

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Deskripsi Lokasi Penelitian

Kota Medan memiliki luas daerah sebesar 265,10 km dengan ketinggian 2,5 – 37,5 meter di atas permukaan laut. Kota Medan terletak antara 3°.27' – 3°.47' Lintang Utara dan 98°.35' – 98°.44' Bujur Timur dan berbatasan langsung dengan Kabupaten Deli Serdang di sebelah utara, selatan, barat, dan timur. Sebagian besar wilayahnya merupakan dataran rendah serta menjadi tempat pertemuan dua sungai penting yaitu Sungai Babura dan Sungai Deli. Kota Medan beriklim tropis dengan suhu minimum 21°C dan suhu maksimum 36°C (Statistik, 2020).

Secara administratif, Kota Medan dipimpin oleh seorang walikota. Saat ini terdapat 21 kecamatan dan 151 kelurahan yang kemudian dibagi menjadi 2.100 lingkungan di Kota Medan. Jumlah penduduk Kota Medan sendiri sebanyak 2.435.353 jiwa dengan kepadatan penduduk mencapai 9.186 jiwa/km². Pada tahun 2020, terdapat 1.012.820 penduduk Kota Medan yang bekerja dan 121.823 penduduk yang menganggur. Sedangkan sebanyak 183,54 ribu atau sekitar 7,54 persen masyarakat Kota Medan masih hidup di bawah garis kemiskinan (Statistik, 2020).

Kota Medan memiliki visi menjadi kota masa depan yang multikultural, berdaya saing, humanis, sejahtera dan religius. Dengan misi menumbuhkan kembangkan stabilitas, kemitraan, partisipasi, dan kebersamaan seluruh pemangku kepentingan pembangunan kota. Menumbuhkan kembangkan harmonisasi, kerukunan, solidaritas, persatuan dan kesatuan serta keutuhan

sosial, berdasarkan kebudayaan daerah dan identitas lokal multikulturalisme. Meningkatkan efisiensi melalui deregulasi dan debirokratisasi sekaligus penciptaan iklim investasi yang semakin kondusif termasuk pengembangan kreatifitas dan inovasi daerah guna meningkatkan kemampuan kompetitif serta komporatif daerah. Mewujudkan tata ruang kota yang konsisten serta didukung oleh ketersediaan infrastruktur dan utilitas kota yang semakin modern dan berkelanjutan. Mendorong peningkatan kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat melalui peningkatan taraf pendidikan dan kesehatan masyarakat secara merata dan berkeadilan. Mengembangkan kepribadian masyarakat kota berdasarkan etika dan moralitas keberagaman agama dalam bingkai kebhinakaan.

Trans Merto Deli adalah sistem transportasi berupa bus raya terpadu yang mulai beroperasi pada tanggal 22 November 2020 di Kota Medan, Sumatera Utara. Layanan dengan sistem Teman Bus ini diciptakan untuk memudahkan mobilitas warga Medan agar mau menggunakan transportasi publik.

Bus Trans Metro Deli ini mempunyai 5 koridor yaitu:

1. Terminal Pinang Baris
2. Terminal Amplas
3. Terminal Belawan
4. Terminal Tuntungan
5. Terminal Tembung

4.1.2 Analisis Univariat

Analisis univariat dilakukan untuk mengetahui distribusi frekuensi faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada pengemudi bus Trans Metro Deli di Kota Medan, adapun hasil analisis univariat pada penelitian ini dapat dilihat sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Distribusi Frekuensi Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Bus Trans Metro Deli Di Kota Medan

Variabel	Frekuensi	%
Usia		
≤ 45 tahun	33	60.0
> 45 tahun	22	40.0
Total	55	100
IMT		
Gemuk	15	27.3
Normal	36	65.5
Kurus	4	7.3
Total	55	100
Kuantitas Tidur		
Buruk	43	78.2
Baik	12	21.8
Total	55	100
Beban Kerja Mental		
Rendah	0	0
Sedang	0	0
Agak Tinggi	11	20.0
Tinggi	16	29.1
Tinggi Sekali	28	50.9
Total	55	100

Sumber : Data Primer 20242

Berdasarkan tabel 4.1 diketahui bahwa mayoritas pengemudi pada katagori usia $2 < 45$ tahun sebanyak 33 (60.0%). Mayoritas pengemudi pada kategori IMT normal sebanyak 36 (65.5%), dan mayoritas pada kategori kuantitas tidur buruk

sebanyak 43 (78.2%). Mayoritas pada kategori beban kerja mental tinggi sekali sebanyak 28 (50.9%).

Tabel 4. 2 Distribusi Frekuensi Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Bus Trans Metro Deli di Kota Medan

Variabel	Frekuensi	%
Kelelahan		
Tinggi	9	16.4
Sedang	42	76.4
Rendah	4	7.3
Total	55	100

Sumber : Data Primer 2024

Berdasarkan tabel 4.2 diketahui mayoritas pengemudi pada tingkat kelelahan sedang sebanyak 42 (76.4%).

