



JNPH

Volume 12 No. 2 (Oktober 2024)

© The Author(s) 2024

STUDI KUALITATIF KELELAHAN KERJA PADA SOPIR BUS DI TERMINAL TIPE A BATOH KOTA BANDA ACEH

QUALITATIVE STUDY OF WORK FATIGUE IN BUS DRIVERS AT TYPE A TERMINAL BATOH, BANDA ACEH CITY

RINDU TRIDIKA, ANWAR ARBI, DEDI ANDRIA
FAKULTAS KESEHATAN MASYARAKAT
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH ACEH
Email: oktarianda1507@gmail.com

ABSTRAK

Pendahuluan: Kelelahan kerja berhubungan dengan kelelahan fisik dan mental yang berlebihan dari suatu pekerjaan termasuk sopir bus. Hal ini dapat dipicu oleh jam kerja yang panjang, aktivitas fisik dan mental yang berkepanjangan, kurangnya waktu istirahat, tidak cukup istirahat, stress yang berlebihan, kondisi kesehatan kronis, pekerjaan berulang-ulang, atau kombinasi dari semua faktor tersebut. Metode: Penelitian ini bersifat kualitatif dengan informan berjumlah 7 orang yaitu 1 sopir bus Putra Pelangi, 1 sopir Bus Sempati Star, 1 sopir Bus Harapan Indah, 1 sopir Bus JRG 99, 1 sopir Bus PMTOH, 1 sopir Bus Anugrah dan 1 sopir Bus Pusaka. Hasil: Penelitian ini menunjukkan bahwa umumnya, sopir bus memiliki usia antara 27 hingga 51 tahun dengan masa kerja dari 3 hingga 22 tahun. Waktu istirahat mereka tidak selalu teratur dan tergantung pada jadwal perjalanan serta kondisi fisik, dengan beberapa sopir beristirahat setelah tugas pembersihan kendaraan atau saat menunggu pergantian shift. Solusi untuk kelelahan termasuk istirahat yang cukup, konsumsi vitamin, dan manajemen stres serta kelelahan yang bijaksana. Kesimpulan : Dari penelitian ini adalah Kelelahan kerja memiliki dampak signifikan terhadap performa kerja sopir, termasuk menurunnya konsentrasi, peningkatan risiko kecelakaan, dan penurunan kualitas pelayanan kepada penumpang. Disarankan agar manajemen memperhatikan penjadwalan istirahat yang lebih teratur dan memastikan adanya waktu istirahat yang cukup. Selain itu, menyediakan fasilitas kesehatan dan dukungan psikologis dapat membantu mengurangi kelelahan dan meningkatkan kinerja sopir.

Kata Kunci: Kelelahan Kerja, Umur, Waktu Istirahat, Jumlah Hari Kerja, Shift Kerja, Beban Kerja, Sopir Bus

ABSTRACT

Introduction: Work fatigue is related to excessive physical and mental fatigue from a job including bus drivers. It can be triggered by long working hours, prolonged physical and mental activity, lack of rest time, inadequate rest, excessive stress, chronic health conditions, repetitive

work, or a combination of all these factors. Method: This study was qualitative with 7 informants, namely 1 Putra Pelangi bus driver, 1 Sempati Star Bus driver, 1 Harapan Indah Bus driver, 1 JRG 99 Bus driver, 1 PMTOH Bus driver, 1 Anugrah Bus driver and 1 Pusaka Bus driver. Results: This study shows that generally, bus drivers are between 27 and 51 years old with a working period of 3 to 22 years. Their rest time is not always regular and depends on the travel schedule and physical condition, with some drivers taking a break after vehicle cleaning duties or while waiting for a shift change. Solutions for fatigue include adequate rest, vitamin consumption, and wise stress and fatigue management. Conclusion: From this study, work fatigue has a significant impact on driver work performance, including decreased concentration, increased risk of accidents, and decreased quality of service to passengers. It is recommended that management pay attention to more regular rest scheduling and ensure sufficient rest time. In addition, providing health facilities and psychological support can help reduce fatigue and improve driver performance.

