

FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN KELELAHAN KERJA PADA SUPIR BUS PERUSAHAAN OTOBUS MEGA MAS MAKASSAR

Andi Tenriola Fitri Kessi¹, Ade Wira Lisrianti Latief¹, Fitri Fadillah¹

¹Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Makassar

*Alamat Korespondensi: atenriolafky@gmail.com

ABSTRAK

Latar belakang: Kelelahan (*fatigue*) merupakan salah satu faktor risiko dapat menurunkan derajat kesehatan tenaga kerja, ditandai menurunnya kemampuan fisik dan konsentrasi dalam menyelesaikan pekerjaan. Kondisi ini dapat meningkatkan kesalahan kerja serta risiko kecelakaan.

Tujuan: Penelitian ini bertujuan mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada sopir Bus PO Mega Mas Makassar.

Metode: Penelitian adalah metode kuantitatif dengan desain observasional analitik dan pendekatan *cross-sectional*. Data dikumpulkan melalui kuesioner dan wawancara singkat terhadap responden yang memenuhi kriteria inklusi. Analisis dilakukan untuk menguji hubungan kualitas tidur, waktu istirahat, dan durasi mengemudi dengan tingkat kelelahan kerja.

Hasil: Hasil penelitian menunjukkan adanya hubungan signifikan antara kualitas tidur dengan kelelahan kerja ($p = 0,005$) dan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja ($p = 0,035$). Sementara itu, waktu istirahat tidak menunjukkan hubungan signifikan ($p = 0,334$).

Kesimpulan: disarankan perusahaan menyediakan fasilitas ruang tidur pengemudi yang bersih, sehat, nyaman, dan memiliki suhu yang sesuai. Perusahaan perlu melakukan sosialisasi mengenai pentingnya waktu istirahat serta cara memanfaatkannya secara optimal untuk memulihkan energi dan mengurangi kelelahan. Sopir diharapkan memperhatikan durasi mengemudi, mengingat jarak tempuh yang cukup jauh, serta melakukan peregangan atau latihan ringan setiap kali berhenti. Upaya tersebut diharapkan dapat mengurangi kekakuan otot, memperbaiki sirkulasi darah, dan menurunkan risiko kelelahan kerja.

Kata Kunci: Kelelahan, Kualitas Tidur, Waktu Istirahat, Durasi Mengemudi

PENDAHULUAN

Kelelahan (*fatigue*) merupakan salah satu risiko terjadinya penurunan derajat kesehatan tenaga kerja yang ditandai dengan melemahnya tenaga kerja dalam melakukan pekerjaan atau kegiatan, sehingga akan meningkatkan kesalahan dalam melakukan pekerjaan dan akibat fatalnya adalah terjadinya kecelakaan kerja. Kelelahan kerja terbukti memberikan kontribusi lebih dari 60% dalam kejadian kecelakaan kerja di tempat kerja. Seseorang yang memiliki kebugaran jasmani baik maka tidak akan mudah mengalami kelelahan saat bekerja (Hikmah, 2020).

Menurut International Labour Organization (ILO) 2021 menyebutkan bahwa sebanyak dua juta pekerja meninggal dunia

karena kecelakaan kerja yang disebabkan oleh faktor kelelahan. Kemnakertrans Indonesia 2021 menyatakan bahwa 27,8% faktor kecelakaan kerja disebabkan oleh kelelahan.

Data dari The National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) atau Badan Administrasi Keamanan Berkendara di AS, mengungkapkan bahwa pada kuartal pertama 2021, sebanyak 8.730 warga AS meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas. Angka ini naik dari periode yang sama pada tahun 2020, yakni sebanyak 7.900 jiwa. Jadi, kenaikannya sebesar 10,5%, Senin 6/9 2020, NHTSA sempat merilis statistik kecelakaan fatal dengan penurunan jumlah sebesar 2% di antara 2019 dan 2020 (Pasaribu, 2024).

Berdasarkan data Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan Indonesia mencatat terjadi 147.000 kasus kecelakaan kerja sepanjang 2021, atau 40.273 kasus setiap hari. Dari jumlah itu, sebanyak 4.678 kasus (3,18%) berakibat kecacatan, dan 2.575 (1,75%) kasus berakhir dengan kematian, adapun setiap harinya terjadi 40.273 kasus kecelakaan kerja, data ini menunjukkan bahwa setiap hari ada 12 orang peserta BPJS Ketenagakerjaan mengalami kecacatan dan tujuh orang peserta meninggal dunia. Adapun kasus kecelakaan di Indonesia seperti kecelakaan Bus Rosalia Indah dengan tujuan Semarang - Banten di Jawa Tengah dengan total penumpang 24 orang, kecelakaan terjadi pukul 06.30 WIB yang disebabkan oleh supir yang kelelahan, dalam kecelakaan tersebut tujuh penumpang tewas yang terdiri dari 4 orang dewasa dan 3 anak-anak, sementara 17 orang mengalami luka-luka akibat kecelakaan tersebut.

Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi Indonesia tahun 2021 menyatakan bahwa setiap hari rata-rata terjadi 414 kasus kecelakaan kerja, 27,8% disebabkan kelelahan yang cukup tinggi. Lebih kurang 9,5% orang mengalami cacat, adapun di Indonesia rata-rata pertahun terdapat 99.000 kasus kecelakaan kerja. Dari total tersebut, sekitar 70% berakibat fatal yaitu kematian dan cacat seumur hidup.

Menurut Undang-Undang Lalu Lintas No. 22 Tahun 2009 Pasal 90 ayat 3, setiap pengemudi kendaraan bermotor umum diwajibkan untuk beristirahat selama minimal setengah jam setelah mengemudikan kendaraan selama empat jam berturut-turut. Kewajiban ini sangat penting, karena kurangnya waktu istirahat dapat mengurangi tingkat kewaspadaan pengemudi, pada saat mengemudi yang dapat menyebabkan rasa lelah. Ketika pengemudi merasa lelah, risiko terjadinya kesalahan meningkat, yang dapat berakhir pada kecelakaan dan cedera, baik saat bekerja maupun dalam perjalanan pulang.

Memperpanjang waktu kerja melebihi batas maksimum yang ditetapkan tidak hanya akan menurunkan efisiensi, tetapi juga dapat meningkatkan tingkat kelelahan, yang berpotensi menyebabkan kecelakaan dan masalah kesehatan akibat kerja.

Di era globalisasi saat ini, banyak perusahaan yang menawarkan layanan transportasi penumpang, termasuk bus dengan berbagai rute tertentu. Salah satu rute yang tersedia adalah perjalanan dari kota Makassar menuju Towuti dan Towuti menuju Makassar rata-rata sekitar 15 jam sekali jalan. Dalam satu perjalanan, sopir bus diharapkan mengambil waktu istirahat sebanyak 2 hingga 3 kali, dengan durasi minimal satu jam untuk setiap sesi istirahat. Waktu istirahat ini sudah mencakup waktu untuk tidur sebentar (napping) serta waktu untuk makan. Memberikan waktu istirahat yang cukup sangat penting untuk menjaga kesehatan dan kewaspadaan pengemudi, sehingga dapat mengurangi risiko kecelakaan dan menjamin keselamatan penumpang selama perjalanan yang panjang.

Selain itu, penelitian yang dilakukan oleh (Fahri dkk., 2021) mengungkapkan adanya keterkaitan antara pola tidur dan insiden kecelakaan kerja. Dalam studi tersebut, ditemukan bahwa dari sembilan responden yang mengalami tingkat kelelahan sedang, mayoritas memiliki pola tidur yang tidak teratur. Sementara itu, hanya tiga responden yang mengalami kelelahan dengan pola tidur yang dianggap normal. Temuan ini menunjukkan bahwa kualitas dan pola tidur yang baik sangat penting untuk menjaga kesehatan dan keselamatan kerja. Kelelahan yang disebabkan oleh tidur yang tidak memadai dapat meningkatkan risiko kecelakaan, sehingga penting bagi individu untuk memperhatikan kebiasaan tidur mereka demi mencegah potensi bahaya di tempat kerja.

Banyak penelitian yang menghubungkan durasi mengemudi dengan gejala kelelahan. Salah satunya penyebab kelelahan pada

pengemudi adalah lamanya waktu yang dihabiskan untuk mengemudi. Dampak kelelahan yang disebabkan karena mengemudi terlalu lama mungkin dapat diturunkan dengan mengambil waktu istirahat yang cukup.

Berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu sopir bus PO. Mega Mas menunjukkan gejala-gejala kelelahan kerja antara lain, sakit pinggang, pusing, kram otot, mudah emosi dan sakit mata akibat membawa bus terus menerus.

METODE

Penelitian ini termasuk dalam penelitian kuantitatif. Jenis penelitian yang digunakan adalah observasional analitik dengan menggunakan rancangan pendekatan *cross sectional*.

