in the research was 30 bus drivers using the Total Sampling technique. Research data was analyzed using SPSSS to search for univariate and bivariate. The results of the study showed that there was a significant correlation between rest time and work fatigue where the *p value* = 0.251, there was a significant correlation between sleep quality and work fatigue where *p value* = 0.009 and there was a significant correlation between rest time and work fatigue (*p= 0.001*). The conclusion of the research is that there is no relationship between rest time and fatigue, but there is a relationship between sleep quality and driving duration on PO bus driver work fatigue. Adhi Makassar .*

*Keywords: Driving duration, fatigue, sleep quality, rest time.*

## PENDAHULUAN

Kelelahan (*fatigue*) merupakan suatu keadaan fisik dan mental yang dapat mengakibatkan terjadinya penurunan daya kerja dan berkurangnya ketahanan tubuh untuk bekerja. Kelelahan ini dapat mengakibatkan seseorang kehilangan kemauan untuk melakukan pekerjaan dikarenakan kondisi psikologisnya. Lelah yang berat mengakibatkan seseorang berhenti untuk bekerja dikarenakan seseorang tersebut tidak mampu lagi meneruskan pekerjaannya. Pekerja yang mengalami lelah dan tetap meneruskan pekerjaannya dapat mempengaruhi kelancaran pekerjaan dan berdampak buruk terhadap kesehatan tubuhnya (Sari, 2019).

Menurut *International Labour Organization* (ILO) 2021 menyebutkan bahwa sebanyak dua juta pekerja meninggal dunia karena kecelakaan kerja yang disebabkan oleh faktor kelelahan. Kemnakertrans Indonesia 2021 menyatakan bahwa 27,8% faktor kecelakaan kerja disebabkan faktor kelelahan. BPJS Ketenagakerjaan Jawa Barat 2022 angka kecelakaan kerja berjumlah 46.027 kasus.

Kelelahan kerja merupakan suatu keadaan menurunnya efisiensi dan ketahanan seseorang dalam bekerja. Salah satu profesi atau pekerjaan yang rentan mengalami kelelahan kerja yaitu sopir bus atau sopir angkutan. Kelelahan dapat disebabkan oleh beberapa faktor yaitu faktor

individu (usia, status gizi, status kesehatan, dan kualitas tidur). Faktor pekerjaan (beban kerja mental, beban kerja fisik, durasi menyetir, shift kerja). Dan faktor lingkungan (suhu, pencahayaan, kebisingan, getaran) (Tarwaka, 2004)

Data dari *The National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) atau Badan Administrasi Keamanan Berkendara di AS, mengungkapkan bahwa pada kuartal pertama 2021, sebanyak 8.730 warga AS meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas. Angka ini naik dari periode yang sama pada tahun 2020, yakni sebanyak 7.900 jiwa. Jadi, kenaikannya sebesar 10,5%. Dilansir *Car and Driver*, Senin (6/9) pada akhir 2020, NHTSA sempat merilis statistik kecelakaan fatal dengan penurunan jumlah sebesar 2% di antara 2019 dan 2020.

Berdasarkan data Badan (BPJS) Ketenagakerjaan Indonesia mencatat terjadi 147.000 kasus kecelakaan kerja sepanjang 2021, atau 40.273 kasus setiap hari. Dari jumlah itu, sebanyak 4.678 kasus (3,18%) berakibat kecacatan, dan 2.575 (1,75persen) kasus berakhir dengan kematian, adapun setiap harinya terjadi 40.273 kasus kecelakaan kerja, data ini menunjukkan bahwa setiap hari ada 12 orang peserta BPJS Ketenagakerjaan mengalami kecacatan dan tujuh orang peserta meninggal dunia. Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi Indonesia tahun 2021 menyatakan bahwa setiap hari rata-rata terjadi 414 kasus

kecelakaan kerja, 27,8% disebabkan kelelahan yang cukup tinggi. Lebih kurang 9,5% atau 39 orang mengalami cacat, adapun di Indonesia rata rata pertahun terdapat 99.000 kasus kecelakaan kerja. Dari total tersebut, sekitar 70% berakibat fatal yaitu kematian dan cacat seumur hidup.

