

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Mekanisme pertahanan tubuh terhadap trauma lebih lanjut, sehingga pemulihan dapat terjadi setelah istirahat, adalah kelemahan. Inti otak adalah sasaran kelelahan. Kelemahan dapat dimanifestasikan dalam banyak cara untuk orang yang berbeda, tetapi mereka selalu mengakibatkan penurunan efisiensi, penurunan kemampuan untuk melakukan, dan kelelahan. (Tarwaka, 2010). Berdasarkan Pancasila dan Negara Kesatuan Republik Indonesia, pembangunan nasional dilakukan dalam rangka menciptakan masyarakat Indonesia secara keseluruhan untuk mencapai masyarakat yang kaya secara material dan spiritual, adil, dan adil (Law Labor No. 13, 1945). dengan garis bawah. Sebagai agen dan tujuan dalam dirinya sendiri, tenaga kerja memainkan peran penting dalam aktualisasi pembangunan nasional (Depnaker, 2003).

Lebih dari 2 juta spesialis meninggal setiap tahun dalam kecelakaan kerja yang disebabkan oleh kelemahan, menurut data dari Organisasi Buruh Internasional. (ILO). Dari 58.155 kasus ini, sekitar 18.828 kasus (atau 32,8% dari total) dikaitkan dengan kelelahan. (ILO, 2013). Sementara itu, jika seseorang mengalami kecelakaan di tempat kerja karena terlalu lelah, itu akan memiliki dampak langsung pada produktivitas. Dengan demikian, gangguan tidur, persyaratan fisiologis, dan kelelahan profesional adalah contoh dari variabel manusia yang secara signifikan mempengaruhi efisiensi tempat kerja. Pekerja di lapangan dikatakan kurang produktif karena kelelahan kerja (Sedarmayanti, 2014).

Salah satu masalah yang paling menantang yang berkontribusi pada frekuensi kecelakaan mobil yang tinggi adalah kelelahan pengemudi. Dua puluh persen dari semua kecelakaan kendaraan disebabkan oleh pengemudi yang mengantuk, dan dari mereka, lebih dari seperempat meninggal atau terluka parah. (RoSPA, 2017). Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) memperkirakan bahwa 1,35 juta orang tewas dalam kecelakaan lalu lintas pada tahun 2018. Dengan 1,2 juta korban, jumlah kematian terkait lalu lintas telah meningkat sejak 2008. Pada tahun 2016, Organisasi Kesehatan Dunia melaporkan bahwa di antara orang berusia 5-29 tahun, kecelakaan lalu lintas berada di urutan ketujuh dalam hal penyebab kematian. Organisasi Kesehatan Dunia menemukan bahwa, dengan 26,6 per 100,000 orang, Afrika memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas tertinggi, diikuti erat oleh Asia Tenggara dengan 20,7 per 100.000 orang (WHO, 2018).

Departemen Pekerjaan dan Imigrasi melaporkan 414 kecelakaan kerja di Indonesia pada tahun 2016, dengan tingkat kelelahan yang sangat tinggi menyumbang 27,8 persen dari insiden tersebut. Sekitar 39 orang, atau 9.5% dari populasi, memiliki cacat. Setiap tahun, lebih dari 99.000 insiden kecelakaan kerja dilaporkan. Menurut Pastor of Labor (2013), kematian dan ketidakmampuan jangka panjang menyumbang hampir 70% dari ini. Menurut Investigasi Kesejahteraan Fundamental 2018 (Risksdas), 72,7% dari semua cedera yang disebabkan oleh kecelakaan mobil ditanggung oleh pengendara motor (Kemenkes RI, 2018).

Kelelahan dan stres adalah faktor dalam kecelakaan kerja yang disebabkan oleh manusia. Maurits dan Widodo (2008) menemukan bahwa kelelahan adalah faktor yang berkontribusi pada setengah dari semua kecelakaan di tempat kerja.

Sangat penting untuk memperhatikan kelelahan di tempat kerja karena itu adalah masalah kesehatan utama. Karena subjektif, konsep kelelahan pada setiap orang adalah berhubungan dengan emosi, karena elemen mental juga memainkan peran dalam mempengaruhi kelelahan, selain yang lebih jelas fisik dan biologis (Perwitasari, 2014).

