

Analisis Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Driver Ojek Online di Kota Makassar

Analysis Factors Related Grab Bike Online Ojek Driver Fatigue Makassar City

Aldy Rizaldi Febrian Ar-Syam, Erlani*, Ronny

Jurusan Kesehatan Lingkungan Poltekkes Kemenkes Makassar

*Koresponden : erlanirappe66@gmail.com

ABSTRACT

Fatigue is a symptom experienced by a person caused by psychological and physical factors and fatigue is also a condition where a person feels very tired, tired or sleepy due to lack of sleep, and prolonged physical work. Work fatigue that occurs in online motorcycle taxi drivers which is characterized by the appearance of symptoms such as drowsiness, dizzy vision, feeling very tired, body and legs feel sore. (Agustina & Lupita, 2019). The purpose of this study was to determine the factors associated with the fatigue of online grab bike motorcycle taxi drivers in Makassar City. This type of research is an analytical observational cross sectional approach with a population of 1,142 online motorcycle taxi drivers with a sample of 92 respondents. The sampling technique was obtained through direct interviews with respondents with an instrument in the form of a questionnaire sheet. Data analysis was univariate and bivariate using chi square test. The results of this study indicate that there is no relationship between fatigue and age with P value = 0.099 ($p > \alpha$ 0.05), Work Period P value = 0.457 ($p > \alpha$ 0.05), Length of Work P value = 0.033 ($p < 0.05$), and Sleep Quantity P value = 0.021 ($p < 0.05$), has a relationship with fatigue. The conclusion is there is no relationship between age and working period with fatigue, there is a relationship between length of work and sleep quantity with Fatigue of Online Grab Bike Ojek Drivers. Suggestions for online motorcycle taxi drivers Add insight about good safety riding, so that good driver knowledge will reduce the risk of work fatigue, and drivers must also rest and avoid excessive working time.

Keywords: *Fatigue, Age, Old, Period, Sleep Quantity*

ABSTRAK

Kelelahan merupakan gejala yang dialami oleh seseorang yang diakibatkan oleh faktor psikis maupun fisik dan kelelahan juga merupakan suatu keadaan dimana seseorang merasa sangat lelah, letih atau mengantuk akibat kurang tidur, dan kerja fisik yang berkepanjangan. Kelelahan kerja yang terjadi pada pengemudi ojek online yang mana ditandai dengan munculnya gejala seperti mengantuk, pandangan berkunang-kunang, merasa sangat lelah, badan dan kaki terasa pegal (Agustina & Lupita, 2019). Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan kelelahan *driver* ojek *online grab bike* di Kota Makassar. Jenis penelitian ini observasional analitik pendekatan cross sectional dengan sampel 92 responden. Teknik pengambilan sampel yaitu diperoleh melalui wawancara yang langsung kepada responden dengan instrumen berupa lembar kuesioner. Analisis data secara univariat dan bivariate menggunakan uji chi square. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara kelelahan dengan umur dengan nilai $P=0,099$ ($p > \alpha$ 0,05), masa kerja nilai $P=0,457$ ($p > \alpha$ 0,05), lama kerja nilai $P=0,033$ ($p < \alpha$ 0,05), dan kuantitas tidur nilai $P=0,021$ ($p < \alpha$ 0,05), memiliki hubungan dengan kelelahan. Kesimpulan tidak ada hubungan antara umur dan masa kerja dengan Kelelahan, ada hubungan antara lama kerja dan kuantitas tidur dengan Kelelahan *Driver Ojek Online Grab Bike*. Saran bagi *driver* ojek *online* menambah wawasan tentang *safety riding* yang baik, sehingga pengetahuan pengemudi yang baik akan mengurangi terjadinya risiko kelelahan kerja, dan pengemudi juga harus beristirahat dan menghindari waktu bekerja yang berlebihan.

Kata Kunci : Kelelahan, Umur, Lama, Masa, Kuantitas Tidur

PENDAHULUAN

Kelelahan merupakan gejala yang dialami oleh seseorang yang diakibatkan oleh faktor psikis maupun fisik dan kelelahan juga merupakan suatu keadaan dimana seseorang merasa sangat lelah, letih atau mengantuk akibat kurang tidur, dan kerja fisik yang berkepanjangan.

