

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Lokasi Penelitian

PT. Harapan Indah adalah satu dari banyaknya perusahaan yang menyediakan jasa di bidang transportasi. PT. Harapan Indah melayani jasa transportasi dengan 2 trayek yaitu Medan – Banda Aceh atau sebaliknya dan Medan – Takengon atau sebaliknya. Jadwal keberangkatan bus Harapan Indah pada jam 20.00 WIB baik dari Medan ataupun Banda Aceh dan Takengon. Waktu tempuh dalam sekali perjalanan dari Medan – Banda Aceh yaitu 12-13 jam dan perjalanan Medan – Takengon selama 9-10 jam tergantung kondisi lalu lintasnya. Ada 3 pilihan kelas yang ditawarkan oleh bus Harapan Indah, yaitu Bisnis dan eksekutif.

4.1.1 Kelebihan dan Kekurangan Bus PT. Harapan Indah

1. Kelebihan dari bus Harapan Indah yaitu:
 - a. Bus dapat berhenti di sepanjang jalan daripada mini bus, yang memungkinkan penumpang turun di tempat tujuan mereka tanpa harus sampai ke stasiun bus terlebih dahulu.
 - b. Bus memiliki layanan fasilitas yang baik dan tergolong premium.
 - c. Tiket bus dapat dibeli secara online.
2. Kekurangan dari bus Harapan Indah yaitu:
 - a. Tidak dapat menerima penjemputan

Tabel 4. 1 Masa Kerja Pengemudi Bus PT. Harapan Indah 2024

Kategori Masa Kerja	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Baru (≤ 5 Tahun)	12	40
Lama (≥ 5 Tahun)	18	60
Total	30	100

Berdasarkan tabel 4,1, diketahui sebagian besar pengemudi di PT. Harapan

Indah memiliki masa kerj lama (≥ 5 Tahun).

4.2 Hasil Analisis Univariat

4.2.1 Kelelahan Kerja

Data kelelahan kerja dikumpulkan dari hasil hitung Kuisisioner Alat Ukur Perasaan Kelelahan Kerja (KAUPK2). Hasil perhitungannya dibagi menjadi dua kategori antara lain kurang lelah jika skornya < 23 dab lelah jika skornya ≥ 23 .

Tabel 4. 2 Distribusi Kelelahan Kerja Pengemudi Bus

Kategori Kelelahan	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Lelah	17	56,7
Kurang Lelah	13	43,3
Total	30	100

Berdasarkan tabel 4.2, diketahui bahwa dari 30 pengemudi terdapat 17 pengemudi (56,7%) yang merasa lelah dan 13 pengemudi (43,3%) yang merasa kurang lelah. Sehingga, dapat ditarik kesimpulan bahwa sebagian besar pengemudi bus mengalami kelelahan kerja.

Kuesioner pengukuran kelelahan KAUPK2 terdiri dari 17 pertanyaan mengenai gejala kelelahan yang dapat dialami oleh tenaga kerja.

Tabel 4. 3 Distribusi Frekuensi Pertanyaan KAUPK2

No.	Pertanyaan	Kategori	Persentase Skor
1.	Merasa sulit berpikir	Sering	3,3
		Kadang-kadang	23,3
		Tidak Pernah	73,3
2.	Merasa lelah berbicara	Sering	0
		Kadang-kadang	83,3
		Tidak Pernah	16,7
3.	Merasa gugup menghadapi sesuatu	Sering	0
		Kadang-kadang	33,3

		Tidak Pernah	66,7
4.	Merasa tidak pernah berkonsentrasi dalam mengerjakan suatu pekerjaan	Sering	0
		Kadang-kadang	16,7
		Tidak Pernah	83,3
5.	Merasa tidak mempunyai perhatian terhadap sesuatu	Sering	0
		Kadang-kadang	0
		Tidak Pernah	100
6.	Merasa cenderung lupa terhadap sesuatu	Sering	26,7
		Kadang-kadang	46,7
		Tidak Pernah	26,7
7.	Kurang percaya diri sendiri	Sering	0
		Kadang-kadang	0
		Tidak Pernah	100
8.	Merasa tidak tekun dalam melaksanakan pekerjaan	Sering	0
		Kadang-kadang	3,3
		Tidak Pernah	96,7
9.	Merasa enggan menatap mata orang lain	Sering	10
		Kadang-kadang	53,3
		Tidak Pernah	36,7
10.	Merasa enggan bekerja dengan cekatan	Sering	0
		Kadang-kadang	3,3
		Tidak Pernah	96,7
11.	Merasa tidak tenang saat bekerja	Sering	0
		Kadang-kadang	0
		Tidak Pernah	100
12.	Merasa lelah seluruh tubuh	Sering	53,3
		Kadang-kadang	46,7
		Tidak Pernah	0
13.	Merasa bertindak lamban	Sering	0
		Kadang-kadang	0
		Tidak Pernah	100
14.	Merasa tidak kuat lagi berjalan	Sering	73,3
		Kadang-kadang	20
		Tidak Pernah	6,7
15.	Merasa sebelum bekerja sudah lelah	Sering	0
		Kadang-kadang	0
		Tidak Pernah	100

16.	Merasa daya pikir menurun	Sering	0
		Kadang-kadang	0
		Tidak Pernah	100
17.	Merasa cemas terhadap sesuatu	Sering	0
		Kadang-kadang	56,7
		Tidak Pernah	43,3

Berdasarkan tabel 4.3, dapat disimpulkan pada pertanyaan 1, sebagian besar pengemudi tidak pernah merasa sulit untuk berpikir dengan persentase sebesar 73,3%. Pertanyaan 2, sebagian besar pengemudi terkadang merasa lelah berbicara dengan persentase sebesar 83,3%. Pertanyaan 3, sebagian besar pengemudi tidak pernah merasa gugup menghadapi sesuatu dengan persentase sebesar 66,7%. Pertanyaan 4, sebagian besar pengemudi tidak pernah merasa tidak pernah berkonsentrasi dalam mengerjakan suatu pekerjaan dengan persentase sebesar 66,7%. Pertanyaan 5, sebagian besar pengemudi tidak pernah merasa tidak mempunyai perhatian terhadap sesuatu dengan persentase sebesar 100%. Pertanyaan 6, sebagian besar pengemudi terkadang merasa cenderung lupa terhadap sesuatu dengan persentase sebesar 46,7%. Pertanyaan 7, sebagian besar pengemudi tidak pernah merasa kurang percaya diri sendiri dengan persentase sebesar 100%. Pertanyaan 8, sebagian besar pengemudi tidak pernah merasa tidak tekun dalam melaksanakan pekerjaan dengan persentase sebesar 96,7%. Pertanyaan 9, sebagian besar pengemudi terkadang merasa enggan menatap mata orang lain dengan persentase sebesar 53,3%. Pertanyaan 10, sebagian besar pengemudi tidak pernah merasa enggan bekerja dengan cekatan dengan persentase sebesar 96,7%. Pertanyaan 11, sebagian besar pengemudi tidak pernah merasa tidak tenang saat bekerja dengan persentase sebesar 100%. Pertanyaan 12, sebagian besar pengemudi sering merasa lelah seluruh tubuh dengan persentase sebesar 53,3%. Pertanyaan 13, sebagian besar pengemudi tidak pernah merasa

bertindak lamban dengan persentase sebesar 100%. Pertanyaan 14, sebagian besar pengemudi sering merasa tidak kuat lagi berjalan dengan persentase sebesar 73,3%. Pertanyaan 15, sebagian besar pengemudi tidak pernah merasa sebelum bekerja sudah lelah dengan persentase sebesar 100%. Pertanyaan 16, sebagian besar pengemudi tidak pernah merasa daya pikir menurun dengan persentase sebesar 100%. Pertanyaan 17, sebagian besar pengemudi terkadang merasa cemas terhadap sesuatu dengan persentase sebesar 56,7%. Pada tabel tersebut juga dapat disimpulkan bahwa sebagian besar pengemudi di PT. Harapan Indah pada tahun 2024 merasakan lelah seluruh badan (53,3%) dan merasa tidak kuat lagi berjalan (73,3%).

