

BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan di wilayah kerja PO Borlindo Makassar yang di naungi oleh PT. Borlindo Mandiri Jaya. PO Borlindo Makassar terletak di jalan Jalur Lingkaran Barat Selatan Kecamatan Tamalanrea Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan.

B. Hasil

Pada penelitian ini dilaksanakan di PO Borlindo Makassar pada tanggal 20 - 21 Juni tahun 2023. Penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif dengan desain penelitian analitik kolerasi dengan *Cross Sectional Study* hasil dari penelitian ini melalui alat *reaction timer* yang di ukur langsung oleh peneliti dan menggunakan kuesioner yang di isi oleh pengemudi bus, jumlah penelitian sebanyak 60 pengemudi tetapi 3 diantara pengemudi menolak untuk di jadikan responden dari penelitian ini.

Hasil analisis data disajikan dalam bentuk tabel yang dilengkapi sebagai berikut:

a. Analisis Univariat

1. Kelelahan Kerja Menggunakan Alat *Reaction Timer*

Tabel 5.1 menunjukkan bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja yang diukur dengan menggunakan alat *reaction timer* yaitu sebanyak 50 responden (87.7%),

sedangkan yang tidak mengalami kelelahan yaitu sebanyak 7 responden (12.3%).

Tabel 5.1
Distribusi Responden Berdasarkan Kelelahan Kerja
Pengemudi Bus Menggunakan Alat *Reaction Timer*
Di PO Borlindo Makassar Tahun 2023

Kelelahan Kerja	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Mengalami Kelelahan	50	87.7
Tidak Mengalami Kelelahan	7	12.3
Total	57	100

Sumber: Data Primer, 2023

2. Distribusi Umur Pengemudi Bus PO Borlindo

Tabel 5.2
Distribusi Responden Berdasarkan Umur Pada Faktor
Kelelahan Kerja Pengemudi Bus di PO Borlindo
Makassar Tahun 2023

Umur	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Tua	13	22.8
Muda	44	77.2
Total	57	100

Sumber: Data Primer, 2023

Tabel 5.2 menunjukkan bahwa yang termasuk kategori tua di PO Borlindo yaitu sebanyak 13 responden (22.8%), sedangkan yang masuk kategori umur tua yaitu sebanyak 44 responden (77.2%).

3. Distribusi Beban Kerja Mental Pengemudi Bus PO Borlindo

Tabel 5.3 menunjukkan bahwa yang mengalami beban kerja mental tinggi pada pengemudi bus PO Borlindo yaitu sebanyak 47 responden (82.5%), sedangkan yang mengalami

beban kerja mental rendah yaitu sebanyak 10 responden (17.5%).

Tabel 5.3
Distribusi Responden Berdasarkan Beban Kerja Mental
Pada Faktor Kelelahan Kerja Pengemudi Bus
PO Borlindo Makassar Tahun 2023

Beban Kerja Mental	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Tinggi	47	82.5
Rendah	10	17.5
Total	57	100

Sumber: Data Primer, 2023

4. Distribusi Lama Kerja Pengemudi Bus PO Borlindo

Tabel 5.4
Distribusi Responden Berdasarkan Lama Kerja Pada
Faktor Kelelahan Kerja Pengemudi Bus Po Borlindo
Makassar Tahun 2023

Lama Kerja	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Tidak Memenuhi Syarat	37	64.9
Memenuhi Syarat	20	35.1
Total	57	100

Sumber: Data Primer, 2023

Tabel 5.4 menunjukkan bahwa yang tidak memenuhi syarat lama kerja pada pengemudi bus PO Borlindo yaitu sebanyak 37 responden (64.9%), sedangkan yang memenuhi syarat lama kerja pada pengemudi bus PO Borlindo yaitu sebanyak 20 responden (35.1 %).

5. Distribusi Status Gizi Pengemudi Bus PO Borlindo

Tabel 5.5 menunjukkan bahwa responden yang memiliki status gizi tidak normal yaitu sebanyak 17 responden (29.8%), sedangkan yang memiliki status gizi tidak normal yaitu sebanyak 40 responden (70.2%).

