



Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Pengemudi Ojek Online di Jakarta Timur Tahun 2020

Soraya Dokolamo¹ dan Elwindra²

Abstrak

Pada tahun 2016 sebanyak 105.374 kasus kecelakaan. Sebanyak 64% dari angka kecelakaan tersebut terjadi pada sepeda motor diantaranya adalah pengemudi ojek online. Secara global, kelelahan pada pengendara menyebabkan lebih dari 20% kecelakaan lalu lintas dan lebih dari 25% kecelakaan tersebut merupakan kecelakaan fatal dan serius. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada pengemudi ojek online di Jakarta Timur tahun 2020. Penelitian ini merupakan survei analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Variabel dependen adalah kelelahan kerja dengan 5 variabel independen yaitu usia, masa kerja, pendidikan, IMT dan lama bekerja. Penelitian dilakukan di wilayah Jatiwaringin, Jakarta Timur pada bulan Juli 2020. Populasi sebanyak 184 orang, sedangkan sampel sebanyak 66 orang. Pengambilan data menggunakan kuesioner, analisis data menggunakan teknik univariat dan bivariat dengan uji *chi square* dan nilai alfa = 0,05. Hasil analisis univariat menunjukkan bahwa mayoritas pengemudi ojek berusia ≤ 35 tahun (71,25%), dengan pendidikan tinggi (90,9%) yaitu tamat SMA dan universitas, Memiliki IMT normal (60,6%), dengan masa kerja > 3 tahun (66,75%) dengan durasi kerja per hari > 8 jam (65,2%), dan memiliki kelelahan kerja yang rendah (68,2%). Sedangkan hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa dari uji hubungan antara lima variabel bebas dengan kelelahan kerja hanya lama bekerja yang bermakna dengan nilai $p = 0,041$.

Kata Kunci : kelelahan kerja, ojek online

Factors Associated with Work Fatigue on Online Ojek Drivers in East Jakarta In 2020

Abstract

In 2016 there were 105,374 accident cases. As many as 64% of these accidents occur on motorbikes, including online motorcycle taxi drivers. Globally, driver fatigue causes more than 20% of traffic accidents and more than 25% of these accidents are fatal and serious accidents. This study aims to determine the factors associated with work fatigue among online motorcycle taxi drivers in East Jakarta in 2020. This research is an analytic survey with a cross sectional approach. The dependent variable is work fatigue with 5 independent variables, namely age, years of service, education, BMI and length of work. The study was conducted in the Jatiwaringin area of East Jakarta in July 2020. The population was 184 people, while the sample was 66 people. Data collection using a questionnaire, data analysis using univariate and bi variate techniques with chi square test and alpha value = 0.05. The results of the univariate analysis showed that the majority of ojek drivers were aged 35 years (71.25), with higher education (90.9%) ie graduated from high school and university, had a normal BMI (60.6%), with a working period of > 3 years (66.75%) with duration of work per day > 8 hours (65.2%). and have low work fatigue (68.2%). While the results of the bi variate analysis showed that from the test of the relationship between the five independent variables and work fatigue, only the length of work was significant with a p value of 0.041.