4.2.2 Usia

Data umur diperoleh dari wawancara dengan pengemudi. Dalam penelitian ini, umur dibagi menjadi dua kategori antara lain tua jika umur ≥ 45 tahun dan muda jika umur < 45 tahun.

Tabel 4. 4 Distribusi Umur Pengemudi Bus PT. Harapan Indah Tahun 2024

Kategori Umur	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Tua	12	40
Muda	18	60
Total	30	100

Berdasarkan tabel 4.4, diketahui sebagian besar pengemudi memiliki kelompok umur muda, yaitu sebanyak 18 pengemudi (60%).

4.2.3 Status Gizi

Data status gizi diperoleh dengan cara menghitung IMT (Indeks Masa Tubuh). Hasil analisis menunjukkan bahwa tidak terdapat pengemudi yang memiliki IMT kurus, sehingga hasil perhitungan dibagi menjadi dua kategorik, yaitu gemuk jika $IMT > 25 \text{ kg/m}^2$ dan normal jika IMT sebesar $18,5 - 25 \text{ kg/m}^2$.

Tabel 4. 5 Distribusi Status Gizi Pengemudi Bus PT. Harapan Indah Tahun 2024

Kategori Status Gizi	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Gemuk	18	60
Normal	12	40
Total	30	100

Berdasarkan tabel 4.5, dapat disimpulkan bahwa sebagian besar pengemudi memiliki status gizi gemuk sebanyak 18 pengemudi (60%).

Status gizi kategori gemuk dapat dibagi menjadi dua, yaitu overweight jika $IMT >25 \text{ kg/m}^2 - 27 \text{ kg/m}^2$ dan obesitas jika $IMT >27 \text{ kg/m}^2$.

Tabel 4. 6 Kategori Status Gizi Gemuk Pengemudi Bus PT. Harapan Indah Tahun 2024

Kategori Status Gizi	Frekuensi (n)	Persentase (%)
<i>Overweight</i>	11	61,1
Obesitas	7	38,9
Total	18	100

Berdasarkan tabel 4.6, dapat disimpulkan bahwa sebagian besar pengemudi memiliki status gizi gemuk dalam kategori overweight sebanyak 11 pengemudi (61,1%).

4.2.4 Kuantitas Tidur

Data kuantitas tidur diperoleh dari wawancara dengan pengemudi, menggunakan kuisioner. Pada penelitian ini kuantitas tidur dikategorikan menjadi dua kategorik, antara lain buruk jika pengemudi memiliki kuantitas tidur <7 jam dan baik jika pengemudi memiliki kuantitas tidur ≥ 7 jam.

Tabel 4. 7 Distribusi Kuantitas Tidur Pengemudi Bus PT. Harapan Indah Tahun 2024

Kategori Kuantitas Tidur	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Buruk	13	43,3
Baik	17	56,7
Total	30	100

Berdasarkan tabel 4.7, dapat disimpulkan bahwa sebagian besar pengemudi memiliki kuantitas tidur baik, yaitu sebanyak 17 pengemudi (56,7%).

4.2.5 Kualitas Tidur

Data kualitas tidur pada penelitian ini dikumpulkan dengan perhitungan skor kuesioner PSQI. Skor yang didapat melalui perhitungan dibagi menjadi dua kategori antara lain buruk jika skor kualitas tidur pengemudi ≤ 5 dan baik jika skor kualitas tidur pengemudi > 5 .

**Tabel 4. 8 Distribusi Kualitas Tidur Pengemudi Bus
PT. Harapan Indah Tahun 2024**

Kategori Kualitas Tidur	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Buruk	28	93,3
Baik	2	6,7
Total	30	100

Berdasarkan tabel 4.8, dapat disimpulkan bahwa sebagian besar pengemudi memiliki kualitas tidur yang buruk, yaitu sebanyak 28 pengemudi (93,3%).

Kuesioner PSQI dibagi menjadi 7 komponen dalam menentukan kualitas tidur pengemudi.

**Tabel 4. 9 Komponen Kualitas Tidur Pengemudi Bus
PT. Harapan Indah Tahun 2024**

Komponen	Kategori	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Kualitas Tidur Subyektif	Sangat Baik	14	46,7
	Cukup Baik	16	53,3
	Cukup Buruk	0	0
	Sangat Buruk	0	0
Latensi Tidur	0 (0)	13	43,3
	1 (1-2)	17	56,7
	2 (3-4)	0	0
	3 (5-6)	0	0
Durasi Tidur (jam)	0 (>7 jam)	0	0
	1 (6-7 jam)	0	0
	2 (5-6 jam)	11	36,7
	3 (<5 jam)	19	63,3
Lama Tidur Efektif di Tempat Tidur	>85%	15	50
	75-84%	15	50
	65-74%	0	0
	<65%	0	0
Gangguan Tidur	0 (0)	0	0
	1 (1-9)	21	70

	2 (10-18)	9	30
	3 (19-27)	0	0
Penggunaan Obat Tidur	Tidak Menggunakan	30	100
	<1 kali/minggu	0	0
	1-2 kali/minggu	0	0
	>3 kali/seminggu	0	0
Disfungsi Siang Hari	0 (0)	0	0
	1 (1-2)	6	20
	2 (3-4)	24	80
	3 (5-6)	0	0

Berdasarkan tabel 4.9, dapat disimpulkan pada komponen 1 mengenai kualitas tidur subyektif sebagian besar pengemudi merasa baik, yaitu sebanyak 16 pengemudi (53,3%). Komponen 2 mengenai latensi tidur sebagian besar pengemudi bus masuk dalam kategori 1, yaitu sebanyak 17 pengemudi (56,7%). Komponen 3 mengenai durasi tidur sebagian besar pengemudi masuk dalam kategori 3, yaitu sebanyak 54 pengemudi (63,3%). Komponen 4 mengenai lama tidur efektif di tempat tidur masuk dalam kategori >85% (50%) dan 75-84% (50%). Komponen 5 mengenai gangguan tidur sebagian besar pengemudi masuk ke dalam kategori 1 (1-9), yaitu sebanyak 21 pengemudi (70%). Komponen 6 mengenai penggunaan obat tidur diketahui seluruh pengemudi tidak menggunakan obat tidur (100%). Komponen 7 mengenai disfungsi siang hari, sebagian besar pengemudi masuk ke dalam kategori 2, yaitu sebanyak 54 (50,0%) dan kategori 1 sebanyak 54 (50,0%). Pada komponen gangguan tidur terbagi menjadi 8 jenis gangguan tidur yang dapat menentukan kualitas tidur pengemudi.

