

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam Undang Undang Republik Indonesia No 36 Tahun 2009 tentang Kesehatan pasal 164, dikatakan bahwa upaya kesehatan kerja ditujukan untuk melindungi pekerja agar hidup sehat dan terbebas dari gangguan kesehatan serta pengaruh buruk yang diakibatkan oleh pekerjaan.⁽¹⁾ Salah satu gejala gangguan kesehatan pada pekerja yang timbul akibat pekerjaan adalah kelelahan. Kelelahan kerja merupakan proses menurunnya efisiensi, performa kerja, dan berkurangnya ketahanan atau kekuatan fisik tubuh untuk terus melanjutkan kegiatan yang harus dilakukan. Kelelahan kerja merupakan bagian dari permasalahan umum yang sering dijumpai pada tenaga kerja.⁽²⁾⁽³⁾

International Labour Organization (ILO) mengatakan untuk melindungi pekerja dari kecelakaan dan penyakit tidak cukup baik untuk menghadapi bahaya dalam bekerja akibat perubahan dalam sifat kerja. ILO belum lama ini memperkirakan setiap tahun ada 2,78 juta pekerja yang tewas karena kecelakaan di tempat kerja atau penyakit terkait pekerjaan. Lebih dari 374 juta orang yang cedera atau luka dan jatuh sakit setiap tahun akibat kecelakaan terkait kerja. Dampaknya pada ekonomi dunia karena hilangnya hari kerja mendekati 4% dari pendapatan perkapitan global.⁽⁴⁾

Berdasarkan data dari ILO, setiap tahun sebanyak dua juta pekerja meninggal dunia karena kecelakaan kerja yang disebabkan oleh faktor Kelelahan. Data tersebut menyatakan dari 58.115 sampel, 32,8% diantaranya atau sekitar 18.828 sampel menderita kelelahan. ILO mencatat bahwa setiap tahunnya di Indonesia terjadi

99.000 kecelakaan dengan 70% di antaranya menyebabkan kematian dan cacat seumur hidup. Kecelakaan kerja di Indonesia telah membuat Negara Indonesia merugi hingga Rp. 280 Triliun.⁽⁴⁾

Angka kecelakaan kerja di Indonesia masih sangat tinggi. Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan mencatat terjadi 157.313 kasus kecelakaan kerja sepanjang 2018, atau 40.273 kasus setiap hari. Dari jumlah itu, sebanyak 4.678 kasus (2,97%) berakibat kecacatan, dan 2.575 (1,64%) kasus berakhir dengan kematian. Data itu menunjukkan, setiap hari ada 12 orang peserta BPJS Ketenagakerjaan mengalami kecacatan, dan tujuh orang peserta meninggal dunia, dari 157.313 kecelakaan kerja tersebut 35% nya atau sekitar 55.059 orang mengalami kecelakaan kerja karena Kelelahan, dan 65% nya atau sekitar 102.253 orang mengalami kecelakaan kerja yang disebabkan oleh faktor lainnya, seperti Penyakit Akibat Kerja, *Human Error*, dan Tekanan Kerja. Hal itu diungkapkan Direktur Utama BPJS Ketenagakerjaan Agus Susanto dalam acara sosialisasi keselamatan kerja dan berkendara.⁽⁵⁾⁽⁶⁾

Menurut data dari Kementrian Ketenagakerjaan RI Tahun 2017, di Sumatera Barat terdapat 96 kasus kecelakaan kerja dengan akibat kecelakaan kerja yang ditimbulkan 94 orang sembuh, 5 orang cacat dan 2 orang meninggal dunia serta 410 hari kerja yang hilang akibat kasus kecelakaan kerja.⁽⁷⁾

Kelelahan disebabkan beberapa faktor yaitu beban kerja, kapasitas kerja, dan beban tambahan akibat lingkungan kerja.⁽⁸⁾ Faktor individu pada kelelahan antara lain umur, beban kerja, dan status gizi mempunyai pengaruh yang kuat untuk menimbulkan kelelahan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Januar Atiqoh (2014), kelelahan secara nyata dapat mempengaruhi kesehatan tenaga kerja dan dapat

menurunkan produktivitas. Investigasi di beberapa negara menunjukkan bahwa kelelahan memberikan kontribusi yang signifikan terhadap kecelakaan kerja.⁽⁹⁾⁽¹⁰⁾

