

HUBUNGAN FAKTOR INDIVIDU DENGAN TINGKAT KELELAHAN KERJA SUBYEKTIF PADA SUPIR TRAVEL KANGAROO PREMIER DI KOTA SAMARINDA

Itami Dinarita¹, Akhmad², Dalhar Galib³
(titadinarita@gmail.com)¹ (akhmad_63@yahoo.com)² (dalharghalib@gmail.com)³

ABSTRAK

Lelah bagi setiap orang akan mempunyai arti tersendiri dan bersifat subyektif karena terkait dengan perasaan. Ada banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya kelelahan kerja antara lain yaitu keadaan monoton, beban kerja, keadaan lingkungan, dan faktor individu. Penelitian ini bertujuan untuk mempelajari hubungan antara faktor individu (umur, tingkat pendidikan, masa kerja, dan status gizi) dengan tingkat kelelahan kerja subyektif pada supir.

Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan wawancara dan pengukuran sebagai metode pengumpulan data sedangkan menurut waktunya adalah cross sectional. Tingkat kelelahan kerja subjektif diukur dengan menggunakan 30 panduan pertanyaan dari IFRC. Populasi penelitian adalah supir Travel Kangaroo Premier yang berjumlah 42 orang. Sampel diambil dari populasi dengan total sampling sehingga didapatkan 42 responden.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 42 responden sebagian besar mengalami tingkat kelelahan rendah sebanyak 25 orang (59,5%) dan 17 orang (40,5%) mengalami tingkat kelelahan sedang. Dari hasil analisa data terdapat hubungan antara faktor individu yang berupa umur ($p = 0,019$) dan status gizi ($p = 0,010$) dengan tingkat kelelahan kerja subjektif.

Saran yang diajukan kepada Travel Kangaroo Premier yaitu agar lebih memperhatikan pekerja yang berumur di atas 30 tahun dan memperhatikan status gizi pekerja. Untuk pengemudi travel hendaknya membiasakan diri untuk melakukan peregangan otot di sela mengemudi atau pun saat beristirahat.

Kata Kunci : Tingkat kelelahan kerja subyektif, faktor individu, pengemudi

ABSTRACT

Fatigue of every person will have its own meaning and is subjective because it is associated with feeling. There are many factors that influence the occurrence of work fatigue among others; the state of monotony, work load, environmental, and individual factors. This research aims to study the relationship between individual factors (age, educational status, years of service, and nutritional status) subjective fatigue level in driver.

This study was quantitative research with interviews and measurements as a method of data collection while according to the time was cross sectional. The subjective fatigue level was measured by using 30 guide questions from the IFRC. The study population was 42 driver of Travel Kangaroo Premier in Samarinda City. Samples were taken by total sampling technique that obtain 42 respondents.

The results showed that from 42 respondend most of them had experience moderate fatigue level are as many as 25 people (59,5%) and 17 people (40,5%) experience moderate fatigue level. From the result of data analysis there was a relationship between individual factors in the form of age ($p = 0,019$) and nutritional status ($p=0,010$) with the level of subjective fatigue work.

It was recommended to Travel Kangaroo Premier to give more attention to worker with age above 30 years old and attention to worker nutritional status and food menu. Suggestions that given for driver are to attune self to stretching muscle in the middle of work.or at rest.

Keywords: Subjective fatigue level, individual factors, driver.

PENDAHULUAN

Dalam mengemudikan kendaraan travel, keselamatan penumpang adalah hal yang harus diutamakan. Pada situasi tersebut pengemudi dituntut untuk lebih berkonsentrasi, dan pada kondisi ini dapat menimbulkan kelelahan kerja yang tinggi. Kelelahan kerja yang tinggi dapat berpotensi menimbulkan kecelakaan kerja.

Data dari ILO menyebutkan bahwa pada tahun 2010 kecelakaan lalu lintas telah membunuh lebih dari 1,3 juta orang di seluruh dunia. Diperkirakan 10 tahun mendatang pada tahun 2020, angka kecelakaan lalu lintas dapat menjadi penyebab kecelakaan dan cacat terbesar di dunia mengalahkan penyakit paru-paru, TBC atau bahkan HIV/AIDS.

