



Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Tingkat Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Ojek *Online* Di Wilayah Jakarta Timur Tahun 2019

Agustina¹, Lupita²

Factors Associated With Work Fatigue Of Online Motorcycle Drivers In The East Jakarta Region In 2019

Abstrak

Populasi ojek *online* yang semakin meningkat membuat persaingan antar ojek *online* menjadi semakin ketat. Pengemudi ojek *online* harus bekerja lebih ekstra dalam mencari konsumen guna mengejar bonus. Persaingan dan sistem kerja tersebut membuat beban kerja pengemudi ojek *online* menjadi berat. Beban kerja yang berat merupakan salah satu faktor yang dapat menimbulkan terjadinya kelelahan kerja. Kelelahan yang dialami oleh pengemudi ojek *online* dapat menyebabkan rasa kantuk dan menurunnya konsentrasi yang dapat menyebabkan kecelakaan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada pengemudi ojek *online* di wilayah Jakarta Timur Tahun 2019. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif deskriptif survey dengan instrumen penelitian berupa kuesioner Industrial Fatigue Research Committee (IFRC). Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *accidental sampling*. Responden dalam penelitian ini adalah 91 pengemudi ojek *online* yang bekerja di wilayah Jakarta Timur. Hasil analisa univariat menunjukkan bahwa responden terbanyak berusia 26-35 tahun, lama tidur responden terbanyak < 8 jam, masa kerja responden lebih banyak < 3 tahun, durasi kerja responden mayoritas > 8 jam, sebagian besar responden waktu kerjanya berlebih dan mayoritas responden dengan tingkat kelelahan tinggi. Hasil analisa bivariat menunjukkan variabel lama tidur, durasi kerja, over time berhubungan dengan kelelahan kerja dengan p-value < 0.05 sedangkan variabel usia dan masa kerja tidak berhubungan dengan kelelahan kerja dengan p-value > 0.05. Berdasarkan hasil penelitian, disarankan agar pengemudi ojek *online* dapat mengonsumsi makanan yang bergizi, istirahat dengan cukup dan melakukan peregangan badan untuk mengurangi perasaan lelah pada saat mengemudi.

Kata kunci: Kelelahan Kerja, IFRC, Pengemudi Ojek *Online*

Abstract

The population of online motorcycle is increasing, making competition between online motorcycle taxis so tight, The online motorcycle drivers must work extra in finding consumers to get bonuses. The competition and work system make the workload of online motorcycle drivers to heavy. Hard workload is one of the factors that can lead to work fatigue. Fatigue experienced by online motorcycle taxi drivers can cause drowsiness and decreased concentration which can make accidents. The purpose of this study was to determine of factors associated with work fatigue of online motorcycle drivers in the East Jakarta region on 2019. This research is a quantitative descriptive survey with research instruments in the form of an Industrial Fatigue Research Committee (IFRC) questionnaire. Sampling of technique used accidental sampling. Respondents on this study were 91 online motorcycle taxi drivers working on the East Jakarta area, The results of univariate analysis showed that the majority of respondents were 26-35 years old, the number of sleep duration respondents was <8 hours, the working period of respondents was <3 years, the duration of work of the respondents was > 8 hours, most respondents overworked and the majority of respondents with high levels of fatigue. The results of bivariate analysis show the variable length of sleep, duration of work. The over time is related to work fatigue with p-value <0.05 while the age and work period variables are not related to work fatigue with p-value > 0.05. Based on the results on this study, it is recommended online motorcycle taxi drivers can eat nutritious foods, rest adequately and stretch the body to reduce feeling tired while driving.

Keywords: Work Fatigue, IFRC, Online Motorcycle Drivers

¹ Dosen Program Studi Kesehatan Masyarakat STIKES Persada Husada Indonesia

² Alumni Program Studi Kesehatan Masyarakat STIKES Persada Husada Indonesia

Pendahuluan

Transportasi merupakan sarana yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat dalam melakukan aktivitas harian, kehadiran transportasi dapat membuat pekerjaan menjadi lebih efektif dan mempermudah masyarakat dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari. Pada umumnya transportasi terbagi menjadi tiga jenis yaitu transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara. Indonesia merupakan salah satu negara yang telah mengalami transformasi dalam hal transportasi sejak tahun 2011. Transformasi yang terjadi pada transportasi Indonesia ini diakibatkan karena adanya perkembangan teknologi yang semakin canggih dan modern yang kemudian menambah dunia transportasi. Hal ini dapat dilihat dengan mulai munculnya model transportasi berbasis *online* pada kota-kota besar di Indonesia. Berbeda dengan ojek konvensional yang hanya dapat ditemui bila konsumen mencarinya di titik-titik tertentu, ojek *online* ini dapat dengan mudah dipesan oleh konsumen secara *online* melalui aplikasi *Android*.