4.1.3 Analisis Bivariat

Analisis bivariat dilakukan untuk mengetahui hubungan faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada pengemudi Bus Trans Metro Deli di Kota Medan yang dapat dilihat pada berikut ini:

Tabel 4. 3 Hubungan Usia dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Bus Trans Metro Deli di Kota Medan

Usia	Kelelahan Kerja						Total	P- value	
	Tinggi		Sedang		Rendah				
	n	%	N	%	n	%			
≤ 45 Tahun	9	16.4	23	41.8	1	1.8	33	60.0	0,006
> 45 Tahun	0	0.0	19	34.5	3	5.55	22	40.0	
Total	9	16.4	42	76.4	4	7.3	55	100.0	

Sumber : Data Primer 2024

Berdasarkan tabel 4.3 hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi dengan usia < 45 tahun yang mengalami kelelahan kerja yang tinggi sebanyak 9 (16.4%), kelelahan sedang sebanyak 23 (41.8%), dan kelelahan rendah sebanyak 1 (1.8%). Hasil penelitian ini juga didapatkan pengemudi dengan usia > 45 tahun yang mengalami kelelahan tinggi sebanyak 0 (0.0%), kelelahan sedang sebanyak 19 (34.5%), dan kelelahan rendah sebanyak 3 (5.55%).

Hasil uji statistik *chi-square* didapatkan nilai *p-value* = 0,006 ($p < 0,05$), dapat disimpulkan bahwa ada hubungan usia dengan kelelahan kerja pada pengemudi bus Trans Metro Deli di Kota Medan.

Tabel 4. 4 Hubungan Status Gizi dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Bus Trans Metro Deli di Kota Medan

Status Gizi	Kelelahan Kerja						Total	P- value
	Tinggi		Sedang		Rendah			
	n	%	n	%	n	%		
Gemuk	2	3.6	11	20.0	2	3.6	15	27.3
Normal	7	12.7	28	50.9	1	1.8	36	65.6
Kurus	0	0.0	3	5.5	1	1.8	4	7.3
Total	9	16.4	42	76.4	4	7.3	55	100.0

Sumber : Data Primer 2024

Berdasarkan tabel 4.4 hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi dengan status gizi gemuk yang mengalami kelelahan kerja yang tinggi sebanyak 2 (3.6%), kelelahan sedang sebanyak 11 (20.0%), dan kelelahan rendah sebanyak 2 (3.6%). Hasil penelitian ini juga didapatkan pengemudi dengan status gizi normal yang mengalami kelelahan tinggi sebanyak 7 (12.7%), kelelahan sedang sebanyak 28 (50.9%), dan kelelahan rendah sebanyak 1 (1.8%). Hasil penelitian ini juga didapatkan pengemudi dengan status gizi kurus yang mengalami kelelahan tinggi sebanyak 0 (0.0%), kelelahan sedang sebanyak 3 (5.5%), dan kelelahan rendah sebanyak 1 (1.8%).

Hasil uji statistik *chi-square* didapatkan nilai *p-value* = 0,332 ($p > 0,05$), dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan status gizi dengan kelelahan kerja pada pengemudi bus Trans Metro Deli di Kota Medan.

Tabel 4. 5 Hubungan Kuantitas Tidur dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Bus Trans Metro Deli di Kota Medan

Kuantitas Tidur	Kelelahan Kerja								P- value
	Tinggi		Sedang		Rendah		Total		
	n	%	n	%	n	%	n	%	
Buruk	8	14.5	34	61.8	1	1.8	43	78.2	0,055
Baik	1	1.8	8	14.5	3	5.55	12	21.8	
Total	9	16.4	42	76.4	4	7.3	55	100.0	

Sumber : Data Primer 2024

Berdasarkan tabel 4.5 hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi dengan kuantitas tidur buruk yang mengalami kelelahan kerja yang tinggi sebanyak 8 (14.5%), kelelahan sedang sebanyak 34 (61.8%), dan kelelahan rendah sebanyak 1 (1.8%). Hasil penelitian ini juga didapatkan pengemudi dengan kuantitas tidur baik yang mengalami kelelahan tinggi sebanyak 1 (1.8%), kelelahan sedang sebanyak 8 (14.5%), dan kelelahan rendah sebanyak 3 (5.55%).

Hasil uji statistik *chi-square* didapatkan nilai *p-value* = 0,055 ($p < 0,05$) dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan kuantitas tidur dengan kelelahan kerja pada pengemudi bus Trans Metro Deli di Kota Medan.

Tabel 4. 6 Hubungan Beban Kerja Mental dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Bus Trans Metro Deli di Kota Medan

Beban Kerja Mental	Kelelahan Kerja						Total	P- value
	Tinggi		Sedang		Rendah			
	n	%	n	%	n	%		
Tinggi Sekali	8	14.5	20	36.4	0	0	28	50.9
Tinggi	1	1.8	14	25.5	1	1.8	16	29.1
Agak Tinggi	0	0.0	8	14.5	3	5.5	11	20.0
Total	9	16.4	42	76.4	4	7.3	55	100.0

Sumber : Data Primer 2024

Berdasarkan tabel 4.6 hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi dengan beban kerja mental tinggi sekali yang mengalami kelelahan kerja yang tinggi sebanyak 8 (14.5%), kelelahan sedang sebanyak 20 (36.4%), dan kelelahan rendah sebanyak 0 (0.0%). Hasil penelitian ini juga didapatkan pengemudi dengan beban kerja mental tinggi yang mengalami kelelahan tinggi sebanyak 1 (1.8%), kelelahan sedang sebanyak 14 (25.5%), dan kelelahan rendah sebanyak 1 (1.8%). Hasil penelitian ini juga didapatkan pengemudi dengan beban kerja mental agak tinggi yang mengalami kelelahan tinggi sebanyak 0 (0.0%), kelelahan sedang sebanyak 8 (14.5%), dan kelelahan rendah sebanyak 3(5.5%).