Menurut UU Lalu Lintas No 22 Tahun 2009 Pasal 90 ayat 3, setiap pengemudi bermotor umum setelah mengemudikan kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam. Jika pengemudi mengalami kurangnya jam istirahat kewaspadaan akan berkurang dan sebagai hasilnya kita akan merasa lelah. Hal ini meningkatkan risiko membuat kesalahan dan menyebabkan kecelakaan dan cedera, baik di tempat kerja atau dalam perjalanan pulang dari kerja. memperpanjang waktu kerja lebih dari waktu maksimum yang telah ditentukan hanya akan menurunkan efisiensi kerja, meningkatkan kelelahan kerja, kecelakaan dan penyakit akibat kerja. seseorang yang mengemudi selama > 12 jam memiliki risiko terjadinya kecelakaan.

Selain itu, Fahri, dkk (2021) dalam penelitiannya menunjukkan bahwa ada hubungan antara pola tidur dengan kejadian kecelakaan kerja yaitu terdapat 9 responden yang mengalami kelelahan sedang dengan kategori tidur tidak normal dan 3 responden yang mengalami kelelahan sedang dengan

kategori pola tidur normal. (Fahri dkk, 2021).

Banyak penelitian yang menghubungkan durasi mengemudi dengan gejala kelelahan. Salah satunya penyebab kelelahan pada pengemudi adalah lamanya waktu yang dihabiskan untuk mengemudi. Dampak kelelahan yang disebabkan karena mengemudi terlalu lama mungkin dapat diturunkan dengan mengambil waktu istirahat yang cukup.

Di era globalisasi saat ini sudah banyak perusahaan yang menyediakan layanan penumpang seperti bus dengan masing-masing tujuan tertentu. Salah satunya yaitu bus rute dengan tujuan Morowali Utara ke kota Makassar dengan waktu tempuh perjalanan sekitar  $\geq 17$  jam dan begitupun sebaliknya. Dalam satu kali perjalanan sopir dapat beristirahat 2 sampai 3 kali dengan minimal waktu per satu kali istirahat yaitu 1 jam, dan sudah termasuk *napping* dan waktu makan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu sopir bus PO ADHI PUTRA Kabupaten Morowali Utara ke Makassar menunjukkan gejala-gejala kelelahan kerja antara lain, sakit pinggang, pusing, kram otot, lambat berpikir, mudah emosi, dan sakit mata akibat membawa mobil terus menerus. Berdasarkan data-data kelelahan kerja diatas dan hasil wawancara singkat dengan salah satu sopir bus mengenai gejala-gejala yang dirasakan pada saat lelah,

hal itulah yang menjadi landasan peneliti untuk melakukan penelitian tentang” Faktor yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus PO. Adhi Putra Kabupaten Morowali Utara ke Kota Makassar 2024

**METODE**

Jenis penelitian ini menggunakan pendekatan study Cross Sectional dimana data yang menyangkut variabel independen dan dependen diteliti dalam waktu yang bersamaan kemudian diolah dan dilakukan analisis. Penelitian ini dilakukan mulai tanggal 14 sampai 27 Juli 2024. Penelitian dilakukan di PO Adhi Pultra Jl. Cakalang II, Tabaringan, Kelcamatan Uljulong tanah, Makassar, Provinsi Sullawelsi Selatan. adalah sopir bus PO Adhi Putra dari satu agen perjalanan Makassar - Morowali yang berjumlah 30 responden. Sampel dalam penelitian ini menggunakan total populasi. Data dikumpulkan dengan menggunakan kuesioner dan wawancara langsung dengan responden, kemudian dianalisis menggunakan SPSS untuk mencari univariat dan bivariat dengan uji *chi-square*.