Ojek *online* kini telah beroperasi di kota-kota besar di Indonesia, termasuk di Jakarta. Pada bulan November tahun 2015 ojek *online* mulai beroperasi di Jakarta. Pengemudi ojek *online* biasanya akan lebih banyak beroperasi di tempat-tempat yang ramai, seperti di dekat wilayah stasiun, bandara, terminal, sekolahan, *mall* dan kampus. Ojek *online* mempunyai banyak kelebihan yang mana bertujuan untuk menarik minat konsumennya kemudahan yang di dapatkan konsumen dalam menggunakan ojek *online* yaitu konsumen dapat mengetahui siapa yang akan menjadi pengemudi ojek pesannya beserta identitas pengemudi lainnya seperti nama, kontak dan foto dari pengemudi ojek *online* sehingga apabila terjadi hal-hal yang tidak menyenangkan konsumen dapat segera melaporkan pengemudi tersebut ke *customer service*. Kelebihan dari penggunaan ojek *online* yang berikutnya yaitu aman dan akuntabilitasnya dapat dipercaya karena

layanan dari penggunaan jasa ojek ini hanya bisa didapatkan melalui aplikasi. Keuntungan lain yang ditawarkan oleh ojek *online* yaitu pemberian diskon dan promo yang menarik untuk konsumen sehingga biaya yang dikeluarkan untuk menggunakan jasa ojek *online* menjadi lebih terjangkau.

Minat konsumen juga semakin meningkat karena pelayanan yang ditawarkan oleh ojek *online* berlangsung selama 24 jam sehingga setiap saat para konsumen dapat dengan mudah memesan ojek *online*. Masyarakat yang hendak bepergian dengan menggunakan ojek *online* juga dapat mempersiapkan uang terlebih dahulu untuk membayar tarif biaya perjalanan karena biaya sudah tercantum dalam aplikasi sebelum konsumen sampai di tempat tujuan. Ojek *online* juga mempunyai resiko yang dapat terjadi baik pada pengemudi ojek *online* maupun penumpangnya. Salah satu resiko tersebut adalah resiko terjadinya kecelakaan pada saat pengemudi ojek *online* bekerja. Kecelakaan dapat terjadi karena beberapa faktor resiko yaitu faktor manusia yang diakibatkan karena kelelahan, faktor pengendara misalnya terjadi karena model dan ukuran kendaraan tidak sesuai dengan pengendara dan faktor lingkungan yang berkaitan dengan cuaca dan kondisi jalan. Faktor yang mendominasi terjadinya kecelakaan berasal dari faktor manusia yaitu sebesar 28%, dimana kelelahan yang dialami oleh pengendara sepeda motor merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan (Amajida FD, 2016).

Menurut Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi angka kecelakaan sepeda motor di Indonesia sangat tinggi, bahkan mencapai 70%. Hal tersebut disampaikan di hadapan ratusan pengemudi ojek *online* dalam pelatihan *safety riding* di AEON Mall Jakarta Garden City, Cakung, Jakarta Timur. "Sepeda motor efisien sebagai alat transportasi, tetapi juga memiliki risiko kecelakaan tinggi. Bahkan, 73% kecelakaan di Indonesia melibatkan sepeda

motor” ujar Budi Karya Sumadi, Minggu (6/1/2019).

Ia menjelaskan, wilayah Jakarta, Depok, Tangerang dan Bekasi menjadi wilayah yang memiliki jumlah kecelakaan yang melibatkan sepeda motor cukup tinggi. Selain itu, mayoritas korban berkisar umur 20-29 tahun, yang menurut Budi Karya Sumadi merupakan usia yang produktif. “Korban kecelakaan lalu lintas mayoritas kalangan usia produktif dan potensial. Data 2017 menunjukkan 13441 korban berkisar diusia 20-29 tahun”, ujar Budi Karya Sumadi. Mantan Dirut Taman Impian Jaya Ancol tersebut berpesan kepada seluruh pengemudi ojek *online* untuk mentaati aturan lalu lintas, dan tidak ‘ngebut’ saat di jalan sehingga angka kecelakaan motor dapat berkurang (Budi Karya Sumadi, 2019).

Pengendara yang mengalami kecelakaan akibat kelelahan rata-rata disebabkan karena bekerja lembur, kecelakaan yang terjadi pada pengendara lelah biasanya terjadi pada dini hari (jam 1 sampai dengan jam 6 pagi). Begitu pula dengan pengemudi ojek *online*, mengingat pelayanan yang ditawarkan beroperasi selama 24 jam membuat sebagian pengemudi ojek *online* bekerja lembur hingga waktu dini hari tanpa memikirkan waktu untuk mereka beristirahat.

Pengemudi ojek *online* yang mengalami lelah biasanya tidak menyadari jika mereka lelah, hal tersebut terjadi karena adanya perasaan percaya diri yang berlebihan bahwa dirinya mengetahui kapan mereka merasa lelah. Mereka tidak mengetahui jika sebenarnya perasaan lelah tidak dapat diukur oleh diri sendiri, pengemudi ojek *online* akan mengetahui jika dirinya merasa lelah saat semuanya telah terlambat. Kelelahan yang terjadi pada pengemudi sebanyak lebih dari 25% kecelakaan lalu lintas. Pengemudi ojek *online* yang mengalami kelelahan pada saat bekerja akan mengalami sulit berkonsentrasi dan menjadi kurang waspada, hal tersebut menyebabkan pengemudi akan mengalami

kesulitan dalam bereaksi dengan cepat dan aman ketika situasi darurat terjadi.

