



## Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Pengendara Ojek Online di Jakarta Timur Tahun 2018

Muhammad Rizal<sup>1</sup> Elwindra<sup>2</sup>

### *Factors Related to Job Fatigue in Online Ojek Riders In East Jakarta In 2018*

#### Abstrak

Kelelahan adalah suatu kondisi yang memiliki tanda berkurangnya kapasitas yang dimiliki seseorang untuk melakukan aktivitas dan biasanya ditandai dengan perasaan letih dan lemah. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada pengendara ojek online. Desain penelitian ini merupakan penelitian analitik dengan menggunakan pendekatan Kuantitatif, dengan *cross sectional study*, dimana subyek penelitian adalah Pengendara Ojek Online yang berada di Jakarta Timur dengan sampel sebanyak 80 responden. Hasil penelitian menunjukkan pengukuran Kategori IMT terbanyak berada dalam kategori Normal 58,8%, sedangkan dalam kategori kurus-gemuk 41,2%. Hasil penelitian mendapatkan kondisi pengemudi ojek online mengalami kelelahan ringan sebanyak 75,0%. Hasil analisis Bivariat nilai p-value mendapatkan hubungan antara variabel usia (p-value: 0,210), status perkawinan (p-value: 0,549), latar belakang pendidikan (p-value: 0,131), waktu kerja (p-value: 0,447), IMT (p-value: 0,605) dengan variabel kelelahan pengemudi ojek online. Dapat disimpulkan bahwa tidak ditemukan adanya hubungan yang signifikan antara usia dengan kelelahan kerja, status perkawinan dengan kelelahan kerja, latar belakang pendidikan dengan kelelahan kerja, waktu kerja dengan kelelahan kerja, IMT dengan kelelahan kerja. Disarankan bagi pengendara ojek online untuk menambah wawasan tentang *Safety Riding* yang baik, sehingga dapat mengurangi risiko kelelahan kerja.

Kata Kunci: Faktor, Kelelahan Kerja, Pengendara, Ojek Online

#### Abstract

*Fatigue is a condition that has a sign of reduced capacity that a person has for activities and is usually characterized by a feeling of fatigue and weakness. The purpose of this study was to determine the factors associated with work exhaustion on online motorcycle taxi drivers. The design of this study is an analytical study using a quantitative approach, with a cross sectional study, where the research subjects were Online Ojek Riders in East Jakarta with a sample of 80 respondents. The results showed that the highest BMI category measurement was in the Normal category 58.8%, while in the skinny-fat category 41.3%. The results of the study found that the condition of online motorcycle taxi drivers experienced mild fatigue as much as 75.0%. The results of Bivariate analysis p-value values get a relationship between age variables (p-value: 0.210), marital status (p-value: 0.549), educational background (p-value: 0.131), working time (p-value: 0.447), BMI (p-value: 0.605) with the variable exhaustion of online motorcycle taxi drivers. It can be concluded that there was no significant relationship between age with work fatigue, marital status with work exhaustion, educational background with work fatigue, work time with work exhaustion, BMI with work exhaustion. It is recommended for motorcycle taxi drivers online to add insight into good Safety Riding, so that it can reduce the risk of work fatigue.*

Keywords: Factors, Work Fatigue, Motorists, Online Motorcycle Taxi

<sup>1</sup> Alumni Prodi S1 Kesehatan Masyarakat STIKes Persada Husada Indonesia

<sup>2</sup> Dosen Prodi S1 Kesehatan Masyarakat STIKes Persada Husada Indonesia

## Pendahuluan

Data dari WHO saat ini, kecelakaan transportasi 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 perhari). 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 di dunia dan Indonesia termasuk di dalamnya. (Depnaker, 2004)

Menurut Badan Keselamatan dan Jalan Raya Nasional Amerika (NHSA) bahwa kelelahan pengemudi dan perasaan kantuk merupakan penyebab utama kecelakaan sekitar 100.000 kecelakaan dilaporkan setiap tahun terjadi, lebih dari 71.000 orang mengalami cedera dan sekitar 1500 orang meninggal dunia pada kecelakaan yang disebabkan pengemudi tertidur dan lelah saat mengemudikan kendaraan (Aqui, 2004).