1. Tempat waktu penelitian

Penelitian ini dilakukan di Terminal Daya Jl. Kapasa Raya, Daya Kecamatan Biringkanaya Makassar.

2. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan pada bulan Juli 2025

3. Populasi dan sampel penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah sopir Bus PO. Mega Mas Makassar dengan jumlah 37 responden. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *total sampling* dengan jumlah 37 responden.

4. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dengan cara mengisi kuesioner dan melakukan wawancara langsung.

HASIL

Penelitian ini dilakukan pada bulan Juli 2025 terhadap 37 responden di PO Bus Mega Mas Makassar dengan menggunakan kuesioner data diperoleh dari penelitian ini disusun dalam bentuk tabel distribusi frekuensi yang disertai dengan penjelasan, adapun hasil yang diperoleh, diuraikan sebagai berikut:

1. Karakteristik Responden

a. Umur

Tabel 1 menunjukkan bahwa berdasarkan karakteristik umur dari 37 responden, Kategori Umur dewasa akhir dengan nilai tertinggi 21 orang atau sebesar 56,8%. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas sopir bus berada pada kelompok usia dewasa akhir menjelang lansia yang masih dalam tahap produktif, dan kategori dengan nilai terendah adalah kelompok lansia awal dengan jumlah responden sebanyak 7 orang atau 18,9% dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tenaga kerja pada sopir bus PO. Mega Mas Makassar mayoritas kelompok dewasa akhir.

b. Masa Kerja

Tabel 2 Kategori masa kerja dengan nilai tertinggi adalah masa kerja baru yaitu sebanyak 20 atau sebesar 54,1% hal ini menunjukkan bahwa lebih dari setengah sopir bus yang menjadi responden memiliki pengalaman kerja yang masih tergolong singkat, sementara itu, kategori dengan nilai terendah adalah masa kerja lama dengan jumlah responden sebanyak 17 orang atau 45,9%, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa mayoritas sopir bus masih tergolong baru dalam menjalani pekerjaannya, sedangkan masa kerja lama jumlahnya lebih sedikit. Kondisi ini dapat memengaruhi tingkat kelelahan kerja, terutama jika sopir baru belum terbiasa dengan beban kerja, durasi perjalanan, dan kondisi rute yang dilalui.

2. Distribusi Variabel Yang Diteliti

a. Kelelahan Kerja

Tabel 3 menunjukkan bahwa hasil penelitian berdasarkan kelelahan kerja dari 37 responden yang mengalami kelelahan sedang sebanyak 16 responden (43,2%) dan 2 responden (5,4%) yang mengalami kelelahan sangat berat.

b. Kualitas Tidur

Tabel 4 menunjukkan bahwa berdasarkan hasil penelitian kualitas tidur dari 37 responden yang memiliki kualitas dengan kategori, gangguan tidur sedang sebanyak 17 responden (45,9%) dan 7 responden (18,9%) mengalami gangguan tidur ringan.

c. Waktu istirahat

Tabel 5 menunjukkan bahwa hasil penelitian berdasarkan waktu istirahat dari 37 responden yang memiliki waktu istirahat yang cukup sebanyak 22 responden (59,5%) dan 6 responden.

d. Durasi mengemudi

Tabel 6 menunjukkan bahwa berdasarkan hasil penelitian durasi mengemudi dari 37 responden yang memiliki durasi mengemudi yang buruk sebanyak 16 responden (43,2%) dan 6 responden (16,2%) yang memiliki durasi mengemudi baik.

e. Hubungan kualitas tidur terhadap kelelahan kerja

Tabel 7 dapat diketahui bahwa dari 37 responden, sebagian besar memiliki kualitas tidur dalam kategori sedang sebanyak 16 responden (43,2%), diikuti oleh kategori berat sebanyak 14 responden (37,8%), dan yang paling sedikit adalah kategori ringan sebanyak 7 responden (18,9%). Untuk tingkat kelelahan kerja, mayoritas responden berada pada kategori kelelahan ringan dan sedang masing-masing sebanyak 15 responden (40,5%), sedangkan yang paling sedikit adalah kelelahan sangat berat sebanyak 2 responden (5,4%). Berdasarkan hasil uji chi-square diperoleh nilai $p\text{-value} = 0,009$ ($p < 0,05$), yang berarti terdapat pengaruh yang signifikan antara kualitas tidur dengan tingkat kelelahan kerja pada sopir bus PT. Borlindo Mandiri Jaya Makassar.