Kelelahan kerja yang terjadi pada pengemudi ojek online yang mana ditandai dengan munculnya gejala seperti mengantuk, pandangan berkunang-kunang, merasa sangat lelah, badan dan kaki terasa pegal (Agustina & Lupita, 2019). Hasil penelitian (Agustina & Lupita, 2019) menunjukkan bahwa responden terbanyak berusia 26-35 tahun, lama tidur responden sebanyak < 8 jam, masa kerja responden sebanyak < 3 tahun dan

durasikerja responden mayoritas diatas 8 jam sebagian besar responden waktu kerjanya yang melebihi 8 jam dan mayoritas responden dengan tingkat kelelahan tinggi. Hasil kuesioner penelitian Hendri Wahyuda (2020), menunjukkan bahwa kelelahan yang paling banyak dirasakan pekerja ojek online di Kota Batam yaitu mengalami kelelahan sebanyak 5 (76%) sedangkan yang tidak mengalami kelelahan sebanyak 17 (24%), rata-rata poin pada kuesioner melemahnya motivasi adalah 27 poin, rata-rata melemahnya kegiatan adalah 17 poin sedangkan rata-rata melemahnya fisik dengan 21 poin. Dalam penelitian ini terdapat hubungan signifikan antara jenis kelamin dan lama kerja perhari (jam) dengan

kelelahan kerja. Sedangkan yang tidak terdapat hubungan signifikan adalah usia dan lama kerja (tahun) dengan kelelahan kerja.

Berdasarkan penelitian Astrie Wahyuni menunjukkan tidak terdapat hubungan umur dengan kelelahan kerja $> 0,074$, dan terdapat hubungan lamanya bekerja dengan kelelahan yaitu $< 0,007$, serta terdapat hubungan masa kerja dengan kelelahan $< 0,002$.

Berikutnya hasil penelitian (Meri Meilani Dorothy Datu, Paul A.T Kawatu, Chreisy K.F Mandagi 2019), dari 12 pengendara ojek online yang bekerja kurang dari sama dengan 8 jam yang memiliki kelelahan kerja rendah sebanyak 4 orang (33,3%), yang memiliki kelelahan kerja sedang sebanyak 7 orang (58,3%), sedangkan yang memiliki kelelahan berat sebanyak 1 orang (8,3%) dari 29 pengendara ojek online yang bekerja lebih dari 8 jam yang memiliki kelelahan kerja rendah sebanyak 6 orang (20,7%), yang memiliki kelelahan kerja sedang sebanyak 8 orang (27,6%) dan yang memiliki kelelahan kerja berat sebanyak 15 orang (51,7%). 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* komunitas manguni *riders online* Sario. Kelelahan pada pengendaramerupakan masalah serius yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas setiaptahunnya. 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.

Kondisi lalu lintas di Kota Makassar sangat beragam dimana kendaraan sangat banyak termasuk driver ojek online di jalan raya tanpa adanya perbedaan jalur untuk masing-masing karakteristik dan kegunaan kendaraan tersebut, sehingga angka kecelakaan terbilang cukup tinggi. Dalam waktu 3 tahun (2016-2018) angka kejadian lalu lintas secara berurutan yaitu 1.206, 1571, 1525 (Ditlantas Polda Sul-Sel, 2019).

Tukang ojek online di Makassar berpotensi berisiko kelelahan yang dapat berdampak pada kecelakaan lalulintas, karena berbagai faktor pemicunya. Sesuai hasil survey awal dan wawancara singkat yang dilakukan di Mall Panakukang dari 15

responden yang di wawancara 10 diantaranya mengeluhkan kelelahan pada saat bekerja sebagai driver ojek, faktor-faktor yang mempengaruhi driver ojek online pada saat bekerja antara lain, waktu bekerja yang lebih dari 8 jam setiap hari.

Berdasarkan masalah tersebut, maka ada faktor-faktor yang dapat berhubungan atau berkorelasi dengan kelelahan bagi driver ojek online di Makassar.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dipergunakan merupakan observasional analitik dan pendekatannya adalah *cross sectional*. Pendekatan *cross sectional* ini dilakukan saat mengumpulkan data primer dari keadaan yang sebenarnya sewaktu penelitian, guna menganalisis faktor yang berhubungan dengan kelelahan driver ojek online grab bike di Kota Makassar.

Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di 3 titik lokasi, yaitu Mall Panakukang, Mall Nipah dan McDonalds A.P. Pettarani

Variabel Penelitian

Variabel bebas dalam penelitian ini yaitu umur, lama kerja, masa kerja dan kuantitas tidur. Variabel terikat dalam yaitu kelelahan pada *driver ojek online grab bike*.