**HASIL**

1. Analisis Univariat

Berdasarkan karakteristik responden didapatkan hasil sebagai berikut:

a. Karakteristik Umur Responden

Tabel 1

Distribusi Frekuensi Berdasarkan Umur Pada Sopir Bus PO. Adhi Putra Makassar

Umur	f	%
Remaja akhir	3	10,0
Dewasa awal	16	53,3
Dewasa akhir	10	33,3
Lansia awal	1	3,3
Total	30	100

Sumber: Data Primer 2024

Berdasarkan tabel 1 menunjukkan bahwa berdasarkan karakteristik umur dari 30 responden, umur dewasa awal sebanyak 16 responden (53,3%), dan umur lansia awal sebanyak 1 responden (3.3%).

b. Kelelahan Kerja

Tabel 2  
Distribusi Frekuensi Berdasarkan Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus PO. Adhi Putra Makassar

Kelelahan	f	%
Ringan	7	23,3
Sedang	19	63,3
Berat	4	23,3
Total	30	100

Sumber: Data Primer 2024

Berdasarkan tabel 2 menunjukkan bahwa hasil penelitian berdasarkan kelelahan kerja dari 30 responden yang mengalami kelelahan sedang sebanyak 19 responden (63.3%), dan kelelahan berat sebanyak 4 responden (13.3%).

c. Waktu Isirahat

Tabel 3  
Distribusi Frekuensi Berdasarkan Waktu Istirahat Pada Sopir Bus PO. Adhi Putra Makassar

Waktu Istirahat	f	%
Cukup	23	26,7
Buruk	7	23,3
Total	30	100

Sumber: Data Primer 2024

Berdasarkan tabel 3 menunjukkan bahwa hasil penelitian berdasarkan waktu istirahat dari 30 responden yang memiliki waktu istirahat yang cukup sebanyak 23 (26,7%), sedangkan yang memiliki waktu istirahat buruk sebanyak 7 responden (23,3%)

d. Kualitas Tidur

Tabel 4  
Distribusi Frekuensi Berdasarkan Kualitas Tidur Pada Sopir Bus PO Adhi Putra Makassar

Kualitas Tidur	N	%
Gangguan tidur sedang	27	90,0
Gangguan tidur berat	3	10,0
Total	30	100

Sumber: Data Primer 2024

Berdasarkan tabel 4 menunjukkan bahwa berdasarkan hasil penelitian kualitas tidur dari 30 responden yang memiliki kualitas dengan kategori, gangguan tidur sedang sebanyak 27 responden (90,0%), sedangkan yang dengan kategori gangguan tidur berat sebanyak 3 responden (10,0%).

e. Durasi Mengemudi

Tabel 5  
Distribusi Frekuensi Berdasarkan Durasi Mengemudi Pada Bus PO. Adhi Putra Makassar

Durasi Mengemudi	f	%
------------------	---	---

Baik	1	3,3
Cukup	18	60,0
Buruk	11	36,7
Total	30	100

Sumber: Data Primer 2024

Berdasarkan tabel 5.5 menunjukkan bahwa berdasarkan hasil penelitian durasi mengemudi dari 30 responden yang memiliki durasi mengemudi yang cukup sebanyak 18 responden atau sebesar (60,0%) dan baik sebanyak 1 responden atau sebesar (3,3%).

2. Analisis Bivariat

a. Hubungan waktu istirahat terhadap kelelahan Kerja

Tabel 6  
Distribusi Responden Berdasarkan waktu istirahat terhadap kelelahan pada sopir bus PO Adhi putra

Waktu istirahat	Kelelahan kerja						Total N	P Value	
	Ringan		Sedang		Berat				
	n	%	n	%	n	%			
Cukup	4	13,3	15	50,5	4	13,3	23	76,7	0,251
Buruk	3	10,0	4	13,3	0	0,0	7	23,3	
Total	7	23,3	19	63,3	4	13,3	30	100,0	

Sumber : Data Primer, 2024

Berdasarkan tabel 6 menunjukkan bahwa sopir PO. Adhi Putra dengan waktu istirahat yang cukup terhadap tingkat kelelahan sedang sebanyak 15 responden (50,5%) sedangkan waktu istirahat yang buruk terhadap tingkat kelelahan berat 0 responden (0,00). Hasil uji statistik menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara waktu istirahat

terhadap kelelahan kerja dimana nilai  $p \text{ value} = 0,251 > 0,05$ .