Tabel 5.5
Distribusi Responden Berdasarkan Status Gizi Pada
Faktor Kelelahan Kerja Pengemudi Bus PO Borlindo
Makassar Tahun 2023

Status Gizi	Frekuensi(n)	Persentase(%)
Tidak Normal	17	29.8
Normal	40	70.2
Total	57	100

Sumber: Data Primer, 2023

6. Distribusi Waktu Tidur Pengemudi Bus PO Borlindo

Tabel 5.6
Distribusi Responden Berdasarkan Waktu Tidur Pada
Faktor Kelelahan Kerja Pengemudi Bus PO Borlindo
Makassar Tahun 2023

Waktu Tidur	Frekuensi(n)	Persentase(%)
Waktu Tidur Tidak Baik	36	63.2
Waktu Tidur Baik	21	36.8
Total	57	100

Sumber: Data Primer, 2023

Tabel 5.6 menunjukkan bahwa responden yang memiliki waktu tidur tidak baik yaitu sebanyak 36 responden (63.2%), sedangkan yang memiliki waktu tidur baik yaitu sebanyak 21 responden (36.8%).

b. Analisis Bivariat

Analisis ini dilakukan untuk mengetahui hasil hubungan terhadap kelelahan kerja dari umur, beban kerja mental, lama kerja, indeks massa tubuh dan waktu tidur pada pengemudi bus PO Borlindo Makassar tahun 2023. Cara mengetahui hubungan antara variabel independen dan dependen yaitu dilakukan dalam bentuk tabulasi silang (*crosstab*) yang menggunakan uji *chi-*

square/ dengan $\alpha = 0,05$ berikut hasil disajikan dalam bentuk tabel dibawah ini:

1. Hubungan Umur Terhadap Kelelahan Kerja Pengemudi Bus

Tabel 5.7
Hubungan Umur Terhadap Faktor Kelelahan Kerja
Pengemudi Bus PO Borlindo Makassar
Tahun 2023

Kategori Umur (tahun)	Kelelahan kerja				Total		p Value
	Mengalami Kelelahan		Tidak Mengalami kelelahan		n	%	
	n	%	n	%			
Muda: 20-39	37	84.1	7	15.9	44	100	0.048
Tua 40-60	13	100	0	0	13	100	
Total	50	87.7	7	12.3	57	100	

Sumber: Data primer, 2023

Berdasarkan tabel 5.7 menunjukkan bahwa responden berusia muda 20-39 tahun pada pengemudi bus PO Borlindo yang mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 37 responden (84.1%) dan yang tidak mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 7 responden (15.9%), sedangkan yang berusia tua 40-60 tahun pada pengemudi bus PO Borlindo semua mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 13 responden (100%).

Berdasarkan hasil uji *chi-square* diperoleh nilai $p = 0.048 < 0.05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima dan hal ini membuktikan bahwa adanya hubungan faktor kelelahan kerja terhadap umur pada pengemudi bus PO Borlindo Makassar tahun 2023.

2. Hubungan Beban Kerja Mental Terhadap Kelelahan Kerja Pengemudi Bus

Tabel 5.8
Hubungan Beban Kerja Mental Terhadap Faktor Kelelahan Kerja Pengemudi Bus PO Borlindo Makassar Tahun 2023

Kategori Beban Kerja Mental	Kelelahan kerja				Total		P Value
	Mengalami Kelelahan		Tidak Mengalami kelelahan		n	%	
	n	%	n	%			
Tinggi \geq 50	44	93.6	3	6.4	47	100	0.010
Rendah < 50	6	60.0	4	40.0	19	100	
Total	50	87.7	7	12.3	57	100	

Sumber: Data primer, 2023

Berdasarkan tabel 5.8 menunjukkan bahwa responden yang termasuk dalam beban kerja mental tinggi pada pengemudi bus PO Borlindo mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 44 responden (93.6%) dan yang tidak mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 3 responden (6.4%), sedangkan yang termasuk dalam beban kerja mental rendah pada pengemudi bus PO Borlindo mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 6 responden (60.0%) dan yang tidak mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 4 responden (40.0%).

Berdasarkan hasil uji *chi-square* diperoleh nilai $p = 0.010 < 0.05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima dan hal ini membuktikan bahwa adanya hubungan faktor kelelahan kerja terhadap beban kerja mental pada pengemudi bus PO Borlindo Makassar tahun 2023.