Selanjutnya Penelitian yang dilakukan oleh Daniel Carlos (2016) menyatakan bahwa Durasi mengemudi, kualitas tidur, dan Beban kerja waktu memiliki hubungan dengan kelelahan kerja, sedangkan variabel beban kerja mental dan beban kerja fisiologis tidak memiliki hubungan dengan kelelahan kerja. Sedangkan dari penelitian yang dilakukan oleh Tika Nanda Prastuti (2017) mendapatkan hasil berupa kelelahan kerja memiliki hubungan yang kuat dengan variabel Masa Kerja, Kebiasaan Berolahraga dan Status Gizi, serta memiliki hubungan yang rendah dengan variabel umur dan kebiasaan merokok.⁽¹¹⁾

Kelelahan juga menjadi salah satu penyebab Kecelakaan Kerja pada Bidang Transportasi, dapat dilihat pada hasil penelitian yang dilakukan di Peru oleh Castro dan Loureiro pada tahun 2004 mengatakan bahwa pengemudi yang kekurangan waktu tidur akan merasa kelelahan dan sangat mengantuk (*eyes fallen shut*) pada saat mengemudi. Berdasarkan data statistik dari *National Highway Traffic Safety Administration* 20% dari semua kasus kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor kelelahan pengemudi. mengantuk disaat mengemudi menyebabkan setidaknya 100.000 kasus kecelakaan pertahun di Amerika Serikat mengakibatkan 40.000 kecelakaan ringan dan 1550 kecelakaan berat.⁽¹²⁾⁽¹³⁾

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatakan bahwa pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi tinggi karena memiliki koordinasi yang cepat dan tepat antara mata, tangan, kaki, dan otak yang tetap fokus dalam waktu berjam-jam sehingga mengemudi merupakan suatu pekerjaan yang sangat beresiko mengalami kelelahan dan berbagai gangguan lainnya.⁽¹⁴⁾⁽¹⁵⁾

Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya mencatat sebagian besar kecelakaan yang memakan korban jiwa pada Tahun 2015 diakibatkan oleh kelalaian pengemudi. Penyebab utama kecelakaan adalah karena hilangnya konsentrasi pengemudi. Kondisi lain pada pengemudi yang sering menyebabkan kecelakaan antara lain pengemudi mengantuk, mabuk, lelah, tidak terampil, tidak tertib, dan menggunakan telepon seluler saat berkendara.⁽¹⁵⁾

Jakarta Transportation Watch (JTW) mencatat ada tiga faktor yang membuat kecelakaan lalu lintas kerap terjadi, terutama pada musim mudik lebaran setiap tahun. yaitu menurunnya konsentrasi pengemudi, kelaikan dan keselamatan kendaraan yang buruk, dan kelaikan jalan yang kurang memadai. Konsentrasi pengemudi sering turun disebabkan karena pengemudi lelah, mengantuk dan menggunakan telepon seluler ketika mengendarai kendaraan.⁽¹⁶⁾

Bagi pengemudi gejala kelelahan muncul setelah menempuh perjalanan panjang yang disebabkan banyaknya gerakan yang sifatnya monoton dan dituntut selalu berkonsentrasi dalam mengendalikan kendaraan. Apabila keadaan tersebut berlanjut, maka pada suatu saat akan mengurangi kesiagaan pengemudi dan akhirnya membahayakan dirinya maupun sesama pengguna jalan dan orang disekitarnya.⁽¹⁷⁾