b. Hubungan Kualitas Tidur Terhadap Kelelahan Kerja

Menge mudi	Ringan		Sedang		Berat		Value	
	n	%	n	%	n	%	N	%
Baik	0	0,0	0	0,0	1	3,3	1	3,3
Cukup	2	6,7	16	53,3	0	0,0	18	60,0
Buruk	5	16,7	3	10,0	3	10,0	11	36,7
Total	7	23,3	19	63,3	4	13,3	30	100,0

Sumber : Data Primer, 2024

Tabel 7  
Distribusi Responden Berdasarkan Kualitas Tidur terhadap kelelahan pada sopir bus PO Adhi putra

Kualitas Tidur	Kelelahan kerja						Total	P Value
	Ringan		Sedang		Berat			
	n	%	n	%	n	%	N	%
Gangguan Tidur	6	20,0	19	63,3	2	6,7	27	90
Gangguan Tidur Berat	1	3,3	0	0,0	2	6,7	3	10
Total	7	23,3	19	63,3	4	13,3	30	100

Sumber : Data Primer, 2024

Berdasarkan tabel 7 menunjukkan bahwa sopir PO. Adhi Putra dengan kategori gangguan tidur sedang terhadap tingkat kelelahan sedang sebanyak 19 responden (63,3%) sedangkan gangguan tidur berat dengan tingkat kelelahan berat sebanyak 2 responden (6,7%.) Hasil uji statistik menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kualitas tidur terhadap kelelahan kerja dimana  $p \text{ value} = 0,009 < 0,05$ .

c. Hubungan Durasi Mengemudi Terhadap Kelelahan Kerja

Tabel 8  
Distribusi Responden Berdasarkan Kualitas Tidur terhadap kelelahan pada sopir bus PO Adhi putra

Durasi	Kelelahan kerja	Total	P
--------	-----------------	-------	---

Berdasarkan tabel 8 menunjukkan bahwa sopir PO. Adhi Putra dengan durasi mengemudi kategori buruk terhadap tingkat kelelahan ringan sebanyak 5 responden (16,7%) sedangkan durasi mengemudi dengan kategori cukup terhadap tingkat kelelahan sedang sebanyak 16 responden (53,5%), serta durasi mengemudi yang baik terhadap tingkat kelelahan berat 1 responden (3,3%). Hasil uji statistik menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara waktu istirahat terhadap kelelahan kerja dimana  $p \text{ value} = 0,001 < 0,05$ .

PEMBAHASAN

1. Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus PO. Adhi Putra

Kelelahan secara nyata dapat mempengaruhi kesehatan tenaga kerja. Kelelahan kerja ditandai dengan melemahnya tenaga kerja dalam melakukan pekerjaan atau kegiatan, sehingga meningkatkan kesalahan dalam melakukan pekerjaan atau kegiatan. Kelelahan dapat menurunkan kapasitas kerja dan ketahanan kerja

yang ditandai oleh sensasi lelah (Santoso, 2004)

Berdasarkan hasil penelitian dari 30 responden mengalami kelelahan kerja, sebagian besar dari mereka mengalami kelelahan kerja kategori sedang, dan sebagian lagi mengalami kelelahan kerja kategori berat. Kondisi kelelahan yang dirasakan adalah pelemahan pada kekuatan dan kelelahan fisik.

Pelemahan kekuatan yang dimaksud dan yang paling sering dirasakan ialah perasaan berat dikepala yang sebabkan oleh kurangnya waktu tidur pada saat malam hari dan sering kaku di bagian bahu dan sering merasa nyeri di bagian punggung, ini disebabkan oleh awak mobil karena desain kursi pengemudi menggunakan baut sehingga tidak bisa dinaik turunkan sesuai ukuran, sedangkan sopir bus PO. Adhi Putra mengemudi dengan waktu yang lama. Oleh karena itu tidak memungkinkan untuk melakukan perubahan posisi selama mengemudi

Kelelahan fisik yang dimaksud yang sering dirasakan oleh sopir bus PO. Adhi Putra adalah sering merasa lelah pada seluruh badan, sering merasakan haus gejala ini adalah gejala kelelahan fisik, gejala lelah pada seluruh badan ini dirasakan setelah duduk lama mengemudi dan setelah bekerja,