Perkembangan kendaraan di Indonesia semakin pesat jumlah kendaraannya semakin bertambah setiap tahun contohnya dari data yang diperoleh dari Mabes polri, jumlah kendaraan yang terdaftar di Indonesia per tanggal 1 Januari 2018 mencapai 111 juta, atau tepatnya 111.571.239 unit kendaraan. Angka tersebut termasuk jumlah sepeda motor yang memberikan kontribusi terbesar sebesar 82% atau 91.085.532 unit sepeda motor. Menyusul mobil pribadi dengan kontribusi 12% atau sebanyak 13.253.143 unit mobil. Sisanya kontribusi dari mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus. (Paryadi, 2018)

Di Indonesia 72% kecelakaan lalu lintas yang terjadi melibatkan kendaraan sepeda motor. Pada tahun 2009, tercatat sebanyak 164.431 kejadian kecelakaan yang melibatkan sepeda motor. Angka tersebut naik jika dibandingkan dengan tahun 2008 lurus dengan jumlah kecelakaan yang terjadi. Data

Kepolisian RI menyebutkan, pada 2012 terjadi 109.038 kasus kecelakaan.

Menurut MC Farland dan Y. Ohkubo ada tiga faktor yaitu faktor manusia (*human factor*), faktor kendaraan (*vehicle*) dan faktor lingkungan (*environment*). Dari berbagai penelitian yang dilakukan diketahui bahwa penyebab terbesar kecelakaan lalu lintas karena faktor manusia 91%, sedangkan faktor lainnya 9%. (Depkes, 2003). Data dari dinas perhubungan juga menyebutkan mayoritas penyebab kecelakaan lalu lintas adalah kondisi kendaraan yang tidak layak jalan dan kondisi fisik pengemudi (Hertanto, 2003).

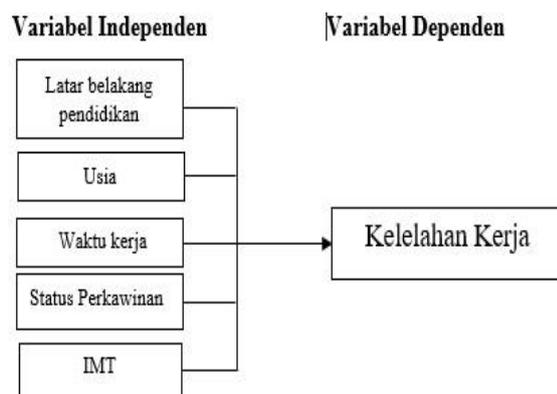
Kelelahan merupakan gejala yang wajar dialami oleh setiap orang yang diakibatkan oleh faktor psikis maupun fisik (Santoso, 2004). Disamping itu banyak penelitian yang menunjukkan bahwa faktor individu seperti umur, pendidikan, massa kerja, dan status gizi mempunyai hubungan terhadap terjadinya kecelakaan kerja. Faktor individu seperti umur dan status seseorang mempunyai hubungan yang signifikan terhadap terjadinya kelelahan. (Aqui, 2004)

Setiap pengemudi harus mendapatkan 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 bermotor umum setelah mengemudikan kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.

Ojek *online* adalah salah satu angkutan perorangan yang banyak digunakan untuk angkutan orang maupun untuk jasa pengiriman barang, terutama di kota besar seperti Jakarta. Berdasarkan latar belakang ini maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada pengendara ojek online di Jakarta Timur.

## Metode

Desain penelitian ini merupakan penelitian analitik dengan menggunakan pendekatan Kuantitatif. Desain penelitian yang digunakan adalah *cross sectional study*. Penelitian *cross sectional* merupakan penelitian non-eksperimental dalam rangka mempelajari dinamika kolerasi antara faktor-faktor risiko dengan efek, dengan cara pendekatan observasional atau dikumpulkan sekaligus pada waktu yang sama.



Gambar 1 Kerangka Konsep Penelitian

Hipotesis yang akan dibuktikan kebenarannya dalam penelitian ini adalah :

1. Adanya hubungan antara latar belakang pendidikan dengan kelelahan pada pengemudi ojek online
2. Adanya hubungan antara Usia dengan kelelahan kerja pada pengemudi ojek online
3. Adanya hubungan antara Waktu Kerja dengan kelelahan kerja pada pengemudi ojek online
4. Adanya hubungan antara status perkawinan dengan kelelahan kerja pada pengemudi ojek online
5. Adanya hubungan antara IMT dengan kelelahan kerja pada pengemudi ojek online

Populasi dalam penelitian ini adalah pengemudi ojek online di wilayah Jatiwaringin, Jakarta Timur, yang berdasarkan informasi awal didapatkan jumlah 184 orang pengemudi ojek online.