Keywords: Job Fatigue, Age, Rest Time, Number of Working Days, Work Shift, Work Load, Bus Driver

PENDAHULUAN

Suatu proses kerja sudah pasti menghasilkan bahaya dan risiko yang dapat mengancam kesehatan dan keselamatan jiwa dan raga para pekerja. Undang- Undang Cipta Kerja No. 11 tahun 2020 menjelaskan bahwa setiap tenaga kerja berhak mendapat perlindungan atas keselamatannya dalam melakukan pekerjaan. Selain itu, Undang Undang Republik Indonesia No. 36 tahun 2018 menyatakan bahwa pengelola tempat kerja juga wajib mentaati standar kesehatan kerja dan menjamin lingkungan kerja yang sehat, salah satunya dengan melaksanakan upaya kesehatan kerja. Upaya kesehatan kerja ditujukan untuk melindungi pekerja agar hidup sehat dan terbebas dari gangguan kesehatan serta pengaruh buruk yang diakibatkan oleh pekerjaan. Salah satu pengaruh buruk tersebut adalah timbulnya kelelahan kerja. Kelelahan adalah suatu keadaan di mana seseorang merasa sangat lelah, letih atau mengantuk akibat kurang tidur, kerja fisik dan mental yang berkepanjangan, atau perasaan stress dan kecemasan yang berlebihan. Pekerjaan yang membosankan atau berulang-ulang dapat meningkatkan perasaan kelelahan (Canadian Centre for OHS, 2022).

Menurut data dari WHO Tahun 2022 saat ini kecelakaan transportasi jalan di dunia

telah mencapai 1,5 juta korban meninggal dan 35 juta korban luka-luka/cacat akibat kecelakaan lalu lintas pertahun (2,739 jiwa dan luka-luka 63,013 jiwa per hari). Menurut International Labour Organization (ILO), rata-rata pertahun terdapat 99.000 kasus kecelakaan kerja dan 70% diantaranya berakibat fatal, yaitu kematian dan cacat seumur hidup. Rata-rata pertahun total kerugian mencapai Rp. 280 Triliun. Sebanyak 85% korban meninggal akibat kecelakaan, ini terjadi di negara-negara berkembang. Tingkat kecelakaan transportasi jalan di kawasan Asia Pasifik memberikan kontribusi sebesar 44% dari total kecelakaan di dunia dan Indonesia termasuk di dalamnya (Putri, 2021).

Dari data kepolisian Republik Indonesia Tahun 2018 didapatkan angka rata-rata yang sangat mencengangkan ini bahwa tiap 1 jam rata-rata telah terjadi 10 kecelakaan lalu lintas. Tiap 10 menit 1 orang menderita luka ringan akibat kecelakaan. Tiap 15 menit 1 orang yang menderita luka berat akibat kecelakaan dan tiap 30 menit 1 orang meninggal dunia akibat kecelakaan (Dinas Perhubungan, 2022). Provinsi Aceh sendiri diperoleh data kecelakaan lalu lintas berdasarkan catatan Polda Aceh Tahun 2022 jumlah kasus kecelakaan darat di Aceh meningkat 3,4% dari tahun sebelumnya menjadi 3.123 kasus, diantara kasus tersebut sebagiannya disebabkan oleh kelalaian

bahkan kelelahan dari sopir/pengemudi angkutan umum (Serambi News, 2022).

Kelelahan dapat mengganggu kemampuan 3 pengemudi dalam menegemudikan kendaraannya secara aman, seperti misalnya pengemudi tidak dapat mempertahankan kecepatan, berpindah-pindah jalur, mengerem secara mendadak, menyimpang dari jalur, kegagalan untuk mematuhi lampu lalu lintas, mengurangi kewaspadaan terhadap sekelilingnya, dan kecenderungan untuk berhenti terlalu dekat dengan kendaraan yang berada di depannya (Barron, 2019). Faktor perilaku pengemudi (tidak disiplin, ngebut, mabuk, dsb), kurang tidur (sleep less), kecakapan pengemudi, pengalaman kerja (pengemudi lama/baru), begitu juga umur dan waktu istirahat pengemudi ikut berkontribusi pada kecelakaan lalu lintas. Faktor lingkungan berupa kondisi jalanan, ketersediaan rambu lalu lintas, penerangan jalan, kondisi kendaraan, kecepatan mobil, jarak tujuan dan keadaan cuaca juga memberikan kontribusi sebagai faktor risiko terjadinya kecelakaan (Syamsiar, 2019).