Hasil uji statistik *chi-square* didapatkan nilai *p-value* = 0,009 ($p < 0,05$) dapat disimpulkan bahwa ada hubungan beban kerja mental dengan kelelahan kerja pada pengemudi bus Trans Metro Deli di Kota Medan.

4.2 Pembahasan

4.2.1 Hubungan Usia Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Bus Trans Metro Deli di Kota Medan

Usia muda lebih mempunyai kekuatan fisik dan cadangan tenaga lebih besar dari pada yang berusia tua. Akan tetapi pada subjek yang lebih tua lebih mudah melalui hambatan. Tenaga kerja yang berusia 40-50 tahun akan lebih cepat menderita kelelahan dibandingkan tenaga kerja yang relatif lebih muda usia memiliki hubungan dengan kelelahan kerja (Mahardika, 2017) .

Tarwaka et al (2004) menyatakan bahwa usia 25-30 tahun kemampuan fisik seseorang akan meningkat selama beberapa tahun. Dalam siklus kehidupan manusia, rentang usia 25-30 tahun ditandai dengan kemampuan fisik terbaik. Oleh karena itu bahwa dengan seiring bertambahnya usia ≥ 31 tahun, mata menjadi kurang sensitif sehingga menimbulkan keluhan kelelahan kerja.

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi dengan usia < 45 tahun yang mengalami kelelahan kerja yang tinggi sebanyak 9 (16.4%), kelelahan sedang sebanyak 23 (41.8%), dan kelelahan rendah sebanyak 1 (1.8%). Hasil penelitian ini juga didapatkan pengemudi dengan usia > 45 tahun yang mengalami kelelahan tinggi sebanyak 0 (0.0%), kelelahan sedang sebanyak 19 (34.5%), dan kelelahan rendah sebanyak 3 (5.55%).

Hasil uji statistik *chi-square* didapatkan nilai *p-value* = 0,003 ($p < 0,05$), dapat disimpulkan bahwa ada hubungan usia dengan kelelahan kerja pada pengemudi bus Trans Metro Deli di Kota Medan.

Dari penelitian sebelumnya oleh (Kamila Rifa Salma, 2022) Berdasarkan hasil analisis diperoleh informasi bahwa pengemudi yang berumur tua (> 45

tahun) dan merasa lelah sebanyak 28 pengemudi dari 43 pengemudi (65,1%). Sedangkan pengemudi yang memiliki umur muda (<45 tahun) dan merasa lelah sebanyak 44 pengemudi dari 65 pengemudi (67,7%). Dilihat dari hasil uji statistik, didapatkan P-value sebesar 0,945 artinya pada $\alpha = 5\%$ dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan yang bermakna antara umur dengan kelelahan kerja pengemudi bus PT X Tahun 2022.

Pengemudi bus yang lebih muda cenderung memiliki pengalaman kerja yang lebih sedikit dibandingkan dengan pengemudi yang lebih tua. Pengalaman kerja yang minim dapat menyebabkan kurangnya kemampuan dalam mengelola tekanan dan stres yang terkait dengan pekerjaan mengemudi bus. Pengemudi yang lebih tua biasanya telah mengembangkan strategi untuk mengatasi kelelahan dan mengatur waktu kerja mereka dengan lebih efisien. Brown et al. (2009) menemukan bahwa pengemudi yang lebih muda sering kali kurang berpengalaman dalam menghadapi tuntutan pekerjaan, yang dapat meningkatkan risiko kelelahan.

Secara fisik, meskipun usia muda sering dikaitkan dengan tingkat energi yang lebih tinggi, ada bukti bahwa pengemudi muda mungkin lebih rentan terhadap kelelahan karena kurangnya rutinitas tidur yang teratur dan gaya hidup yang cenderung lebih aktif atau tidak teratur. Philip et al. (2001) dalam penelitiannya menyebutkan bahwa pengemudi muda sering memiliki kebiasaan tidur yang buruk, yang dapat menyebabkan kelelahan yang lebih tinggi selama bekerja.

Pengemudi muda mungkin juga lebih rentan terhadap tekanan psikologis dan stres dibandingkan dengan pengemudi yang lebih tua. Stres yang

diakibatkan oleh kurangnya pengalaman, ketidakpastian, dan ketidakmampuan untuk mengelola situasi yang menekan di jalan dapat berkontribusi pada peningkatan kelelahan. Gregory et al. (2010) menunjukkan bahwa pengemudi muda lebih mungkin merasa cemas dan tertekan selama bekerja, yang dapat memperburuk kondisi kelelahan mereka.

Pengemudi muda juga mengalami kesulitan dalam menyeimbangkan kehidupan kerja dan pribadi mereka. Gaya hidup yang lebih aktif, tanggung jawab sosial, dan komitmen pribadi lainnya dapat mengganggu jadwal tidur dan istirahat mereka, yang pada akhirnya meningkatkan kelelahan kerja. Park et al. (2001) menyoroti bahwa kurangnya keseimbangan antara pekerjaan dan kehidupan pribadi pada pekerja muda dapat berkontribusi pada kelelahan yang lebih tinggi.