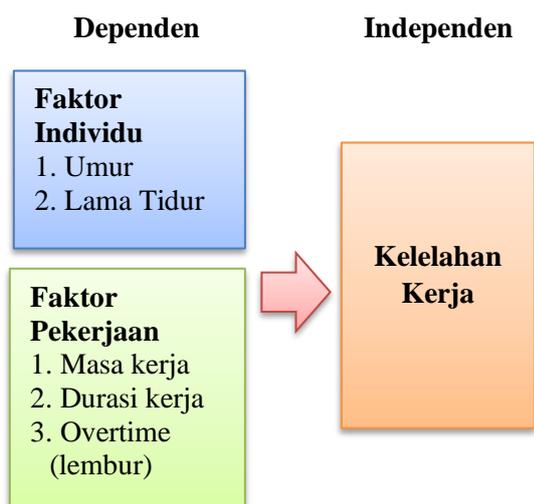
Mereka mengatakan sering mengalami kelelahan, yang mana ditandai dengan munculnya gejala seperti; mengantuk, badan dan kaki terasa pegal, pandangan berkunang-kunang dan merasa sangat lelah. Pengkajian kelelahan kerja dilakukan dengan menggunakan kuesioner SOFI (*Swedish Occupational Fatigue Inventory*). Kelelahan kerja yang terjadi pada pengemudi ojek *online* akan menimbulkan beberapa konsekuensi seperti menurunnya tingkat kewaspadaan dan mengantuk ketika sedang bekerja yang mana nantinya akan membahayakan nyawa pengemudi ojek *online* maupun penumpangnya. Berdasarkan fenomena yang telah dijelaskan tersebut maka perlu dilakukan sebuah penelitian lebih lanjut terkait tingkat kelelahan kerja yang terjadi pada pengemudi ojek *online*.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan tingkat kelelahan kerja pada pengemudi ojek *online* di wilayah Jakarta Timur tahun 2019.

Metode

Jenis penelitian ini merupakan penelitian non eksperimental dengan rancangan deskriptif survei, menggunakan metode kuantitatif dan pendekatan *cross sectional*. Penelitian deskriptif merupakan jenis penelitian yang dimaksudkan untuk menjelaskan fenomena atau karakteristik individual, situasi, atau kelompok tertentu secara akurat.

Penelitian ini merupakan penelitian non eksperimental dimana peneliti tidak memberikan intervensi kepada objek tetapi hanya mengamati fenomena yang sudah ada. Pada penelitian ini, penulis hanya melakukan pengukuran tingkat kelelahan kerja pada pengemudi ojek *online*.



Gambar 1 Kerangka Konsep Penelitian

Penelitian ini dilakukan pada pengemudi ojek *online* di wilayah Jakarta Timur di pengambilan data dilakukan pada bulan April Tahun 2019.

Pengambilan sampel pada penelitian ini yaitu menggunakan teknik *convenience atau accidental sampling*. Responden diambil sebagai sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel dengan kriteria utamanya adalah orang tersebut merupakan pengemudi ojek *online*. Sampel pada penelitian ini adalah pengemudi ojek *online* yang berumur ≥ 20 tahun yang berada di wilayah Cililitan Jakarta Timur. Besar sampel dalam penelitian ini sebanyak 91 orang.

Rumus untuk menghitung besar sampel pada penelitian ini yaitu dengan menggunakan rumus besar sampel untuk menghitung sampel dimana jumlah populasi tidak diketahui:

$$n = \frac{N}{1 + N \cdot e^2}$$

$$N = \frac{1000}{e=10\% (0,1)} \quad n = \frac{N}{1+N \cdot e}$$

$$= \frac{1000}{1+1000 \cdot (0,1)^2} = \frac{1000}{1+1000 \cdot (0,1)} = \frac{1000}{1+10} = \frac{1000}{11}$$

$$= 90,9$$

= n dibulatkan menjadi 91 sampel.

Keterangan:

n = Jumlah Sampel Minimal

N= Populasi

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis univariat. Analisis univariat yaitu analisis data yang dilakukan untuk mengukur satu variabel tunggal, yang mana bertujuan untuk meringkas, menyajikan dan mengklasifikasikan data. Variabel yang dianalisis pada penelitian ini yaitu berupa karakteristik responden yang meliputi usia, jenis kelamin, dan lama kerja. Selanjutnya variabel lain yang diukur dalam penelitian ini adalah tingkat kelelahan kerja pada pengemudi ojek *online*. Data yang sudah diperoleh kemudian dianalisis dengan menggunakan analisis univariat yang kemudian disajikan dalam bentuk tabel distribusi frekuensi.

1. Analisis Univariat

Analisis Univariat digunakan untuk menjabarkan cara deskriptif mengenai distribusi frekuensi dan proporsi masing-masing variabel yang diteliti, baik variabel bebas maupun variabel terikat. Analisis univariat bertujuan untuk menjelaskan atau mendeskripsikan karakteristik setiap variabel penelitian (Sumantri 2011).

Pada penelitian ini analisa univariat yang dilakukan terhadap variabel umur, lama tidur, masa kerja, durasi kerja, *overtime* dan kelelahan kerja. Rumus yang digunakan untuk mengetahui presentase dari variabel adalah:

$$P = \frac{f}{n} \times 100\%$$

Keterangan:

P = Presentase (%)

f = Jumlah Jawaban

n = Jumlah Skor Maksimal

2. Analisis Bivariat

Analisa bivariat dilakukan untuk mendapatkan gambaran hubungan secara

statistik antara variabel independen dengan variabel dependen. Uji yang digunakan adalah (Hastono 2007).