Kasus kecelakaan bus yang disebabkan oleh kelelahan sudah beberapa kali terjadi di Indonesia. Kasus yang baru-baru ini terjadi adalah kasus kecelakaan bus 4 yang bertabrakan dengan mobil penumpang Kijang Innova di Aceh Timur pada tanggal 3 Agustus 2022. Pengemudi bus mengantuk dan kelelahan tetapi tidak berhenti untuk beristirahat, sehingga kehilangan konsentrasi dalam mengemudi dan menyebabkan kecelakaan yang membuat 2 orang penumpang Kijang Innova meninggal dunia, dan 3 lainnya luka-luka (Aceh Tribun News, 2022). Kasus yang lain adalah kecelakaan bus di jalan Banda Aceh-Medan pada tanggal 20 Juni 2022. Pengemudi bus mengaku mengantuk sehingga menabrak bagian belakang truk yang terparkir di pinggir jalan (Kompas, 2022).

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah

kualitatif dengan desain studi kasus (case studies), yaitu suatu metode atau strategi dalam penelitian untuk mengungkap kasus tertentu dalam konteks sosial secara alamiah dengan mengedepankan proses interaksi komunikasi yang mendalam (indepth interview) antara peneliti dengan informan yang akan di wawancara

HASIL PENELITIAN

Tabel 1. Karakteristik Informan Penelitian

Jenis Informan	PO	Kode Informan	Umur	Lama Kerja
	Putra Pelangi	SB1	27 Tahun	3 Tahun
	Sempati Star	SB2	29 Tahun	8 Tahun
	Harapan Indah	SB3	34 Tahun	12 Tahun
	JRG 99	SB4	30 Tahun	5 Tahun
	PMTOH	SB5	51 Tahun	28 Tahun
	Anugrah	SB6	43 Tahun	19 Tahun
	Pusaka	SB7	39 Tahun	20 Tahun

Berdasarkan karakteristik responden sebagian besar informan berumur diatas 30 tahun dengan lama kerja yang bervariasi mulai dari 3 tahun bahkan ada yang bekerja sebagai sopir bus selama 28 tahun.

1. Waktu Istirahat Sopir Bus

Berdasarkan keterangan beberapa informan di atas terkait dengan waktu istirahat, informasi yang diperoleh beragam dimana sebagian informan menyampaikan bahwa waktu istirahat sopir tidak menentu, bisa beristirahat ketika sampai di tujuan maupun di pool bus nya masing-masing dengan durasi waktu yang berbeda-beda berkisar antara 4-6 jam sebelum berangkat kembali. Lebih banyaknya sopir bus beristirahat apabila pergantian sifth didalam perjalanan.

Informan: "...jam tidur itu gak tentu sih

kan Kalau misalkan jam-jam siang, jam-jam luar...”(SB1)” Informan: “...Sampai pagi, kerja dulu...”(SB2)”

Informan: “...mulai dari tengah hari itu sudah istirahat sampai sore...berarti ketika sampai itu pembersihan mobil-mobil dulu baru istirahat gitu,, Ya, kadang bisa tidur...”(SB3)”

Informan: “...kalau buat medan banda Aceh, drivernya 2 jadi dibagi waktunya 12 jam, berarti 6 jam 6 jam per orang....”(SB4)”

Informan: “..Ya, biasa saja Istirahat misalnya ya bisa tidur Bisa tidur lebih kurang 6 jam....”(SB5)”

Informan: “...istirahat itu ketika kami sampai di lokasi kami gak langsung istirahat jadi kami membersihkan dulu yang ada di mobil lah,, dan kami mengecek-ngecek kembali seperti mesin yang ada di mobil, ban, baru kami beristirahat gitu biasanya...”(SB6)”

Informan: “...kami istirahatnya ya setelah turunnya penumpang, kita cek dulu unit-unitnya, apa yang ada kendala, segala macam. Setelah kita memastikan unitnya ini udah aman, nggak ada yang rusak, baru kita istirahat....”(SB7)”

Berdasarkan keterangan beberapa informan di atas terkait dengan kegiatan yang dilakukan disela-sela waktu istirahat, informasi yang diperoleh relatif sama dimana informan menyampaikan bahwa waktu istirahat diisi dengan pembersihan bus, pengecekan setiap bagian dari bus dan bersenda gurau bersama rekan sopir lainnya. Berdasarkan keterangan beberapa informan terkait dengan waktu istirahat yang belum terpenuhi namun harus berangkat, informasi yang diperoleh beragam dimana informan menyampaikan bahwa hal tersebut sudah biasa terjadi dan tidak menjadi masalah dengan tetap beristirahat di waktu pergantian sifth dalam perjalanan. Sebagian informan menyampaikan bahwa untuk menghadapi situasi semacam itu memilih untuk mengkonsumsi multivitamin, obat kuat tradisional bahkan minuman penambah energi.