Sedangkan di Indonesia sendiri, berdasarkan sumber Kantor Kepolisian Republik Indonesia pada tahun 2011 telah terjadi sebanyak 108.696 kecelakaan lalu lintas, sebanyak 31.195 korban jiwa meninggal, korban yang mengalami luka berat sebanyak 35.285, dan mengalami kerugian materi sebesar Rp 217.435 juta (Badan Pusat Statistik, 2012).

Menurut Polda Kalimantan Timur, terjadi 1.231 kasus kecelakaan dan sedikitnya 499 orang tewas, 362 orang luka berat dan 798 luka ringan akibat kecelakaan lalu lintas di Kalimantan Timur pada tahun 2010. Sedangkan pada kota Samarinda, ibukota Provinsi Kalimantan Timur, menewaskan 47 orang, 98 luka berat dan 127 luka ringan dari 179 kasus kecelakaan lalu lintas (Antara News Kalimantan Timur, 2011).

Di dalam suatu peristiwa kecelakaan, pengemudi kendaraan merupakan unsur penyebab yang sangat dominan. Kecelakaan yang terjadi pada dapat dipengaruhi beberapa faktor, yaitu faktor sarana dan prasarana pada kendaraan, faktor sumber daya manusia (supir travel) dan faktor alam. Akan tetapi kecelakaan yang disebabkan oleh manusia (supir travel) masih kerap terjadi

Menurut Agum Gumelar, mantan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, menyebutkan bahwa faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan adalah 86% dipengaruhi oleh kesalahan pengemudi, baru kemudian keterampilan, disiplin, perilaku dan ekonomi. Penyebab kecelakaan berikutnya adalah 7% disebabkan oleh prasarana jalan, antara lain geometri, rambu, medan atau marka, jarak pandang serta pekerja jalan. 4% kecelakaan disebabkan oleh kelaikan kendaraan, standar keselamatan, prosedur pengangkutan serta prosedur perjalanan, 3% lainnya akibat faktor cuaca (Wacana Ekonomi, 2014).

Keselamatan dan kesehatan kerja (K3) merupakan instrumen yang memproteksi pekerja, perusahaan, lingkungan hidup, dan masyarakat sekitar dari bahaya akibat kecelakaan kerja. Perlindungan tersebut merupakan hak asasi yang wajib dipenuhi oleh perusahaan. K3 mempunyai tujuan mencegah, mengurangi, bahkan menihilkan risiko kecelakaan kerja (*zero accident*). Penerapan konsep ini tidak boleh

dianggap sebagai upaya pencegahan kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja yang menghabiskan banyak biaya (*cost*) perusahaan, melainkan harus dianggap sebagai bentuk investasi jangka panjang yang memberi keuntungan yang berlimpah pada masa yang akan datang.

Dalam pelaksanaan pembangunan nasional, tenaga kerja mempunyai peranan dan kedudukan yang sangat penting sebagai pelaku dan tujuan pembangunan (Depnaker, 2004). Manusia khususnya tenaga kerja adalah subyek dan obyek dari pembangunan, keberhasilan pembangunan sangat tergantung kepada manusia sebagai pelaksananya. Perusahaan memerlukan sumber daya manusia yang handal dalam bekerja yaitu yang dapat memberikan sumbang pikiran, keahlian, dan tenaga untuk membantu perusahaan dalam menjalankan aktifitasnya.

Peranan manusia dalam industri tidak dapat diabaikan karena sampai saat ini dalam proses produksi masih terdapat adanya ketergantungan antara alat-alat kerja atau mesin dengan manusia, atau dengan kata lain adanya interaksi antara manusia, alat dan bahan serta lingkungan kerja yang dapat menimbulkan beberapa pengaruh terhadap tenaga kerja yang merupakan beban tambahan dari tenaga kerja, dan bisa menimbulkan kelelahan (Sutaryono dalam Ardhani, 2008).

Kelelahan adalah aneka keadaan yang disertai penurunan efisiensi dan ketahanan dalam bekerja (Suma'mur, 2011). Semua jenis pekerjaan akan menghasilkan kelelahan kerja yang dapat menurunkan kinerja dan meningkatkan kesalahan kerja yang akibat fatalnya adalah kecelakaan kerja (Nurmianto dalam Ardhani, 2008). Lelah bagi setiap orang akan mempunyai arti tersendiri dan bersifat subyektif karena terkait dengan perasaan, karena selain dipengaruhi oleh faktor fisik dan biologis, kelelahan juga dipengaruhi oleh faktor psikis (psikologi). Secara umum gejala kelelahan dapat dimulai dari yang sangat ringan sampai perasaan yang sangat melelahkan.