Keywords: work fatigue, online motorcycle taxi

¹ Mahasiswa Prodi Kesehatan Masyarakat STIKES Persada Husada Indonesia

² Dosen Prodi Kesehatan Masyarakat STIKES Persada Husada Indonesia

Pendahuluan

Transportasi *online* terdiri dari motor *online* dan mobil *online*. Aturan untuk ojek *online* atau *ojol* yang merupakan perlindungan keselamatan bagi penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dengan aplikasi telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Regulasi mengenai mobil *online* juga telah diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 Tahun 2018, dijelaskan bahwa Angkutan Sewa Khusus adalah pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi (Alfonsius, 2020). Transportasi *online* berbentuk motor atau ojek *online* tersebut dirasa sebagai transportasi alternatif karena lebih mudah diakses oleh setiap warga. Mereka tidak perlu lagi berjalan kaki ke pangkalan ojek dan hanya perlu menunggu ojek *online* menghampiri lokasi tempat mereka berada. Selain itu menerima jasa ojek manusia sebagai objeknya, ojek *online* juga menawarkan jasa pengantaran barang yang biasanya dilakukan oleh *driver* motor, seperti pemesanan makan siang untuk diantar maupun hanya untuk mengambil barang yang tertinggal untuk kemudian diantarkan sampai kepada pengguna jasa. Kemudahan-kemudahan yang ditawarkan transportasi *online* atau ojek *online* tersebut membuat para pengguna ojek *online* meningkat setiap harinya (Wardayana, 2018)

Ojek adalah salah satu moda transportasi andalan untuk banyak masyarakat di Indonesia. Kemampuan moda transportasi ini yang lebih dinamis membuatnya banyak digemari masyarakat untuk menjangkau kawasan yang jauh dari halte, terminal, atau transportasi publik lainnya. Pamor ojek semakin meningkat sejak Go-Jek memunculkan aplikasi *mobile*-nya. Di mulai dari sana ojek mulai banyak mendapatkan

pekerjaan baru selain mengantarkan penumpang. Perlahan tapi pasti masyarakat sudah mulai akrab dengan ojek *online*. Posisi ojek sebagai transportasi tidak resmi membuat evolusinya menjadi cukup cepat. Teknologi dan pembiasaan masyarakat berperan penting di sana. Pengantar makanan dan pengantar paket adalah bentuk evolusi dari kegunaan ojek. Peluang bisnis ini kemudian diambil oleh pengusaha-pengusaha *startup* untuk mengembangkan ojek *online* lokal untuk kota masing-masing hingga ojek *online* dengan *niche* khusus. Fenomena ojek *online* adalah satu dari banyak perubahan atau evolusi yang memanfaatkan teknologi. Evolusi dari pemanfaatan ini juga bisa terjadi di segmen-segmen lain. Untuk pertama pro dan kontra tetap ada, tapi perlahan tapi pasti masyarakat yang menilai, masyarakat yang menentukan berguna tidak sebuah transformasi teknologi (Prayoga Riza, 2017).

Ojek *online* juga mempunyai risiko yang dapat terjadi baik pada pengemudi ojek *online* maupun penumpangnya. Salah satu risiko tersebut adalah risiko terjadinya kecelakaan pada saat pengemudi ojek *online* bekerja. Hal tersebut dapat dilihat pada data kecelakaan di Indonesia yang semakin meningkat setiap tahunnya. Pada tahun 2014 terdapat 95.906 kasus kecelakaan, tahun 2015 sebanyak 98.970 kasus kecelakaan dan tahun 2016 sebanyak 105.374 kasus kecelakaan (Permanawati, dkk, 2010). Sebanyak 64% dari angka kecelakaan tersebut terjadi pada sepeda motor diantaranya adalah pengemudi ojek *online* (Kirono, 2014). Kecelakaan dapat terjadi karena beberapa faktor risiko 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 (Djunaidi dan Annur, 2015). Kelelahan pada pengendara merupakan masalah serius yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya. Secara global, kelelahan pada pengendara menyebabkan lebih dari 20% kecelakaan lalu lintas dan lebih dari 25%

kecelakaan tersebut merupakan kecelakaan fatal dan serius. Menurut hasil Riset Kesehatan Dasar (Riskesdas) tahun 2018, pengendara sepeda motor berkontribusi sebanyak 72,7% terhadap seluruh kasus cedera akibat kecelakaan lalu lintas (Manuel dan Wirawan, 2020).

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. (Kemenhub, 2017) Pengendara yang mengalami kecelakaan akibat kelelahan rata-rata disebabkan karena bekerja lembur. 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 menyumbang sebanyak lebih dari 25% kecelakaan lalu lintas (Ambarwati, 2018). Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada pengemudi ojek *online* di Jakarta Timur tahun 2020.