2. Beban Kerja Sopir Bus

Berdasarkan pertanyaan yang diajukan peneliti kepada informan melalui Indept Interview terkait dengan “beban kerja”, diperoleh jawaban informan sebagai berikut:

Informan: “..Enggak. Alhamdulillah ya...”(SB1)” Informan: “...Gak...”(SB2)” 61 Informan: “..Kalau dibilang beban, enggak. Karena ini kan udah kerjaan kita sehari-hari. Dibilang hobi-hobi juga dalam bus ini, kan...”(SB3)”

Informan: “...Kalau beban sih itu tergantung kepribadian masing-masing, tergantung masalah masing-masing...”(SB4)”

Informan: “...Semua pekerjaan itu beban...”(SB5)”

Informan: “...Ya, pekerjaan semua punya beban tersendiri ya tapi kalau saya sih, ya masing-masing semua pribadi gitu, kembali lagi ke pribadi masing-masing tapi saran saya jangan membawa beban itu ke dalam pekerjaan nanti susah sendiri gitu...”(SB6)”

Informan: “...Kalau bagi saya sih enggak, karena bagi saya perjalanan itu udah kayak hobi ya,,, Karena udah terbiasa dari sejak kecil Mungkin itu aja bu...”(SB7)” Jawaban informan terkait dengan “potensi yang menjadi beban disaat sedang bekerja”, jawaban informan adalah sebagai berikut: Informan: “..Bagi saya sih, enggak ada...”(SB1)”

Informan: “...Gak ada beban, Gak ada...”(SB2)” Informan: “..Kalau dibilang nggak ada beban kita di dalam kerjaan ini, kita bawa senang aja. Kalau dibawa beban, yang ada jadi masalah nanti ke depannya,....”(SB3)”

Informan: “...Keluarga lah, kalau dalam pekerjaan tetap keluarga...”(SB4)” Informan: “...Pendapatannya cukup, tapi waktu kita pergunakan nggak cukup...”(SB5)”

Informan: “...beban untuk saya jarang ada waktu untuk keluarga saya gitu ya ya seperti ini sebentar lagi kan mau idul adha nih Ya kalau bisa saya berkumpul sama keluarga Saya berkumpul gitu Kalau ada waktunya,, Itu aja dek...”(SB6)”

Informan: “...Kalau yang berpotensi

menjadi beban ya biasanya Kalau misalkan ada kerusakan di jalan yang kemungkinan dari pihak sopir dua atau saya pun sendiri lengah untuk mengecek unit atau misalkan ada hal-hal setelah kita pun mengecek unit ya sudah aman tapi tiba-tiba ada perkenalan di jalan kita kan nggak tahu biasanya sih, bocoran seperti itu....”(SB7)”

Dari semua pertanyaan yang diajukan terkait dengan “beban kerja” informasi yang diperoleh beragam dimana sebagian informan menyampaikan bahwa tidak memiliki beban saat bekerja sebagai sopir bus, jika pun mereka memiliki beban diluar pekerjaan tidak ada pilihan lain selain tetap berangkat dan mengemudikan bus masing-masing untuk memenuhi tanggung jawabnya. Mayoritas sopir bus mengatakan beban terberat saat bekerja adalah jauh dengan keluarga dan kesehatan kendaraan mereka ketika di jalan.