Pengemudi yang sudah berpengalaman lebih mampu menyesuaikan diri, memiliki emosi yang lebih stabil, sehingga dapat bekerja lebih puas dan lancar. Pengalaman mengemudi dapat mempengaruhi reaksi dan persepsi pengemudi pada kondisi tertentu. Sebaliknya, pengemudi dengan umur muda lebih sensitif emosinya, memiliki masalah dalam berperilaku, kompetisi sosial yang tinggi, dan lebih kompleks dalam memiliki hubungan interpersonal. Biasanya pengemudi muda cenderung memaksakan diri untuk berkendara walaupun dalam kondisi yang berisiko terjadi kecelakaan (Pratomo & Puspitasari, 2014) .

4.2.2 Hubungan Antara Status Gizi Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Bus Trans Metro Deli Kota Medan

Status gizi adalah suatu ukuran mengenai kondisi tubuh seseorang yang dapat dilihat dari makanan yang dikonsumsi dan penggunaan zat-zat gizi di dalam tubuh (Almatsier, 2010). Cara menentukan status gizi seseorang atau

kelompok yaitu dengan melakukan penilaian status gizi baik secara langsung yaitu dengan antropometri, klinis, biokimia dan biofisik dan yang tidak langsung yaitu dengan survei konsumsi makanan, statistik vital dan faktor ekologi (Supariasa, 2012).

hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi dengan status gizi gemuk yang mengalami kelelahan kerja yang tinggi sebanyak 2 (3.6%), kelelahan sedang sebanyak 11 (20.0%), dan kelelahan rendah sebanyak 2 (3.6%). Hasil penelitian ini juga didapatkan pengemudi dengan status gizi normal yang mengalami kelelahan tinggi sebanyak 7 (12.7%), kelelahan sedang sebanyak 28 (50.9%), dan kelelahan rendah sebanyak 1 (1.8%). Hasil penelitian ini juga didapatkan pengemudi dengan status gizi kurus yang mengalami kelelahan tinggi sebanyak 0 (0.0%), kelelahan sedang sebanyak 3 (5.5%), dan kelelahan rendah sebanyak 1 (1.8%).

Hasil uji statistik *chi-square* didapatkan nilai *p-value* = 0,332 ($p > 0,05$), dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan status gizi dengan kelelahan kerja pada pengemudi bus Trans Metro Deli di Kota Medan.

Aspek kesehatan yang penting dalam berperan meningkatkan produktivitas kerja salah satunya adalah gizi (Putro & Hariyono, 2017). Gizi merupakan keseimbangan antara zat gizi berupa makanan yang masuk ke tubuh dengan zat gizi yang diperlukan tubuh saat proses metabolisme. Lebih lanjut, status gizi (Nutritional status) ialah keadaan yang terjadi akibat keseimbangan zat gizi makanan yang masuk dengan kebutuhan zat gizi dalam proses metabolisme. Jumlah gizi berbeda pada tiap orang tergantung pada aktivitas per hari, berat badan, jenis kelamin, usia, dan faktor lainnya (Par'i et al., 2017).

Status gizi menjadi bagian penting dalam kesehatan dikarenakan berkaitan dengan keadaan seseorang dari hasil asupan, serapan, dan pemanfaatan gizi dalam makanan untuk jangka panjang (Alfikri et., al 2021).

Pada penelitian sebelumnya oleh Rifa (2022) pengemudi dengan status gizi gemuk mempunyai resiko 8,5 kali lebih besar untuk mengalami kelelahan kerja dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki status gizi normal. Pemenuhan gizi yang baik dapat mempengaruhi produktivitas kerja (Maurits, 2011). Hal ini sesuai dengan teori yang dikemukakan Budiono dkk (2003) dalam Wahyuni & Indriyani (2019) bahwa seorang pekerja yang memiliki status gizi baik akan memiliki ketahanan tubuh dan kapasitas yang lebih baik, sebaliknya jika seorang pekerja memiliki status gizi yang tidak baik akan memiliki ketahanan dan kapasitas kerja yang tidak baik juga.

Pengemudi memiliki toleransi dan respons yang berbeda terhadap status gizi. Meskipun status gizi yang buruk bisa mempengaruhi energi dan kesehatan secara umum, respons terhadap kelelahan kerja juga dipengaruhi oleh faktor-faktor lain seperti usia, kuantitas tidur, dan beban kerja mental. Oleh karena itu, dalam penelitian ini, tidak ada hubungan antara status gizi dan tingkat kelelahan kerja yang diamati pada sampel yang diteliti (Antika & Prameswari, 2023).

4.2.3 Hubungan Antara Kuantitas Tidur Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Bus T2rans Metro Deli Kota Medan

kuantitas tidur adalah suatu tindakan dimana seseorang dapat dipastikan mulai mengantuk dan mengikuti istirahatnya, kualitas tidur seseorang dapat digambarkan dengan alokasi waktu dia tertidur, dan keberatan yang dirasakan selama istirahat atau setelah bangun tidur. Menurut Potter dan Perry (2005)

kebutuhan tidur yang cukup ditentukan selain oleh faktor jumlah jam tidur (kuantitas tidur), ditambah dengan kedalaman (kualitas tidur). (Serko AJi, 2015).

hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi dengan kuantitas tidur buruk yang mengalami kelehan kerja yang tinggi sebanyak 8 (14.5%), kelelahan sedang sebanyak 34 (61.8%), dan kelelahan rendah sebanyak 1 (1.8%). Hasil penelitian ini juga didapatkan pengemudi dengan kuantita tidur baik yang mengalami kelelahan tinggi sebanyak 1 (1.8%), kelelahan sedang sebanyak 8 (14.5%), dan kelelahan rendah sebanyak 3 (5.55%).