Teknik sampling yang digunakan adalah *accident sampling*. Sampel yang diambil secara aksidental berarti sampel diambil dari responden atau kasus yang kebetulan ada disuatu tempat atau keadaan tertentu (Notoadmodjo, 2010). Cara pengambilan sampel secara aksidental ini dilakukan dengan mengambil kasus atau responden yang kebetulan ada atau tersedia disuatu tempat sesuai dengan konteks penelitian: analisis responden adalah pengendara ojek online di beberapa pangkalan di Jakarta Timur. Perhitungan jumlah sampel menggunakan rumus:

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

Dimana :

n = Jumlah sampel

N = Jumlah populasi

d<sup>2</sup> = Tingkat ketelitian yang diinginkan

$$n = \frac{184}{1 + 184(0,1)^2} = \frac{184}{1 + 184(0,01)} = \frac{184}{2,84}$$

n = 64,8 ~ 80 orang

Untuk mencegah bias dan rusaknya data, maka penelitian mengambil 80 responden.

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis univariat dan bivariat. Analisis univariat bertujuan untuk menjelaskan/mendesripsikan karakteristik setiap variable penelitian. Analisis bivariat dilakukan terhadap dua variabel yang diduga berhubungan atau berkolerasi dengan penggunaan statistik. Analisis bivariat dalam penelitian ini dilakukan untuk mengetahui hubungan dua variabel yaitu variabel bebas dan variabe terikat. Analisis bivariat menggunakan uji *chi-square* dengan derajat kepercayaan 95%. Jika *P-value* ≤ 0,05, maka perhitungan secara statistik menunjukkan bahwa adanya hubungan bermakna antara variabel bebas dengan terikat. Jika *P-value* > 0,05, maka perhitungan secara statistik menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan bermakna antara variabel bebas dengan terikat.

## Hasil dan Pembahasan

Tahun 2015 merupakan masa yang fenomenal bagi perkembangan layanan transportasi on demand, atau yang biasa dikenal dengan transportasi online. Dalam rentang waktu dua belas bulan, GO-JEK berkembang dari sebuah aplikasi mobile baru menjadi sebuah layanan besar, yang kemudian mendapat perlawanan dari GrabTaxi dengan layanan GrabBike. Persaingan tersebut pun semakin sengit dengan masuknya layanan asal Amerika Serikat, Uber, yang hadir di tanah air sejak tahun 2014. Memasuki tahun 2016, persaingan ketiga startup tersebut justru bertambah sengit. GrabTaxi mengubah namanya menjadi Grab, dan berusaha menyaingi GO-JEK di bisnis pengantaran makanan dengan membuat layanan GrabFood. Ketika GO-JEK meluncurkan GO-PAY, Grab pun turut meluncurkan fitur serupa dengan nama GrabPay Credits.

### Analisis Univariat

**Tabel 1 Distribusi Frekuensi Usia Pengendara Ojek Online Jakarta Timur 2018**

Usia	Frequency	Percent	Cumulative Percent
< 30 Tahun	42	52,5	52,5
≥ 30 Tahun	38	47,5	100,0
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100,0</b>	

Responden terbanyak berada pada usia <30 tahun sebanyak 42 orang dengan persentase 52,5%.

**Tabel 2 Distribusi Frekuensi Pendidikan Pengendara Ojek Online Jakarta Timur 2018**

Pendidikan	Frequency	Percent	Cumulative Percent
SD	4	5,0	5,0
SMP	17	21,3	26,3
SMA	44	55,0	81,3
Perguruan Tinggi	15	18,7	100,0
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100,0</b>	

Responden terbanyak memiliki pendidikan SMA sebanyak 44 orang dengan persentase 55,0%, dan pendidikan SMP sebanyak 17 orang dengan persentase 21,3%.

**Tabel 3 Distribusi Frek Kategori Pendidikan Pengendara Ojek Online Jakarta Timur 2018**

Kategori	Frequency	Percent	Cumulative Percent
Pendidikan rendah (SD-SMP)	21	26,3	26,3
Pendidikan menengah/tinggi (SMA-PT)	59	73,7	100,0
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100,0</b>	

Kategori pendidikan responden terbanyak berada pada pendidikan menengah/tinggi jumlah 59 orang dengan persentase 73,7%.