3. Beban Kerja Sopir Bus

Berdasarkan pertanyaan yang diajukan peneliti kepada informan melalui Indept Interview terkait dengan “beban kerja”, diperoleh jawaban informan sebagai berikut:

Informan: “..Enggak. Alhamdulillah ya...”(SB1)”

Informan: “...Gak...”(SB2)” 61 Informan: “..Kalau dibilang beban, enggak. Karena ini kan udah kerjaan kita sehari-hari. Dibilang hobi-hobi juga dalam bus ini, kan...”(SB3)”

Informan: “...Kalau beban sih itu tergantung kepribadian masing-masing, tergantung masalah masing-masing...”(SB4)”

Informan: “...Semua pekerjaan itu beban...”(SB5)”

Informan: “...Ya, pekerjaan semua punya beban tersendiri ya tapi kalau saya sih, ya masing-masing semua pribadi gitu, kembali lagi ke pribadi masing-masing tapi saran saya jangan membawa beban itu ke dalam pekerjaan nanti susah sendiri gitu....”(SB6)”

Informan: “...Kalau bagi saya sih enggak, karena bagi saya perjalanan itu udah kayak hobi ya,,, Karena udah terbiasa dari sejak kecil Mungkin itu aja bu....”(SB7)”

Dari pertanyaan yang diajukan terkait

dengan “beban kerja” informasi yang diperoleh beragam dimana sebagian informan menyampaikan bahwa tidak memiliki beban saat bekerja sebagai sopir bus, jika pun mereka memiliki beban diluar

pekerjaan tidak ada pilihan lain selain tetap berangkat dan mengemudikan bus masing-masing untuk memenuhi tanggung jawabnya. Mayoritas sopir bus

mengatakan beban terberat saat bekerja adalah jauh dengan keluarga dan kesehatan kendaraan mereka ketika di jalan.

4. Kelelahan Kerja Sopir

Berdasarkan pertanyaan yang diajukan peneliti kepada informan melalui Indept Interview terkait dengan “kelelahan kerja”, diperoleh jawaban informan sebagai berikut :

Informan: “..enggak, kalau misalkan itu aman-aman aja...”(SB1)” Informan: “...Gak ada, Sehat-sehat aja...”(SB2)”

Informan: “..Insya Allah sampai saat ini nggak ada masalah. Alhamdulillah sehat....”(SB3)”

Informan: “...Alhamdulillah belum ada, soalnya setiap kita sampai di pool kita selalu poding, istirahat cukup, makan tidur cukup, jadi mudah-mudahan badan fit...”(SB4)”

Informan: “...Itu kalau pun ada begitu, langsung kita ambil istirahat, terus ada yang gantinya... Kan nggak mungkin sekalian kejadian itu Pasti satu-satu...”(SB5)”

Informan: “...Ada sih, karena pekerjaan saya duduk terus ya, perjalanan jauh juga, kalau lelah pasti ada lelah pastinya saya mengakalinya dengan istirahat yang cukup, minum obat, itu aja....”(SB6)”

Informan: “...Untuk saat ini belum bu, karena saya, ya seperti saya bilang tadi, kalau misalkan jam istirahat saya kurang, saya pasti mengkonsumsi vitamin atau poding jadi walaupun kami ini dalam perjalanan,, begadang atau apa segala macam kami tetap menjaga kesehatan yang utama....”(SB7)”

Dari pertanyaan yang diajukan terkait dengan “kelelahan kerja” informasi yang diperoleh beragam dimana sebagian informan menyampaikan bahwa tidak merasakan

kelelahan saat bekerja, sedangkan yang lainnya menganggap kelelahan saat bekerja adalah hal yang wajar, sehingga semua dari informan tidak memperlmasalahkannya dan tetap bekerja. Kelelahan sering kali dirasakan oleh sopir disaat waktu perjalanan sudah hampir pagi (subuh), cuaca di perjalanan yang tidak bersehat seperti hujan deras dan angin kencang, selebihnya informan menyampaikan kelelahan sering terjadi ketika harus berangkat sendiri tanpa ada sopir pengganti. Solusi untuk menghadapi kelelahan dengan tidur sebentar, mengkonsumsi vitamin dan tidak memaksakan perjalanan.