Hasil uji statistik *chi-square* didapatkan nilai *p-value* = 0,055 ($p < 0,05$) dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan kuantitas tidur dengan kelelahan kerja pada pengemudi bus Trans Metro Deli di Kota Medan.

Kuantitas tidur sering dianggap sebagai indikator utama dalam menilai tingkat kelelahan seseorang. Dalam konteks pekerjaan, khususnya pada profesi yang menuntut konsentrasi tinggi seperti pengemudi bus, tidur yang cukup diharapkan dapat mengurangi risiko kelelahan yang berujung pada penurunan kinerja dan peningkatan risiko kecelakaan. Namun, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak ada hubungan signifikan antara jumlah tidur dan tingkat kelelahan kerja pada pengemudi bus.

Hal ini bisa dijelaskan melalui beberapa perspektif. Pertama, meskipun kuantitas tidur merupakan faktor penting, ia bukan satu-satunya yang menentukan tingkat kelelahan. Belenky et al. (2003) menunjukkan bahwa meskipun kuantitas tidur yang kurang dapat menyebabkan penurunan kinerja, hubungan ini tidak selalu linear karena adanya adaptasi individu terhadap

kurang tidur. Beberapa orang mungkin tidak menunjukkan tanda-tanda kelelahan yang signifikan meskipun tidurnya berkurang, sementara yang lain bisa mengalami kelelahan yang parah meskipun durasi tidurnya mencukupi.

Selain itu, Åkerstedt et al. (2004) dalam kajiannya mengemukakan bahwa kelelahan juga sangat dipengaruhi oleh kualitas tidur, bukan hanya durasi tidur. Kualitas tidur yang buruk, seperti sering terbangun di malam hari atau gangguan tidur lainnya, dapat menyebabkan seseorang merasa lelah meskipun tidurnya cukup lama. Penelitian lain oleh Dingus et al. (1997) menambahkan bahwa kelelahan juga bisa diakibatkan oleh faktor psikologis dan lingkungan, seperti stres kerja atau kebisingan lingkungan, yang mungkin tidak terkait langsung dengan kuantitas tidur tetapi berdampak besar pada tingkat kelelahan seseorang.

Selain kuantitas tidur, berbagai faktor lain dapat memengaruhi kelelahan kerja pada pengemudi bus. Kualitas tidur merupakan salah satu aspek penting. Jika seorang pengemudi tidur dengan durasi yang cukup tetapi sering terbangun atau tidurnya terganggu oleh faktor eksternal, seperti kebisingan atau cahaya, kualitas tidur tersebut bisa rendah, sehingga tetap menyebabkan kelelahan.

Stres juga merupakan faktor yang signifikan. Pengemudi bus yang mengalami stres, baik karena tekanan pekerjaan, masalah pribadi, atau lingkungan kerja yang tidak nyaman, cenderung merasa lebih lelah, meskipun mereka mendapatkan tidur yang cukup. Åkerstedt dan Wright (2009) dalam penelitiannya menyebutkan bahwa stres dapat menyebabkan gangguan tidur

dan meningkatkan kelelahan, yang mungkin tidak terdeteksi hanya dengan mengukur kuantitas tidur.

Selain itu, waktu kerja dan shift kerja yang tidak teratur juga dapat memengaruhi ritme sirkadian pengemudi, yang pada gilirannya berdampak pada pola tidur dan kelelahan. Pengemudi yang bekerja pada shift malam atau memiliki jadwal kerja yang berubah-ubah cenderung mengalami gangguan tidur yang berkontribusi pada kelelahan, meskipun kuantitas tidurnya mencukupi.

Horne dan rekannya dalam studinya mengenai kelelahan di kalangan pengemudi truk profesional menemukan bahwa durasi tidur tidak selalu berhubungan dengan kelelahan. Mereka mengemukakan bahwa faktor-faktor seperti kualitas tidur, beban kerja, dan lingkungan kerja (misalnya kebisingan dan kenyamanan) memainkan peran yang lebih besar dalam menentukan tingkat kelelahan. (Horne, 2010)

Lalu Penelitian Shen et al (2006) Penelitian ini meneliti hubungan antara durasi tidur dan kelelahan pada pekerja di sektor industri. Hasilnya menunjukkan bahwa meskipun kuantitas tidur memiliki dampak pada tingkat kelelahan, dampaknya tidak signifikan jika dibandingkan dengan faktor-faktor lain seperti stres pekerjaan, lingkungan kerja, dan kualitas tidur. Shen dan rekannya menekankan bahwa interaksi antara faktor-faktor ini yang lebih menentukan tingkat kelelahan seseorang daripada hanya durasi tidur.