3. Hubungan Lama Kerja Terhadap Kelelahan Kerja Pengemudi Bus

Tabel 5.9
Hubungan Lama Kerja Terhadap Faktor Kelelahan Kerja
Pengemudi Bus PO Borlindo Makassar
Tahun 2023

Kategori Lama Kerja	Kategori Kelelahan Kerja				Total		P Value
	Mengalami Kelelahan		Tidak Mengalami kelelahan		n	%	
	n	%	n	%			
Memenuhi Syarat	15	75.0	5	25.0	20	100	0.036
Tidak Memenuhi Syarat	35	94.6	2	5.4	37	100	
Total	50	87.7	7	12.3	57	100	

Sumber: Data primer, 2023

Berdasarkan tabel 5.9 menunjukkan bahwa yang memiliki lama kerja memenuhi syarat pada pengemudi bus PO Borlindo mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 15 responden (75.0%) dan yang tidak mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 5 responden (25.0%), sedangkan yang memiliki lama kerja yang tidak memenuhi syarat pada pengemudi bis PO Borlindo mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 35 responden (94.6%) dan yang tidak mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 2 responden (5.4%).

Berdasarkan hasil uji *chi-square* diperoleh nilai $p = 0.036 < 0.05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima dan hal ini membuktikan bahwa adanya hubungan faktor kelelahan kerja terhadap lama kerja pada pengemudi bus PO Borlindo Makassar tahun 2023.

4. Hubungan Status Gizi Terhadap Kelelahan Kerja Pengemudi Bus

Tabel 5.10
Hubungan Status Gizi Terhadap Faktor Kelelahan Kerja
Pengemudi Bus PO Borlindo
Makassar Tahun 2023

Kategori Status Gizi	Kategori Kelelahan Kerja				Total		P Value
	Mengalami Kelelahan		Tidak Mengalami kelelahan		n	%	
	n	%	n	%			
Normal	34	85.0	6	15.0	40	100	0.308
Tidak Normal	16	94.1	1	5.9	17	100	
Total	50	87.7	7	12.3	57	100	

Sumber: Data primer, 2023

Berdasarkan pada tabel 5.10 menunjukkan bahwa responden yang memiliki status gizi normal pada pengemudi bus PO Borlindo mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 34 responden (85.0%) dan yang tidak mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 6 responden (15.0), sedangkan yang memiliki status gizi tidak normal pada pengemudi bus Po Borlindo mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 16 responden (94.1%) dan yang tidak mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 1 responden (5.9%).

Berdasarkan hasil uji *chi-square* diperoleh nilai $p = 0.308 > 0.05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak dan hal ini membuktikan bahwa tidak adanya hubungan faktor kelelahan kerja terhadap status gizi pada pengemudi bus PO Borlindo Makassar tahun 2023.

5. Hubungan Waktu Tidur Terhadap Kelelahan Kerja Pengemudi Bus

Tabel 5.11
Hubungan Waktu Tidur Terhadap Faktor Kelelahan Kerja
Pengemudi Bus PO Borlindo Makassar
Tahun 2023

Kategori Waktu Tidur	Kategori Kelelahan Kerja				Total		P Value
	Mengalami Kelelahan		Tidak Mengalami kelelahan		n	%	
	n	%	n	%			
Waktu Tidur Baik	16	76.2	5	23.8	13	100	0.047
Waktu Tidur Tidak Baik	34	94.4	2	5.6	44	100	
Total	50	87.7	7	12.3	57	100	

Sumber: Data primer, 2023

Berdasarkan pada tabel 5.11 menunjukkan bahwa yang memiliki waktu tidur baik pada pengemudi bus PO Borlindo mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 16 responden (76.2%) dan yang tidak mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 5 responden (23.8), sedangkan yang memiliki waktu tidur tidak baik pada pengemudi bus Po Borlindo mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 34 responden (94.4%) dan yang tidak mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 2 responden (5.6%).

Berdasarkan hasil uji *chi-square* diperoleh nilai $p = 0.047 < 0.05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima, hal ini membuktikan bahwa adanya hubungan faktor kelelahan kerja terhadap waktu tidur pada pengemudi bus PO Borlindo Makassar tahun 2023.