PEMBAHASAN

1. Waktu Istirahat

Hasil penelitian diketahui bahwa waktu istirahat sopir tidak menentu, bisa beristirahat ketika sampai di tujuan maupun di pool bus nya masing-masing dengan durasi waktu yang berbeda-beda berkisar antara 4-6 jam sebelum berangkat kembali. Lebih banyaknya sopir bus beristirahat apabila pergantian shift didalam perjalanan. Waktu istirahat diisi dengan pembersihan bus, pengecekan setiap bagian dari bus dan bersenda gurau bersama rekan sopir lainnya. Tempat istirahat istriaht untuk sopir bus disediakan oleh PO bus nya masing-masing dengan tingkat kenyamanan yang biasa saja mengingat fasilitas yang digunakan secara bersamaan 75 atau umum. Terkait dengan waktu istirahat yang belum terpenuhi namun harus berangkat, menurut informan hal tersebut sudah biasa terjadi dan tidak menjadi masalah dengan tetap beristirahat di waktu pergantian shift dalam perjalanan. Untuk menghadapi situasi semacam itu sopir bus memilih untuk mengkonsumsi multivitamin, obat kuat tradisional bahkan minuman penambah energi.

Kurang berkualitasnya waktu istirahat sopir beresiko menyebabkan kelelahan kerja, hasil penelitian yang dilakukan oleh Eriza Putri Kenanti (2016) menunjukkan responden yang waktu istirahatnya lama dan tidak lama

sangat berpengaruh pada kelelahan saat bekerja, ini karena hasil dari wawancara kepada responden bahwa saat istirahat tidak menggunakan benar-benar waktu istirahat dirumah sehingga dapat disimpulkan bahwa kualitas istirahat/tidur responden sudah tidak memenuhi standar sehingga dari hasil uji statistik menunjukkan ada hubungan kekurangan waktu istirahat dengan kelelahan kerja pada pengemudi bus.

2. Jumlah Hari Kerja

Hasil penelitian diketahui bahwa jumlah hari kerja sopir bus 7 hari dalam seminggu. Namun sebagian informan menyampaikan bahwa sopir bus diperbolehkan untuk mengambil cuti setidaknya 4 hari dalam sebulan dengan syarat melaporkan terlebih dahulu kepada pihak atasan PO masing-masing. Terkait dengan sopir 2 yang berhalangan atau tidak masuk kerja, informan menyampaikan bahwa akan dicarikan sopir pendamping lainnya oleh PO, namun ada juga informan yang menyampaikan akan berangkat sendiri apabila sopir 2 berhalangan untuk berangkat. Melakukan aktivitas dalam waktu yang lama menyebabkan kelelahan fisik ataupun mental. Banyak penelitian yang menghubungkan Jumlah Hari Kerja dengan gejala kelelahan. Salah satu penyebab kelelahan pada pengemudi adalah lamanya waktu yang dihabiskan untuk mengemudi (SafetyNet, 2019).

Hasil ini sejalan dengan penelitian sebelumnya pada tenaga kerja dibagian produksi PT. Sari Usaha Mandiri Bitung, lamanya waktu kerja seseorang akan mempengaruhi produktivitas kerjanya, biasanya orang yang bekerja lebih dari 8 jam perhari akan lebih cepat mengalami kelelahan sehingga mempengaruhi konsentrasi kerjanya dan mempengaruhi kualitas produk barang yang ia hasilkan dibandingkan 78 dengan orang yang mempunyai waktu kerja kurang dari 8 jam perhari. Waktu kerja bagi seseorang menentukan efisiensi dan produktivitasnya (Suma'mur, 2016).

3. Shift Kerja Sopir Bus

Hasil penelitian diketahui bahwa setiap PO bus memiliki 2 sopir untuk pembagian shift kerja. Jumlah durasi mengemudi lebih banyak dilakukan oleh sopir satu. Selanjutnya informasi apabila salah satu sopir bus mengalami sakit, informan mengatakan akan bergantian dengan sopir yang lebih sehat walaupun sopir tersebut sudah mengemudi sebelumnya. Kemudian sopir yang sakit akan dilaporkan ke pengurus PO dan ditinggalkan di tempat pelayanan kesehatan. Kerja shift adalah bekerja di luar jam kerja normal, oleh karena itu pekerja shift sering mengalami konflik antara tuntutan pekerjaannya dan jam internal 79 tubuh. Sebagian besar pekerja shift sering mengalami gangguan tidur, dan rata-rata 1 dari 3 pekerja shift tersebut mengalami kelelahan (SafetyNet, 2019).