Sampel

Sampel dalam penelitian ini adalah driver ojek online grab bike yang ada di Kota Makassar menggunakan teknik pengambilan sampel secara purposive dengan kriteria; pada lokasi tersebut selalu banyak driver menunggu penumpang yang order, bersedia diwawancarai, dan keterbatasan sumber daya. Penentuan jumlah sampel dengan menggunakan rumus slovin.

Pengumpulan Data

Data primer didapatkan dari para responden dengan insturumen yang digunakan adalah kuesioner, serta pengamatan langsung pada obyek penelitian.

Data sekunder didapatkan dari seperti jurnal, buku, karya tulis ilmiah dan internet

Pengolahan dan Analisis Data

Data yang telah diperoleh diolah dengan media perangkat computer. Selanjutnya analisis data dilakukan dengan analisis

univariat yaitu setiap variabel dianalisis tanpa dihubungkan dengan variabel yang lain, dan bivariat yaitu analisis hubungan atau korelasi antara dua variabel dari software SPSS.

HASIL

Umur

Berdasarkan tabel 1 (terlampir) berdasarkan umur driver ojek online grab bike menunjukkan bahwa *driver* ojek online yang umur <40 Tahun berjumlah 75 responden, dari 75 responden yang memiliki umur <40 tahun sebanyak 13 responden (17.3%) mengalami kelelahan ringan dan yang mengalami kelelahan sedang sebanyak 62 responden (82.7%). Sedangkan umur \geq 40 tahun berjumlah 17 responden, dari 17 responden yang berumur \geq 40 Tahun sebanyak 6 responden (35.3%) mengalami kelelahan ringan dan yang mengalami kelelahan sedang sebanyak 11 responden (64.7%).

Lama Kerja

Berdasar pada tabel 3 responden berdasarkan lama kerja driver ojek online grab bike menunjukkan bahwa *driver* ojek *online* yang bekerja \leq 8 Jam berjumlah 18 responden dari 18 responden yang bekerja \leq 8 Jam sebanyak 7 responden (38.9%) mengalami kelelahan ringan, dan yang mengalami kelelahan sedang sebanyak 11 responden (61.1%). Sedangkan responden yang bekerja >8 Jam berjumlah 74 responden dari 74 responden yang bekerja >8 Jam, sebanyak 12 responden (16.2%) mengalami kelelahan ringan dan yang mengalami kelelahan sedang sebanyak 62 responden (83.8%).

Masa Kerja

Pada tabel 5 berdasarkan masa kerja driver ojek online grab bike menunjukkan bahwa *driver* ojek *online* yang bekerja \leq 5 Tahun berjumlah 69 responden, dari 69 responden yang bekerja \leq 5 Tahun sebanyak 13 responden (18.8%) mengalami kelelahan ringan dan yang mengalami kelelahan sedang sebanyak 56 responden (81.2%). Sedangkan responden yang bekerja >5 tahun berjumlah 23 responden, dari 23 responden yang bekerja >5 tahun sebanyak 6 responden (26.1%) mengalami kelelahan ringan dan yang mengalami kelelahan sedang sebanyak 17 responden (73.9%).

Kuantitas Tidur

Sesuai dari tabel 7 berdasarkan kuantitas

tidur driver ojek online grabbike menunjukkan bahwa *driver* ojek yang tidur <7 Jam berjumlah 75 responden, dari 75 responden yang tidur <7 Jam sebanyak 12 responden (16.0%) mengalami kelelahan ringan dan yang mengalami kelelahan sedang sebanyak 63 responden (84.0%). Sedangkan responden yang tidur \geq 7 Jam berjumlah 17 responden, dari 17 responden yang tidur \geq 7 Jam sebanyak 7 responden (41.2%) mengalami kelelahan ringan, dan yang mengalami kelelahan sedang sebanyak 10 responden (58.8%).

PEMBAHASAN

Umur

Sesuai Uji Kai Kuadrat dengan memakai perangkat lunak (*software*) SPSS, maka didapatkan hasil *p value* = 0,099 ($p > 0,05$). Berdasarkan hasil tersebut, maka nilai H_0 dapat diterima. Hal ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan umur dengan kelelahan *driver* ojek *online* di Kota Makassar.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Muhammad Rizal, Elwindra (2018) dengan judul Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengendara Ojek Online di Jakarta Timur, yang menunjukkan nilai *p value* = 0,424 ($p > 0,05$), menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kelelahan kerja.