Beberapa negara melihat perubahan sektor transportasi mulai sekitar tahun 2011, dan Indonesia tidak terkecuali. Karena perkembangan teknis yang lebih kompleks dan modern menembus bidang transportasi, mereka tidak dapat dihindari membawa perubahan dalam transportasi Indonesia. Proliferasi ridesharing dan pilihan transportasi berbasis internet lainnya di kota-kota terbesar Indonesia adalah bukti dari hal ini. Tidak seperti ojek tradisional, yang hanya dapat terletak di area tertentu, ojek online ini mungkin hanya diminta oleh klien yang menggunakan aplikasi Android (Amajida, 2016).

Perhiasan online memiliki properti yang dapat dialami oleh pembeli online dan mereka yang berencana membelinya. Salah satu rumah ini adalah fenomena kebocoran yang terjadi saat perawat peralatan online bekerja. Sampai saat ini, ini hanya terlihat dalam data yang terus meningkat dari Indonesia. Pada tahun 2014, ada 95.906 kasus penyalahgunaan, pada tahun 2015 ada 98.970 kasus, dan pada tahun 2016 ada 105.374 kasus. Tanda-tanda yang ditimbulkan oleh perilaku penipuan pada anak-anak secara online maupun online. Pada tahun 2018, ada 56.541 kasus motor yang terlibat dalam kecelakaan di Indonesia berdasarkan jenis kendaraan (Korlantas, 2018).

Ada sejumlah kemungkinan penyebab kecelakaan yang melibatkan pengemudi cruiser berbasis web yang rapuh. Durasi hari kerja adalah

pertimbangan utama. Sopir taksi sepeda online yang berlebihan akhirnya akan jatuh karena tidak dapat mengisi ulang baterai mereka (Zuraida, 2015). Komponen kedua adalah waktu tambahan, yang sangat penting bagi penunggang sepeda online yang mengalami tambahan

kelelahan yang terkait dengan pekerjaan, penurunan konsentrasi, dan penurunan produktivitas adalah beberapa efek negatif dari waktu kerja. Hariyanto (2013) menyatakan bahwa aktivitas fisik yang berkepanjangan dapat mengurangi kekuatan otot dan kontraksi, yang pada gilirannya dapat menyebabkan kelelahan. Kelelahan pekerja dapat dipengaruhi oleh karakteristik pribadi termasuk jenis kelamin, usia, dan jabatannya. Kelelahan di tempat kerja adalah kemungkinan nyata (Setyawati, L. 2011).

Pengemudi ojek online mungkin laki-laki atau perempuan. Gender adalah elemen lain yang menambah kelelahan pengemudi ojek yang bekerja secara online. Kelemahan kerja dapat berkembang pada tingkat kelelahan yang berbeda tergantung pada faktor-faktor seperti orientasi karyawan, usia, dan status profesional, serta aspek pekerjaan seperti masa jabatan dan durasi pelayanan (Kusgiyanto, 2017).

Pengendara sepeda online berisiko jatuh dari sepeda mereka karena mengantuk dan fokus buruk yang disebabkan oleh kelelahan. Pasal 90 ayat 3 Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa semua

pengemudi wajib istirahat selama 30 menit setiap empat (4) jam setelah mengoperasikan kendaraan bermotor. Membatasi waktu perjalanan, terutama di pagi dan malam hari, dan menetapkan jam kerja dan relaksasi yang teratur adalah bagian dari ini (Elwindra, 2019).

Undang-undang No. 13 tahun 2003, yaitu Pasal 77-85, mendefinisikan jam kerja yang diwajibkan sebagai “tujuh jam sehari dan empat puluh jam seminggu untuk seminggu kerja enam hari” atau “delapan jam sehari, empat puluhan jam minggu untuk minggu kerja lima hari”. Menurut Maurits (2012), jumlah dan waktu istirahat memiliki dampak yang signifikan pada kelelahan kerja. Bekerja untuk jangka waktu yang lama dapat menyebabkan kelelahan, yang mempengaruhi banyak daerah tubuh dan mengurangi efektivitas dan daya tahan yang dibutuhkan untuk tugas fisik (Salami, 2016).

Jam kerja yang lebih lama dikaitkan dengan risiko lebih tinggi kelelahan kerja bagi pengemudi taksi sepeda motor online di komunitas Manguni Rider Online Sario, menurut studi Datu (2019) ($p = 0,023$). Hastuti (2015) melakukan penelitian tentang korelasi antara durasi kelelahan kerja konstan, dan temuan ini konsisten dengan penyelidikan ini. Delapan (33,3%) dari dua puluh empat responden yang melaporkan kelemahan sedang juga melaporkan keletihan ekstrim setelah bekerja lebih dari delapan jam sehari, dan enam belas (66,7%) memiliki gejala serupa.