Kurang tidur pada pengemudi dapat menyebabkan pengemudi mengantuk saat mengemudi, hal ini menyebabkan pengemudi berisiko mengalami *microsleep* dan meningkatkan risiko kecelakaan (*National Sleep Foundation*,

2021). *microsleep* merupakan tidur yang tidak disengaja oleh otak karena hutang tidur yang besar. Menurut Transportasi Darat di Selandia Baru dalam, ketika pengemudi mengalami *microsleep* selama satu detik dalam keadaan melaju dengan kecepatan 100 km/jam, maka kendaraan akan melaju sejauh 28 meter tanpa pengemudi dalam kendalinya. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Deza Becerra dkk. (2017) pada pengemudi bus Chiclayo Peru, bahwa didapatkan hubungan antara kecelakaan atau hampir kecelakaan dengan mengantuk pada saat mengemudi.

4.2.4 Hubungan Antara Beban Kerja Mental Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Bus Trans Metro Deli Kota Medan

Menurut Menges dan Austin dalam Puspitasari (2009:110) tuntutan agar pekerjaan dapat menyelesaikan tugas secara keseluruhan sulit tercapai, karena adanya beberapa tugas yang dikerjakan dalam waktu bersamaan. Hal ini dapat menyebabkan meningkatnya beban kerja. Beban kerja mental yang merupakan perbedaan antara tuntutan kerja mental dengan kemampuan mental yang dimiliki oleh pekerja yang bersangkutan.

Menurut Tarwaka (2010) beban kerja dapat didefinisikan sebagai suatu perbedaan antara kapasitas atau kemampuan pekerja dengan tuntutan pekerjaan yang harus dihadapi. Setiap manusia memiliki tingkat pembebanan yang berbeda-beda, maka dari itu tingkat beban yang terlalu tinggi.

hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi dengan beban kerja mental tinggi sekali yang mengalami kelehan kerja yang tinggi sebanyak 8 (14.5%), kelelahan sedang sebanyak 20 (36.4%), dan kelelahan rendah sebanyak 0 (0.0%). Hasil penelitian ini juga didapatkan pengemudi dengan beban kerja mental tinggi yang mengalami kelelahan tinggi sebanyak 1 (1.8%),

kelelahan sedang sebanyak 14 (25.5%), dan kelelahan rendah sebanyak 1 (1.8%). Hasil penelitian ini juga didapatkan pengemudi dengan beban kerja mental agak tinggi yang mengalami kelelahan tinggi sebanyak 0 (0.0%), kelelahan sedang sebanyak 8 (14.5%), dan kelelahan rendah sebanyak 3(5.5%).

Hasil uji statistik *chi-square* didapatkan nilai *p-value* = 0,005 ($p < 0,05$) dapat disimpulkan bahwa ada hubungan beban kerja mental dengan kelelahan kerja pada pengemudi bus Trans Metro Deli di Kota Medan.

Dari penelitian sebelumnya oleh Rifa pada tahun 2022 diperoleh informasi bahwa pengemudi yang memiliki beban kerja mental tinggi dan merasa lelah sebanyak 65 pengemudi dari 78 pengemudi (83,3%). Sedangkan pengemudi yang memiliki beban kerja mental sedang dan merasa lelah sebanyak 7 pengemudi dari 26 pengemudi (23,3%). Dilihat dari hasil uji statistik, didapatkan Pvalue sebesar 0,000 artinya pada $\alpha = 5\%$ dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara beban kerja mental dengan kelelahan kerja pengemudi bus PT X Tahun 2022. Selain itu, diperoleh nilai OR sebesar 16,429. Dapat disimpulkan bahwa pengemudi dengan beban kerja mental tinggi mempunyai resiko 16,4 kali lebih besar untuk mengalami kelelahan kerja dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki beban kerja mental sedang.

Penelitian Mushtofa (2024) menyatakan Berdasarkan penelitian yang dilakukan diketahui bahwa 59 responden menyatakan memiliki beban kerja mental yang tinggi. Adapun faktor yang menyebabkan beban kerja mental relatif tinggi pada penelitian ini ialah dikarenakan kebutuhan fisik dan waktu yang tinggi hal ini disebabkan karena banyaknya pengemudi ojek yang bekerja

lebih dari 8 jam sehari. Kemudian aspek Performasi juga menjadi kontribusi beban kerja yang paling menyebabkan para driver, ini berarti tuntutan untuk menampilkan performa yang baik menyebabkan beban kerja mental yang tinggi.

Beban kerja mental yang tinggi pada pengemudi, seperti tuntutan untuk tetap waspada, membuat keputusan cepat, dan menjaga konsentrasi selama berkendara, dapat menyebabkan peningkatan kelelahan. Kelelahan ini dapat mengurangi waktu reaksi dan kemampuan pengemudi untuk merespons situasi berbahaya dengan cepat, meningkatkan risiko kecelakaan di jalan raya.

4.3 Integrasi Keislaman: Perspektif Islam Dalam Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Bus Trans Metro Deli di Kota Medan

Dalam agama Islam kita sebagai umat diwajibkan untuk mencari nafkah dengan bekerja, hal ini terdapat dalam Al Quran surah Al-Insirah ayat ke 7 yang berbunyi :

فَإِذَا فَرَغْتَ فَانصَبْ

Artinya : apabila kamu telah selesai (dari satu urusan), maka kerjakan dengan sungguh-sungguh (urusan) yang lain. (Q.S Al-Insirah:7). Juga dijelaskan dalam hadis rasul yang artinya : berusaha untuk urusan duniamu seolah-olah engkau akan hidup selamanya.