## 2. Hubungan Waktu Istirahat Terhadap Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus PO. Adhi Putra

Waktu istirahat sangat berpengaruh terhadap terjadinya kelelahan kerja. Khususnya pada durasi istirahat dan ketepatan penggunaan waktu istirahat (Hikmah, 2020). Berdasarkan hasil uji statistik pada penelitian ini diperoleh kesimpulan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja pada sopir bus PO. Adhi Putra Makassar, dimana  $p\text{-value} = 0,251 > 0,05$ . Hal ini dikarenakan sopir pada umumnya akan melakukan istirahat saat perjalanan selama 10-30 menit. Istirahat pertama saat 1 jam perjalanan biasanya membutuhkan waktu istirahat selama 30 menit, istirahat kedua saat 8 jam perjalanan dengan waktu istirahat 1 jam, dan istirahat ketiga setiap 3 jam perjalanan dengan waktu istirahat 30 menit, istirahat keempat saat 2 jam perjalanan dengan waktu istirahat 30 menit. Waktu istirahat sopir akan lebih lama pada saat mereka menunggu penumpang sebelum keberangkatan bus, yakni selama 2-3 jam. Saat itu mereka memanfaatkan waktu istirahat dengan berbaring dan bersantai.

Sopir bus PO. Adhi Putra Makassar dengan waktu istirahat yang buruk dengan tingkat kelelahan ringan ini disebabkan oleh sopir yang sudah lama bekerja telah terbiasa dengan pola istirahat yang buruk sehingga tubuh

mereka bisa beradaptasi dengan kondisi tersebut, serta sopir bus menyatakan hampir setiap hari mengkonsumsi kafein dan merokok ketika sedang beristirahat, dengan alasan dianggap sebagai tindakan untuk mengatasi rasa kantuk dan lelah yang timbul akibat dari pekerjaan, selain itu ketika sopir mengkonsumsi minuman tersebut stamina sopir akan bertambah. Sopir bus PO. Adhi Putra Makassar dengan waktu istirahat yang cukup tetapi mengalami kelelahan kerja yang berat ini disebabkan pada saat waktu istirahat mereka menghabiskan waktu istirahat dengan mengobrol sesama pekerja maupun bermain game di handphone pada pos yang bisa digunakan untuk makan malam, dan makan siang, bahkan pada waktu sholat.

Adapun yang dikemukakan Leman (2012), bahwa untuk melakukan kerja dan aktivitas sehari-hari dengan nyaman, tubuh membutuhkan kesempatan untuk melakukan pemulihan pada waktu istirahat, pada pekerjaan yang monoton, istirahat setiap 1-2 jam selama 5-15 menit cukup mampu mengurangi kelelahan, meningkatkan produktivitas, dan mengurangi resiko dari kesalahan atau kecelakaan

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Fitria (2023:50-75), yang menyatakan tidak ada hubungan yang signifikan antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja

pada pengemudi travel PT. Annanta setuju group Kota Pekanbaru Tahun 2023, pengemudi dengan kategori waktu istirahat yang baik melakukan istirahat dengan baik dan benar yang dapat mengembalikan tenaga

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hikmah (2023), yang menyatakan waktu istirahat memiliki pengaruh yang signifikan dengan kelelahan kerja karena kurangnya waktu istirahat yang bisa menghambat pemulihan kondisi tubuh setelah melakukan aktivitas mengemudi. Sistem waktu istirahat yang kurang baik maka tubuh juga mudah merasakan lelah dengan kondisi tubuh mengalami penurunan pada saat bekerja

### 3. Hubungan Kualitas Tidur Terhadap Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus PO. Adhi Putra

Kualitas tidur memiliki keterkaitan dengan kelelahan kerja yang di alami oleh pekerja, kualitas tidur yang buruk dapat meningkatkan risiko kelelahan kerja (Armadani, 2023). Berdasarkan hasil uji statistik pada penelitian ini diperoleh kesimpulan terdapat hubungan yang signifikan antara kualitas tidur dengan kelelahan kerja pada sopir bus PO. Adhi Putra Makassar, dimana nilai  $p\text{-value} = 0,009 < 0,05$ . Hal ini dikarenakan waktu yang mereka butuhkan untuk berkendara dari Makassar sampai di Morowali membutuhkan waktu sekitar 17 sampai 19 jam di mulai dari sore hari sampai dengan sore hari, hal ini membuat jam tidur menjadi kurang dikarenakan lebih banyak

waktu yang mereka butuhkan untuk mengemudi dibanding dengan waktu untuk tidur.