Menurut beberapa peneliti, kelelahan secara nyata dapat mempengaruhi kesehatan tenaga kerja dan dapat menurunkan produktivitas. Mengingat bahwa lebih dari 60% pekerja yang datang berobat ke poliklinik perusahaan mengeluh adanya perasaan kelelahan kerja dan perasaan kelelahan kerja merupakan gejala tersering urutan ke tujuh yang ditemukan pada suatu studi epidemiologi di USA (Setyawati, 2010).

Banyak penelitian yang menunjukkan bahwa faktor individu seperti umur, masa kerja, tingkat pendidikan, status perkawinan, status gizi, status kesehatan mempunyai hubungan terhadap terjadinya kelelahan kerja (Oentoro, 2004). Faktor usia merupakan hal yang tidak dapat diabaikan karena usia berpengaruh terhadap kekuatan fisik dan psikis seseorang serta signifikan terhadap terjadinya kelelahan. Puncak kekuatan otot pada laki-laki dan wanita sekitar usia 25-35 tahun dan usia sekitar 50-60 tahun kekuatan otot menurun sekitar 15-25 persen (Setyawati, 2010).

Hasil riset menunjukkan bahwa secara klinis terdapat hubungan antara status gizi seseorang dengan performa tubuh secara keseluruhan, orang yang berada dalam kondisi gizi yang kurang baik maka akan lebih mudah mengalami kelelahan dalam melakukan pekerjaan (Oentoro, 2004).

PT. Kangaroo Premier merupakan suatu industri transportasi darat dan wisata dengan kapasitas Microbus sebanyak 30 kendaraan pada tahun 2013 dan meningkat menjadi 43 kendaraan pada tahun 2014. Meningkatnya kuantitas tenaga kerja sangat mempengaruhi kualitas pelayanan di PT. Kangaroo Premier khususnya di bagian transportasi antar kota. Upaya peningkatan kualitas juga harus diperhatikan, termasuk dalam pencegahan terjadinya kelelahan pada tenaga kerja khususnya sopir travel kendaraan Microbus PT. Kangaroo Premier.

Pekerjaan yang dilakukan oleh sopir travel pada unit transportasi adalah dimulai dari pagi pukul hingga malam hari dari shelter di Kota Samarinda menuju shelter di Kota Balikpapan. Sedangkan dari shelter di Kota Balikpapan menuju shelter di Kota Samarinda, jam kerja dimulai pada pagi hari pukul. Perjalanan dari Kota Balikpapan menuju Kota Samarinda diharuskan dapat ditempuh dalam waktu 3 jam. Setelah itu setiap sopir diberi waktu untuk beristirahat selama 1 jam dan kemudian sopir kembali ke rute sebaliknya. Tenaga kerja bekerja dengan duduk, pekerjaannya juga monoton dan memerlukan konsentrasi yang tinggi demi keselamatan penumpang dan dirinya sendiri. Selain itu sopir travel juga dituntut untuk disiplin dalam waktu.

Berdasarkan hasil pra penelitian dan observasi pendahuluan didapatkan bahwa dari 17 sopir terdapat sebanyak 12 orang sering mengantuk ketika mengemudikan kendaraan dan 5 orang sering mengalami nyeri pada punggung dan leher.

Dalam hal ini peneliti bermaksud untuk mengetahui hubungan antara faktor individu (umur, tingkat pendidikan, masa kerja, dan status gizi) dengan tingkat kelelahan kerja subyektif pada sopir Travel Kangaroo di Kota Samarinda karena belum pernah dilakukan sebelumnya

TUJUAN DAN MANFAAT

Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui hubungan antara faktor individu (umur, tingkat pendidikan, masa kerja, dan status gizi) dengan tingkat kelelahan kerja subyektif pada sopir travel Kangaroo Premier di Kota Samarinda.