Analisis bivariat menggunakan tabel silang untuk menyoroti dan menganalisis perbedaan atau hubungan antara dua variabel. Menguji ada tidaknya hubungan antara variabel faktor individu (umur, lama tidur, masa kerja, durasi kerja, over time) dengan kelelahan kerja menggunakan analisis *chi square* dengan tingkat kemaknaan $\alpha = 0,05$.

Uji *Chi Square* diperoleh melalui bantuan komputer program windows SPSS (*Statistik Program for Social Science*) dengan rumus sebagai berikut:

$$\chi^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

Keterangan:

χ^2 = Chi kuadrat

\sum = Penjumlahan

O = Nilai Observasi

E = Frekuensi yang diharapkan/nilai espektasi

Hasil yang diperoleh pada analisis *chi square* dengan menggunakan program SPSS yaitu nilai p, kemudian dibandingkan dengan $\alpha = 0,05$. Apabila nilai p < dari $\alpha = 0,05$ maka ada hubungan antara dua variabel tersebut. (Agung 1993)

Hasil Penelitian

Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Lokasi Penelitian dilakukan di Pusat Grosir Cililitan (PGC) Jakarta Timur. Pusat Grosir Cililitan (PGC) adalah suatu pusat perbelanjaan atau pusat grosir yang besar di Jakarta Timur, tepatnya berlokasi di Jl. Mayjen Sutoyo No.76, Cililitan, Kramat Jati, Jakarta Timur. Sejak Januari 2007 PGC telah menjadi pusat perbelanjaan pertama yang tersambung dengan halte Transjakarta Cililitan dan PGC ini sangat mudah dijangkau dengan Transjakarta, bus Kopaja, bus sekolah, mikrolet, ojek *online* dan banyak kendaraan umum lainnya.

Di area depan pintu utama masuk *mall* PGC biasa terdapat banyak para ojek *online* yang mangkal di pinggir jalan karena di *mall* PGC banyak orang yang berbelanja itu akan berdampak untuk orderan ojek *online*. Masyarakat menilai bahwa ojek *online* adalah angkutan yang mudah didapat dan efektif untuk di gunakan saat macet mengingat kondisi jalur di depan *mall* PGC sangat rawan kemacetan.

Analisis Univariat

Tabel 1 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Usia Pada Pengendara Ojek Online di Jakarta Timur 2019

Usia	Frekuensi	Persentase (%)
16-25 Tahun	23	25.3
26-35 Tahun	29	31.8
36-45 Tahun	25	27.5
46-55 Tahun	14	15.4
Total	91	100

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa responden terbanyak berada pada usia 26-35 tahun sebanyak 29 orang dengan presentase 31.8% sedangkan responden paling sedikit berada pada rentang usia 46-55 tahun sebanyak 14 orang dengan persentase 15.4%.
 Lama Tidur

Tabel 2 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Lama Tidur Pada Pengendara Ojek Online di Jakarta Timur 2019

Lama Tidur	Frekuensi	Persentase (%)
< 8 Jam	52	57.1
> 8 Jam	39	42.9
Total	91	100

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa responden terbanyak berdasarkan lama tidur < 8 jam sebanyak 52 orang dengan presentase 57.1% dan lama tidur > 8 jam sebanyak 39 orang dengan presentase 42.9%.

Masa Kerja

Tabel 3 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Masa Kerja Pada Pengendara Ojek Online di Jakarta Timur 2019

Masa Kerja	Frekuensi	Persentase (%)
< 3 Tahun	63	69.2
> 3 Tahun	28	30.8
Total	91	100

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa responden terbanyak berdasarkan masa kerja < 3 tahun sebanyak 63 orang dengan presentase 69.2% dan masa kerja > 3 tahun sebanyak 28 orang dengan presentase 30.8%.

Durasi Kerja

Tabel 4 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Durasi Kerja Pada Pengendara Ojek Online di Jakarta Timur 2019

Lama Kerja	Frekuensi	Persentase (%)
< 8 Jam	39	42.9
> 8 Jam	52	57.1
Total	91	100

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa responden terbanyak berdasarkan lama kerja < 8 jam sebanyak 39 orang dengan presentase 42.9% dan lama kerja > 8 jam sebanyak 52 orang dengan presentase 57.1%.

Overtime

Tabel 5 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kelebihan Waktu (Overtime) Pada Pengendara Ojek Online di Jakarta Timur 2019

Overtime	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak	39	42.9
Ya	52	57.1
Total	91	100

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa responden terbanyak berdasarkan kelebihan waktu (overtime) sebanyak 52 orang dengan persentase sebanyak 57.1%.

Kelelahan Kerja

Tabel 6 Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Tingkat Kelelahan Kerja Pada Pengendara Ojek Online di Jakarta Timur 2019

Kelelahan kerja	Frekuensi	Persentase (%)
Rendah	45	49,5
Sedang	38	41,8
Tinggi	8	8,8
Total	91	100

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa frekuensi tertinggi pada responden yang mengalami kelelahan kerja rendah yaitu sebanyak 45 orang dengan presentase 49,5%, sedangkan frekuensi terendah pada responden yang mengalami kelelahan kerja tinggi yaitu sebanyak 8 orang dengan presentase 8,8%.