C. Pembahasan

Penelitian ini didasari oleh beberapa referensi penelitian sebelumnya mengenai faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja sebagai variabel dependen. Dalam beberapa literatur jurnal yang digunakan untuk penelitian sebagai bahan acuan menunjukkan hasil positif yang berarti bahwa ada hubungan antara variabel bebas yakni kelelahan kerja terhadap pengemudi bus.

Hasil penelitian ini dilakukan dengan cara mengumpulkan data primer yang melalui alat *reaction timer* dan kuesioner terhadap sampel yang berjumlah 60 orang tetapi 3 diantaranya menolak untuk dijadikan responden dalam penelitian ini, sehingga peneliti mendapatkan responden yang bersedia yaitu sebanyak 57 responden, penelitian ini dilakukan di PO Borlindo Makassar Provinsi Sulawesi Selatan. Setelah peneliti melakukan pengolahan data dan analisis data, maka hasil-hasil dari data tersebut akan dibahas sebagai berikut:

1. Distribusi Umur Pengemudi Bus PO Borlindo

Dari hasil uji bivariat diketahui bahwa responden yang berumur 40-60 tahun, semua mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 13 orang (100%) sedangkan yang berumur 20-39 tahun yaitu sebanyak 37 orang (84.1%) diantaranya mengalami kelelahan kerja. Berdasarkan uji *chi-square* di peroleh bahwa p

value (0.048) < α (0.05), ini berarti ada hubungan antara umur dengan kelelahan kerja pada pengemudi.

Dapat diketahui dari hasil penelitian yang diperoleh, pengemudi yang berusia muda banyak mengalami kelelahan kerja karena pengemudi yang memiliki umur lebih muda, tingkat emosinya yang masih labil, pengalaman kerja masih rendah, semangat kerjanya kurang dan pengemudi muda lebih rentan terhadap rasa kantuk, sering merasa sempoyongan serta lebih sulit memusatkan perhatian, seperti hasil kuesioner alat ukur perasaan kelelahan kerja (KAUPK2) yang dilakukan. Selain itu umur pengemudi yang lebih muda juga rentan mengalami kelelahan kerja dikarenakan waktu istirahatnya di pergunakan untuk bermain *game*.

Dari hasil penelitian sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa faktor umur berhubungan dengan kelelahan kerja, semakin tua umur seseorang maka akan semakin menurun pula kekuatan fisik yang mereka miliki. Seseorang yang berumur muda sanggup melakukan pekerjaan berat dan sebaiknya jika seseorang sudah berumur lanjut maka kemampuannya untuk melakukan pekerjaan berat akan menurun. Pekerja yang sudah berumur lanjut akan merasa cepat lelah dan tidak dapat bergerak dengan leluasa ketika menjalankan tugasnya sehingga dapat mempengaruhi kinerjanya.

Menurut Prastuti, T. N (2017), faktor umur merupakan faktor yang sangat penting karena umur berpengaruh terhadap kekuatan fisik dan psikis seseorang. Keluhan otot skeletal mulai dirasakan pada umur masa kerja 25 tahun dan keluhan yang pertama mulai dirasakan pada usia 35 tahun dan tingkat keluhan tersebut akan semakin bertambah dengan bertambahnya usia.

Penelitian ini sejalan dengan yang dilakukan oleh Rizki Rahmawati (2019) dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada perawat di rsud Bankinang, didapatkan nilai umur $p (0,000) < (0.05)$ yang di ketahui bahwa adanya hubungan antara umur dengan faktor kelelahan kerja.

Berbeda dengan penelitian yang di lakukan oleh Elwindra, E., dkk (2019) dengan judul faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelaha kerja pada pengendara ojek online di Jakarta Timur Tahun 2018, didapatkan nilai umur $p 0.210 > 0.05$ yang artinya tidak ada hubungan signifikan antara umur dengan kelelahan kerja.