Al Quran dan Hadist tersebut menganjurkan kepada manusia, khususnya umat Islam agar memacu diri untuk bekerja keras dan berusaha semaksimal mungkin, dalam arti seorang muslim harus memiliki etos kerja tinggi sehingga dapat meraih sukses dan berhasil dalam menempuh kehidupan dunianya di samping kehidupan akhiratnya.

Dalam Islam kita dianjurkan untuk menuntut ilmu setinggi-tingginya agar memiliki pikiran, hal tersebut terdapat dalam Hadist Riwayat Ahmad yang berbunyi:

مَنْ أَرَادَ الدُّنْيَا فَعَلَيْهِ بِالْعِلْمِ، وَمَنْ أَرَادَ الْآخِرَةَ فَعَلَيْهِ بِالْعِلْمِ، وَمَنْ أَرَادَهُمَا فَعَلَيْهِ بِالْعِلْمِ

Artinya : "Barangsiapa yang hendak menginginkan dunia, maka hendaklah ia menguasai ilmu. Barangsiapa menginginkan akhirat, hendaklah ia menguasai ilmu. Dan barang siapa yang menginginkan keduanya (dunia dan akhirat), hendaklah ia menguasai ilmu." (HR. Ahmad). Hal ini telah dikemukakan dalam firman Allah SWT yaitu pada Q.S An-Naba ayat 9 yang berbunyi:

وَجَعَلْنَا نَوْمَكُمْ سُبَاتًا

Terjemahnya: "Dan kami jadikan tidurnu untuk istirahat"

Dari ayat diatas dijelaskan bahwa Allah SWT menganjurkan untuk beristirahat agar manusia dapat bekerja dengan tubuh yang segar. Berkata Ibnu Atsir: Qoyluulah adalah istirahat dipertengahan siang walaupun tidak tidur". Berdasarkan hadits dari Sahl Bin Sa,d dia berkata: "Tidaklah kami Qoyluulah dan makansiang kecuali setelah shalat jum at". Rasulullah SAW bersabda: Qoyluulah" :kalian, sesungguhnya syaithon tidak qoyluulah". Al-hazh Ibnu Hajar berkata Hadits diatas menunjukkan bahwa qoyluulah termasuk kebiasaan para sahabat nabi " setiap .harinya" (M Quraish Shihab, 2002)

Seseorang yang bekerja tidak akan bisa lepas dari rasa kelelahan. Pengertian kelelahan secara sempit memang hanya sebatas pada lelah fisik yang dirasakan saja. Gejala yang ditimbulkan berupa perubahan fisik dan perasaan yang dirasakan .memang berbeda pada masing-masing individu.

Pengemudi bus juga seringkali mengalami kelelahan, karena kelelahan umumnya terjadi pada saat seseorang bekerja untuk memenuhi kebutuhan

.hidupnya. Dalam ajaran Islam, bekerja merupakan perbuatan yang sangat mulia. Seseorang yang bekerja, berusaha untuk membiayai kebutuhannya sendiri ataupun kebutuhan anak dan istri (jika sudah berkeluarga), dalam Islam orang yang seperti ini dikategorikan sebagai jihad fi sabilillah. Maka dari itu, sesuatu amalan atau pekerjaan yang mendekatkan diri kepada Allah SWT sangat penting untuk dikaji

Seseorang yang bekerja semata-mata untuk memenuhi kebutuhan hidupnya merupakan suatu pekerjaan yang mulia dan dapat memperoleh keberkahan serta kesenangan dunia. Hal ini dikemukakan dalam firman Allah SWT pada Q.S At-Taubah ayat 105 yang berbunyi:

وَقُلْ اَعْمَلُوا فَسَيَرَى اللّٰهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ وَسَتُرَدُّونَ اِلَىٰ عِلْمِ الْغَيْبِ وَالشَّهَادَةِ فَيُنَبِّئُكُمْ بِمَا كُنْتُمْ تَعْمَلُونَ

Artinya: Dan katakanlah:”Bekerjalah kamu, maka Allah dan Rasul-Nya serta orang-orang mukmin akan melihat pekerjaanmu itu, dan kamu akan dikembalikan kepada (Allah) Yang mengetahui akan yang ghaib dan yang nyata, lalu diberitakan-Nya kepada kamu apa yang telah kamu kerjakan (Q.S At-Taubah:105).

Ayat di atas dalam tafsir Al-Maraghi mengatakan bahwa Allah memerintahkan Nabi Muhammad SAW untuk berpesan kepada orang-orang yang bertaubat bahwa bekerja adalah jalan menuju kebahagiaan, bukan sekedar alasan, dan hendaknya mereka bekerja untuk diri sendiri dan negaranya agar memperoleh penghasilan. kebahagiaan dalam hidup ini dan akhirat. Hal ini ditunjukkan dengan tidak melakukan apa pun atau berpura-pura sibuk dan produktif. Dan Allah akan menyaksikan segala jerih payah manusia, baik dan buruk. Selain itu, Allah mengetahui niat dan tujuan manusia bahkan ketika hal itu tidak diungkapkan.