Tabel 4. 10 Distribusi Frekuensi Komponen Gangguan Tidur Pengemudi Bus PT. Harapan Indah Tahun 2024

Jenis Gangguan Tidur	Jumlah (n)	Presentase (%)
Terbangun di tengah malam atau terlalu dini	0	0
Terbangun untuk ke kamar mandi	25	83,3
Tidak dapat bernafas dengan nyaman	0	0
Batuk atau mengorok	0	0
Kedinginan di malam hari	16	53,3

Kepanasan di malam hari	14	46,7
Mimpi Buruk	21	70
Merasa Nyeri	25	83,3

Berdasarkan tabel 4.10, dapat disimpulkan pada komponen gangguan tidur sebagian besar pengemudi merasa terbangun untuk ke kamar mandi sebanyak 83,3% dan kedinginan di malam hari sebanyak 53,3%.

4.2.6 Beban Kerja Mental

Data beban kerja mental didapatkan dari perhitungan skor kuesioner pengukuran beban kerja mental yaitu dengan NASA TLX yang terdiri dari 6 aspek variabel beban kerja mental. Hasil perhitungan skor NASA TLX dibagi menjadi dua kategorik, antara lain tinggi jika skor beban kerja mental pengemudi ≥ 50 dan sedang jika skor beban kerja mental pengemudi < 50 .

Tabel 4. 11 Distribusi Beban Kerja Mental Pengemudi Bus Di PT. Harapan Indah Tahun 2024

Kategori Beban Kerja Mental	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Tinggi	17	56,7
Sedang	13	43,3
Total	30	100

Berdasarkan tabel 4.11, dapat disimpulkan bahwa sebagian besar pengemudi memiliki beban kerja mental yang tinggi, yaitu sebanyak 17 pengemudi (56,7%).

Selain melakukan pengukuran dengan kuesioner NASA TLX, pengukuran beban kerja mental juga dilihat dari hasil pengisian kuesioner mengenai kondisi kemacetan, kerusakan kendaraan, dan keluhan pengemudi di tempat kerja.

Tabel 4. 12 Distribusi Kondisi Kemacetan Yang Dialami Pengemudi Bus PT. Harapan Indah Tahun 2024

Kondisi Kemacetan	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Ya	13	43,3
Kadang-kadang	17	56,7
Total	30	100

Berdasarkan tabel 4.12, dapat diketahui bahwa sebagian besar pengemudi bus jarang mengalami kemacetan (56,7%).

Tabel 4. 13 Distribusi Kerusakan Kendaraan yang Dialami Pengemudi Bus PT. Harapan Indah Tahun 2024

Kerusaka Kendaraan	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Ya	7	23,3
Kadang-kadang	11	36,7
Tidak pernah	12	40
Total	30	100

Berdasarkan tabel 4.13, dapat diketahui bahwa sebagian besar pengemudi bus tidak pernah mengalami kerusakan kendaraan (40%), seperti kerusakan mesin, ban meletus atau kerusakan lainnya.

4.2.7 Durasi Mengemudi

Data mengenai durasi mengemudi didapatkan dari wawancara yang dilakukan pada pengemudi dengan menggunakan kuesioner. Durasi mengemudi dalam sehari bergantung pada jumlah rute perjalanan yang dilalui yang dilakukan oleh pengemudi. Pada penelitian ini durasi mengemudi dikategorikan menjadi dua kategori, antara lain tidak normal jika pengemudi memiliki durasi mengemudi selama >8 jam sehari dan normal jika pengemudi memiliki durasi mengemudi selama ≤ 8 jam sehari.

Tabel 4. 14 Distribusi Durasi Mengemudi Pengemudi Bus Di PT. Harapan Indah Tahun 2024

Kategori Durasi Mengemudi	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Tidak Normal	3	10
Normal	27	90
Total	30	100

Berdasarkan tabel 4.14, dapat disimpulkan bahwa sebagian besar pengemudi memiliki durasi mengemudi normal, yaitu sebanyak 27 pengemudi (90%).

4.3 Hasil Analisis Bivariat

4.3.1 Hubungan Antara Faktor Usia Dengan Kelelahan

Tabel 4. 15 Hubungan Antara Umur dengan Kelelahan Kerja Pengemudi Bus PT. Harapan Indah Tahun 2024

Usia	Kelelahan				Total		Pvalue
	Lelah		Kurang Lelah		n	%	
	n	%	n	%			
Tua	10	83,3	2	16,7	12	100	0,042
Muda	7	39,9	11	61,1	18	100	
Total	17	56,7	13	43,3	30	100	

Berdasarkan hasil analisis diperoleh informasi bahwa pengemudi yang berumur tua (≥ 45 tahun) dan merasa lelah sebanyak 10 pengemudi dari 12 pengemudi (83,3%). Sedangkan pengemudi yang memiliki umur muda (< 45) dan merasa lelah sebanyak 7 pengemudi dari 18 pengemudi (39,9%). Dilihat dari uji statistic, didapatkan *Pvalue* sebesar 0,042 atau $< 0,05$ artinya pada $\alpha = 5\%$ dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara usia dengan kelelahan kerja pengemudi bus PT. Harapan Indah Tahun 2024.

4.3.2 Hubungan Antara Faktor Status Gizi Dengan Kelelahan

Tabel 4. 16 Hubungan Antara Status Gizi Dengan Kelelahan Kerja Pengemudi Bus PT. Harapan Indah Tahun 2024

Status Gizi	Kelelahan				Total		Pvalue
	Lelah		Kurang Lelah		n	%	
	n	%	n	%			
Gemuk	7	38,9	11	61,1	18	100	0,042
Normal	10	83,3	2	16,7	12	100	
Total	17	56,7	13	43,3	30	100	

Berdasarkan hasil analisis diperoleh informasi bahwa pengemudi yang memiliki status gizi gemuk dan merasa lelah sebanyak 7 pengemudi dari 18 pengemudi (38,9%). Sedangkan pengemudi yang memiliki status gizi normal dan merasa lelah sebanyak 10 pengemudi dari 12 pengemudi (83,3%). Dilihat dari hasil uji statistik, didapatkan *Pvalue* sebesar 0,042 $< 0,05$ artinya pada $\alpha = 5\%$

dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara status gizi dengan kelelahan kerja pengemudi bus PT. Harapan Indah Tahun 2024.