Manfaat Penelitian

Sebagai bahan masukan bagi Kangaroo Premier di Kota Samarinda mengenai gambaran kelelahan yang di alami sopir travel serta memberikan informasi kepada masyarakat secara umum tentang kelelahan kerja subyektif.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif melalui pendekatan cross sectional. Populasi dalam penelitian ini yang ada saat ini di Kangaroo Premier di Kota Samarinda berjumlah sebanyak 42 orang dan pengambilan sampel menggunakan teknik total sampling, yaitu teknik penentuan sampel dengan mengambil seluruh anggota populasi sebagai responden atau sampel.

Data primer diambil dengan metode wawancara yang dilakukan dengan menggunakan lembar kuesioner yang dipandu kepada responden. Pengukuran status gizi responden dengan melakukan penimbangan berat badan dan tinggi badan yang akan dijadikan sampel. Cara pengukuran berat badan diukur dengan *bathroom scale* atau timbangan injak, dan tinggi badan diukur dengan meteran. Uji statistik yang digunakan adalah uji korelasi Kendall Tau dengan tingkat kemaknaan 0,05.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Status gizi dalam penelitian ini merupakan suatu keadaan gizi sopir travel Kangaroo kota Samarinda, yang dinilai melalui indeks massa tubuh (IMT). Status gizi dikategorikan menjadi 5 kategori 5 berdasarkan standard index massa tubuh menurut Direktorat Gizi Masyarakat Indonesia tahun 2007, yaitu sangat kurus, kurus, normal, gemuk, dan sangat gemuk.

Meskipun sebagian besar responden memiliki status gizi normal yaitu sebanyak 19 orang (45,2%). Responden yang memiliki status gizi kurang, yaitu kurus dan sangat kurus, merupakan responden yang mengalami kelelahan tingkat sedang. Maka kelompok status gizi kurus dan sangat kurus merupakan kelompok status gizi dengan proporsi kejadian kelelahan sedang yang terbesar.

Tabel 1. Distribusi status gizi sopir travel Kangaroo Premier kota Samarinda

Variabel	Kategori	Jumlah (n)	Persentase (%)
Status Gizi	Sangat Kurus	10	23.8
	Kurus	13	31.0
	Normal	19	45.2
	Gemuk	0	0
	Sangat Gemuk	0	0
Total		42	100

Hasil uji statistik didapatkan nilai $P=0,01$. Maka $P<0,05$ yang artinya ada hubungan antara status gizi dengan tingkat kelelahan kerja subyektif pada sopir travel Kangaroo Premier di kota Samarinda. Dari hasil penelitian ini dapat diketahui bahwa semakin rendah status gizi seseorang maka semakin tinggi perasaan kelelahan.

Tabel 1. Tabulasi silang hubungan status gizi dengan tingkat kelelahan subyektif pada supir travel Kangaroo

Status Gizi	Tingkat Kelelahan				Total	P
	Sedang		Rendah			
	n	(%)	n	(%)		
Sangat Kurus	7	16.7	3	7.1	10	23.8
Kurus	7	16.7	6	14.3	13	31.0
Normal	3	7.1	16	38.1	19	45.2
Total	17	40.5	25	59.5	42	100

Status gizi merupakan bagian penting dari kesehatan seseorang, karena status gizi menunjukkan suatu keadaan diri diakibatkan oleh konsumsi, penyerapan dan penggunaan zat gizi dari makanan dalam jangka waktu yang lama. Bila status gizi pekerja kurang atau buruk dan berlebih, akan berpengaruh langsung pada produktivitas, akibat daya tahan kerja menurun.

Apabila asupan kalori tenaga kerja tidak sesuai dengan kebutuhannya maka tenaga kerja tersebut akan lebih cepat merasakan lelah dibandingkan dengan tenaga kerja dengan asupan kalori yang memadai, sehingga tenaga kerja tersebut harus mendapatkan masukan kalori yang optimal terutama pada pagi hari karena kalori yang terpenuhi pada saat memulai pekerjaan akan berdampak terhadap kelelahan pada saat bekerja terutama kelelahan menjelang siang hari.