Hasil penelitian juga sejalan dengan penelitian Agustina, Lupita (2019) dengan judul Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Tingkat Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Ojek Online di Wilayah Jakarta Timur tahun 2019, yang menunjukkan nilai *p value* = 0,237 ($p > 0,05$), yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan kelelahan kerja.

Hasil observasi yang telah dilakukan saat melakukan penelitian kebanyakan *driver* ojek *online* masih terbilang muda yaitu berumur < 40 tahun dan ada beberapa *driver* ojek *online* yang berumur \geq 40 tahun mereka mengaku saat menjadi driver ojek online terbilang sudah cukup melekat dan sudah terbiasa dengan umur yang sudah menginjak \geq 40 tahun. Responden yang telah di wawancarai dan diperoleh hasil tidak ada ditemukan yang mengalami kelelahan berat. Tidak ada kelelahan yang signifikan terkait dengan umur, karena frekuensi responden dalam melakukan aktivitas mengantar setiap pengguna ojek ada jeda waktu istirahat dan relative singkat sudah sampai ke tempat tujuan dalam Kota Makassar.

Responden yang berumur ≥ 40 tahun memiliki waktu reaksi lebih lama jika dibandingkan dengan pekerja yang umurnya < 40 tahun (Suma'mur, 2009). Diungkapkan bahwa pengemudi yang berumur muda lebih temperamental, hubungan interpersonal yang lebih kompleks. Individu yang berumur lebih muda memiliki cadangan tenaga dan kekuatan fisik lebih besar daripada yang berumur tua.

Secara statistik memang tidak terdapat hubungan antara umur dengan kelelahan, tetapi hasil penelitian tersebut didapatkan kebanyakan driver ojek *online* *grab bike* mengalami kelelahan sedang yang disebabkan oleh beberapa faktor yaitu kurang beristirahat, rasa mengantuk yang berlebihan, merasa haus, merasakan ingin berbaring, dan mereka juga mengeluhkan pegal di bagian tangan, kaki dan nyeri punggung bagian bawah (*Low Back Pain*). Driver ojek online beristirahat selama 1 jam atau beristirahat sejenak sambil menunggu orderan, oleh karena itu tidak didapatkan kelelahan berat pada seluruh responden yang berusia kurang dari 40 tahun maupun responden berumur lebih 40 tahun. Driver Ojek Online dengan kategori lebih banyak umur kurang 40 tahun, kondisi fisiknya cukup baik, sehingga risiko kelelahan masih bisa diimbangi, sedangkan kategori umur lebih 40 tahun ke atas kondisi fisik dalam melakukan aktivitas kerja sudah mulai menurun, maka risiko untuk terjadi kelelahan pada dirinya bisa terjadi, tidak hanya kelelahan sedang tetapi kelelahan berat.

Lama Kerja

Analisis Kai Kuadrat (*Chi Square*) dengan memakai aplikasi perangkat lunak SPSS, diperoleh hasil $p = 0,033$ ($p < 0,05$). Sesuai hasil tersebut maka nilai H_0 ditolak. Sehingga dapat dikatakan bahwa terdapat hubungan Lama Kerja dengan Kelelahan Driver Ojek Online Di Kota Makassar.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Meri Meilani Dorothy Datu, Paul A.T Kawatu, Chreisy K.F Mandagi (2019), dengan judul Hubungan Antara Lama Kerja Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengendara Ojek Online Komunitas Manguni Rider Online Sario, dimana hasil yang didapatkan p value = $0,023$ ($p < 0,05$), bahwa ada hubungan antara Lama Kerja dengan Kelelahan.

Selanjutnya hasil penelitian juga sejalan dengan penelitian Vidya Jihan Permatasari (2022) dengan judul Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Kelelahan Kerja Pada

Komunitas PDGI (Persatuan Driver Gojek Indonesia) Semarang, dimana hasil yang didapatkan p value = $0,030$ ($p < 0,05$), bahwa ada hubungan antara lama kerja dengan kelelahan.

Adanya hubungan Lama Kerja dengan Kelelahan dapat disebabkan karena lamanya bekerja atau mengemudi seorang *driver* ojek *online* dan tidak mengetahui waktu batas maksimal bekerja, sehingga dapat mengalami kelelahan. Hasil penelitian yang dilakukan ternyata umumnya *driver* ojek *online* tersebut melebihi batas jam kerja yang tidak memenuhi persyaratan. Alasan mereka bekerja melebihi jam kerja yang dipersyaratkan, adalah karena mereka belum mencapai target, maka para driver harus berupaya mencapai target yang diharapkan, tanpa perhatian diri terhadap kelelahan yang dialami.