4.3.3 Hubungan Antara Faktor Kuantitas Tidur Dengan Kelelahan

Tabel 4. 17 Hubungan Antara Kuantitas Tidur Dengan Kelelahan Kerja Pengemudi Bus PT. Harapan Indah Tahun 2024

Kuantitas Tidur	Kelelahan				Total		Pvalue
	Lelah		Kurang Lelah		n	%	
	n	%	n	%			
Buruk	4	30,8	8	69,2	13	100	0,033
Baik	13	76,5	4	23,5	17	100	
Total	17	56,7	13	43,3	30	100	

Berdasarkan hasil analisis diperoleh informasi bahwa pengemudi yang memiliki kuantitas tidur buruk dan merasa lelah sebanyak 4 pengemudi dari 13 pengemudi (30,8%). Sedangkan pengemudi yang memiliki kuantitas tidur baik dan merasa lelah sebanyak 13 pengemudi dari 17 pengemudi (76,5%). Dilihat dari hasil uji statistik, didapatkan Pvalue sebesar 0,033 atau $<0,05$ artinya pada $\alpha = 5\%$ dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara kuantitas tidur dengan kelelahan kerja pengemudi bus PT. Harapan Indah Tahun 2024.

4.3.4 Hubungan Antara Kualitas Tidur Dengan Kelelahan

Tabel 4. 18 Hubungan Antara Kualitas Tidur Dengan Kelelahan Kerja Pengemudi Bus PT. Harapan Indah Tahun 2024

Kualitas Tidur	Kelelahan				Total		Pvalue
	Lelah		Kurang Lelah		n	%	
	n	%	n	%			
Buruk	17	60,7	11	39,3	28	100	0,350
Baik	0	0	2	100	2	100	
Total	17	56,7	13	43,3	30	100	

Berdasarkan hasil analisis diperoleh informasi bahwa pengemudi yang memiliki kualitas tidur buruk dan merasa lelah sebanyak 17 pengemudi dari 28 pengemudi (60,7). Dan tidak terdapat pengemudi yang memiliki kuantitas tidur baik (0%). Dilihat dari hasil uji statistik, didapatkan Pvalue sebesar 0,350 atau $>0,05$ artinya pada $\alpha = 5\%$ dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan

yang bermakna antara kualitas tidur dengan kelelahan kerja pengemudi bus PT. Harapan Indah Tahun 2024.

4.3.5 Hubungan Antara Faktor Beban Kerja Mental Dengan Kelelahan

Tabel 4. 19 Hubungan Antara Beban Kerja Mental Dengan Kelelahan Kerja Pengemudi Bus PT. Harapan Indah Tahun 2024

Beban Kerja Mental	Kelelahan				Total		Pvalue
	Lelah		Kurang Lelah		n	%	
	n	%	n	%			
Tinggi	13	76,5	4	23,5	17	100	0,033
Sedang	4	30,8	9	69,2	13	100	
Total	17	56,7	13	43,3	30	100	

Berdasarkan hasil analisis diperoleh informasi bahwa pengemudi yang memiliki beban kerja mental tinggi dan merasa lelah sebanyak 13 pengemudi dari 17 pengemudi (76,5%). Sedangkan pengemudi yang memiliki beban kerja mental sedang dan merasa lelah sebanyak 4 pengemudi dari 13 pengemudi (30,8%). Dilihat dari hasil uji statistik, didapatkan Pvalue sebesar 0,033 < 0,05 artinya pada $\alpha = 5\%$ dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara beban kerja mental dengan kelelahan kerja pengemudi bus PT. Harapan Indah Tahun 2024.

4.3.6 Hubungan Antara Faktor Durasi Mengemudi Dengan Kelelahan

Tabel 4. 20 Hubungan Antara Durasi Mengemudi Dengan Kelelahan Kerja Pengemudi Bus PT. Harapan Indah Tahun 2024

Durasi Mengemudi	Kelelahan				Total		Pvalue
	Lelah		Kurang Lelah		n	%	
	n	%	n	%			
Berat	2	66,7	1	33,3	3	100	1
Normal	15	55,6	12	44,4	27	100	
Total	17	56,7	13	43,3	30	100	

Berdasarkan hasil analisis diperoleh informasi bahwa pengemudi yang memiliki durasi mengemudi tidak normal dan merasa lelah sebanyak 2 pengemudi dari 3 pengemudi (66,7%). Sedangkan pengemudi yang memiliki durasi mengemudi normal dan merasa lelah sebanyak 15 pengemudi dari 27 pengemudi (55,6%).

(44,4%). Dilihat dari hasil uji statistik, didapatkan Pvalue sebesar 1 atau $>0,05$ artinya pada $\alpha = 5\%$ dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang bermakna antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja pengemudi bus PT. Harapan Indah Tahun 2024.

4.4 Pembahasan

4.4.1 Kelelahan Kerja Pengemudi Bus

Seperti yang diindikasikan oleh Hikmah (2000), salah satu risiko yang dapat menurunkan tingkat kesejahteraan tenaga kerja adalah kekurangan, yang dicontohkan dengan tidak adanya kemampuan tenaga kerja untuk melakukan usaha atau kegiatan yang telah ditentukan, sehingga memperbesar kemungkinan terjadinya kecelakaan kerja. Hasil penelitian yang ditunda ini menunjukkan bahwa dari 30 pengemudi kendaraan terdapat 17 pengemudi (56,7%) yang merasa kelelahan dan 13 pengemudi (43,3%) yang merasa kurang kelelahan. Dengan demikian, secara umum dapat dikatakan bahwa sebagian besar pengemudi mengalami kelelahan.

Menurut penilaian Tanriono dkk. (2019), salah satu faktor utama yang berkontribusi terhadap kecelakaan kerja yang melibatkan pengemudi taksi jelajah di Kota Bitung adalah kelelahan pengemudi. Hasil dari kajian KAUPK2, yang terdiri dari 17 pertanyaan, menunjukkan bahwa tingkat kekurangan yang paling diketahui oleh pengemudi angkutan di PT Harapan Indah pada tahun 2024 adalah merasa lelah dan tidak fit untuk berjalan. Hasil yang ditangguhkan dari penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Sucipto (2014) dalam Hikmah (2020) yang menyatakan bahwa kelelahan dapat menyebabkan kecelakaan kerja atau menurunnya kecukupan kerja. Selain itu, pekerja dapat menjadi kurang

maksimal dalam bekerja karena adanya kekurangan, sehingga mengurangi kapasitas kerja. Berdasarkan wawancara berbasis kuesioner, pengemudi bus mengemudi dalam jangka waktu yang berbeda-beda, menempuh jarak yang berbeda-beda, melakukan perjalanan dalam kondisi yang berbeda-beda, dan mengalami tingkat kelelahan yang berbeda-beda.

Kelelahan kerja merupakan penyebab lebih dari 60% kecelakaan di tempat kerja (Setyawati, 2010 dalam Maulana et al. Pengemudi transportasi bertanggung jawab untuk menjamin eksistensi penumpangnya sekaligus menyelesaikan kewajibannya. Kelalaian yang dilakukan oleh pengemudi dapat menyebabkan kecelakaan mobil. Selain itu, pengemudi transportasi harus duduk dalam waktu yang lama. Hal ini menyebabkan pekerja kurang menyadari apa yang perlu dilakukan karena posisi kerja yang statis (Adytama et al., 2020). Oleh karena itu, terdapat berbagai upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi atau menghilangkan faktor-faktor yang dapat menyebabkan kelelahan kerja, seperti mengedukasi pengemudi tentang kelelahan kerja, terutama penyebabnya, cara menghindarinya, dan hal-hal yang dapat dilakukan. Adytama et al. menyatakan bahwa (2020), PT Harapan Indah mampu memimpin pemeriksaan kesehatan secara teratur dan memeriksa kesehatan mental dan fisik pengemudi..