f. Hubungan waktu istirahat terhadap kelelahan kerja

Tabel 8 dapat diketahui bahwa dari 37 responden, sebagian besar memiliki waktu istirahat dalam kategori cukup sebanyak 22 responden (59,5%), diikuti oleh kategori baik sebanyak 9 responden (24,3%), dan yang paling sedikit adalah kategori kurang sebanyak 6 responden (16,2%). Untuk tingkat kelelahan kerja, mayoritas responden berada pada kategori kelelahan ringan dan sedang masing-masing sebanyak 15 responden (40,5%), sedangkan yang paling sedikit adalah kelelahan

sangat berat sebanyak 2 responden (5,4%). Berdasarkan hasil uji chi-square diperoleh nilai $p\text{-value} = 0,284$ ($p > 0,05$), yang berarti tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara waktu istirahat dengan tingkat kelelahan kerja pada sopir bus PT. Borlindo Mandiri Jaya Makassar.

g. Hubungan Durasi Mengemudi Terhadap Kelelahan Kerja

Tabel 9 dapat diketahui bahwa dari 37 responden, sebagian besar memiliki durasi mengemudi dengan kategori buruk sebanyak 16 responden (43,2%), diikuti oleh kategori cukup sebanyak 15 responden (40,5%), dan yang paling sedikit adalah kategori baik sebanyak 6 responden (16,2%). Untuk tingkat kelelahan kerja, mayoritas berada pada kategori kelelahan ringan dan sedang masing-masing sebanyak 15 responden (40,5%), sedangkan yang paling sedikit adalah kategori kelelahan sangat berat sebanyak 2 responden (5,4%). Berdasarkan hasil uji chi-square diperoleh nilai $p\text{-value} = 0,018$ ($p < 0,05$), yang berarti terdapat pengaruh yang signifikan antara durasi mengemudi dengan tingkat kelelahan kerja pada sopir bus PT. Borlindo Mandiri Jaya Makassar.

PEMBAHASAN

1. Hubungan kualitas tidur terhadap kelelahan kerja pada sopir bus po. mega mas makassar

Kualitas tidur memiliki keterkaitan dengan kelelahan kerja yang dialami oleh pekerja, kualitas tidur yang buruk dapat meningkatkan risiko kelelahan kerja (Syamsul dkk, 2023). Berdasarkan hasil uji statistik pada penelitian ini diperoleh kesimpulan terdapat hubungan yang signifikan antara kualitas tidur dengan kelelahan kerja pada sopir bus PO. Mega Mas Makassar, dimana nilai $p\text{-value} = 0,005 < 0,05$. Hal ini dikarenakan waktu yang mereka butuhkan untuk berkendara dari makassar ke masing-masing rute yang dilalui melebihi 8 jam kerja di malam hari, hal ini yang membuat jam tidur sopir menjadi kurang dikarenakan lebih banyak waktu yang mereka

butuhkan untuk mengemudi dibanding dengan waktu untuk tidur.

Waktu tidur sopir yang kurang dari 8 jam dapat menyebabkan kelelahan kerja. Berdasarkan wawancara, terdapat beberapa faktor yang mengganggu kualitas tidur para sopir. Salah satunya adalah ketidakmampuan untuk tidur dengan cepat saat berbaring. Selain itu, terbangun di tengah malam juga menjadi penyebab yang mengganggu kelanjutan tidur mereka. Tempat tidur yang tidak nyaman juga berkontribusi, dimana beberapa sopir mengalami kesulitan tidur, sementara yang lain merasa tidak bisa tidur karena kepanasan dan kedinginan.

Kualitas tidur dapat diartikan sebagai kepuasan tidur seseorang yang dapat mengurangi rasa lelah, lesuh dan apatis. Kurangnya kepuasan tidur dapat menyebabkan seseorang menjadi gelisah, perhatian buyar, sakit kepala, sakit kepala, sering menguap atau mengantuk serta dapat berdampak buruk pada mata seperti bengkak pada kelopak mata, sekitar mata menghitam, konjungtiva memerah dan perih pada mata (Budiawan dkk, 2020).