Menurut data Badan Pusat Statistik pada tahun 2013 yang dikutip oleh Syahlefi, dkk dalam artikel yang berjudul Faktor yang berhubungan dengan Kelelahan Pengemudi Bus di CV. Makmur, Medan tahun 2014 yaitu jumlah kecelakaan lalu lintas sebesar 104.976 dan jumlah korban meninggal 23.385 jiwa, sementara itu terdapat 93,52% faktor penyebab kecelakaan, yaitu karena kesalahan pengemudi atau human error. Faktor pengemudi yang dimaksud adalah kondisi fisik seperti kelelahan, mengantuk, mabuk, mencebut, dan kesalahan membaca petunjuk jalan. Setiap pengemudi harus mendapatkan istirahat yang cukup, membatasi waktu

mengemudi terutama saat tengah malam dan dini hari serta pengaturan jam kerja dan jam istirahat seperti tercantum dalam Undang-Undang Lalu Lintas No 22 tahun 2009 pasal 90 ayat 3 yang mengatakan bahwa setiap pengemudi bermotor umum setelah mengemudikan kendaraan selama 4 jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.⁽¹⁷⁾

Data Badan Pusat Statistik (BPS) menyebutkan pada 2015, jumlah kecelakaan lalu lintas mencapai 98,9ribu kasus. Angka ini meningkat 3,19% dibanding tahun sebelumnya yang mencapai 95,5ribu kasus. Ketentuan mengenai wajib uji kendaraan bermotor terdapat pada UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun UU ini hanya mengatur uji berkala terhadap kendaraan umum (angkutan umum dan angkutan barang), belum mengatur kendaraan pribadi.⁽¹⁸⁾

Angka kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia sepanjang 2017 lebih rendah dari tahun sebelumnya. Data dari Kepolisian Republik Indonesia mencatat jumlah kecelakaan kendaraan bermotor turun menjadi hanya 98.419 kali dari tahun sebelumnya. Adapun penyebab utama yang menjadi penyebab kecelakaan kendaraan bermotor adalah faktor manusia seperti mengantuk saat berkendara atau ketidakcakapan pengemudi sebesar 35%. Sementara dari faktor kualitas kendaraan seperti kerusakan rem mencapai 31%.⁽¹⁹⁾

Jumlah kecelakaan di Indonesia, Triwulan I dan II 2019 Sepeda motor masih tercatat penyumbang terbesar angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya, dengan jumlah 35.980. Mobil menduduki urutan kedua, dengan catatan kecelakaan sebanyak 6.809. Sementara truk ketiga dengan 3.700 peristiwa. Bis adalah jenis kendaraan yang paling jarang mengalami kecelakaan, tercatat 495 peristiwa. Angka fatalitas kecelakaan di Indonesia pada awal tahun 2019 masih ada peningkatan dibandingkan

tahun sebelumnya. Berdasarkan statistik Korlantas Polri, jumlah korban kecelakaan mencapai 28.238 orang pada periode 31 Desember 2018 sampai 31 Maret 2019. Sedangkan pada periode yang sama tahun sebelumnya, tepatnya dari tanggal 1 Januari 2018 hingga 1 April 2019, mencatat 25.347 orang. Di antara kendaraan besar, dibandingkan bus, truk yang paling banyak menyebabkan kecelakaan di jalan. Tahun 2018, terjadi 3.733 kecelakaan yang melibatkan truk. Sedangkan pada periode yang berjalan sampai saat ini, sudah mencatat 555 kejadian.⁽²⁰⁾

Berdasarkan data Kecelakaan Kerja akibat Kelelahan yang telah dijelaskan, dapat disimpulkan jika terjadi kelelahan kerja yang berisiko pada pekerja di bagian transportasi, maka akan menyebabkan tingkat kecelakaan kerja yang tinggi pula bagi pekerja. Oleh karena itu perlu diperhatikan kemampuan karyawan yang sesuai dengan beban kerja dan kapasitas kerjanya agar dapat terhindar dari kesalahan kerja yang menyebabkan kelelahan serta kecelakaan kerja.

PT. Defni Sejahtera Mandiri merupakan salah satu Distributor Semen Padang yang berada di Sumatera Barat yang mendistribusikan semen dengan jumlah distribusi kurang lebih 42.000 ton/tahun. Kegiatan operasional distributor dalam mendistribusikan semen memerlukan pengawasan yang teliti karena risiko yang paling besar dengan tingkat kelelahan yang tinggi dibagian transportasi dan pemuatan akan menyebabkan risiko yang fatal seperti kelelahan, cedera, penyakit akibat kerja, dan lain sebagainya.