4.4.2 Hubungan Antara Faktor Usia dengan Kelelahan

Menurut Tarwaka (2010) dalam Adytama dkk. (2020), batas kemampuan asli terbaik seseorang terdapat pada usia 25 hingga 30 tahun. Setelah usia tersebut, kemampuan aktual seseorang akan menurun sebesar 1% per tahun, yang dapat mengakibatkan kelelahan kerja. Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa pada tahun 2024, akan ada korelasi yang signifikan antara usia dan kelelahan kerja di

antara para pengemudi transportasi PT Harapan Indah. Penelitian ini sesuai dengan penelitian Adytama dkk., (2020) bahwa terdapat hubungan yang mendasar antara usia dan konsumsi energi pada pengemudi minibus biasa di Jawa-Bali. Uji chi-square yang digunakan dalam penelitian ini menemukan bahwa pengemudi yang lebih berpengalaman (83,3%) lebih sering mengalami kelelahan dibandingkan dengan pengemudi yang lebih muda (39,9%).

Menurut Maurits (2011) dalam Kamila 202, pengemudi yang lebih siap secara konvensional memiliki lebih banyak pemahaman, benar-benar konsisten, dan berkreasi, sehingga pengalaman kerja mereka lebih menyenangkan. Namun demikian, kapasitas nyata seseorang secara teratur menurun seiring bertambahnya usia dan kerusakan organ tubuh, yang dapat memicu penipisan (Bunga et al., 2021). Sesuai dengan Atiqoh (2014) dalam penelitian Saputra (2021), seseorang yang telah memasuki usia 40 tahun pada umumnya akan mengalami kelelahan kerja, mungkin dengan mempertimbangkan bahwa penambahan usia diikuti dengan contoh degenerasi batas organ yang menyebabkan penurunan batas organ. Selain itu, keluhan otot rangka dimulai sekitar usia 40 tahun dan terus memburuk seiring bertambahnya usia. Oleh karena itu, faktor usia secara umum akan dipertimbangkan sebagai faktor yang jelas terkait, mendasar, dan memiliki andil dalam kekurangan pengemudi transportasi PT Harapan Indah pada tahun 2024..

4.4.3 Hubungan Antara Faktor Status Gizi dengan Kelelahan

Status kebangkitan yang tidak biasa dengan penggunaan kalori yang sesuai secara agregat dan waktu sangat memengaruhi efisiensi pekerja. Namun, perwakilan tidak dapat memenuhi tanggung jawab mereka karena asupan kalori yang tidak memadai dan status gizi yang buruk (Zargitha Cahyani Moeya et al.,

2021). Jika seseorang yang berusia di atas 18 tahun mengalami masalah gizi yang aneh, terutama kelimpahan atau kelaparan, Suparisa (2012) dalam Maulana dkk. (2021) menyatakan bahwa hal ini merupakan masalah signifikan yang harus dipertimbangkan. IMT pengemudi menunjukkan bahwa status gizi pengemudi merupakan salah satu faktor yang berkontribusi terhadap kelelahan mengemudi. Hasil uji chi-square dalam tinjauan ini menunjukkan bahwa pengemudi yang kelebihan berat badan atau obesitas (60%) lebih cenderung merasa lemah daripada pengemudi yang sehat (40%).

Menurut Sitorus (2002), seorang delegasi dengan status penyegaran yang biasa akan memiliki batas kerja yang lebih penting daripada yang memiliki status kesehatan yang berat. Karena individu dengan status gizi lebih akan lebih cepat mengalami kelemahan dibandingkan dengan individu dengan status gizi normal (Bunga et al., 2021). Lemak akan menumpuk di dinding dada pengemudi yang mengalami obesitas dan menekan paru-paru di bawah diafragma. Menurut Pratuti dan Martiana (2017 dalam Kamila, 2022), melakukan aktivitas ringan saja sudah dapat menyebabkan sesak napas dan gangguan pernapasan. Dapat dikatakan bahwa faktor status pendukung merupakan variabel yang secara langsung dan dalam arti umum berhubungan dengan kejadian kekurangan pengemudi pada tahun 2024 di PT Harapan Indah Transport. Dengan cara yang sama, pengemudi harus diberi kesempatan untuk sosialisasi sehingga mereka dapat terus mempertimbangkan status mereka yang mendukung. Sebuah dasar standar harus digunakan untuk memantau kesehatan dan kebiasaan buruk pengemudi dengan BMI yang tinggi. Sebagai hasilnya, mereka didorong untuk mengonsumsi lebih banyak sayuran organik, mengurangi asupan gula, garam, dan makanan

berminyak, berolahraga secara teratur selama kurang lebih 30 menit, dan menghindari merokok..

4.4.4 Hubungan Antara Faktor Kuantitas Tidur dengan Kelelahan

Seseorang akan merasa lebih lelah jika tidak mendapatkan istirahat yang cukup (Iridiastadi, 2021). Ketidakhadiran istirahat pada dasarnya berdampak pada kapasitas mental dan menyebabkan kelelahan, seperti yang ditunjukkan oleh Harris et al. Terlepas dari bagaimana kualitas istirahat dapat terus menjadi luar biasa sepanjang waktu istirahat, penelitian ini menemukan bahwa rentang istirahat yang kurang berhubungan dengan kekurangan yang diperpanjang dan berkurangnya eksekusi. Jumlah tidur yang diperlukan untuk setiap orang berbeda. Individu tertentu dapat merasa bahwa mereka mendapatkan istirahat yang memuaskan dengan membayar sedikit jiwa untuk kualitas istirahat yang menyedihkan. Selain itu, ada juga individu yang merasa sudah mendapatkan istirahat yang cukup, sangat mengharapkan istirahat tersebut. Persetujuan dan pertimbangan mengenai istirahat dapat memengaruhi seberapa lelah seseorang merasa, terlepas dari sifat istirahat mereka. Hal ini menunjukkan bahwa apakah seseorang mengakui bahwa mereka mendapatkan istirahat yang cukup atau tidak, mereka tetap akan merasa lelah dan memiliki kemampuan yang lebih rendah untuk berpikir jernih.