Adapun yang di kemukakan oleh Maulana (2021) jika pengemudi mengalami kurangnya jam tidur kewaspadaan akan berkurang dan sebagai hasilnya kita akan merasa lelah. Hal ini dapat meningkatkan risiko membuat kesalahan, dan menyebabkan kecelakaan dan cedera baik di tempat kerja maupun dalam perjalanan pulang dari tempat kerja, Gangguan tidur dengan kurangnya jam tidur akan menyebabkan seseorang kekurangan energi dan terganggunya metabolisme tubuh. Sehingga mudah lelah dan selalu terlihat lemas, tidak bersemangat. kelelahan memiliki implikasi dalam situasi di tempat kerja untuk peningkatan kecelakaan dan cedera terjadi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang di lakukan Agisma, dkk (2025) yang menunjukkan adanya hubungan antara faktor kelelahan kerja dan kualitas tidur pada pengemudi bus PO Borlindo Makassar. Hal ini

disebabkan oleh kebiasaan pengemudi yang lebih memilih menghabiskan waktu untuk bermain game daripada tidur. Akibatnya, mereka mengalami kelelahan, penurunan kewaspadaan, dan gangguan kompleks saat bekerja, serta kehilangan kesadaran.

Penelitian ini tidak sejalan oleh Kacandra (2024), yang menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan signifikan antara kualitas tidur dan kelelahan kerja pada sopir bus penumpang rute Aceh-Medan di kota Banda Aceh tahun 2024. Hal ini disebabkan oleh jumlah tidur yang cukup, meskipun sopir merasa pulas saat tidur, seperti yang ditunjukkan oleh responden yang tidur nyenyak dalam waktu 30 menit. Namun, mereka sering kali mengalami gangguan tidur di tengah malam akibat pekerjaan mereka.

2. Hubungan waktu istirahat terhadap kelelahan kerja pada sopir bus po. mega mas makassar

Waktu istirahat memiliki pengaruh yang signifikan terhadap terjadinya kelelahan kerja. Hal ini berkaitan dengan durasi istirahat dan ketepatan dalam penggunaan waktu istirahat (Hikmah, 2020). Berdasarkan hasil statistik pada penelitian ini diperoleh kesimpulan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja pada sopir bus PO. Mega Mas Makassar dimana $p\text{-value} = 0,284 > 0,05$. Pada umumnya sopir memiliki waktu istirahat yang cukup rata-rata 4,5-5 jam tetapi ada banyak sopir yang tidak memanfaatkan waktu istirahat dengan baik, saat waktu istirahat sopir lebih memilih bermain hp atau bercerita karena disebabkan oleh kurang nyamannya tempat istirahat di bus, kondisi tempat istirahat sopir di bus sangat sempit yang berada di kursi penumpang yang paling belakang, dengan alas tempat tidur yang kurang nyaman.

Sopir yang memiliki waktu istirahat kurang dan dikategorikan mengalami kelelahan ringan, ini dapat disebabkan oleh adanya faktor lain di luar waktu istirahat yang dapat memengaruhi tingkat kelelahan kerja, seperti

kondisi kesehatan individu, tingkat kebugaran fisik, pola makan, beban kerja, maupun kebiasaan mengemudi, sementara itu sopir yang memiliki waktu istirahat cukup tetapi mengalami kelelahan sangat berat dan sopir yang memiliki waktu istirahat baik dan dikategorikan dalam kelelahan berat dikarenakan faktor umur yang memasuki lansia awal dan masa kerja yang tergolong lama, kelelahan kerja juga dipengaruhi oleh faktor lain seperti lamanya durasi mengemudi, kondisi jalan dan lingkungan kerja (misalnya paparan kebisingan, suhu panas di jalan),

Walaupun hasil uji statistik dalam penelitian ini tidak menunjukkan hubungan yang signifikan antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja ($p\text{-value} > 0,05$), temuan lapangan tetap memperlihatkan bahwa waktu istirahat memiliki peranan penting dalam menjaga kesehatan, produktivitas, dan keselamatan kerja. Dengan demikian, waktu istirahat yang memadai tetap harus dianggap sebagai salah satu faktor kunci dalam mencegah terjadinya kelelahan berat yang berpotensi menurunkan kinerja serta meningkatkan risiko kecelakaan kerja.