Analisis Bivariat

Analisis bivariat bertujuan untuk mendeskripsikan hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat. Yaitu untuk mengetahui hubungan antara usia, lama tidur, masa kerja, dan durasi kerja. Variabel tersebut dikatakan memiliki hubungan yang bermakna apabila hasil dari analisis $p\text{-value} \leq 0,05$ dan tidak memiliki hubungan yang bermakna apabila $p\text{-value} > 0,05$.

Tabel 7 Usia dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Ojek *Online* di Jakarta Timur Tahun 2019

Usia	Kelelahan kerja						Total		P-value
	Rendah		Sedang		Tinggi		n	%	
	n	%	n	%	n	%			
16-25 Tahun	6	26.1	13	26.5	4	21.0	23	25.3	0.237
26-35 Tahun	10	43.5	16	32.6	3	15.8	29	31.8	
36-45 Tahun	4	17.4	15	30.6	6	31.6	25	27.5	
46-55 Tahun	3	13	5	10.3	6	31.6	14	15.4	
Total	23	100	49	100	19	100	91	100.0	

Hasil analisis antara umur dengan kelelahan kerja pada pengemudi ojek *online* dapat dilihat pada tabel di atas, dimana responden yang berusia 26-35 tahun mengalami tingkat kelelahan sedang paling banyak yaitu sebanyak 29 responden (31.8%), sedangkan prevalensi terendah berada pada responden yang berusia 26-35 tahun dan usia 46-55 tahun yang mengalami tingkat kelelahan kerja rendah tinggi yaitu 14 responden (15.4%). Dari hasil uji statistik menunjukkan *p-value* =

0.237 yang berarti tidak ada hubungan yang signifikan antara usia dengan kelelahan kerja pada pengemudi ojek *online* di wilayah Jakarta Timur Tahun 2019.

Hal ini berarti usia yang lebih tua cenderung mengalami tingkat kelelahan tinggi dibandingkan dengan usia muda. Karena usia tua sistem tubuhnya semakin mengalami penurunan kekuatan sedangkan usia yang lebih muda masih memiliki kekuatan yang lebih baik.

Tabel 8 Hubungan Lama Tidur dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Ojek *Online* di Jakarta Timur Tahun 2019

Lama tidur	Kelelahan kerja						Total		P-value
	Rendah		Sedang		Tinggi		n	%	
	n	%	n	%	n	%			
<8 Jam	10	43.5	33	67.3	9	47.4	52	57.1	0.042
>8 Jam	13	56.5	16	32.7	10	52.6	39	42.9	
Total	23	100.0	49	100.0	19	100.0	91	100.0	

Dari tabel hubungan antara lama tidur dengan tingkat kelelahan pengemudi ojek *online* dapat di lihat bahwa responden dengan lama tidur < 8 jam mengalami tingkat kelelahan kerja tertinggi sebanyak 52 responden (57.1%) dibandingkan dengan responden dengan lama tidur > 8 jam sebanyak 39 responden (42.9%).

Dari hasil penelitian ini *p-value* = 0.042 yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara faktor lama tidur dengan tingkat kelelahan kerja pada pengemudi ojek *online* di Jakarta Timur tahun 2019. Hal ini berarti semakin banyak waktu istirahat maka tingkat kelelahan semakin rendah.

Tabel 9 Hubungan Masa Kerja dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Ojek *Online* di Jakarta Timur Tahun 2019

Masa Kerja	Kelelahan kerja						Total		<i>P-value</i>
	Rendah		Sedang		Tinggi		n	%	
	n	%	n	%	n	%			
<3 Tahun	16	69.6	38	77.6	9	47.4	63	69.2	0.053
>3 Tahun	7	30.4	11	22.4	10	52.6	28	30.8	
Total	23	100.0	49	100.0	19	100.0	91	100.0	

Berdasarkan tabel di atas responden dengan masa kerja < 3 tahun mengalami tingkat kelelahan kerja tertinggi yaitu sebanyak 63 responden (69.2%) dibandingkan dengan responden dengan masa kerja > 3 tahun yaitu sebanyak 28 responden (30.8%) dan dari hasil penelitian ini didapatkan p-value = 0.053 yang

berarti tidak ada hubungan yang signifikan antarlama kerja dengan kelelahan kerja pada pengemudi ojek *online* di wilayah Jakarta Timur tahun 2019. Hal ini berarti bahwa semakin lama masa kerja maka semakin tinggi tingkat kelelahannya.

Tabel 10 Hubungan Durasi Kerja dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Ojek *Online* di Jakarta Timur Tahun 2019

Durasi Kerja	Kelelahan kerja						Total		<i>P-value</i>
	Rendah		Sedang		Tinggi		n	%	
	n	%	n	%	n	%			
<8 jam	13	56.5	20	40.8	6	31.6	39	42.9	0.024
>8 jam	10	43.5	29	59.2	13	68.4	52	57.1	
Total	23	100.0	49	100.0	19	100.0	91	100.0	

Berdasarkan tabel di atas responden dengan durasi kerja > 8 jam mengalami tingkat kelelahan sangat tinggi terbanyak yaitu 52 responden (57.1%) dibandingkan dengan responden dengan durasi kerja < 8 jam. Dan responden dengan durasi kerja > 8 jam mengalami tingkat kelelahan kerja rendah terbanyak yaitu 39 responden (42.9%)

dibandingkan dengan responden dengan durasi kerja < 8 jam. Dari hasil penelitian ini didapatkan p-value = 0.024 yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara durasi kerja dengan tingkat kelelahan pada pengemudi ojek *online* di wilayah Jakarta Timur Tahun 2019. Hal ini berarti semakin banyak waktu kerja maka tingkat kelelahannya semakin tinggi.