Hasil uji chi-square dari survei ini menunjukkan bahwa, pada tahun 2024, akan ada korelasi yang signifikan antara jumlah istirahat dan kelelahan kerja di antara para pengemudi transportasi PT Harapan Indah. Penelitian ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Maulana dkk., (2021) yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan antara waktu istirahat dengan kelelahan kerja pada

pengemudi Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di PT Eka Sari Lorena Transport TBK Bogor pada tahun 2020. Menurut pengungkapan audit ini, pengemudi yang mendapatkan waktu istirahat yang terlalu sedikit dan merasa lelah (30,8%) niscaya akan mengalami kelelahan dibandingkan pengemudi yang mendapatkan waktu istirahat yang cukup dan secara bersamaan merasa lelah (76,5%). Mayoritas pengemudi secara konsisten dapat beristirahat selama 7-8 jam. Dengan demikian, waktu istirahat pengemudi kendaraan PT Harapan Indah 2024 sangat mencengangkan. Di sisi lain, karena orang biasanya tidur di malam hari, pengemudi layanan transportasi lebih cenderung menjadi lelah karena mereka beroperasi di malam hari. Eksekusi dapat bertahan, seperti halnya fokus (Dorrian et al., 2011 dalam Dahlan dan Widanarko, 2022) jika seseorang terbangun sesekali atau jarang

4.4.5 Hubungan Antara Kualitas Tidur dengan Kelelahan

Kualitas istirahat adalah suatu hal yang membingungkan dan menggabungkan dua segmen: kuantitatif dan dekat dengan rumah, secara eksplisit lamanya istirahat, waktu yang diharapkan untuk istirahat, dan pengurangan pemberian energi, serta perspektif yang signifikan, seperti pentingnya dan minat seseorang untuk beristirahat (Gradisar dkk., 2013 dalam Ampang Allo dan Putri Yanti, 2022).

Pada tahun 2024, hasil uji chi-square menunjukkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara kelelahan dan pengemudi PT Harapan Indah. Menurut penelitian yang dilakukan pada tahun 2024 di Kota Banda Aceh oleh Kacandra dkk., tidak ada hubungan yang signifikan antara kualitas istirahat dengan kelelahan kerja pada pengemudi angkutan penjelajah. Kualitas tidur

seorang pekerja dapat mempengaruhi seberapa lelah mereka di tempat kerja, yang tidak hanya membantu mereka bekerja lebih keras tetapi juga membantu mereka menunjukkan lebih sedikit. Pekerja yang memiliki kualitas istirahat yang buruk lebih mudah mengalami kelelahan dibandingkan dengan pekerja yang memiliki kualitas istirahat yang baik (Wianta I, 2022).

Penelitian ini menemukan bahwa pengemudi dengan kualitas istirahat yang buruk (60,7%) lebih mungkin mengalami kelelahan dibandingkan pengemudi dengan kualitas istirahat yang sangat baik (0%). Terlepas dari itu, penelitian ini menemukan bahwa pengemudi di PT Harapan Indah pada tahun 2024 tidak memiliki hubungan antara sifat istirahat dan kelelahan. Hal ini dikarenakan pengemudi dapat beristirahat dengan cukup di suatu tempat dalam waktu kurang dari 30 menit, tidak bergaul di malam hari, dan tidak memiliki masalah pernapasan.

4.4.6 Hubungan Antara Faktor Beban Kerja Mental dengan Kelelahan

Seperti yang ditunjukkan oleh Zetli (2019), Amalia dkk. (2017), tanggung jawab mental adalah bobot yang disampaikan oleh para spesialis untuk menyelesaikan pekerjaan mereka dengan menyertakan pengembangan mental. Model menyelesaikan pekerjaan yang membosankan, judul bebas yang lebih penting, pekerjaan koordinasi data, pekerjaan yang mengatur secara fundamental, dan pekerjaan kreatif. Seorang lajang akan kelelahan memikirkan bagaimana tanggung jawabnya adalah satu ton bagi mereka untuk direnungkan (Dimkatni et al., 2020).

Hasil dari fokus kuantitatif dari penelitian ini menunjukkan bahwa ada hubungan yang sangat kuat antara kewajiban mental dan kelelahan pengemudi

transportasi PT Harapan Indah pada tahun 2024. Penelitian ini sejalan dengan temuan Nugrahyu (2023) yang menemukan bahwa kelelahan pengemudi angkutan dipengaruhi oleh tanggung jawab psikologis di semua wilayah PO Borlindo Makassar. Seperti yang ditunjukkan oleh pembagian tinjauan, pengemudi dengan tingkat tanggung jawab mental yang tinggi dan kesan kelelahan (76,5%) lebih sering mengalami kelelahan daripada pengemudi dengan tingkat tanggung jawab mental sedang dan energi kelelahan (30,8%).

Dalam Mulfiyanti dkk. Suma'mur (2009) menyatakan bahwa ketika tanggung jawab seseorang melebihi batas kerja mereka, mereka dapat mengalami kelelahan (2020). Hal ini dikarenakan otot membutuhkan lebih banyak energi untuk menahan beban, dan ketika energi ini tidak dibebaskan sesuai dengan yang diharapkan, maka otot akan menjadi lelah. Dengan mempertimbangkan acara kumpul-kumpul yang telah dilakukan dengan pengemudi transportasi, masing-masing pihak memiliki dua pengemudi, dan para pengemudi diberikan dua atau tiga pengalaman gol untuk membantu mereka dalam mencapai tujuan mereka. Bagaimanapun, cara keberangkatan kendaraan pada malam hari tidak diragukan lagi akan menyebabkan pengemudi transportasi kelelahan. Setelah penyelidikan data, biasanya diputuskan bahwa P (pelaksanaan) adalah variabel yang paling mempengaruhi kewajiban psikologis pengemudi transportasi.

Dalam penilaian Abi Nadhim dan Eka Apsari, (2023), variabel show dalam NASA-TLX adalah cara yang digunakan untuk mengukur kepraktisan dan kepuasan seseorang terhadap pekerjaannya. Pengemudi transportasi seharusnya muncul di kota yang mereka sukai dalam waktu yang telah ditentukan. Pengemudi transportasi secara sporadis lalai untuk datang pada waktu yang telah dipesan. Hal

ini mengingat fakta bahwa pengemudi terkadang mengalami masalah seperti ban bocor, memutar balik saat lalu lintas padat, menguji kondisi mengemudi, dan lain-lain. Tujuh pengemudi telah merusak kendaraan, seperti yang ditunjukkan oleh pemeriksaan, dan 13 pengemudi telah mengalami kemacetan (43,3%). Akibatnya, pengemudi sering mengalami perasaan tertahan..

4.4.7 Hubungan Antara Faktor Durasi Mengemudi dengan Kelelahan

Menurut Tarwaka (2004) dalam Bunga dkk. (2021), jika jumlah jam kerja melebihi batas waktu yang ditentukan, maka akan terjadi penurunan kecepatan kerja, masalah kesehatan, dan peningkatan jumlah ketidakhadiran terkait penyakit, yang kesemuanya akan berdampak buruk pada efisiensi di tempat kerja. Pengemudi harus tetap berhubungan dan waspada saat mengemudi. Akibatnya, penarikan otot terus berlanjut, menghasilkan asam laktat dan menurunkan kadar oksigen dalam darah. Pengujian yang dapat diukur menunjukkan bahwa kelelahan kerja dan durasi mengemudi pengemudi PT Harapan Indah tidak sepenuhnya berhubungan pada tahun 2024. Menurut investigasi Kacandra dkk. (2024), tidak ada hubungan antara durasi mengemudi dan kelelahan kerja di antara pengemudi angkutan penjelajah yang berpartisipasi dalam kursus Aceh-Medan di Kota Banda Aceh pada tahun 2024.