**Tabel 4 Distribusi Frek. Waktu Kerja Pengendara Ojek Online Jakarta Timur 2018**

Waktu kerja	Frequency	Percent	Cumulative Percent
1-8 jam/hari	34	42,5	42,5
>8 jam/hari	46	57,5	100,0
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100,0</b>	

Responden terbanyak adalah pekerja yang bekerja >8 jam per hari sebanyak 46 orang dengan persentase 57,5%.

**Tabel 5 Distribusi Frek. Status Perkawinan Pengendara Ojek Online Jakarta Timur 2018**

Status perkawinan	Frequency	Percent	Cumulative Percent
Belum menikah	35	43,8	43,8
Sudah menikah	45	56,2	100,0
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100,0</b>	

Responden terbanyak adalah responden yang sudah menikah sebanyak 45 orang dengan persentase 56,2%.

**Tabel 6 Distribusi Frekuensi IMT Pengendara Ojek Online Jakarta Timur 2018**

IMT	Frekuensi	Persentase	Cumulative Percent
17.0-18.4 Kurus	8	10,0	10,0
18.5-24.9 Gizi Baik/Normal	47	58,8	68,8
25.0-27.0 Gizi lebih/Gemuk	16	20,0	88,8
>27.0 Gizi lebih/Sangat gemuk	9	11,2	100,0
Total	80	100,0	

Responden terbanyak dengan gizi baik/normal sebanyak 47 orang dengan persentase 58,8%, dan gizi lebih atau gemuk sebanyak 16 orang responden dengan persentase 20,0%.

**Tabel 7 Distribusi Frekuensi Kategori IMT Pengendara Ojek Online Jakarta Timur 2018**

Kategori IMT	Frequency	Percent	Cumulative Percent
Normal	47	58,8	58,8
Kurus/Gemuk	33	41,2	100,0
Total	80	100,0	

Responden terbanyak berada pada gizi normal sebanyak 47 orang dengan persentase 58,8%, sedangkan responden dengan kategori kurus/gemuk sebanyak 33 orang dengan persentase 41,2%.

**Tabel 8 Distribusi Frekuensi Kelelahan Pengendara Ojek Online Jakarta Timur 2018**

Kelelahan	Frequency	Percent	Cumulative Percent
Ringan	60	75,0	75,0
Berat	20	25,0	100,0
Total	80	100,0	

Responden terbanyak berada pada kelelahan ringan sebanyak 60 orang dengan persentase 75,0%, sedangkan kelelahan berat dengan frekuensi 20 orang dengan presentase 25,0%.

**Analisis Bivariat**

**Tabel 9 Hubungan Usia dengan Kelelahan Pengendara Ojek Online Jakarta Timur 2018**

Usia	Kelelahan kerja				Total		p-value
	Ringan		Berat		N	%	
	N	%	N	%			
<30 tahun	34	80,9	8	19,1	42	100	0,210
≥30 tahun	26	68,4	12	31,6	38	100	
Total	60		20		80		

Responden yang berusia <30 tahun yang terbanyak mengalami kelelahan ringan dengan jumlah responden 34 orang (80,9%), sedangkan responden berusia ≥30 tahun terbanyak juga yang mengalami kelelahan ringan berjumlah 26 orang (68,4%). Hasil uji statistik didapatkan nilai p-value sebesar 0,210 (>0,05), yang artinya tidak ditemukan hubungan yang signifikan antara usia dengan kelelahan kerja.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Dwijayanti Kawoka (2018), yang berjudul *Hubungan Umur dan Beban Kerja dengan Kelelahan Kerja pada Buruh di Pelabuhan Laut Kota Manado*, yang menunjukkan nilai P-value = 0,424, bahwa tidak ada hubungan antara usia dengan kelelahan kerja.