Menurut Undang-Undang Lalu Lintas No. 22 Tahun 2009 Pasal 90 ayat 3, setiap pengemudi kendaraan bermotor umum diwajibkan untuk beristirahat selama minimal setengah jam setelah mengemudikan kendaraan selama empat jam berturut-turut. Kewajiban ini sangat penting, karena kurangnya waktu istirahat dapat mengurangi tingkat kewaspadaan pengemudi, pada saat mengemudi yang dapat menyebabkan rasa lelah. Ketika pengemudi merasa lelah, risiko terjadinya kesalahan meningkat, yang dapat berakhir pada kecelakaan dan cedera, baik saat bekerja maupun dalam perjalanan pulang. Memperpanjang waktu kerja melebihi batas maksimum yang ditetapkan tidak hanya akan menurunkan efisiensi, tetapi juga dapat meningkatkan tingkat kelelahan, yang

berpotensi menyebabkan kecelakaan dan masalah kesehatan akibat kerja.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan Tardika, dkk (2024), yang menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan signifikan antara waktu istirahat dan kelelahan kerja pada pengemudi travel PT. Annanta Sejahtera Group di Kota Pekanbaru tahun 2024. Pengemudi yang memiliki kategori waktu istirahat yang baik melakukan istirahat dengan efektif dan benar, sehingga dapat mengembalikan tenaga mereka.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hatasya, KD (2024), yang menyatakan bahwa waktu istirahat memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kelelahan kerja karena kurangnya waktu istirahat dapat menghambat pemulihan kondisi setelah melakukan aktivitas. Sistem waktu istirahat yang tidak baik juga dapat menyebabkan seseorang lebih mudah merasakan kelelahan dan mengalami penurunan performa saat bekerja.

3. Hubungan Durasi Mengemudi Terhadap Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus PO. Mega Mas Makassar.

Durasi mengemudi yang panjang dapat memengaruhi tingkat kelelahan seorang pengemudi, yang pada gilirannya dapat berdampak pada kemampuan mereka dalam mengemudikan kendaraan. Berdasarkan hasil analisis statistik dalam penelitian ini, ditemukan bahwa terdapat hubungan signifikan antara durasi mengemudi dan kelelahan kerja pada sopir bus PO Mega Mas Makassar, dengan nilai $p\text{-value} = 0,035 < 0,05$. Hal ini dikarenakan waktu yang harusnya digunakan untuk beristirahat di gunakan untuk bekerja, setiap rute memulai perjalanan di malam hari dan akan sampai dikeesokan harinya.

Durasi mengemudi setiap sopir yang melebihi 8 jam, serta pengemudi yang telah bekerja lebih dari 8 jam dalam sehari, masih dapat berkontribusi pada kelelahan jika jadwal operasional tetap berjalan. Hal ini

menyebabkan kelelahan karena sopir harus berhadapan dengan durasi kerja yang cukup lama, melalui rutinitas yang monoton dan berulang, serta sikap kerja yang tidak bervariasi. Selain itu, terdapat beberapa sopir yang mengemudi lebih dari 4 hari dalam seminggu, dan banyak dari mereka yang setelah mengemudi lebih dari 6 jam di malam hari mulai merasakan ketegangan di kepala, nyeri pada bahu, dan kelelahan di seluruh tubuh. Jam kerja maksimum yang diatur adalah 8 jam per hari atau 40 jam dalam seminggu untuk 5 hari kerja (Undang-Undang Ketenagakerjaan Nomor 13 Tahun 2003).

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Kamila, R (2022) yang menyatakan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara durasi mengemudi dan kelelahan kerja pada pengemudi bus di PT X tahun 2022. Pengemudi dengan durasi mengemudi yang tidak normal memiliki risiko 5,2 kali lebih besar untuk mengalami kelelahan kerja dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki durasi mengemudi yang normal.

Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Rusmila dkk, (2022) yang menyatakan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara durasi mengemudi dan tingkat kelelahan pada pengemudi bus TransJakarta. Hal ini disebabkan oleh sebagian besar pengemudi yang memiliki durasi mengemudi yang normal atau bekerja kurang dari 8 jam.

KESIMPULAN

1. Terdapat hubungan antara kualitas tidur dengan kelelahan kerja pada sopir bus PO. Mega Mas Makassar.
2. Tidak terdapat hubungan antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja pada sopir bus PO. Mega Mas Makassar.
3. Terdapat hubungan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja pada sopir bus PO. Mega Mas Makassar.

Saran

1. Disarankan perusahaan sebaiknya lebih meningkatkan sarana ruang tidur pengemudi yang bersih dan sehat, nyaman, tidak terlalu dingin atau panas.
2. Disarankan perusahaan sebaiknya melakukan sosialisasi mengenai pentingnya waktu istirahat dan cara memaksimalkan waktu istirahat agar cukup untuk memulihkan energi dan menurunkan rasa lelah.
3. Disarankan sopir bus dapat memanfaatkan waktu istirahat dengan baik, tidak hanya untuk merokok, bermain ponsel, atau berbincang, tetapi benar-benar digunakan untuk tidur dan pemulihan fisik. Sopir juga perlu menjaga pola tidur sehat, menghindari begadang yang tidak perlu, serta membatasi konsumsi kafein berlebihan yang dapat mengganggu kualitas tidur.