Istilah mengemudi berubah pada semua orang dalam tinjauan ini. Pemahaman kedua pengemudi bertambah seiring dengan lamanya mengemudi. Menurut Peraturan No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, waktu kerja terbaik bagi pengemudi kendaraan umum secara konsisten adalah delapan jam. Sesuai dengan penemuan tinjauan ini, hampir pasti (56,7%) pengemudi mengalami kelelahan setelah mengemudi dalam waktu yang sangat

lama dibandingkan dengan pengemudi yang mengalami kelelahan setelah mengemudi dalam waktu yang normal. Berapa banyak waktu kerja yang mengalahkan batas waktu yang paling gila dapat mengurangi kesesuaian, meningkatkan ketidakcukupan, dan memperpanjang taruhan episode terkait kata dan infeksi terkait kata. Dengan cara yang sama, pekerjaan yang buruk dapat membuat orang merasa tidak memadai.

Kelemahan pengemudi dipengaruhi oleh posisi duduk, terutama yang digunakan untuk jangka waktu yang lama. Hal ini disebabkan oleh kemampuan adaptasi yang diperpanjang pada otot perut, tulang belakang yang membungkuk, dan otot mata yang terkonsentrasi (Bambang, 2023 dalam Kacandra et al., 2024). Oleh karena itu, perusahaan harus memastikan bahwa jam kerja pengemudi tidak melebihi delapan jam, dengan waktu istirahat yang lebih panjang.

4.5 Analisis Integrasi

4.5.1 Mengatur pola makan

Salah satu cara untuk hidup sehat adalah dengan mengontrol pola makan Anda dan menghindari makanan yang berlebihan. Perut adalah sebagian besar waktu yang menjadi sumber kontaminasi, seperti yang ditunjukkan oleh para peneliti kemakmuran. Oleh karena itu, orang yang memiliki berat badan berlebih akan lebih mudah jatuh sakit dibandingkan dengan orang yang memiliki berat badan ideal, dan mereka juga akan lebih mudah merasa lelah. Menurut data dari Assistance for the flourishing, pada tahun 2023, 23,4% orang dewasa Indonesia yang berusia di atas 18 tahun akan memiliki kelebihan berat badan. Mengatur pola makan seseorang dapat mencegah kenaikan berat badan. Islam telah memberlakukan pembatasan makanan. Menurut hadis yang kontras:

لَا يَمَلَأُ بَنُو آدَمَ وَعَاءَ شَرًّا مِنْ بَطْنِهِ، بِحَسَبِ ابْنِ آدَمَ أَكْلَاتٍ يُقِمْنَ صُلْبَهُ، فَإِنْ كَانَ لَا مَحَالَةَ
فَتُلُتْ لِبَطْنِهِ، وَتُلُتْ لِشَرِّ أَبِيهِ، وَتُلُتْ لِنَفْسِهِ

Artinya: "Tidaklah manusia memenuhi wadah yang lebih buruk daripada perutnya. Cukuplah bagi manusia beberapa suap makanan untuk menegakkan tulang punggungnya. Jika harus makan lebih banyak, maka sepertiga untuk makanannya, sepertiga untuk minumannya, dan sepertiga untuk napasnya." (HR. Tirmidzi dan Ibnu Majah)

Menurut Ibnu Qayyim Al-Jawziyya dalam bukunya "Zad al-Ma'ad" menjelaskan bahwa hadis ini menunjukkan pentingnya makan secukupnya dan sesuai. Beliau menegaskan bahwa meskipun makan terlalu banyak dapat melemahkan dan membahayakan tubuh, namun makan secukupnya akan memberikan Anda energi untuk menyelesaikan tugas sehari-hari dan cinta. Ibnu Qayyim juga menekankan bahwa Nabi sering menasehati para pengikutnya untuk menjaga kesehatan sebagai bentuk rasa syukur kepada Allah. Mengumbar nafsu dapat menyebabkan berbagai masalah kesehatan, termasuk kelemahan, kekakuan, dan infeksi. Berlawanan dengan pemikiran umum, mengkonsumsi makanan yang cukup dapat menjaga kesehatan dan vitalitas seseorang, sehingga memungkinkan seseorang untuk melakukan amalan sehari-hari dengan lebih baik lagi. Demikian juga, hal ini menggarisbawahi pentingnya menjaga jadwal diet yang cerdas, yang dapat mengurangi rasa lelah dan lebih jauh meningkatkan kepuasan dan kemampuan individu. Anda dapat menjaga kebugaran Anda dan menghindari kelemahan yang tidak rasional dengan makan secukupnya. Pola makan yang baik adalah salah satu bentuk kecintaan kepada Allah SWT selain menjaga kesehatan. Menurut ungkapan QS Allah SWT, cinta kepada kita dipupuk dengan menjaga

kesadaran akan apa yang telah Allah SWT berikan kepada kita dan dengan mensyukuri segala sesuatu yang telah Allah SWT berikan kepada kita. Surat Thaha ayat 81 menjelaskan::

كُلُوا مِنْ طَيِّبَاتِ مَا رَزَقْنَاكُمْ وَلَا تَطْغَوْا فِيهِ فَيَحِلَّ عَلَيْكُمْ غَضَبِي وَمَنْ يَحِلَّ عَلَيْهِ غَضَبِي فَقَدْ هَوَىٰ

Artinya: Makanlah sebagian yang baik-baik dari rezeki yang telah Kami anugerahkan kepadamu. Janganlah melampaui batas yang menyebabkan kemurkaan-Ku akan menimpamu. Siapa yang ditimpa kemurkaan-Ku, maka sungguh binasalah dia.

Seperti yang ditunjukkan oleh terjemahan Ibnu Katsir, Allah melatih Bani Israil untuk memakan makanan yang halal dan baik. Ini adalah perintah untuk menggunakan nikmat Allah dengan bijak dan hemat untuk mengungkapkan rasa syukur atas nikmat tersebut. Selain itu, Ibnu Katsir menekankan bahwa melebihi ambang batas ini dapat mengakibatkan dosa atau kelimpahan makanan, yang pada akhirnya akan memicu kemarahan Allah. Untuk mendapatkan makanan yang baik dan halal, Anda harus memilih makanan sehat yang akan memberikan Anda energi yang cukup untuk bekerja tanpa merasa lelah. Menjaga daya tahan tubuh dan konsentrasi dalam bekerja dapat menjadi lebih mudah dengan rutinitas makan yang sehat. Hindari makan secara berlebihan, karena hal ini dapat membuat Anda lesu, lelah, dan tidak efektif dalam bekerja..

4.5.2 Istirahat yang Teratur

Islam menekankan pentingnya istirahat yang cukup dan menjaga kesehatan. Tetap sadar untuk berkembang adalah hal yang mendasar bagi kepercayaan yang diberikan oleh Allah. Istirahat yang cukup adalah kunci untuk

tetap sadar akan kemakmuran mental dan sejati. Nabi Muhammad (SAW) memiliki banyak kekuatan untuk menunjukkan rencana, seperti masuk dan keluar kota tepat waktu di malam hari dan bersemangat untuk melakukan shalat Tahajud atau Subuh. Ketekunan dalam pekerjaan yang unik dapat membuat otot-otot menjadi lemah dan energi menurun. Tubuh dapat memberi energi kembali dan memperbaiki jaringan otot yang mungkin terluka akibat aktivitas yang melelahkan dengan beristirahat. Berikut ini adalah firman Allah SWT dalam ayat 9 surat An-Naba::



وَجَعَلْنَا نَوْمَكُمْ سُبَاتًا

Artinya: "Dan Kami jadikan tidurmu untuk istirahat."