Tabel 11 Hubungan *Overtime* dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Ojek *Online* di Jakarta Timur Tahun 2019

<i>Overtime</i>	Kelelahan kerja						Total		<i>P-value</i>
	Rendah		Sedang		Tinggi		n	%	
	n	%	n	%	n	%			
Tidak	13	56.5	20	40.8	6	31.6	39	42.9	0.024
Ya	10	43.5	29	59.2	13	68.4	52	57.1	
Total	23	100.0	49	100.0	19	100.0	91	100.0	

Berdasarkan tabel di atas responden dengan kelebihan waktu kerja (*overtime*) mengalami tingkat kelelahan sangat tinggi terbanyak yaitu 52 responden (57.1%) dibandingkan dengan responden yang tidak mengalami kelebihan waktu kerja dan responden dengan kelebihan waktu kerja mengalami tingkat kelelahan kerja rendah terbanyak yaitu 39 responden (42.9%) dibandingkan dengan responden yang tidak mengalami kelebihan waktu kerja. Dari hasil penelitian ini didapatkan $p\text{-value} = 0.024$ yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara kelebihan waktu kerja (*over time*) dengan tingkat kelelahan pada pengemudi ojek *online* di wilayah Jakarta Timur Tahun 2019. Hal ini berarti semakin banyak *overtime* maka tingkat kelelahan semakin tinggi

Pembahasan

Berdasarkan penelitian didapatkan hasil tidak ada hubungan yang signifikan antara usia dengan kelelahan kerja pada pengemudi ojek *Online* di wilayah Jakarta Timur ($p\text{ value} = 0.237$). Hal ini tidak sejalan dengan teori Atiqoh dkk (2014) yang menyatakan bahwa umur merupakan salah satu faktor yang menyebabkan seorang pekerja mengalami kelelahan. Proses menua yang terjadi pada manusia akan menyebabkan kemampuannya dalam bekerja mengalami penurunan, hal tersebut terjadi akibat adanya perubahan pada fungsi alat-alat tubuh, sistem kardiovaskuler, dan sistem hormonal tubuh.

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Handrix (2017) menyatakan bahwa faktor usia memiliki kaitan dengan konteks keselamatan dalam berkendara seperti kecelakaan saat berkendara, tidak hanya usia muda saja yang memiliki potensi mengalami kecelakaan dalam berkendara, hal tersebut juga dapat berlaku pada usia lanjut yaitu usia 55 tahun keatas. Kecelakaan berkendara yang dapat terjadi pada usia ini dikarenakan adanya penurunan dalam

kemampuan maupun keterampilan dalam berkendara.

Hubungan antara lama tidur dengan tingkat kelelahan pengemudi ojek *online* dapat di lihat bahwa responden dengan lama tidur <8 jam mengalami tingkat kelelahan kerja tertinggi sebanyak 52 responden (57.1%) dibandingkan dengan responden dengan lama tidur > 8 jam sebanyak 39 responden (42.9%). Dan dari hasil penelitian ini $p\text{-value} = 0.042$ yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara faktor lama tidur dengan tingkat kelelahan kerja pada pengemudi ojek *online* di Jakarta Timur Tahun 2019.

Hal ini sejalan dengan penelitian Wadsworth (2008) yang menyatakan bahwa ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi kelelahan diantaranya adalah kualitas tidur yang akan mengakibatkan seseorang mengalami kelelahan kerja.

Menurut Atiqoh dkk (2014) yang menyatakan bahwa seseorang yang bekerja dengan lama kerja yang tidak memenuhi syarat biasanya disebabkan karena lama kerja mereka ditambah (*overtime*) atau bekerja secara lembur, hal tersebut akan berpengaruh pada kemampuannya dalam bekerja yang dapat memicu terjadinya kelelahan.

Berdasarkan tabel diatas respondendengan masa kerja < 3 tahun mengalami tingkat kelelahan kerja tertinggi yaitu sebanyak 63 responden (69.2%) dibandingkan dengan responden dengan masa kerja > 3 tahun yaitu sebanyak 28 responden (30.8%). Dan dari hasil penelitian ini didapatkan $p\text{-value} = 0.053$ yang berarti tidak ada hubungan yang signifikan antarlama kerja dengan kelelahan kerja pada pengemudi ojek *online* di wilayah Jakarta Timur Tahun 2019.

Menurut teori Fery (2017) yang menyatakan bahwa seseorang yang bekerja dengan masa kerja yang lama lebih banyak memiliki pengalaman dibandingkan dengan yang berkerja dengan pekerjaan yang

dilakukannya sehingga tidak menimbulkan kelelahan kerja bagi dirinya.