Sebuah studi dengan rasio peluang (OR) 0,205, nilai p 0,001, dan data signifikan lainnya menunjukkan hubungan penyebab antara kelelahan di tempat kerja dan kecelakaan yang melibatkan pengemudi taksi sepeda motor. (Tanriono, 2019). Sementara itu, penyelidikan Salomon (2019) terhadap postulat berjudul

The Relation of Variables Causing Work Accidents in Bicycle Drivers menunjukkan bahwa kelelahan kerja secara signifikan berkorelasi dengan kecelakaan kerja, dengan rasio peluang (OR) $0,036 < 0,05$. Dengan demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa kelelahan pengemudi ojek adalah faktor yang berkontribusi terhadap kecelakaan terkait pekerjaan.

Pekerja dalam ekonomi formal dan informal sering mengalami kelelahan profesional. Hasil dari studi awal saya tentang banyak pengemudi ojek online pada bulan Januari 2021 menunjukkan bahwa ada beberapa kemungkinan penyebab kecelakaan kelelahan yang melibatkan pengendara ini. Masalah pertama yang mengganggu pengemudi ojek online adalah kurangnya kendali atas jadwal kerja mereka. Komponen kedua adalah total waktu kerja. Ada banyak dampak negatif yang mungkin dihadapi pengemudi ojek online jangka panjang, seperti peningkatan kelelahan profesional, gangguan fokus, dan penurunan dengan output. Tujuan akhir untuk mendapatkan bonus adalah elemen yang menentukan. Akan ada balapan taksi online di mana pengemudi bersaing untuk pembalap dengan harapan mendapatkan insentif. Ada risiko kelelahan profesional bagi pengemudi cruiser online karena peningkatan beban kerja yang disebabkan oleh insentif ini.

Sebuah studi berjudul “Factors Associated with Work Fatigue in Online Ojek Drivers in Medan City” sedang dipertimbangkan oleh para peneliti menggunakan data yang disebutkan sebelumnya.

1.2 Rumusan Masalah

Strategi masalah yang harus dievaluasi didasarkan pada dasar yang telah dijelaskan sebelumnya:

1. Apakah usia pengemudi ojek online Medan berkorelasi dengan tingkat kelelahan mereka di tempat kerja?
2. Apakah pengemudi ojek online di Medan mengalami burnout kerja berdasarkan jenis kelamin mereka?
3. Apakah jumlah jam kerja berkorelasi dengan tingkat kelelahan kerja yang dialami oleh sopir taksi sepeda motor di Medan yang bekerja secara online?
4. Di kota Medan, apakah pengemudi ojek online mengalami burnout kerja sehubungan dengan wawasan pekerjaan mereka?

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Tujuan utama penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi unsur-unsur yang berkontribusi pada kelelahan terkait pekerjaan di antara pengemudi ojek di Medan.

1.3.2 Tujuan Khusus

Tujuan Penelitian ini memiliki sebagai tujuan utamanya sebagai berikut:

1. Memahami bagaimana usia mempengaruhi kelelahan dalam perjalanan ojek Pengemudi Kota Medan
2. Penelitian pengemudi motor di Medan City untuk mencari tahu apakah ada korelasi antara gender dan kelelahan di tempat kerja.
3. Untuk memastikan hubungan antara kelemahan kerja jangka panjang, non-stop untuk sopir taksi sepeda motor di Medan City yang beroperasi secara online.
4. Untuk mengetahui berapa lama waktu yang dibutuhkan pengemudi taksi online di Jakarta untuk merasa lelah di tempat kerja dan

bagaimana hubungannya dengan tingkat pengalaman mereka.

1.4 Manfaat Penelitian

Secara teoritis dan pragmatis, penyelidikan ini harus memberikan berbagai keuntungan atau aplikasi:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penyelidikan ini mungkin berguna untuk mendapatkan pandangan yang lebih luas tentang masalah yang terkait dengan kelelahan kerja. Baik kemajuan ilmiah dan bidang kesejahteraan yang terkait dengan kata-kata akan mendapat manfaat dari ini. Para ahli percaya bahwa temuan penelitian ini mengkonfirmasi dan mendukung hipotesis mereka sebelumnya.

1.4.2 Manfaat Praktis

a. Untuk Pengusaha

Faktor-faktor yang berkontribusi pada kelelahan pengemudi taksi online di tempat kerja.

b. Bagi Peneliti

Pelajari lebih lanjut tentang bahaya bekerja berjam-jam, termasuk bagaimana mempromosikan dan mencegah pengemudi taksi sepeda motor online mengalami kelelahan profesional.