PT. Defni Sejahtera Mandiri memiliki beberapa jenis truk yang digunakan dalam mendistribusikan semen diantaranya yaitu Truk Fuso Engkel, Truck Colt Diesel, dan Truk Kapsul atau Truk Molen. Untuk wilayah kerja pendistribusian semen padang milik PT. Defni Sejahtera Mandiri memiliki dua wilayah pemasaran yaitu Sumatera Barat dan Jambi, namun jika tidak ada muatan dari Jambi, maka

Perusahaan dapat menuju Lampung, Palembang, Bengkulu, Tapanuli Utara, dan Pekanbaru untuk mendapatkan muatan pulang ke Padang.

Kecelakaan Kerja yang pernah terjadi di PT. Defni Sejahtera Mandiri beragam mulai dari yang berdampak rendah sampai yang berdampak besar bagi pekerja dan perusahaan, diantaranya yaitu Kecelakaan menabrak tebing di Sitinjau Lauik yang disebabkan oleh kelelahan supir sehingga menyebabkan kerugian berupa kerusakan pada kepala truk dan cedera ringan pada supir, selain itu faktor kelalaian juga menjadi salah satu penyebab kecelakaan dimana truk menyenggol kendaraan bermotor yang berakibat pada kecelakaan lalu lintas dan mengakibatkan satu orang meninggal dunia. Banyak juga kecelakaan kerja lainnya yang diakibatkan oleh kelelahan dan kelalaian supir serta tekanan yang diberikan oleh perusahaan.

Survey pendahuluan yang dilakukan oleh peneliti kepada 10 orang pekerja bagian transportasi dan pemuatan semen di perusahaan, didapatkan bahwa 65% pekerja bagian transportasi dan pemuatan mengalami kelelahan. Gejala yang dialami seperti, didapatkan bahwa 8 orang (80%) mengatakan kadang-kadang merasa sangat mengantuk, 6 orang (60%) mengatakan sering merasa berat di bagian kepala, 5 orang (50%) mengatakan sering merasa lelah pada seluruh badan, dan 7 orang (70%) mengatakan kadang-kadang merasakan kaku di bagian bahu.

Survey pendahuluan ini dilakukan setelah peneliti mendapatkan persetujuan dari PT. Defni Sejahtera Mandiri. Peneliti melakukan observasi dan wawancara singkat kepada 10 Supir Truk yang berada di lokasi penelitian serta kepada 4 karyawan yang bekerja di PT. Defni Sejahtera Mandiri. Dari hasil survey awal tersebut diketahui bahwa umur pekerja bervariasi (antara 25 sampai 55 tahun), berat badan dan tinggi badan yang juga bervariasi dengan 3 dari 10 pekerja memiliki Indeks

Massa Tubuh (IMT) tidak normal, serta tidak adanya pemberian makanan/snack kepada pekerja bagian transportasi dan pemuatan ketika bekerja.

Peneliti mengambil faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja dari teori-teori yang telah diajukan oleh beberapa peneliti terkemuka diantaranya yaitu Tarwaka dan Suma'nur. Dari teori-teori tersebut terdapat banyak faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja, diantaranya yaitu beban kerja yang terbagi dua yaitu beban kerja mental dan beban kerja fisik, kapasitas kerja (umur, jenis kelamin, antropometri, masa kerja, status gizi, kebiasaan merokok, dan kebiasaan berolahraga), dan faktor terakhir yaitu beban tambahan akibat lingkungan kerja baik itu berupa lingkungan kerja fisik, kimia, dan biologi. Dari banyak faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja, peneliti berusaha semaksimal mungkin untuk meneliti sebagian besar faktor yang mempunyai hubungan yang kuat mengakibatkan kelelahan kerja. Namun kenyataan di lapangan tidak memungkinkan untuk meneliti semua faktor tersebut, sehingga ada beberapa faktor yang tidak di ikut sertakan dalam penelitian seperti beban kerja fisik, jenis kelamin, kebiasaan merokok, dan lingkungan kerja.