Hasil yang sama didapatkan pada penelitian yang dilakukan oleh Heru (2002) Hubungan masa kerja dengan kelelahan kerja diuji dengan menggunakan korelasi *pearson*, karena dalam uji normalitas data menggunakan *Shapiro wilk* (sampel < 50) menyatakan data normal. Dari hasil analisis menggunakan uji korelasi *pearson* didapat hasil $p = 0,002$ ($p < 0,05$) artinya terdapat hubungan antara masa kerja dan kelelahan kerja dengan r hitung 0,443 artinya tingkat hubungan yang sedang.

Berdasarkan tabel di atas responden dengan durasi kerja > 8 jam mengalami tingkat kelelahan tinggi terbanyak yaitu 29 responden (59.2%) dibandingkan dengan responden dengan durasi kerja < 8 jam. Dan responden dengan durasi kerja > 8 jam mengalami tingkat kelelahan kerja sangat tinggi terbanyak yaitu 13 responden (68.4%) dibandingkan dengan responden dengan durasi kerja < 8 jam. Dari hasil penelitian ini didapatkan p -value = 0.024 yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara durasi kerja dengan tingkat kelelahan pada pengemudi ojek *online* di Wilayah Jakarta Timur Tahun 2019.

Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hastuti (2015) tentang hubungan antara durasi kerja dengan kelelahan pada pekerja konstruksi di PT Nusa Raya Cipta Semarang.

Hasil penelitian yang diperoleh melalui pengujian *kolmogorov smirnov* adalah p -value sebesar 0,002 (<0,05) dan nilai *Contingency Coefficient* (CC) sebesar 0,579. Nilai ini menyatakan terdapat hubungan antara durasi kerja dengan kelelahan pada pekerja konstruksi di PT Nusa Raya Cipta Semarang.

Menurut teori Atiqoh dkk (2014) yang menyatakan bahwa seseorang yang bekerja dengan lama kerja yang tidak memenuhi syarat biasanya disebabkan karena lama kerja mereka ditambah (*overtime*) atau bekerja secara lembur, hal tersebut akan berpengaruh pada

kemampuannya dalam bekerja yang dapat memicu terjadinya kelelahan.

Berdasarkan tabel di atas responden dengan kelebihan waktu kerja (*overtime*) mengalami tingkat kelelahan tinggi terbanyak yaitu 29 responden (59.2%) dibandingkan dengan responden yang tidak mengalami kelebihan waktu kerja. Dan responden dengan kelebihan waktu kerja mengalami tingkat kelelahan kerja sangat tinggi terbanyak yaitu 13 responden (68.4%) dibandingkan dengan responden yang tidak mengalami kelebihan waktu kerja. Dari hasil penelitian ini didapatkan p -value = 0.024 yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara kelebihan waktu kerja (*over time*) dengan tingkat kelelahan pada pengemudi ojek *online* di Wilayah Jakarta Timur Tahun 2019.

Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ria Adhoniawati (2010) Berdasarkan penilitan deskripsi data, ditemukan bahwa karyawan banyak melakukan kerja lembur pada bulan Oktober 2008 yaitu 4,03% atau sebanyak 489 jam dari 12.137 total jam kerja. sedangkan produktivitas tenaga kerja yang paling tinggi bulan Oktober 2008 sebanyak 12.137 jam dengan total produksi 5.556 unit dengan tingkat produktivitas sebesar 0,458 yang artinya yang menghasilkan baju 45 unit dibutuhkan waktu 100 jam. Dari hasil uji signifikasinya sebesar 0,00. Oleh karena $\text{sig} < 0.05$ maka korelasi antara kerja lembur dengan tingkat kelelahan kerja signifikan.

Menurut teori Atiqoh dkk (2014) yang menyatakan bahwa seseorang yang bekerja dengan lama kerja yang tidak memenuhi syarat biasanya disebabkan karena lama kerja mereka ditambah (*overtime*) atau bekerja secara lembur, hal tersebut akan berpengaruh pada kemampuannya dalam bekerja yang dapat memicu terjadinya kelelahan.

Kesimpulan

Dari hasil penelitian yang dilakukan pada pengemudi ojek *online* tahun 2019, tentang faktor-faktor yang berhubungan dengan

kelelahan kerja pada pengemudi ojek *online* di Jakarta Timur tahun 2019 dapat ditarik beberapa kesimpulan yakni sebagai berikut:

1. Karakteristik responden terbanyak berusia 26-35 tahun yaitu 29 orang (31.8%), lama tidur responden terbanyak yaitu < 8 jam yaitu 52 orang (57.1%), masa kerja responden terbanyak yaitu < 3 tahun yaitu 63 orang (69.2%), durasi kerja responden terbanyak yaitu > 8 jam yaitu 52 orang (57.1%), responden dengan kelebihan waktu sebanyak 52 orang (57.1%) dan responden yang mengalami tingkat kelelahan tinggi sebanyak 49 orang (53.8%).
2. Variabel penelitian yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada pengemudi ojek *online* di wilayah Jakarta Timur yaitu lama tidur (p value = 0.042), durasi kerja (p value = 0.024), *overtime* (p value = 0.024). Sedangkan Variabel penelitian yang tidak berhubungan dengan kelelahan kerja yaitu usia (p value = 0.237), masa kerja (p value = 0.053).