**Tabel 10 Hubungan Status Perkawinan dengan Kelelahan Pengendara Ojek Online Jakarta Timur 2018**

Status Perkawinan	Kelelahan kerja				Total		p-value
	Ringan		Berat		N	%	
	N	%	N	%			
Belum menikah	26	72,2	9	25	36	100	0,549
Sudah menikah	34	75,5	11	24,4	45	100	
Total	60		20		80		

Responden yang belum menikah terbanyak yang mengalami kelelahan ringan sebanyak 26 orang dengan persentase 72,2%, sedangkan responden yang sudah menikah terbanyak juga mengalami kelelahan ringan 34 orang dengan persentase 75,5%. Hasil uji

statistik didapatkan nilai p-value sebesar 0,549 (>0,05) artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara status perkawinan dengan kelelahan kerja.

Hal ini berbanding terbalik dengan penelitian terdahulu oleh Sartono, Maratafery, Winaresma (2013) dengan judul *Hubungan Faktor Internal dan Faktor Eksternal Karyawan dengan Kelelahan Kerja pada Karyawan Laundry Garmeny di Bagian Produksi CV. Sinergie Laundry Jakarta Barat Tahun 2013*. Berdasarkan hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa responden yang mengalami kelelahan kategori tinggi lebih banyak yang memiliki status kawin (78,8%) daripada yang tidak kawin (54,5%). Hasil uji statistik didapatkan nilai p-value sebesar 0,034 Hasil ini menyatakan bahwa status seseorang juga mempengaruhi tingkat kelelahan, orang yang sudah menikah akan lebih cepat mengalami kelelahan dibandingkan dengan bujangan.

**Tabel 11 Hubungan Latar Belakang Pendidikan dengan Kelelahan Pengendara Ojek Online Jakarta Timur 2018**

Latar Belakang Pendidikan	Kelelahan Kerja				Total		p-value
	Ringan		Berat		N	%	
	N	%	N	%			
Rendah (<SMA)	19	90,4	2	9,6	21	100	0,131
Menengah (>SMA)	41	69,4	18	30,6	59	100	
<b>Total</b>	<b>60</b>		<b>20</b>		<b>70</b>		

Responden dengan latar belakang pendidikan Rendah (SD-SMP) terbanyak mengalami kelelahan ringan sebanyak 19 responden (90,4%), sedangkan responden dengan latar belakang pendidikan Menengah (SMA/PT) terbanyak juga mengalami kelelahan ringan sebanyak 41 orang (69,4%). Hasil uji statistik didapatkan nilai p-value sebesar 0,131 (>0,05) artinya tidak ditemukan hubungan yang signifikan antara latar belakang pendidikan dengan kelelahan kerja.

Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Fandrik Eraliasa (2008) dengan

judul *Hubungan Faktor Individu dengan Kelelahan Kerja pada Tenaga Kerja Bongkar Muat di Pelabuhan Tapaktuan Kecamatan Tapaktuan Kabupaten Aceh Selatan Tahun 2008*, diketahui bahwa responden yang sangat lelah berada pada tingkat pendidikan SD yaitu 7 orang (26,9%) dan SLTP yaitu juga sebanyak 7 orang (26,9%). Tidak dapat dilakukan analisis statistik menggunakan uji *Chi-Square* karena terdapat 8 sel (88,9%) yang mempunyai frekuensi harapan kurang dari 5, jadi dapat dilanjutkan dengan uji *Exact Fisher*, diperoleh hasil  $p=0,254$  ( $p>0,05$ ). Artinya tidak ada hubungan yang bermakna antara pendidikan dengan tingkat kelelahan.

**Tabel 12 Hubungan Waktu Kerja dengan Kelelahan Pengendara Ojek Online Jakarta Timur 2018**

Waktu Kerja	Kelelahan Kerja				Total		p-value
	Ringan		Berat		N	%	
	N	%	N	%			
1-8 jam/hari	24	70,5	10	29,5	34	100	0,447
>8 jam/hari	36	78,3	10	21,8	46	100	
<b>Total</b>	<b>60</b>		<b>20</b>		<b>80</b>		

Responden yang bekerja 1-8 jam/hari terbanyak mengalami kelelahan ringan sebanyak 24 orang (70,5%), responden yang bekerja >8 jam/hari mengalami terbanyak juga kelelahan ringan sebanyak 36 orang (78,3%). Hasil uji statistik didapatkan nilai p-value sebesar 0,447 (>0,05) artinya tidak ditemukan hubungan yang signifikan antara waktu kerja dengan kelelahan kerja.