Umumnya *driver* ojek *online* bekerja lebih dari 8 jam, dan hanya ada beberapa *driver* ojek *online* yang bekerja kurang atau sama dengan 8 jam. Mereka yang bekerja > 8 dikarenakan driver harus mencapai target yang sudah ditentukan untuk mendapatkan bonus hasil mengantar penumpang, semakin banyak penumpang yang *driver* ojek *online* dapatkan maka semakin banyak bonus yang dia peroleh, dan menurut beberapa responden sudah terbiasa bekerja lebih dari 8 Jam. Seluruh responden berjumlah 92 orang yang telah diwawancarai dan didapatkan hasil tidak ditemukan adanya mengalami kelelahan berat, tetapi hanyalah kelelahan sedang.

Bekerja lebih dari 8 jam sehari secara kontinyu, apalagi tanpa istirahat yang cukup, walaupun kondisi fisik kuat, tetapi ada suatu waktu tertentu sebagai manusia biasa pasti mengalami lelah. Awalnya bisa saja lelah sedang dan berikutnya tentu berada pada kondisi kelelahan berat. Sebagaimana halnya yang dialami driver ojek online tersebut saat dilakukan wawancara, dan kemungkinan risiko selanjutnya jika selalu bekerja lebih jam aktivitasnya.

Menurut Undang-Undang Nomor 13 tahun 2003 tentang ketenaga kerjaan lamanya seseorang bekerja dalam sehari adalah 8 (delapan) jam atau 40 jam seminggu. Sedangkan untuk lembur, waktu yang diperbolehkan maksimal 3 (tiga) jam/hari. Makin panjang jam kerja maka makin besar kemungkinan terjadi hal-hal yang tidak diinginkan seperti penyakit, kecelakaan kerja dan mengalami kelelahan. Kelelahan dapat disebabkan karena lamanya waktu mengemudi akibat jarak tempuh yang sebenarnya tidak terlalu jauh, tetapi durasi

waktu lama atau dipicu dengan jalanan yang macet.

Lama jam kerja lebih yang dialami oleh responden pada tiga lokasi di Makassar terkait dengan kelelahan adalah masih dalam taraf lelah ringan dan sedang, tetapi bisa berisiko memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan, jika seorang driver lelah. Oleh karena itu untuk menghindari kelelahan perlu pengemudi istirahat dulu jika terasa lelah.

Berdasar data kelelahan driver ojek karena lamanya bekerja yang diperoleh, peneliti belum mendapatkan informasi terkait dengan kecelakaan lalu lintas yang dialami tukang ojek tersebut, baik dari tukang ojek itu sendiri maupun sumber informasi lainnya.

Masa Kerja

Analisis Kai Kuadrat dengan menggunakan perangkat lunak SPSS, diperoleh hasil $p = 0,457$ ($p > 0,05$). Sesuai hasil tersebut dapat dikatakan bahwa nilai H_0 diterima. Sehingga hal ini menunjukkan tidak terdapat hubungan Masa Kerja dengan Kelelahan Driver Ojek Online GrabBike Di Kota Makassar.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Agustina, Lupita (2019), dengan judul Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Tingkat Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Ojek Online Di Wilayah Jakarta Timur Tahun 2019, dimana hasil yang didapatkan p value = $0,053$ ($p > 0,05$), bahwa tidak ada hubungan antara Masa Kerja dengan Kelelahan.

Hasil penelitian juga sesuai dengan penelitian Soraya Dokolamo, Elwindra (2020) dengan judul Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Ojek Online Di Jakarta Timur Tahun 2020, dimana hasil yang didapatkan p value = $1,000$ ($p > 0,05$), menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara masa kerja dengan kelelahan.

Responden dengan jumlah 92 orang yang telah diwawancarai dan diperoleh hasil bahwa tidak ada ditemukan yang mengalami kelelahan berat, karena faktor masa kerja.

Berdasarkan penelitian tersebut didapatkan hasil kebanyakan driver ojek online grab bike yang masih baru bekerja atau ≤ 5 tahun mengalami kelelahan sedang yang disebabkan beberapa faktor antara lain; yaitu kurang beristirahat, melebihi jam kerja yang telah ditetapkan, sering merasa mengantuk, menguap.. Driver ojek online mengaku beristirahat hanya selama 1 jam sambil menunggu orderan yang mau diantar

ke tujuan.