Saran

1. Bagi Pengemudi Ojek *Online*

Menambah wawasan tentang *safety riding* yang baik, sehingga dengan pengetahuan pengemudi 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 kerja akan terhindar dari kecelakaan kerja.

2. Bagi Mahasiswa

Memanfaatkan hasil penelitian ini sebagai dasar untuk penelitian selanjutnya terutama berkaitan dengan kelelahan kerja pada pengemudi ojek *online*.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Memiliki kemampuan dan teknik lebih baik dalam menggali informasi ojek *online*,

sehingga dapat melengkapi kekurangan dari penelitian ini.

4. Bagi Institusi

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi referensi bagi perpustakaan terutama yang berhubungan dengan kelelahan kerja sehingga dapat memperkaya referensi tentang ilmu Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3).

Daftar Pustaka

- A.M, Sugeng Budiono. (2003). *Bunga Rampai Hiperkes dan Kesehatan Kerja*. Semarang: Badan Penerbit UNDIP.
- Amajida, FD. (2016). *Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan: Studi Tentang Ojek Online "Go-Jek" di Jakarta*. Informasi. 2016; 46(1):115–28.
- Luknis, Sabri & Hastono Sutanto Priyo. (2014). *Statistik Kesehatan. Ed. Ke-1*. Jakarta: Rajawali Press
- Pujihastuti, I. (2010) *Prinsip Penulisan Kuisisioner Penelitian. Agribisnis dan Pengemb Wil*. 2010;2(1):43–56
- Rifaldi R, Kadunci K., Sulistyowati S. (2016). *Pengaruh Kualitas Pelayanan Transportasi Online Gojek Terhadap Kepuasan Pelanggan Pada Mahasiswa. Ilmu Administrasi Niaga Politeknik Negeri Jakarta*. Epigram, 13(2). 2016;13(2):121–8.
- Suma'mur, PK. (2014). *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta: Sagung Seto.
- Tarwaka. (2014). *Keselamatan dan Kesehatan Kerja : Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja*. Surakarta : Harapan Press.
- Zuraida R IH & PMA. (2015). *Perbandingan Kuisisioner Swedish Occupational Fatigue Inventory (SOFI) dan Fatigue Assessment Scale (FAS) Sebagai Alat Pengukuran Persepsi Kelelahan*.
- Haryanto, HC. (2017). *Keselamatan Dalam Berkendara:Kajian Terkait dengan Usia dan Jenis Kelamin Pada Pengendara. Jurnal Ilmu Psikologi*;7(2):92–106.

- <http://www.researchgate.net/publication/320616376>
- Hafiez, FA. (2018). *Penilaian Bonus Gojek Masih Memberatkan Driver*. *Metro TV News (Internet) Februari 2018*. <http://news.metrotvnews.com/read/2018/02/15/832215/penilaian-bonus-go-jek-masih-memberatkan-driver>
- Indriana T. (2010). *Pengaruh Kelelahan Otot Terhadap Ketelitian Kerja. Stomatognatic (JKG UNEJ) (Internet)*. 2010;7:49–52. <http://jurnal.unej.ac.id/index.php/STOMA/article/viewFile/2076/1680>
- Kementerian Kesehatan Republik Indonesia. (2014). *1 Orang Pekerja di Dunia Meninggal Setiap 15 Detik Karena Kecelakaan Kerja (Internet)*. 2014 (dikutip 2 Desember 2017). <http://www.depkes.go.id/article/print/201411030005/1-orang-pekerja-di-dunia-meninggal-setiap-15-detik-karena-kecelakaan-kerja.html>
- Winardi. (2002). *Motivasi dan Pemotivasian Dalam Manajemen*. Jakarta: PT Grafindo Persada
- Publik BK dan I. (2012). *Kelelahan Jadi Faktor Utama Penyebab Kecelakaan*. (Internet). Kementerian Perhubungan Republik Indonesia 2012 (dikutip 30 Oktober 2017) <http://dephub.go.id/post/read/kelelahan-jadi-faktor-utama-penyebab-kecelakaan-14470>.
- Sumadi, Budi Karya. (2019). *Menteri Perhubungan Sebut Angka Kecelakaan Sepeda Motor di Indonesia Capai 73%*. <http://jakarta.tribunnews.com/2019/01/06/menhub-sebut-angka-kecelakaan-sepeda-motor-di-indonesia-capai-73-persen#gref>
- Rifki, M.S., & Welis, W. (2013). *Gizi Aktivitas Fisik dan Kebugaran*. Padang: Sukabina Press.
- Caspersen, C.J., Powell, K.E., & Christenson, G.M. (1985). Physical Activity, Exercise, and Physical Fitness: Definitions and Distinctions for Health-Related Research. *Public Health Report*, 100, 126-131.
- Wadsworth, Emma J.K., Allen P.H McNamara, Smirh A.P. (2008). *Fatigue and Health in a Seafaring Population*. *Occupational Medicine*. 58:198-204
- Hastuti D. (2015). *Hubungan Antara Lama Kerja dengan Kelelahan Pada Pekerja Konstruksi di PT Nusa Raya Cipta Semarang*. Skripsi Mahasiswa S-1 FIK UNNES. <http://lib.unnes.ac.id/23122/>. Diakses pada tanggal 11 Agustus 2019.