Penelitian ini berbanding terbalik dengan penelitian yang dilakukan oleh Hastuti, 2015 yang berjudul: *Hubungan antara Lama Kerja dengan Kelelahan Berdasarkan Hasil Penelitian yang Dilakukan pada 35 Responden di PT. Nusa Raya Cipta Proyek DP Mall Hotel Semarang*, menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara lama kerja dengan kelelahan pada pekerja konstruksi. Hal ini berdasarkan pada hasil analisis dengan uji alternatif yaitu uji *Kolmogorov-Smirnov* dengan hasil nilai p value

0,002 (<0,05) dan pada tabel *symmetric measure* didapatkan nilai *Contingency Coefficient* (CC) sebesar 0,579. Semua pekerja mengalami kelelahan diakibatkan karena pekerja memiliki jam kerja dalam sehari yang berisiko yaitu >8 jam, walaupun tidak semua pekerja memiliki jam kerja yang berisiko akan tetapi pekerja konstruksi melakukan sebagian besar pekerjaan secara manual, berulang-ulang dan terlalu memaksakan sikap kerja sehingga mengakibatkan pekerja mudah mengalami kelelahan.

**Tabel 13 Hubungan IMT dengan Kelelahan Pengendara Ojek Online Jakarta Timur 2018**

Kategori IMT	Kelelahan Kerja				Total		p- value
	Ringan		Berat		N	%	
	N	%	N	%			
Normal	34	72,3	13	28,8	47	100	0,605
Kurus/gemuk	26	78,8	7	21,2	33	100	
<b>Total</b>	<b>60</b>		<b>20</b>		<b>80</b>		

Responden yang berat badan normal terbanyak mengalami kelelahan ringan sebanyak 34 orang (72,3%), sedangkan responden dengan IMT kurus/gemuk terbanyak juga mengalami kelelahan ringan 26 orang (78,8%). Hasil uji statistik didapatkan nilai p-value sebesar 0,605 (>0,05) artinya tidak ada hubungan yang signifikan antara IMT dengan kelelahan kerja.

Hal ini dibuktikan oleh Dwi Medianto, Dengan judul *Faktor-Faktor Yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) di Pelabuhan Tanjung Mas Semarang*. Hasil *Chi-Square* status gizi dengan kelelahan didapatkan *P-value* 0,880 lebih dari 0,05, sehingga disimpulkan tidak ada hubungan antara status gizi dengan kelelahan kerja.

Secara umum terjadinya kelelahan adalah akibat kekurangan cadangan energi dan meningkatnya metabolisme sebagai penyebab hilangnya efisiensi otot dan akan menghambat pusat-pusat otak dalam mengendalikan gerakan

sehingga frekuensi potensial kegiatan pada sel syaraf menjadi berkurang. (Tarwaka B, 2015).

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan dapat ditarik beberapa kesimpulan yaitu:

1. Karakteristik responden terbanyak adalah berusia <30 tahun (52,5%), Pendidikan SMA/PT (73,7%), waktu kerja > 8 jam-hari (57,5%), status perkawinan sudah menikah (56,2%).
2. Hasil pengukuran IMT responden didapatkan yang terbanyak dalam kategori normal (58,8%), Gizi lebih-gemuk (20,0%), Gizi lebih-sangat gemuk (11,2%), sangat kurus (10,0%). Kategori IMT terbanyak berada dalam kategori Normal (58,8%), sedangkan dalam kategori kurus-gemuk (41,2%)
3. Kelelahan terbanyak berada pada kelelahan ringan sebanyak 60 orang (75,0%), sedangkan kelelahan berat dengan sebanyak 20 orang (25,0%).
4. Hasil analisis Bivariat nilai p-value mendapatkan hubungan antara variabel usia (p-value: 0.210), status perkawinan (p-value: 0.549), latar belakang pendidikan (p-value: 0.131), waktu kerja (p-value: 0.447), IMT (p-value: 0.605) dengan variabel kelelahan pengemudi ojek online. Dapat disimpulkan bahwa tidak ditemukan adanya hubungan yang signifikan antara variabel: usia, status perkawinan, latar belakang pendidikan, waktu kerja, IMT, dengan kelelahan kerja.

### Saran

Disarankan bagi pengendara ojek online untuk menambah wawasan tentang *Safety Riding* yang baik, sehingga dengan pengetahuan pengendara yang baik akan dapat mengurangi risiko kelelahan kerja. Pengemudi juga harus beristirahat yang cukup dan menghindari beban/waktu kerja berlebih. Pengemudi diharapkan memeriksa kesehatan

jika ada keluhan yang berhubungan dengan kelelahan agar terhindar dari kecelakaan kerja.