2. Distribusi Beban Kerja Mental Pengemudi Bus PO Borlindo

Dari hasil uji bivariat diketahui bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja berada pada beban kerja mental tinggi yaitu sebanyak 44 orang (93.6%), sedangkan responden yang beban kerja mental rendah yaitu sebanyak 6 orang (60.0%) yang mengalami kelelahan kerja. Berdasarkan uji *chi-square* di peroleh

bahwa *p value* (0.010) < (0.05) yang berarti adanya hubungan antara beban kerja mental dengan kelelahan kerja pada pengemudi.

Dari hasil penelitian di sebelumnya dapat disimpulkan bahwa beban kerja mental merupakan perbedaan antara tuntutan kerja mental dengan kemampuan mental yang dimiliki oleh pekerjaan yang bersangkutan. Beban kerja yang diterima harus sesuai dengan kapasitas tenaga kerja yang bersangkutan, jika beban kerja yang diterima tidak sesuai dengan kapasitas kerja maka dapat menyebabkan kelelahan kerja.

Dengan demikian beban kerja mental ialah beratnya beban kerja yang diterima seseorang dapat meningkatkan risiko terkenanya kelelahan. Pekerjaan sebagai pengemudi merupakan pekerjaan yang membutuhkan konsentrasi yang tinggi, maka hal inilah yang dapat meningkatkan beban kerja mental yang diterima oleh pengemudi.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Kamila (2022) yang berjudul faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada pengemudi bus di PT X di dapatkan nilai (0.000) < (0.05) yang artinya ada hubungan antara beban kerja mental dengan kelelahan kerja pada pengemudi. Berat ringannya beban kerja mental dipengaruhi oleh pekerjaan dengan aktivitas monoton, membutuhkan kesiapsiagaan tinggi,

menggunakan teknologi tinggi, serta membutuhkan tanggung jawab yang besar.

Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Saputra, A. E., & Hartono, B. (2021) yang berjudul hubungan antara usia, berat badan dan beban kerja terhadap kejadian kelelahan kerja pada sopir angkutan kota (angkot) di kota Depok tahun (2020), di dapatkan nilai p (0.153) $>$ (0.05) yang artinya tidak ada hubungan antara beban kerja dengan kelelahan kerja pada sopir angkot disimpulkan hubungan antara beban kerja dengan kelelahan kerjamenunjukkan hubungan yang lemah yang artinya beban kerja ringan atau berat tidak ada hubungannya dengan kejadian kelelahan kerja.

3. Distribusi Lama Kerja Pengemudi Bus PO Borlindo

Dari hasil uji bivariat diketahui bahwa responden yang mengalami kelelahan kerja berada pada lama kerja yang tidak memenuhi syarat yaitu sebanyak 35 orang (94.6%) sedangkan responden yang lama kerja memenuhi syarat yaitu sebanyak 15 orang (75.0%) mengalami kelelahan kerja. Berdasarkan uji *chi-square* diperoleh hasil $0.036 < 0.05$, yang berarti adanya hubungan antara lama kerja dengan kelelahan kerja pengemudi.

Dapat diketahui penelitian yang telah dilakukan dengan uji bivariate didapatkan bahwa responden yang lama kerja memenuhi syarat sebanyak 15 orang tetapi tetap mengalami

kelelahan kerja di karenakan faktor lainnya seperti mengalami nyeri punggung, kaku pada bahu dan rasa kantuk serta waktu mengemudi nya 8 jam full yang mendukung terjadinya kelelahan. Hal ini di benarkan pada penelitian yang di lakukan oleh Hikmah, I. N. (2020) mengatakan bahwa waktu mengemudi dan waktu istirahat memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kinerja mengemudi dan pemulihan pengemudi. Saat mengemudi terus menerus selama 4 jam, semua aspek kinerja mengemudi dipengaruhi secara signifikan.