Faktor masa kerja bagi driver ojek yang relative masih belum terlalu lama yaitu kurang dari 5 tahun, belum terlalu berisiko lelah, karena masih dalam kurung waktu beban kerja masih mampu disesuaikan dengan kondisi fisik yang bersangkutan.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 2021 tentang Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (PKWT), dalam PP tersebut disebutkan, PKWT didasarkan atas jangka waktu atau selesainya suatu pekerjaan tertentu, mengatur batas waktu maksimal kontrak PKWT selama 5 tahun.

Kuantitas Tidur

Berdasarkan analisis Kai Kuadrat yang dengan menggunakan program SPSS, maka diperoleh hasil $p = 0,021$ ($p < 0,05$). Sesuai hasil tersebut dapat dinyatakan nilai H_0 diterima. Sehingga nilai menunjukkan bahwa terdapat hubungan Kuantitas Tidur dengan Kelelahan Driver Ojek Online Grab Bike Di Kota Makassar.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Putri Novianty (2021), yang berjudul Analisis Faktor Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Antar Kabupaten Di Perusahaan Otobus Manggala Trans Tana Toraja, dimana hasil yang didapatkan $p = 0,00$ ($p < 0,05$), jadi terdapat hubungan antara Kuantitas Tidur dengan Kelelahan.

Hasil penelitian sejalan pula dengan penelitian Yelvina Tanriono, Diana Vanda Doda, Aaltje E. Manampiring (2019), dengan judul Hubungan Kelelahan Kerja, Kualitas Tidur, Perilaku Pengemudi, Dan Status Gizi Dengan Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Ojek di Kota Blitung, dimana hasil yang didapatkan p value = $0,002$ ($p < 0,05$), menyatakan bahwa ada hubungan antara kuantitas tidur dengan kelelahan.

Hasil observasi yang telah dilakukan lebih banyak driver ojek online tidur kurang dari 7 Jam, dan hanya ada beberapa driver yang tidur lebih 7 jam. Umumnya driver ojek online yang tidur kurang dari 7 Jam, dikarenakan mereka mengejar target sampai jam 12 malam, selanjutnya driver sesudah sholat subuh untuk bersiap-siap lagi mencari penumpang demi mencapai target, dan menurut mereka sudah terbiasa tidur kurang dari 7 Jam. Seluruh responden yang diwawancarai diperoleh hasil bahwa mereka mengalami kelelahan sedang dan tidak ditemukan kondisi fisik yang mengalami kelelahan berat.

Terdapatnya hubungan antara Kuantitas

Tidur dengan Kelelahan dapat disebabkan karena driver ojek online bekerja mengejar target yang ditentukan, jika target penumpang perhari melebihi target maka driver akan mendapatkan bonus. Kebanyakan driver bekerja melebihi jam kerja yang telah ditentukan sehingga mereka kekurangan waktu jam tidur normal, hal ini menunjukkan bahwa tidur menjadi lebih singkat, tetapi karena tuntutan profesi mereka sebagai driver ojek online untuk mencapai target, maka bagi mereka itu sudah terbiasa tidur hanya beberapa jam saja. Oleh karena itu para driver ojek online kuantitas tidur yang kurang merupakan salah satu faktor yang memberikan efek kelelahan kerja.

Diketahui bahwa tidur merupakan salah satu fase yang diberikan atau dijadikan Allah untuk istirahat bagi fisik yang telah melakukan aktivitas, guna menormalkan kondisi tubuh dari kelelahan. Jika tubuh kurang istirahat atau kurang tidur, maka dampaknya adalah potensi risiko lelah, ketika menjalankan kendaraan bermotor melayani orderan.

Oleh karena itu untuk menghindari dampak tersebut, maka driver ojek online semestinya mengurangi jam kerja agar bisa beristirahat secukupnya. Walaupun secara umum kelelahan driver online dengan faktor-faktor pemicunya yang telah diinterpretasikan di atas, tetapi dampaknya terhadap kecelakaan lalulintas belum signifikan di Kota

Makassar.

KESIMPULAN

Tidak ada hubungan antara umur dengan kelelahan *driver* ojek *online* grab *bike* di Kota Makassar. Ada hubungan antara lama kerja dengan kelelahan *driver* ojek *online* grab *bike* di Kota Makassar. Tidak ada hubungan antara masa kerja dengan kelelahan *driver* ojek *online* grab *bike* di Kota Makassar. Ada hubungan antara kuantitas tidur dengan kelelahan *driver* ojek *online* grab *bike* di Kota Makassar.