MSesuai dengan Tafsir Al-Muyassar, bait ini menunjukkan bahwa istirahat adalah metode untuk beristirahat dan memulihkan diri setelah beraktivitas. Allah menjadikan istirahat sebagai kesempatan untuk berhenti dari latihan dan mengisi ulang energi yang terkuras. Allah menjadikan istirahat sebagai kesempatan bagi manusia untuk berhenti dan berpikir dari aktivitasnya. Hal ini menyiratkan bahwa istirahat berfungsi sebagai penanggulangan yang penting untuk mengurangi kelemahan yang dicapai oleh latihan sehari-hari. Tubuh memiliki kesempatan untuk memperbaiki dirinya sendiri selama tidur. Kunci untuk mengatasi kelelahan adalah proses pemulihan ini. Istirahat yang memuaskan dan berkualitas menjamin bahwa kerangka tubuh, termasuk sistem sensorik dan otot, mendapatkan waktu yang penting untuk pemulihan, sehingga rasa lemas dapat berkurang.

4.5.3 Menjaga Emosi

Memang, beban mental yang berlebihan dapat mengakibatkan kelelahan yang parah. Bekerja dalam pekerjaan yang membutuhkan banyak pemikiran,

analisis, dan pemecahan masalah dapat menguras mental. Salah satu ilustrasi dari posisi yang menguras intelektual adalah mengemudi. Para pengemudi meminta, karena mereka merasa tertekan untuk duduk dalam posisi yang sama dalam jangka waktu yang cukup lama dan membutuhkan banyak fiksasi. Meskipun demikian, Allah SWT akan mengingat setiap pekerja yang merasa kesulitan dan menolongnya. Seperti dalam firman Allah SWT, khususnya dalam surat Al-Insyirah ayat 5 dan 6, yang berbunyi::

فَإِنَّ مَعَ الْعُسْرِ يُسْرًا ۝

Artinya : “Maka, sesungguhnya beserta kesulitan ada kemudahan”.

إِنَّ مَعَ الْعُسْرِ يُسْرًا ۝

Artinya : “Sesungguhnya beserta kesulitan ada kemudahan”

Dalam tafsir Tahlili, Allah menunjukkan bahwa setiap masalah, kesempatan, dan kegagalan dalam mencapai suatu tujuan pasti ada jawabannya. Meskipun demikian, untuk mendapatkan sesuatu, Anda harus tetap bersabar dan bertawakal kepada Allah. Pada saat Nabi menjadi seorang menteri, mereka berdua memiliki pemikiran ini. Beliau menghadapi kesulitan dari keluarganya, tetapi beliau tidak menjadi tidak puas atau mengubah tujuannya. Dengan mempertimbangkan segala sesuatunya, beliau dengan bijaksana menghadapi kesalahan yang dibuat oleh keluarganya dan terus memberikan pengajaran sambil berserah diri kepada Allah dan mengharapkan kemuliaan-Nya. Akhirnya, orang-orang yang benar-benar menghargainya dan berkomitmen untuk melindunginya dan agama yang dibawanya memberikan pertolongan kepada beliau dengan pertolongan Allah. Mereka menilai bahwa cara utama yang dapat membuat hidup mereka menakjubkan adalah dengan melenyapkan bagian-bagian kemusyrikan

dan kekufuran. Kemudian, mereka siap untuk mendapatkan kembali semua yang mereka miliki, termasuk nyawa, harta benda, dan semua yang mereka miliki, dengan kemuliaan dan bantuan yang Allah berikan kepada orang-orang yang berusaha di jalan-Nya. Mereka memiliki pilihan untuk membunuh benteng-benteng Persia dan Romawi setelah itu. Hal ini seperti mengatakan bahwa ketika sebuah situasi menjadi sangat menantang, kita benar-benar ingin keluar dari situasi tersebut dengan bertawakal kepada Allah dan berusaha sekuat tenaga. Dalam kapasitas tersebut, kemenangan dapat dicapai meskipun menghadapi berbagai kesulitan dan kesulitan. Oleh karena itu, Allah mengatakan kepada Nabi Muhammad bahwa beliau akan berubah dari miskin menjadi kaya, dari tidak memiliki pasangan menjadi memiliki anggota keluarga yang berbeda, dan dari meremehkan keluarganya menjadi sangat menyayangi mereka. Penelitian menunjukkan bahwa masalah medis yang signifikan sangat tinggi dan itu terjadi pada masa milenial energi. Hal ini ditunjukkan dengan memikirkan informasi yang ada. Masalah mental diketahui berdampak pada 19% orang dewasa, 46% orang dewasa muda, dan 13% anak muda di seluruh dunia, seperti yang ditunjukkan oleh Bantuan Kemakmuran. Menurut data dan penelitian yang ada, pekerja yang berada dalam kemakmuran yang luar biasa dekat dengan rumah adalah 12 hingga 15% lebih membantu daripada delegasi yang mengalami dampak buruk dari masalah mental. Dengan cara yang sama, para pekerja harus mengawasi kesehatan mental mereka. Kesempatan untuk memperbanyak dzikir ada. Surat Ar-Ra'd ayat 28, yang membahas tentang dzikir, adalah firman Allah.:

الَّذِينَ آمَنُوا وَتَطْمَئِنُّ قُلُوبُهُمْ بِذِكْرِ اللَّهِ أَلَا بِذِكْرِ اللَّهِ تَطْمَئِنُّ الْقُلُوبُ ۝

Artinya: (Yaitu) orang-orang yang beriman dan hati mereka menjadi tenteram dengan mengingat Allah. Ingatlah, bahwa hanya dengan mengingat Allah hati akan selalu tenteram.

Reffrain ini menekankan bahwa seseorang dapat terus mengingat Allah melalui keyakinan. Pada saat seseorang mengingat Allah, mereka merasa tenang, dan ketegangan mereka menghilang. Masalah dan keinginan selalu hadir secara konsisten. Orang yang paling dekat dengan Allah adalah individu. Selanjutnya, zikir memiliki kemampuan untuk menumbuhkan hubungan antara manusia dan Allah. Ini adalah untuk menerima petunjuk-Nya yang mendalam dan mengayomi. Dengan membenaran dan kebahagiaan-Nya, manusia dapat tetap hidup di bawah petunjuk-Nya. Ketegangan, stres, dan kelemahan sering dikaitkan dengan tanggung jawab mental. Dengan meninjau kembali bahwa setiap ketidaknyamanan akan diikuti dengan kemudahan dan dzikir yang dapat diandalkan, seseorang dapat merasa lebih damai dan lebih percaya diri, memahami bahwa Allah SWT akan memberikan jalan keluar dari kesulitan yang dihadapi. Ketekunan dan keyakinan dalam setiap ujian yang diberikan Allah SWT, akan diikuti dengan pertolongan dan kemudahan dari Allah..

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUMATERA UTARA MEDAN