Waktu tidur sopir yang kurang dari 8 jam menimbulkan kelelahan kerja berdasarkan hasil wawancara beberapa faktor yang dapat mengganggu kualitas tidur para sopir yaitu tidak mampu tertidur dengan cepat pada saat berbaring, terbangun ditengah malam yang mengakibatkan tidak bisa melanjutkan tidurnya, kemudian tempat tidur yang kurang baik ada yang menyebutkan tidak bisa tertidur karena kedinginan dan ada yang mengatakan tidak bisa tertidur karena kepanasan.

Adapun yang dikemukakan oleh Sunaryo (2014) jika pengemudi mengalami kurangnya jam tidur kewaspadaan akan berkurang dan sebagai hasilnya kita akan merasa lelah. Hal ini dapat meningkatkan risiko membuat kesalahan, dan menyebabkan kecelakaan dan cedera baik di tempat kerja maupun dalam perjalanan pulang dari tempat kerja, Gangguan tidur dengan kurangnya jam tidur akan menyebabkan seseorang kekurangan energi dan terganggunya metabolisme tubuh. Sehingga mudah lelah dan selalu terlihat lemas, tidak bersemangat. Kelelahan memiliki implikasi dalam situasi di tempat kerja untuk peningkatan kecelakaan dan cedera terjadi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nugrahayu, (2023) yang menyatakan adanya hubungan faktor kelelahan kerja terhadap kualitas tidur pada pengemudi bus PO Borlindo Makassar dikarenakan bahwa pengemudi menggunakan jam tidurnya untuk bermain game dari pada tidur hal ini dapat menyebabkan terjadinya kelelahan,

kewaspadaan, dan gangguan yang kompleks ketika bekerja serta hilangnya kesadaran.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Kacandra (2024), yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara kualitas tidur dengan kelelahan kerja pada sopir bus penumpang rute Aceh-Medan kota Banda Aceh tahun 2024 dikarenakan dengan jumlah tidur yang buruk namun sopir merasa puas dalam tidur seperti responden tidur yang lelap dalam 30 menit, mendengkur dengan keras, hal ini mempengaruhi responden ketika pulang kerumah dan tidur sering mengalami bangun di tengah malam karena terkejut.

#### 4. Hubungan Durasi Mengemudi Terhadap Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus PO. Adhi Putra

Durasi mengemudi yang panjang dapat mempengaruhi tingkat kelelahan seorang pengemudi, kelelahan ini dapat berdampak pada kemampuan mengemudi. Berdasarkan hasil uji statistik pada penelitian ini diperoleh kesimpulan terdapat hubungan yang signifikan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja pada sopir bus PO. Adhi Putra Makassar, dimana nilai  $p\text{-value} = 0,001 < 0,05$ . Hal ini dikarenakan waktu yang mereka butuhkan untuk berkendara memakan waktu 17 – 19 jam, dan dalam setiap bus terdapat 2 sopir yang dibagi menjadi 3 shift yaitu shift pertama di mulai dari jam keberangkatan yaitu jam 16:00 – 01:00, sedangkan shift kedua di mulai

dari jam 01:00 – 08:00, pagi dan shift ketiga di mulai dari jam 08:00 – 15:00, yang dimana durasi mengemudi sopir pertama lebih banyak di banding dengan sopir yang kedua yang memakan waktu lebih dari 8 jam.