DAFTAR PUSTAKA

- Agisman, F., & Yusra, Z. (2025). Hubungan Kelelahan Berkendara Dengan Perilaku Agresif Pada Pengemudi Bus Akap Di Sumatera Barat. *Nusantara: Jurnal Ilmu Sosial*, 12 (3), 1256-1261.
- Azwar, S. 2018. *Waktu istirahat dan kelelahan pada pekerja malam*. Jurnal Psikologi Kesehatan, 13(2), 33-40.
- Budiawan, W., Prastawa, H., Kusumaningsih, A., & Sari, DN (2020). Pengaruh monoton, kualitas tidur, psikofisiologi, distraksi, dan kelelahan kerja terhadap tingkat kewaspadaan. *Jurnal Teknik Industri*, 11 (1), 37-44.
- Fahri, A., dkk. 2021. *Hubungan pola tidur dengan kelelahan kerja*. Jurnal Kesehatan Kerja, 6(1), 6.
- Hatasya, KD (2024). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Pengemudi Bus PT. Harapan Indah Medan Tahun 2024 (Disertasi Doktor, UIN Sumatera Utara).

- Hikmah, I. N. (2020). Tingkat kebugaran dan kelelahan kerja terhadap kejadian kecelakaan pada pengemudi bus. *HIGEIA (Journal of Public Health Research and Development)*, 4(4), 543-554.
- Juliandi. 2021. *Hubungan waktu istirahat dan kelelahan kerja sopir*. Jurnal K3 Transportasi, 7(2), 45.
- Kacandra, W., Abdullah, A., & Arifin, V. 2024. Faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada supir bus penumpang rute Aceh-Medan kota Banda Aceh Tahun 2024, *Jurnal Kesehatan Tambusai* 5(2), 2774-5848
- Kamila, R,S. 2022. Faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada supir bus di Pt x tahun 2022. Skripsi, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta
- Kessi, A. T. F., Latief, A. W. L., & Riski, A. 2024. Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus PO. Adhi Putra Makassar. *Jurnal Berita Kesehatan*, 17(2), 142-152.
- Kuswana, W. S. 2014. *Kesehatan dan Keselamatan Kerja*. Bandung: Alfabeta.
- Lerman, S.E. 2012 fatigue risk management in the workplace. *Journal of occupational and enviromental medicine*, 5(2), 1-19
- Notoatmodjo, S. 2018. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Nurmianto, E. 2008. *Ergonomi: Konsep dasar dan aplikasinya*. Surabaya: Guna Widya.
- Putri Pasaribu. 2024. *Kecelakaan lalu lintas di Amerika dan peningkatan kasus 2021*. Car and Driver, 6 September 2024.
- Rachmadi, S. 2016. *Psikologi Kesehatan Kerja*. Jakarta: Kencana.
- Rahman, A., dkk. 2024. *Lama kerja dan dampaknya terhadap kelelahan fisik dan mental*. Jurnal Keselamatan Kerja Indonesia, 8(1), 22-28.
- Ramdan. 2018. *Gejala dan dampak kelelahan kerja pada pekerja industri*. Jurnal K3, 10(2), 18.
- Rusmila, Elwindra. 2022. Faktor-faktor yang mempengaruhi kelelahan kerja pada pengemudi bus Transjakarta di DKI Jakarta. *Jurnal Persada Husada Indonesia*, 9(34), 1-12
- Santia, N. 2016. *Kelelahan kronis dan dampaknya terhadap produktivitas kerja*. Jurnal Kesehatan Masyarakat, 11(1), 16.
- Smyth, C. 2012. *The Pittsburgh Sleep Quality Index (PSQI): Validity and reliability*. Sleep Medicine Reviews, 16(1), 47-54.
- Suma'mur, P. K. 2009. *Higiene Perusahaan dan Kesehatan Kerja*. Jakarta: Sagung Seto.
- Syamsul, M. A., & Rahmansyah, S. F. (2023). Faktor Yang Mempengaruhi Kelelahan Kerja Pada Sopir Rental Antar Kabupaten Morowali Utara Ke Kota Makassar. *Jurnal Ilmiah OHSE (Occupational Health Safety Environment) MEDIA*, 7(2), 23-28.
- Tarwaka, dkk. 2004. *Ergonomi untuk keselamatan kerja*. Surakarta: Harapan Press.
- Tarwaka, Solichun HA. 2013. *Ergonomi Industri, Dasar-dasar Pengetahuan dan Aplikasi di Tempat Kerja*. Edisi Ke-1. Surakarta: Harapan Press.
- Tridika, R., Arbi, A., & Andria, D. (2024). Studi Kualitatif Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus Di Terminal Tipe A Batoh Kota Banda Aceh. *Journal Of Nursing And Public Health*, 12(2), 513-521.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Velrawati, D. 2016. *Kelelahan kerja dan pengaruhnya terhadap kecelakaan kerja*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Lampiran:

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Umur Pada Sopir Bus PO. Mega Mas Makassar

Umur	n	%
Dewasa Awal (25-35 tahun)	9	24.3
Dewasa Akhir (36-45 tahun)	21	56.8
Lansia Awal (46-55 tahun)	7	18.9
Total	37	100.0

Sumber: Data Primer 2025

Tabel 2. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Masa Kerja Pada Sopir Bus PO. Mega Mas Makassar

Masa Kerja	n	%
Baru	20	54.1
Lama	17	45.9
Total	37	100.0

Sumber: Data Primer 2025

Tabel 3. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Kelelahan Kerja Pada Sopir Bus PO. Mega Mas Makassar

Kelelahan	n	%
Kelelahan ringan	14	37.8
Kelelahan sedang	16	43.2
Kelelahan berat	5	13.5
Kelelahan sangat berat	2	5.4
Total	37	100.0

Sumber: Data Primer 2025

Tabel 4. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Kualitas Tidur Pada Sopir Bus PO. Mega Mas Makassar

Kualitas Tidur	n	%
Gangguan tidur ringan	7	18.9
Gangguan tidur sedang	17	45.9
Gangguan tidur berat	13	35.1
Total	37	100.0

Sumber: Data Primer 2025

Tabel 5. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Waktu Istirahat Pada Sopir Bus PO. Mega Mas Makassar

Waktu Istirahat	n	%
Kurang	6	16.2
Cukup	22	59.5
Baik	9	24.3
Total	37	100.0

Sumber: Data Primer 2025

Tabel 6. Distribusi Frekuensi Berdasarkan Durasi Mengemudi Pada Sopir Bus PO. Mega Mas Makassar

Durasi Mengemudi	n	%
Baik	6	16.2
Cukup	15	40.5
Buruk	16	43.2
Total	37	100.0

Sumber: Data Primer 2025

Tabel 7. Distribusi Responden Berdasarkan Kualitas Tidur terhadap Kelelahan Pada Sopir Bus PO. Mega Mas Makassar

Kualitas Tidur	Kelelahan Kerja								Total		p value
	ringan		sedang		berat		sangat berat				
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	
Ringan	4	10.80	3	8.10	0	0.00	0	0.00	7	18.90	0,009
Sedang	7	18.90	9	24.90	0	0.00	0	0.00	16	43.20	
Berat	4	10.80	3	8.10	5	13.50	2	5.40	14	37.80	
Total	15	40.50	15	40.50	5	13.50	2	5.40	37	100.00	

Sumber: Data Primer 2025

Tabel 8. Distribusi Responden Berdasarkan Waktu Istirahat Terhadap Kelelahan Pada Sopir Bus PO Mega Mas Makassar

Waktu Istirahat	Kelelahan Kerja								Total		p value
	ringan		sedang		berat		sangat berat				
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	
Kurang	1	2.7	3	8.1	2	5.4	0	0.0	6	16.2	0,284
Cukup	11	29.7	8	21.6	1	2.7	2	5.4	22	59.5	
Baik	3	8.1	4	10.8	2	5.4	0	0.0	9	24.3	
Total	15	40.50	15	40.50	5	13.5	2	5.4	37	100.0	

Sumber: Data Primer 2025

Tabel 9. Distribusi Responden Berdasarkan Durasi Mengemudi Terhadap Kelelahan pada sopir bus PO Mega Mas

Durasi Mengemudi	Kelelahan Kerja								Total		p value
	ringan		sedang		berat		sangat berat				
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	
Baik	5	13.5	1	2.7	0	0.0	0	0.0	6	16.2	0,018
Cukup	8	21.6	3	10.8	3	8.1	1	2.7	15	40.5	
Buruk	2	5,4	11	29,7	2	5,4	1	2,7	16	43,2	
Total	15	40.5	15	40.5	5	13.5	2	5.4	37	100.0	

Sumber: Data Primer 2025