Metode

Penelitian ini merupakan survei analitik dengan pendekatan *cross sectional*. Variabel dependen adalah kelelahan kerja dengan 5 variabel independen yaitu usia, masa kerja, pendidikan, IMT dan lama bekerja. Penelitian dilakukan di wilayah Jatiwaringin Jakarta Timur pada bulan Juli 2020. Populasi adalah pengemudi ojek *online* yang berada di wilayah Jatiwaringin sebanyak 184 orang. Sedangkan sampel dihitung dengan rumus aksidental sampel dan diperoleh hasil sebanyak 66 orang. Pengambilan data menggunakan kuesioner, analisis data menggunakan teknik univariat dan bivariat dengan uji *chi square* dan nilai $\alpha = 0,05$.

Hasil dan Pembahasan

Tabel 1. Karakteristik Responden

Variabel	N	%
Umur		
≤ 35 tahun	47	71,2
> 35 tahun	19	28,8
Pendidikan		
Rendah	6	9,1
Tinggi	60	90,9
IMT		
Kurus	10	15,2
Normal	40	60,6
Gemuk	16	24,2
Masa Kerja		
> 3 tahun	44	66,7
≤ 3 tahun	22	33,3
Lama Bekerja		
> 8 jam	43	65,2
≤ 8 jam	23	34,8
Kelelahan		
Rendah	45	68,2
Tinggi	21	31,8

Pada tabel 1 terlihat bahwa mayoritas pengemudi ojek berusia ≤ 35 tahun (71,25%), dengan pendidikan tinggi (90,9%) yaitu tamat SMA dan universitas, memiliki IMT normal (60,6%), dengan masa kerja > 3 tahun (66,75%) dengan durasi kerja per hari > 8 jam (65,2%). dan memiliki kelelahan kerja yang rendah (68,2%). Kelelahan merupakan suatu mekanisme perlindungan tubuh supaya terhindar dari kerusakan yang lebih parah atau lebih lanjut yang kemudian terjadi pemulihan setelah beristirahat. Faktor-faktor yang mempengaruhi kelelahan kerja adalah lama kerja, monotonitas, iklim kerja, kebisingan, penerangan, umur, masa kerja, dan jenis kelamin. Jam kerja yang berlebihan akan menyebabkan kelelahan yang dapat mengakibatkan penurunan efisiensi kerja fisik dan penurunan ketahanan kerja dan juga mempengaruhi seluruh bagian tubuh (Datu dkk, 2019).

Penelitian Butar-butur (2017) menemukan bahwa umur pengemudi ojek < 35 tahun sebesar 84,37%. Pada *driver* ojek *online* golongan umur dewasa akhir menjadikan pekerjaan ojek *online* sebagai sumber utama penghasilan karena terbatasnya pekerjaan sesuai dengan lapangan pekerjaan sesuai dengan tamatan sekolah dan masih adanya penduduk yang menganggur sehingga memilih menjadi *driver* ojek *online* daripada tidak bekerja. Oleh karena itu, *driver* ojek *online* didominasi oleh umur ≥ 30 tahun. Pada *driver* ojek *online* golongan dewasa awal menjadikan pekerjaan ojek *online* sebagai sampingan bagi yang sudah bekerja maupun yang masih menempuh pendidikan di perguruan tinggi (Kasanah, 2018).

Penelitian Kuntoro dan Linggardini memperoleh hasil bahwa pendidikan pengemudi ojek *online* sebagian besar SLTA sebanyak 29 responden (48,0%). Dengan demikian hasil penelitian ini hampir sama. Status gizi adalah gambaran individu sebagai akibat dari asupan gizi sehari-hari. Status gizi sampel diukur menggunakan pengukuran IMT. Pada penelitian

ini IMT diklasifikasikan berdasarkan klasifikasi WHO menyesuaikan dengan *cut off point* populasi Asia-Pasifik yaitu 18.5-23 (normal) dan $> 23 \text{ kg/m}^2$ (gizi lebih). Ternyata tidak sejalan hasil bahwa IMT pengemudi ojek kategori normal sebesar 38.3% (Pratama dan Sutiari, 2020).