SARAN

Diharapkan driver ojek online di Kota Makassar, agar lebih memperhatikan durasi kerja dan tidakterlalu monoton dalam bekerja dan lebih memperhatikan waktu yang cukup untuk beristirahat sehingga risiko kelelahan kerja berkurang. Bagi peneliti selanjutnya agar menggunakan alat pengukuran tingkat kelelahan seperti *reaction timer* untuk mengetahui perbandingan gambaran kelelahan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada Direktur dan seluruh civitas akademika Poltekkes Kemenkes Makassar yang telah memberikan bantuan moril dan materil sehingga penelitian ini dapat terlaksana dengan baik sesuai waktunya.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustina, Lupita. 2019. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Tingkat Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Ojek Online Di Wilayah Jakarta Timur Tahun 2019*. <http://jurnal.stikesphi.ac.id/index.php/Kesehatan/article/view/275/160> Diakses : 22 Desember 2021
- Astrie Wahyuni, dkk, 2021. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Pekerja Industri Mebel Di Kecamatan Tempel Kabupaten Wajo*, Sulolipu Media Komunikasi Sivitas Akademika dan Masyarakat. <http://journal.poltekkes-mks.ac.id/ojs2/index.php/Sulolipu/article/view/2396> Diakses : 15 Januari 2022
- Hendri Wahyuda. 2020. *Analisis Faktor Kelelahan Kerja Pada Driver Ojek Online Di KotaBatam* <http://repository.upbatam.ac.id/296/1/cover%20s.d%20bab%20III.pdf> Diakses : 24 Desember 2020
- Meri Meilani Dorothy Datu, Paul A.T Kawafu, Chreisy K.F Mandagi., 2019. *Hubungan Antara Lama Kerja Dengan Kelelahan Pada Pengendara Ojek Online Komunitas Manguni Rider*

Online Sario <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/kesmas/article/viewFile/26213/25846>
Diakses : 23 Desember 2022

Muhammad Rizal, Erwinda, 2018. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengendara Ojek Online Di Jakarta Timur. <http://jurnal.stikesphi.ac.id/index.php/Kesehatan/article/view/260/151> Diakses : 18 Desember 2021

Putri Noviyanti, 2021. *Analisis Faktor Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Antar Kabupaten Di Perusahaan Otobus Manggala Trans Tana Toraja 2021*. Poltekkes Kemenkes Makassar (Skripsi).

Riset Kesehatan Dasar (RISKESDAS), 2018. Kasus Cedera Akibat Kecelakaan Lalu Lintas https://kesmas.kemkes.go.id/assets/upload/dir_519d41d8cd98f00/files/Hasil-riskesdas-2018_1274.pdf Diakses : 29 Desember 2021

Soraya Dokolamo, Elwindra, 2020. *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Ojek Online Di Jakarta Timur Tahun 2020*. <http://jurnal.stikesphi.ac.id/index.php/Kesehatan/article/view/318> Diakses : 10 Juni 2022

Vidya Jihan Permatasari, 2022. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Kelelahan Kerja Pada Komunitas PDGI (Persatuan Driver Gojek Indonesia) Semarang*. <https://eprints2.undip.ac.id/id/eprint/5458/1/REPO%20VIDYA.pdf> Diakses : 9 Juli 2022

Yelvina Tanriono, Diana Vanda Doda, Aaltje E. Manampiring, 2019. *Hubungan Kelelahan Kerja, Kualitas Tidur, Perilaku Pengemudi Dan Status Gizi Dengan Kecelakaan Kerja Pada Pengemudi Ojek Di Kota Blitung*. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/kesmas/article/view/25420/25078> Diakses : 9 Juli 2022

Tabel 1
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Umur pada *Driver Ojek Online Grab Bike* Di Kota Makassar Tahun 2022

| No | Umur | Frekuensi | Persentase(%) |
|-------|------------|-----------|---------------|
| 1 | < 40 tahun | 75 | 81.5% |
| 2 | ≥ 40 tahun | 17 | 18.5% |
| Total | | 92 | 100% |