Dengan demikian pemberlakuan jam kerja maksimal 8 jam sehari dengan waktu istirahat dengan frekuensi yang sering 5-15 menit setiap 1-2 jam, ini cukup mampu untuk mengurangi rasa lelah, meningkatkan produktivitas dan mengurangi risiko, kesalahan atau kecelakaan, khususnya pada pekerjaan yang monoton. Selain itu, menurut undang-undang lalu lintas no. 22 tahun 2009 pasal 90 ayat 3 menyebutkan bahwa setiap pengemudi bermotor umum setelah mengemudikan kendaraan selama 4 jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Carlos, D., Yasnani, Y., & Afa, J. R. (2016), mengatakan bahwa pengemudi dengan durasa tidak memenuhi standar (>8 jam / hari) lebih banyak mengalami kelelahan kerja sedang daripada

pengemudi yang memenuhi standar. Berdasarkan UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pasal 90 menyatakan bahwa durasi kerja pengemudi berkendara bermotor umum paling lama yaitu 8 jam dalam hari.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Sulistioningsih, L (2013) berjudul faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada tenaga kerja di bagian *food production 1 (FP1) / masako packing* (sebuah studi di pabrik PT. Ajinomoto Indonesia Mojokerto), diperoleh nilai $p = (0.019) < 0.05$ yang berarti ada hubungan antara lama kerja dengan kelelahan kerja.

Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Elwindra, E., & Rizal, M. (2019) berjudul faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada pengendara ojek online di Jakarta Timur tahun 2018, diperoleh nilai $p = (0.447) > (0.05)$ yang artinya tidak ditemukan adanya hubungan antara waktu kerja dengan kelelahan kerja.

4. Distribusi Status Gizi Pengemudi Bus PO Borlindo

Dari hasil uji bivariat di ketahui bahwa yang mengalami kelelahan kerja pada responden yang mempunyai status gizi normal yaitu sebanyak 34 orang (85.0%), sedangkan yang mempunyai status gizi tidak normal yaitu sebanyak 16 orang (94.1%) yang mengalami kelelahan kerja. Berdasarkan uji *chi-*

squre yang dilakukan yaitu diperoleh nilai $(0.308) > (0.05)$ yang artinya tidak ada hubungan antara status gizi dengan kelelahan kerja pengemudi.

Hal ini menunjukkan bahwa terdapat 16 dari 17 responden yang mempunyai status gizi tidak normal mengalami kelelahan kerja dan yang banyak mengalami kelelahan kerja yaitu responden yang memiliki status gizi normal, sehingga tidak mempengaruhi tingkat kelelahan kerja.

Dapat diketahui pada penelitian ini responden yang memiliki status gizi yang normal yaitu sebanyak 34 (85.0%) mengalami kelelahan kerja dikarenakan jarak tempuh mengemudinya yang sangat jauh antar provinsi, dengan jarak tempuh kurang lebih 700 km dan ada yang jarak tempuhnya kurang lebih 850 km perhari nya dengan jam kerja masing-masing pengemudi 12-13 jam / hari.

Salah satu penyebab mengapa pengemudi yang memiliki status gizi baik yang sebagian besar mengalami kelelahan kerja, menandakan bahwa antara status gizi baik dan kurang baik tidak ada bedanya dalam kelelahan kerja, karena menurut teori seharusnya pengemudi dengan status gizi kurang dapat mengalami kelelahan dengan cepat, hal ini terjadi karena beban kerja yang diterima tidaklah berat yaitu hanya dengan melakukan

pengoprasian kendaraan bus, sehingga membuat orang yang status gizi kurang pun tidak kelelahan melakukan pekerjaannya.

Oleh karena itu, status gizi ialah ekspresi keadaan seimbang dari variabel tertentu atau dari perwujudan dari nutrisi dalam bentuk variabel tertentu. Maka dapat di simpulkan bahwa status gizi seseorang menunjukkan bahwa kekurangan atau kelebihan gizi dapat menimbulkan risiko penyakit tertentu dan mempengaruhi produktivitas kerja. Lebih dari itu status gizi juga dapat mempengaruhi kelelahan, yaitu jika seseorang mengalami gizi buruk atau berlebih maka akan mempercepat terjadinya kelelahan.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Asriyani dkk (2017) berjudul faktor yang berhubungan dengan terjadinya kelelahan pada pekerja PT. Kalla Kakao Industri tahun 2017 dimana nilai $p\ value = 0.224 > 0.05$, yang artinya tidak ada hubungan antara status gizi dengan kelelahan pada pekerja pabrik PT. Kalla Kakao Industri Tahun 2017.

Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Belia dkk (2018) berjudul faktor-faktor yang mempengaruhi kelelahan kerja pada pengemudi bus primajasa trayek Balaraja-Kampung Rambutan, diperoleh nilai $p = (0.005) < (0.05)$ artinya adanya hubungan yang bermakna antara status gizi dengan kelelahan kerja pada pekerja.

5. Distribusi Waktu Tidur Pengemudi Bus PO Borlindo

Dari hasil uji bivariat diketahui bahwa responden yang memiliki waktu tidur tidak baik dan lebih mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 34 orang (94.4%), sedangkan yang memiliki waktu tidur baik dan mengalami kelelahan kerja yaitu sebanyak 16 orang (76.2%). Berdasarkan hasil uji *chi-square* di peroleh bahwa *p value* (0.047) < (0.05), yang artinya terdapat hubungan antara waktu tidur dengan kelelahan kerja pengemudi.

Setelah peneliti melakukan penelitian ternyata pengemudi yang waktu tidurnya cukup juga mengalami kelelahan dikarenakan faktor beban kerja yang mereka dapat tidak seimbang dengan tenaga yang mereka miliki, selain dari itu salah satu penyebab terjadinya kelelahan pada pengemudi bus PO borlindo yaitu banyak didapatkan bahwa pengemudi yang berusia muda menggunakan jam tidurnya untuk bermain game, dapat diketahui bahwa apabila waktu tidur yang kurang baik dapat menyebabkan terjadinya kelelahan, kewaspadaan, keselamatan memperlambat waktu reaksi, mempengaruhi ketetapan pengambilan keputusan, pertimbangan yang buruk, gangguan yang kompleks ketika bekerja serta hilangnya kesadaran. Kurang tidur berkaitan dengan mood atau suasana hati yang lebih buruk dan penurunan fungsi kognitif sehingga seseorang tidur kurang

dari 8 jam setiap malamnya akan memicu timbulnya hipertensi dan dengan ini akan memicu timbulnya kelelahan kerja.

Berdasarkan teori dijelaskan bahwa kurangnya jumlah jam tidur seseorang dapat menyebabkan penurunan energi dan gangguan pada metabolisme sehingga akan tampak mudah lelah dan lemas serta kurang bersemangat. Hal ini terjadi karena secara umum pada saat tidur terjadi proses regenerasi sel, perbaikan siklus peredaran darah, pertumbuhan dan perkembangan kinerja jaringan, terdapat zat-zat yang berguna untuk menghilangkan keresahan dan kegelisahan, pembuangan zat racun, perbaikan kinerja saraf dan semua proses tersebut terjadi ketika seseorang tidur.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh jalu (2019) berjudul hubungan beban kerja fisik, frekuensi olahraga, lama tidur, waktu istirahat dan waktu kerja dengan kelelahan kerja yang didapat nilai *p value* < 0.05 didapatkan bahwa pekerja dengan lama tidur yang kurang mendominasi oleh pekerja yang mengalami kelelahan kerja berat, jadi dapat disimpulkan terdapatnya hubungan antara lama tidur dengan kelelahan kerja.

Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Tanriono, Y., (2019) berjudul hubungan kelelahan kerja, kualitas tidur, perilaku pengemudi dan status gizi dengan

kecelakaan kerja pada pengemudi ojek di Kota Bitung, mengatakan bahwa adanya hubungan signifikan antara waktu tidur dengan kelelahan kerja pengemudi ojek di Kota Bitung. Penelitian ini menunjukkan hasil gangguan tidur serta tidur hanya dalam beberapa jam memiliki hubungan bermakna dengan kejadian kecelakaan pada kendaraan beroda dua dengan nilai signifikan 0.04. dengan waktu tidur 6 jam perhari berhubungan dengan 33% peningkatan risiko kecelakaan jika dibandingkan dengan tidur 7 atau 8 jam perharinya.

Berbeda dengan penelitian yang dilakukan oleh Carlos, D., Yasnani, Y., & Afa, J. R. (2016) berjudul hubungan faktor individu dengan faktor pekerjaan dengan tingkat kelelahan kerja pada pengemudi truk tangka BBM di PT X Jakarta tahun 2019, diperoleh nilai $p = (0.750) > (0.05)$ yang artinya tidak ada hubungan antara waktu tidur dengan kelelahan kerja.