Berkaitan dengan masa kerja penelitian ini menemukan hasil bahwa mayoritas pengemudi ojek telah bekerja lebih dari 3 tahun. Hal ini sejalan dengan temuan Fahmi dkk (2018) yang mendapatkan hasil sebagian besar telah bekerja lebih dari 24 bulan, yaitu sebesar 79,8%. Sedangkan durasi kerja pada penelitian ini mayoritas bekerja per hari > 8 jam (65,2%). Penelitian Anam dkk (2020) menemukan fakta bahwa durasi bekerja pengemudi ojek *online* rata-rata 12,6 jam. Pada variabel kelelahan kerja mayoritas kategori rendah (68,2%), sedangkan Siregar menemukan fakta bahwa pengendara ojek *online* mengalami kelelahan kerja terbanyak pada tingkat kelelahan kerja kategori sedang sebesar 63,5% (Siregar, 2019).

Tabel 2. Analisis Bivariat Antara Kelelahan Kerja dengan Variabel Bebas

Variabel	Kelelahan Kerja				p
	Ya		Tidak		
	N	%	N	%	
Umur					
≤ 35 tahun	32	68,1	15	31,9	0,979
> 35 tahun	13	68,4	6	31,6	
IMT					
Tidak normal	16	61,5	10	38,5	0,350
Normal	29	72,5	11	27,5	
Pendidikan					
Rendah	4	57,1	3	42,9	0,507
Tinggi	41	69,5	18	30,5	
Masa Kerja					
> 3 tahun	30	68,2	14	31,8	1,000
≤ 3 tahun	15	68,2	7	31,8	
Lama Bekerja					
> 8 jam	10	23,3	33	76,7	0,041
≤ 8 jam	12	52,2	11	47,8	

Dari uji hubungan antara lima variabel bebas dengan kelelahan kerja hanya lama bekerja yang bermakna dengan nilai $p = 0,041$. Hasil ini sesuai dengan temuan Datu dkk (2019) bahwa hasil analisis dengan menggunakan uji *chi-square* diperoleh nilai $p = 0,023$ dimana $p < \alpha = 0,05$ yang berarti ada hubungan antara lama kerja dengan kelelahan kerja pada pengendara ojek online.

Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan

Hasil analisis univariat menunjukkan bahwa mayoritas pengemudi ojek berusia ≤ 35 tahun (71,25%), dengan pendidikan tinggi (90,9%) yaitu tamat SMA dan universitas, memiliki IMT normal (60,6%), dengan masa kerja > 3 tahun (66,75%) dengan durasi kerja per hari > 8 jam (65,2%), dan memiliki kelelahan kerja yang rendah (68,2%). Sedangkan hasil analisis bivariat menunjukkan bahwa dari uji hubungan antara lima variabel bebas dengan kelelahan kerja hanya lama bekerja yang bermakna dengan nilai $p = 0,041$.

Saran

Perlu dilakukan sosialisasi dari perusahaan ojek online atau Kementerian Perhubungan tentang *safety riding* untuk para pengemudi ojek online agar dapat mengurangi angka kecelakaan kerja dan meningkatkan pengetahuan mengemudi yang baik dan benar.