### Ucapan Terima Kasih

Peneliti menyampaikan ucapan terima kasih kepada seluruh pihak yang berkontribusi dalam penelitian ini, khususnya kepada:

- Ketua STIKes dan staf/dosen STIKes PHI
- Pimpinan Redaksi dan reviewer Jurnal PHI
- Seluruh responden pengemudi Ojek online yang terlibat.

### Daftar Pustaka

- Anggi A. Malonda PATK, N. S. (2015). *Hubungan Antara Umur, dan Waktu Kerja dengan Kelelahan Kerja pada Tenaga Kerja di Bagian Produksi PT.Sari Usaha Mandiri Bitung*. Manado: FKM Universitas Sam Ratulangi.
- Aqui, S. Y. (2004). *Bahaya Mengemudi Dalam Kondisi Kelelahan*. Diakses pada bulan Juli 2018 dari [www.harianbatampos.com](http://www.harianbatampos.com)
- Depkes. (2003). *Pedoman Teknis Kesehatan Kerja pengemudi Bis Antar Kota*. Jakarta: Departemen Kesehatan RI.
- Depnaker. (2004). *Training Material Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Bidang Keselamatan Kerja*. Jakarta: Departemen Tenaga Kerja.
- Dwijayanti Kawoka, G. D. (2018). *Hubungan Umur Dan Beban Kerja Dengan Kelelahan Kerja Pada Buruh Di Pelabuhan Laut Kota Manado*. Manado: Universitas Sam Ratulangi.
- Eraliesa, F. (2008). *Hubungan Faktor Individu dengan Kelelahan Kerja pada Tenaga Kerja Bongkar Muat di Pelabuhan Tapaktuan Kecamatan Tapaktuan Kabupaten Aceh Selatan*. Medan: FKM Universitas Sumatra Utara.
- Gilmer, B. (1984). *Applied Physycolgy Adjust In Living and Work*. New Delhi: Second Edition, Mc Graw Hill Co.
- Go-jek.com. (2018). *FAQ*. Diakses 10 April 2018 dari <http://www.go-jek.com/faq.html>
- Hastuti, D. D. (2015). *Hubungan Antara Lama Kerja Dengan Kelelahan Pada Pekerja Konstruksi di PT. Nusa Raya Cipta Semarang*. Semarang: Universitas Negeri Semarang.
- Hertanto, L. (2003). *Kecelakaan Lalu Lintas Pembunuh Nomor 3 di Indonesia*. Diakses pada bulan Juni 2018 dari <http://www.jkdetiknews.com/indexfh.php>.
- Hidayat, T. (2003). *Bahaya Laten Kelelahan Kerja*. Harian Pikiran Rakyat.
- Kumparan news. (2017). *Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia*. Diakses pada bulan Mei 2018 dari Kumparan news. <https://m.kumparan.com/kumparannews>.
- Paryadi. (2018, 01 16). *Jumlah Kendaraan-2018*. Diakses pada bulan Juni 2018 <https://paryad.com/2018/01/16/jumlah-kendaraan-2018/>
- Salim, A. (2000). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Santoso, T. H. (2004). *Upaya Mengurangi Kelelahan Pengemudi Secara Ergonomis*.
- Sartono, M. W. (2013). *Hubungan Faktor Internal dan Karyawan dengan Kelelahan Kerja pada Karyawan Laundry Garment Di Bagian Produksi CV. Sinergie Laundry Jakarta Barat*. Jakarta: Universitas Muhammadiyah Prof. Dr. Hamka.
- Syamsiar,S, R. (2009). *Status Gizi dan Kelelahan Kerja (Kajian pada Pengemudi Bus Malam di Sulawesi Selatan dan Barat)*. Makassar: Disertasi Universitas Hasanudin.
- Tarwaka. (2015). *Ergonomi Industri: Dasar-dasar Pengetahuan Ergonomi dan Aplikasi di Tempat Kerja*. Surakarta: Harapan Press.
- Vuchic, V. R. (1992). *Urban Passenger Transportation Modes, dalam Public Transportation*, Second edition, eds. New Jersey: George E dan Hoel, Lester A, Prentice Hall, Englewood Cliffs.