Penelitian sebelumnya menemukan bahwa ada sedikit perbedaan dalam kewaspadaan selama jam kerja pada pekerja shift dan pekerja non shift, tetapi pekerja dengan kerja shift 12 jam secara signifikan lebih mengantuk pada akhir shiftnya, khususnya pada pukul 7 pagi, dibandingkan pekerja dengan kerja shift 8 jam. Beberapa pekerja bahkan lebih berisiko dalam mengemudikan kendaraannya setelah shift berakhir (Tucker, 2016). Salah satu efek dari adanya shift kerja adalah timbulnya gangguan tidur dan pengemudi yang mengalami shift kerja akan lebih sering mengalami kurangnya waktu tidur dan gangguan tidur dibandingkan dengan pengemudi yang tidak mengalami shift kerja atau shift kerja dengan rotasi permanen. Hal ini terjadi dikarenakan adanya gangguan pada irama sirkadian atau jam biologis pada tubuh yang akan berhubungan dengan menurunnya perhatian dan performa serta lambat waktu reaksi (ROSPA, 2021).

4. Beban Kerja Sopir Bus

Hasil penelitian diketahui bahwa sebagian sopir bus tidak memiliki beban saat bekerja sebagai sopir bus, jika pun mereka memiliki beban diluar pekerjaan tidak ada

pilihan lain selain tetap berangkat dan mengemudikan bus masing-masing untuk memenuhi tanggung jawabnya. Mayoritas sopir bus mengatakan beban terberat saat bekerja adalah jauh dengan keluarga dan kesehatan kendaraan mereka ketika di dalam perjalanan. 80 Beban kerja dapat dibedakan secara kuantitatif dan kualitatif, beban kerja kuantitatif adalah seseorang bekerja dalam jumlah banyak sesuai dengan waktu yang telah diberikan sedangkan beban kerja kualitatif yaitu seseorang bekerja dengan tugas-tugas yang repetitif, berbagai jenis, dan memiliki tantangan. Berbagai pendekatan terhadap pengerahan tenaga atau beban kerja secara fisiologis dalam pekerjaannya antara lain pengukuran nadi kerja (heart rate), O₂ consumption, blood flow, respiratory frequency (Kroemer, 2017).

Hasil penelitian yang telah dilakukan oleh Ekawati (2019) menunjukkan bahwa pekerja dengan beban kerja berat memiliki lebih banyak presentase dalam angka hasil pengukuran kelelahan kerja. Hal ini dikarenakan selain waktu kerja, kondisi pekerja setelah bekerja juga ikut menentukan hasil pengukuran waktu reaksi yang dilakukan.

Kelelahan Kerja Sopir Bus

Hasil penelitian diketahui bahwa sebagian sopir bus tidak merasakan kelelahan saat bekerja, sedangkan yang lainnya menganggap kelelahan saat bekerja adalah hal yang wajar, sehingga semua dari informan tidak mempermasalahkannya dan tetap bekerja. Kelelahan sering kali dirasakan oleh sopir disaat waktu perjalanan sudah hampir pagi (subuh), cuaca di perjalanan yang tidak bersehabat seperti hujan deras dan angin kencang, selebihnya informan menyampaikan kelelahan sering terjadi ketika harus berangkat sendiri tanpa ada sopir pengganti. Solusi untuk menghadapi kelelahan dengan tidur sebentar, mengkonsumsi vitamin dan tidak memaksakan perjalanan.

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 (Government of Alberta, 2020). Kelelahan merupakan suatu perasaan yang bersifat subyektif. Kelelahan adalah suatu kondisi yang disertai penurunan efisiensi dan kebutuhan dalam bekerja. Kelelahan merupakan suatu mekanisme perlindungan tubuh agar tubuh menghindari kerusakan lebih lanjut, sehingga dengan demikian terjadilah pemulihan (Suma'mur, 2016).

KESIMPULAN

Kesimpulan dari pembahasan ini adalah bahwa kondisi kerja sopir bus, yang mencakup waktu istirahat yang tidak menentu, jumlah hari kerja yang padat, serta beban kerja yang tinggi, berkontribusi signifikan terhadap tingkat kelelahan yang mereka alami. Waktu istirahat yang kurang berkualitas, durasi kerja yang panjang, dan pengaruh shift kerja berdampak pada kesehatan fisik dan mental sopir.