Hal ini sesuai dengan pernyataan Suma'mur (2011) yang menyatakan bahwa status gizi merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi tingkat kelelahan tenaga kerja karena status gizi ini berkaitan dengan kesehatan dan daya kerja.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari hasil penelitian dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Dari 42 responden supir Travel Kangaroo kota Samarinda dapat ditarik kesimpulan bahwa sebanyak 25 orang menderita kelelahan tingkat rendah dengan persentase 59,5% dan responden yang menderita kelelahan tingkat sedang sebanyak 17 orang dengan persentase 40,5%.
2. Ada hubungan yang bermakna antara umur dengan tingkat kelelahan kerja subyektif pada supir Travel Kangaroo kota Samarinda tahun 2014.
3. Tidak ada hubungan yang bermakna antara tingkat pendidikan dengan tingkat kelelahan

kerja pada supir Travel Kangaroo kota Samarinda tahun 2014.

4. Tidak ada hubungan yang bermakna antara masa kerja dengan tingkat kelelahan kerja subyektif pada supir Travel Kangaroo kota Samarinda tahun 2014.
5. Ada hubungan yang bermakna antara status gizi dengan tingkat kelelahan kerja subyektif pada supir Travel Kangaroo kota Samarinda tahun 2014.

Saran

1. Bagi perusahaan untuk lebih memperhatikan pekerja dengan umur ≥ 30 tahun, mengupayakan makanan dengan nutrisi yang cukup bagi pekerja, dan menyediakan tempat beristirahat yang nyaman.
2. Bagi pekerja untuk membiasakan diri sarapan sebelum bekerja, memperhatikan gizi yang terkandung dalam makanan dan minuman yang dikonsumsi, dan memperbanyak mengkonsumsi sayur, buah dan air putih, dan beristirahat sejenak ketika mengantuk saat bekerja.
3. Bagi peneliti lain, diharapkan adanya penelitian lebih lanjut dengan penelitian kualitatif melalui pendekatan secara wawancara mendalam tentang faktor yang mempengaruhi tiap pengemudi dalam mengemudi kendaraan travel Kangaroo kota Samarinda.

DAFTAR PUSTAKA

- Antara News Kalimantan Timur. (2011). *499 Tewas Akibat Kecelakaan Lalin di Kaltim*. [Online], Tersedia: <http://www.antarakaltim.com/print/3575/499-tewas-akibat-kecelakaan-lalin-di-kaltim>. [7 Juli 2014]
- Ardhani, Zahra. (2008). *Hubungan Faktor Individu dengan Tingkat Kelelahan Kerja Subyektif pada Tenaga Kerja Bagian Pengepakan (Flour Packing) di PT. Indofood Sukses Makmur Tbk. Bogasari Flour Mills Surabaya*. . Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Airlangga.
- Ariani, Diah. (2009). *Tinjauan Faktor-faktor yang Mempengaruhi Tingkat Kelelahan (Fatigue) pada Pengemudi Bulk Truck PT. BCS Subkontraktor PT. Holcim Indonesia Tbk Plant Narogong tahun 2009*. Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Sumatera Utara

- Badan Pusat Statistik. (2012). *Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 1992-2012*. [Online], Tersedia: http://bps.go.id/tab_sub/view.php?kat=2&tabel=1&daftar=1&id_subyek=17¬ab=14. [7 Juli 2014].
- Budiono, S. (2013). *Bunga Rampai Hiperkes dan Keselamatan Kerja*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Depnaker. (2004). *Training Material Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Bidang Keselamatan Kerja*. Jakarta : Depnaker
- Faizin, A. (2008). "Hubungan Tingkat Pendidikan dan Lama Kerja Perawat dengan Kinerja Perawat di RSU Pandan Arang Kabupaten Boyolali". *Berita Ilmu Keperawatan ISSN 1979-2697*. Vol.1, (No.3), September 2008 : 137-142.
- International Labour Organization. (2014). *Creating Safe and Healthy Workplaces for All*.
- Oentoro, S. (2004). *Kampanye Atasi Kelelahan Mental dan Fisik*. Jakarta : UI Press
- Setyawati, L. (2010). *Selintas Tentang Kelelahan Kerja*. Yogyakarta: Amara Books.
- Suma'mur. (2011). *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja Edisi 2*. Jakarta: Sagung Seto.
- Wacana Ekonomi. (2014). *Kesehatan Pengemudi Faktor Utama Kecelakaan Lalu Lintas*. [Online], Tersedia: <http://www.unisosdem.org>. [7 Juli 2014]