Durasi mengemudi setiap sopir lebih dari 8 jam serta pengemudi yang sudah mengemudi lebih dari 8 jam dalam sehari masih beroperasi jika jadwal operasional masih berjalan hal tersebut menimbulkan kelelahan karena sopir harus duduk dengan durasi yang cukup lama dengan melalui rute yang monoton dan berulang serta sikap kerja yang monoton, serta ada beberapa sopir yang mengemudi lebih dari 4 hari dalam setiap minggunya, dan banyak dari sopir yang jika mengemudi sudah lebih dari 6 jam saat malam hari mulai merasakan perasaan berat dikepala, sakit pada bahu dan merasa lelah pada seluruh badan. Jam kerja yang maksimal adalah 8 jam sehari atau 40 jam dalam seminggu untuk 5 hari kerja (Undang-undang Ketenagakerjaan Nomor 13 Tahun 2003)

Adapun yang dikemukakan oleh bambang (2023), durasi mengemudi yang melebihi batas maksimum akan berpengaruh pada efisiensi kerja, meningkatkan kelelahan, menyebabkan kecelakaan, selain itu, kelelahan dapat dipengaruhi oleh sikap kerja yang monoton. Kelelahan pengemudi dipengaruhi oleh posisi otot perut yang semakin elastis, tulang belakang

melentur, dan otot bagian mata terkonsentrasi

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Kamila, R (2022:1-146), yang menyatakan bahwa teradapat hubungan yang bermakna antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja pada pengemudi bus di PT x tahun 2022 karena pengemudi dengan durasi mengemudi tidak normal mempunyai risiko 5,2 kali lebih besar mengalami kelelahan kerja dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki durasi mengemudi normal.

Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Rusmila dkk (2022), yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara durasi mengemudi dengan tingkat kelelahan pada pengemudi bus TransJakarta yang disebabkan karena kebanyakan dari pengemudi memiliki durasi mengemudi yang normal atau bekerja kurang dari 8 jam

## **SIMPULAN**

Kesimpulan penelitian yaitu tidak terdapat hubungan antara waktu istirahat dengan kelelahan namun terdapat hubungan kualitas tidur dan durasi mengemudi terhadap kelelahan kerja sopir bus PO. Adhi Makassar . Disarankan sopir bus PO. Adhi Putra Makassar lebih memperhatikan waktu mengemudinya karena jarak yang di tempuh sangat jauh serta, melakukan peregangan atau latihan ringan seltiap kali berhenti. Ini dapat membantu mengurangi kekakuan otot dan meningkatkan sirkulasi darah

## DAFTAR PUSTAKA

- Armadani, (2023). Systematic Review: Analisis Hubungan Kualitas Tidur dengan Kelelahan Kerja pada Tenaga Kerja. *Jurnal Penelitian Perawat Profesional*, 5(3), 1113-1122.
- Fahri, Hani. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Sopir Angkutan Batubara di PT. Panca Bina Banua Kabupaten Tanah.
- Hikmah, I. N. 2020. Tingkat kebugaran dan kelelahan kerja terhadap kejadian kecelakaan pada pengemudi bus. *Higeia Journal Of Public Health Reseach And Development*, 4(4), 543-554
- Juliana, M., Camelia, A., & Rahmiwati, A. 2018. Analisis faktor risiko kelelahan kerja pada bagian produksi PT. Arwana Anugrah Keramik Tbk, *jurnal ilmu kesehatan masyarakat* 9(1), 53-63.
- Kacandra, W., Abdullah, A., & Arifin, V. 2024. Faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan kota Banda Aceh Tahun 2024, *Jurnal Kesehatan Tambusai* 5(2), 2774-5848
- Lerman, S.E. 2012 fatigue risk management in the workplace. *Journal of occupational and enviromental medicine*, 5(2), 1-19
- Nugrahayu, "The Effect of Leadership Style, Work Conflict and Work Stress on Employee Performance with Organizational Commitment as Intervening Variables." *SEIKO: Journal of Management & Business* 6.1 (2023): 151-158.
- Santoso, 2004. *Dinamika Kelompok*. Jakarta: Bumi Aksara
- Sari, W. R. 2019. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Pekerja Bagian Penyadap Karet Di PT. Perkebunan Nusantara V Riau (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Sumatera Utara).
- Sunaryo, 2014. *Ergonomi dan K3*, Bandung, PT Remaja Rosdakarya
- Tarwaka, Sholichul, Lilik Sudiajeng, 2004. *Ergonomi Untuk Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Produktivitas*. Surakarta : UNIBA PRESS