SARAN

Meskipun sebagian sopir menganggap kelelahan sebagai hal yang wajar, penting untuk meningkatkan manajemen waktu istirahat dan menyediakan fasilitas yang lebih baik guna mencegah kelelahan, yang dapat mengurangi risiko keselamatan di jalan dan meningkatkan kinerja sopir.

DAFTAR PUSTAKA

Aceh Kini News. (2022).

Asfian. (2016) Psikologi sosial suatu pengantar Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

Azwar. (2018) Penyusunan skala psikologi (Edisi 2) Yogyakarta: Pustaka Belajar.

Barron, A. L. (2014) Driver fatigue: The road to danger Wisconsin: National Bus Trader.

Brown. (2014). Driver fatigue, Journal Ergonomic

Budiono. (2018) Higiene perusahaan, ergonomi, kesehatan kerja, keselamatan kerja Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Canadian Centre for OHS. (2017) Fatigue

Castro, J. R., & Loureiro, J. G. (2014). Tiredness and sleepiness in bus drivers and road accident in Peru: Quantitative study.

Department of Health, NSW. (2017) Fatigue preventing & managing work-related fatigue: Guidelines for the NSW Public Health System Sydney: NSW Health.

Dinges. (2015). Overview of sleepiness and accident Journal of Sleep Research University of Applied Sciences, Schmalkalden, Germany.

Elizabeth. (2018) Driver aggression: The role of personality, social characteristics, risk, and motivation Federal Office of Road Safety, Monash University.

Erawan. (2019) Ergonomi, lingkungan kerja dan kesehatan [Online Journal].

Friilly. (2016) Kelelahan kerja kronis: Kajian terhadap kelelahan kerja, penyusunan alat ukur serta hubungannya dengan waktu reaksi dan produktivitas kerja [Disertasi]. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.

Hadju, V. (2015) Dasar-dasar gizi Makassar: UNHAS Press.

Hasan, I. M. (2019) Metode penelitian dan aplikasinya Jakarta: Ghalia Indonesia.

Hikmawati. (2018). Faktor yang berhubungan dengan kelelahan pekerja.

Houston. (2017). The aggressive driving behaviour scale: Developing a self.

Houston. (2018). The aggressive driving behavior scale: Developing a self-report measure of unsafe driving North American Journal of Psychology (NAJP).

Kementerian Tenaga Kerja. (2019) Training material keselamatan dan kesehatan kerja bidang keselamatan kerja Jakarta: Departemen Tenaga Kerja.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi. (2017) Laporan investigasi dan penelitian kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan

- Jawa Timur: Kementerian Perhubungan.
Kompasiana. (2022) Belajar kepada Sumber Kencono Kompasiana.com.
- Muhammad Fadel. (2018). Faktor-faktor yang berhubungan dengan kejadian kelelahan kerja pada sopir bus terminal Parepare.
- Occupational Health Clinics for Ontario Workers Inc. (2020) Shiftwork: Health effects & solutions Ontario: Occupational Health Clinics for Ontario Workers Inc.
- Palimbong, T. (2021). Faktor-faktor yang berhubungan dengan kejadian kelelahan kerja pada sopir bus PT. Nusa Indah (Persero) Terminal BBM Makassar. [Jurnal]. Makassar: Universitas Hasanuddin.
- Riyadina, W., Suharyanto, F. X., & Tana, L. (2016). Keluhan nyeri muskuloskeletal pada pekerja industri di kawasan industri Pulo Gadung Jakarta. [Online Journal].
- Setiawaty. (2018) Kelelahan kerja kronis: Kajian terhadap kelelahan kerja, penyusunan alat ukur serta hubungannya dengan waktu reaksi dan produktivitas kerja [Disertasi]. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Suma'mur. (2016) Higiene perusahaan dan kesehatan kerja (Hiperkes) Jakarta: Sagung Seto.
- Surat Keterangan tentang Penyelenggaraan Pengangkutan Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) di Jalan. (2014). Jakarta: Dirjen Perhubungan Darat.
- Tarwaka. (2014) Ergonomi untuk keselamatan, kesehatan kerja, dan produktivitas Surakarta: UNIBA Press.
- Tribun News. (2022)
- WorkSafe BC. (2015) Fatigue survey of BC truck drivers Kanada: WorkSafeBC.