Maka dari itu, berdasarkan penelitian pendahuluan yang telah penulis lakukan dan dampak atas besaran masalah yang telah dijelaskan maka penelitian dengan judul : “Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Truk PT. Defni Sejahtera Mandiri Di Kota Padang Tahun 2020” penting untuk dilakukan.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang yang dikemukakan, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah “Faktor apa saja yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang tahun 2020?”.

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Untuk menganalisis faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri tahun 2020.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Mengetahui distribusi frekuensi variabel kelelahan kerja pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang.
2. Mengetahui distribusi frekuensi variabel beban kerja pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang.
3. Mengetahui distribusi frekuensi variabel masa kerja pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang.
4. Mengetahui distribusi frekuensi variabel durasi kerja pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang.
5. Mengetahui distribusi frekuensi variabel status gizi pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang.
6. Mengetahui distribusi frekuensi variabel sikap kerja pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang.
7. Mengetahui distribusi frekuensi variabel umur pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang.
8. Mengetahui distribusi frekuensi variabel kebiasaan berolahraga pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang.
9. Mengetahui hubungan faktor beban kerja dengan kelelahan kerja pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang.



10. Mengetahui hubungan faktor masa kerja dengan kelelahan kerja pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang.
11. Mengetahui hubungan faktor durasi kerja dengan kelelahan kerja pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang.
12. Mengetahui hubungan faktor status gizi dengan kelelahan kerja pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang.
13. Mengetahui hubungan faktor sikap kerja dengan kelelahan kerja pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang.
14. Menganalisis hubungan umur dengan kelelahan kerja Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang
15. Mengetahui hubungan faktor kebiasaan berolahraga dengan kelelahan kerja pada Supir Truk PT Defni Sejahtera Mandiri Padang.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

1. Secara teoritis hasil penelitian ini dapat memberikan informasi tentang kesehatan masyarakat khususnya bidang keselamatan dan kesehatan kerja tentang faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja. Hasil penelitian ini juga dapat dijadikan referensi bagi peneliti selanjutnya yang ingin mengembangkan penelitian yang berkaitan dengan kelelahan kerja.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Bagi Perusahaan, diharapkan penelitian ini dapat menjadi bahan masukan bagi PT Defni Sejahtera Mandiri dan instansi terkait dalam mengetahui faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja, dan juga sebagai bahan pertimbangan PT Defni Sejahtera Mandiri dalam menyusun perencanaan

kebijakan dan peraturan perusahaan untuk mengurangi dampak kesehatan yang ditimbulkan pada pekerja

2. Bagi Institusi Pendidikan, penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi untuk telaah sistematis pada penelitian selanjutnya dan menjadi tambahan informasi khususnya mahasiswa Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Andalas
3. Bagi peneliti, melalui penelitian ini dapat menerapkan dan memanfaatkan ilmu Kesehatan Lingkungan & K3 yang didapat selama pendidikan dan menambah pengetahuan dan pengalaman dalam membuat penelitian ilmiah serta dapat menjadi referensi dalam penelitian selanjutnya.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini adalah hubungan antara variabel independen yaitu beban kerja, masa kerja, durasi kerja, status gizi, sikap kerja, umur dan kebiasaan berolahraga dengan variabel dependen yaitu kelelahan kerja pada Supir Truk PT. Defni Sejahtera Mandiri tahun 2020.

Pada penelitian ini menggunakan desain studi cross-sectional dengan mengumpulkan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan menggunakan kuisisioner. Data sekunder diperoleh dari instansi terkait. Kemudian data yang diperoleh dianalisis menggunakan SPSS (*Statistical Program For Social Science*).

Penelitian ini dilakukan pada bulan April-Juni 2020 dengan desain penelitian cross sectional dengan menggunakan alat ukur kuisisioner kelelahan dari IFRC dan lembar penilaian sikap kerja dengan menggunakan metode OWAS. Untuk penilaian beban kerja menggunakan kuisisioner dari NASA-TLX.