Sumber : Data Primer

Tabel 2
Hubungan Umur Dengan Kelelahan *Driver Ojek Online Grab Bike* Di Kota Makassar 2022

| Umur | Kelelahan | | | | Jumlah | % | Statistic |
|---------------|--------------|------|--------------|------|--------|-----|-----------|
| | Lelah Ringan | | Lelah Sedang | | | | |
| | n | % | n | % | | | |
| <40 Tahun | 13 | 17.3 | 62 | 82.7 | 75 | 100 | P=0.099 |
| ≥40 Tahun | 6 | 35.3 | 11 | 64.7 | 17 | 100 | |
| Jumlah | 19 | 20.7 | 73 | 79.3 | 92 | 100 | |

Sumber : Data Primer

Tabel 3
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Lama Kerja Pada *Driver Ojek Online Grab Bike* Di Kota Makassar Tahun 2022

| No | Lama Kerja | Frekuensi | Persentase(%) |
|-------|------------|-----------|---------------|
| 1 | ≤ 8 Jam | 18 | 19.6% |
| 2 | >8 Jam | 74 | 80.4% |
| Total | | 92 | 100% |

Sumber : Data Primer

Tabel 4
Hubungan Lama Kerja Dengan Kelelahan *Driver Ojek Online Grab Bike* Di Kota Makassar 2022

| Lama Kerja | Kelelahan | | | | Jumlah | % | Statistic |
|---------------|--------------|------|--------------|------|--------|-----|-----------|
| | Lelah Ringan | | Lelah Sedang | | | | |
| | n | % | n | % | | | |
| ≤ 8 Jam | 7 | 38.9 | 11 | 61.1 | 18 | 100 | P=0.033 |
| > 8 Jam | 12 | 16.2 | 62 | 83.8 | 74 | 100 | |
| Jumlah | 19 | 20.7 | 73 | 79.3 | 92 | 100 | |

Sumber: Data Primer

Tabel 5
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Masa Kerja Pada *Driver* Ojek *Online Grab Bike* Di Kota Makassar Tahun 2022

| No | Masa Kerja | Frekuensi | Persentase(%) |
|--------------|------------|-----------|---------------|
| 1 | ≤ 5 Tahun | 69 | 75.0% |
| 2 | > 5 Tahun | 23 | 25.0% |
| Total | | 92 | 100% |

Sumber : Data Prime

Tabel 6
Hubungan Masa Kerja Dengan Kelelahan *Driver* Ojek *Online Grab Bike* Di Kota Makassar 2022

| Masa Kerja | Kelelahan | | | | Jumlah | % | Statisti c |
|---------------|--------------|-------------|--------------|-------------|-----------|------------|---------------|
| | Lelah Ringan | | Lelah Sedang | | | | |
| | n | % | n | % | | | |
| ≤ 5 Tahun | 13 | 18.8 | 56 | 81.2 | 69 | 100 | P=0.457 |
| > 5 Tahun | 6 | 26.1 | 17 | 73.9 | 23 | 100 | |
| Jumlah | 19 | 20.7 | 73 | 79.3 | 92 | 100 | |

Sumber : Data Primer

Tabel 7
Distribusi Frekuensi Responden Berdasarkan Kuantitas Tidur Pada *Driver* Ojek *Online Grab Bike* Di Kota Makassar Tahun 2022

| No | Kuantitas Tidur | Frekuensi | Persentase(%) |
|--------------|-----------------|-----------|---------------|
| 1 | < 7 Jam | 75 | 81.5% |
| 2 | ≥ 7 Jam | 17 | 18.5% |
| Total | | 92 | 100% |

Sumber : Data Primer

Tabel 8
Hubungan Kuantitas Tidur Dengan Kelelahan *Driver* Ojek *Online Grab Bike* Di Kota Makassar 2022

| Kuantitas Tidur | Kelelahan | | | | Jumlah | % | Statistic |
|--------------------|--------------|------|--------------|------|--------|-----|-----------|
| | Lelah Ringan | | Lelah Sedang | | | | |
| | n | % | n | % | | | |
| <7 Jam | 12 | 16.0 | 63 | 84.0 | 75 | 100 | P=0.021 |
| ≥7 Jam | 7 | 41.2 | 10 | 58.8 | 17 | 100 | |
| Jumlah | 19 | 20.6 | 73 | 79.3 | 92 | 100 | |

Sumber : Data Primer

Tabel 9
Distribusi Responden Berdasarkan Kelelahan Pada *Driver* Ojek *Online Grab Bike* di Kota Makassar 2022

| No | Kelelahan | Frekuensi | Persentase(%) |
|----|--------------|-----------|---------------|
| 1 | Ringan | 19 | 20.7% |
| 2 | Sedang | 73 | 79.3% |
| | Total | 92 | 100% |

Sumber : Data Primer