Daftar Pustaka

- Alfonsius. (2020). Pelayanan Transportasi Online di Era New Normal, *Journal Of Accounting & Management Innovation*, Vol.4 No.2, 2020, pp. 76-90
- Anteng Ambarwati. (2018). Gambaran Tingkat Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Ojek Online di Wilayah Tembalang, Semarang, <http://eprints.undip.ac.id/62697/>
- Aulia Fahmi, Nazarwin Saputra, Munaya Fauziah. Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Pengetahuan Keselamatan Berkendara Ojek Online di Kabupaten Bogor Tahun 2018, *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, Vol.1 No.1 | 16
- Butar-butur, Johanis Saputra. Hubungan Lama Kerja dengan Kelelahan Kerja pada Pengendara Go-Jek Community Medan Tahun 2017. <https://repositori.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/1367/131000732.pdf?>
- Djunaidi Z, Arnur R. Risiko Ergonomi Ketidaksesuaian Desain dan Ukuran Tempat Duduk Sepeda Motor terhadap Antropometri Pada Mahasiswa, Ergonomic Risks of Incompatibility of Design and Size of Motorcycle Seat Against Anthropometry Among College Students. *J Kesehat Masy Nas*. 2015; Vol. 9, No:243–8.
- Jahrotul Husnah Siregar. (2019). Gambaran Perilaku Konsumsi Pangan, Status Gizi dan Tingkat Kelelahan Kerja Pada Pengendara Ojek Online Di Kawasan USU Tahun 2019. <https://repositori.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/26181/151000155.pdf?>
- Josua Aditya Manuel, I Made Ady Wirawan. Faktor Risiko Kelelahan Pada Pengendara Ojek Daring di Jabodetabek dan Denpasar, *Media Kesehatan Masyarakat Indonesia*, Vol 16 2 juni 2020
- Kasanah, A. (2018). Analisis Kondisi Sosial Ekonomi Pengemudi Ojek Online di Kecamatan Klaten Tengah Kabupaten Klaten. *Publikasi Ilmiah*. Universitas Muhammadiyah Surakarta
- Khoirul Anam, Ikhwan Muhammad, Fasrul Anugrah. Analisis Keluhan Fisik Pengendara Ojek Online di Kabupaten Banyuwangi, *Prosiding Seminar Nasional IPTEK Olahraga*, 2020, ISSN 2622-0156
- Kirono DC. Mewujudkan Keselamatan Jalan oleh Pengendara Sepeda Motor Melalui Pembenahan di Sektor Hilir [Internet]. 2014. Tersedia pada: http://www.aisi.or.id/fileadmin/user_uplo

- ad/Download/03.Kakorlantas.pdf
- Meri Meilani Dorothy Datu, Paul A.T. Kawatu, Chreisyse K.F Mandagi. Hubungan Antara Lama Kerja dengan Kelelahan Kerja Pada Pengendara Ojek *Online* Komunitas Manguni Rider Online Sario, *Jurnal Kesmas*, Vol.8 No.6, Oktober 2019 <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/kesmas/issue/view/2415>
- Publik BK dan I. Kelelahan Jadi Faktor Utama Penyebab Kecelakaan [Internet]. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2012 [dikutip 30 Oktober 2017]. Tersedia pada: <http://dephub.go.id/post/read/kelelahan-jadi-faktor-utama-penyebab-kecelakaan-14470>
- Prayogo Ryza. (2017). Ojek Online yang Semakin Dekat dengan Masyarakat Indonesia, *Daily Social*, 14 Juli 2017, <https://dailysocial.id/post/ojek-online-yang-semakin-dekat-dengan-masyarakat-indonesia>
- Permanawati T, Sulistio H, Wicaksono A. Model Peluang Kecelakaan Sepeda Motor Berdasarkan Karakteristik Pengendara (Studi Kasus: Surabaya, Malang dan Sragen). *J. Rekayasa Sipil*. 2010; 4(3):185–94.
- Wardayana. (2018). Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan. https://digilibadmin.unismuh.ac.id/upload/2730-Full_Text.pdf
- Widhi Kuntoro, Kris Linggardini. Hubungan Durasi Bekerja dengan Kualitas Tidur Pada Ojek Online, *Jurnal Keperawatan Muhammadiyah*, September 2020
- Yudi Pratama dan Ni Ketut Sutari. (2020). Hubungan Status Gizi dengan Tingkat Kebugaran Jasmani pada Driver Ojek Online di Kota Denpasar, *Jurnal Gizi Prima (Prime Nutrition Journal)*, Vol.5, Edisi 1, Maret 2020, pp. 65-74