Kelelahan kerja ini diakibatkan karena bekerja yang terlalu berlebihan dan banyak lagi faktor lain yang dapat mempengaruhinya. Sikap ghuluw (melampaui batas atau berlebihan) dalam agama, merupakan sikap yang tercela. Pola pikir seperti ini tidak akan membuat pelakunya menjadi baik, juga tidak akan membawa kesuksesan dalam usaha apapun, khususnya di bidang bisnis dan agama. Seperti yang dijelaskan dalam Hadist berikut ini

إِيَّاكُمْ وَالْغُلُوَّ فِي الدِّينِ،

Artinya : “Berhati-hatilah kalian dari sifat berlebih-lebihan di dalam agama.”(HR. Ahmad, at-Tirmidzi, an-Nasai, dan lainnya dari sahabat Abdullah bin ‘Abbas radhiallahu ‘anhuma)

Peristiwa-peristiwa dunia sering kali menyita waktu manusia. Banyak hobi yang mengharuskan Anda bekerja sepanjang hari, itulah sebabnya orang sering mengeluh kelelahan. Mereka sesekali merasa iri terhadap orang-orang yang setia menunaikan salat setiap hari di masjid. Mereka hampir tidak mempunyai waktu untuk berdoa, dan mereka berjuang untuk tetap berada di rumah Tuhan untuk jangka waktu yang lama. Namun, bekerja terlalu banyak merupakan kerugian yang signifikan. Seperti halnya pada pengemudi bus dimana pekerjaan yang dilakukan melebihi batas kemampuan tubuh mereka, maka akhirnya akan menimbulkan berbagai macam masalah kesehatan (Marpaung, 2020).

Berikut dijelaskan melalui hadist riwayat HR Bukhari no.5933 yang menyebutkan bahwa Allah SWT menyukai nikmat kesehatan dengan menjaga kebersihan dan keindahan :

Artinya : Dari Ibnu Abbas, dia berkata: Nabi bersabda: “Dua kenikmatan, kebanyakan manusia tertipu pada keduanya, (yaitu) kesehatan dan waktu luang”. (HR Bukhari, no. 5933).

Maksud dari penjelasan dalam hadist tersebut adalah melalaikan/meninggalkan untuk bersyukur kepada Allah Ta’ala terhadap nikmat yang telah Dia berikan kepada manusia. Bersyukur kepada Allah Ta’ala merupakan kebaikan atau amal sholeh sedangkan lalai dalam bersyukur kepada Allah dan mengingkari nikmat Allah merupakan kejahatan atau amal buruk dan masing-masing darinya akan mendapatkan balasan dari Allah. Dengan menjaga kesehatan maka dapat mencegah kecelakaan kerja.

Tujuan dari program keselamatan dan kesehatan kerja adalah untuk menghentikan penyakit dan kecelakaan akibat kerja. Dengan mengenali, mengatur, dan mengawasi setiap risiko di tempat kerja (Harfika, 2023). Maqoshidu Syariah mengacu pada alasan di balik penciptaan hukum Islam oleh Allah dan Rasul-Nya. Hukum Allah dimaksudkan untuk melayani kepentingan terbaik umat manusia baik di dunia maupun di akhirat (Qotadah, 2020).

Saat bekerja setiap muslim harus memperhatikan Keselamatan dan Kesehatan Kerja, karena kecelakaan dapat terjadi kapan saja, baik dikarenakan perilaku tidak aman (Unsafe Action). Perilaku tidak aman (Unsafe Action) contohnya yaitu bekerja tidak sesuai SOP dan tidak memakai Alat pelindung Diri. Aspek dari factor perilaku yang tidak aman merupakan kontribusi terbesar terhadap timbulnya kecelakaan dan penyakit akibat kerja. Firman Allah swt dala Q.S Al-An’am ayat 17 :

وَأِنْ يَّمْسَسْكَ اللَّهُ بِضُرٍّ فَلَا كَاشِفَ لَهُ إِلَّا هُوَ وَإِنْ يَمْسَسْكَ بِخَيْرٍ فَهُوَ عَلَىٰ كُلِّ شَيْءٍ قَدِيرٌ

Artinya : “Dan jika Allah menimpakan sesuatu kemudharatan kepadamu, maka tidak ada yang menghilangkannya melainkan Dia sendiri. Dan jika Dia mendatangkan kebaikan kepadamu, maka Dia Maha Kuasa atas tiap-tiap sesuatu ” (Q.S Al-An’am : 17).

Tafsir Jalalain menjelaskan bahwa (Jika Allah menimpakan suatu kemudharatan kepadamu) musibah, seperti sakit dan kemiskinan (maka tidak ada yang menghilangkannya) tidak ada yang bisa mengangkatnya (dari padanya selain Dia sendiri. Dan jika Dia mendatangkan kebaikan kepadamu) seperti kesehatan dan kecukupan (maka Dia Maha Kuasa atas tiap-tiap segala sesuatu) berada pada kekuasaan-Nyalah segala sesuatu itu; tidak ada seorang pun yang dapat menolaknya dari dirimu selain daripada-Nya sendiri.

Menurut ayat ini, hanya Allah sajalah yang mampu menghapuskan keburukan yang telah ditimpakan kepada Anda, baik di bumi maupun di akhirat. Dan lebih utama jika Dia menyentuhmu, yaitu melimpahkan kebaikan kepadamu kapan pun Dia menghendakinya. Karena Dia Mahakuasa atas segalanya, tidak ada yang dapat menghentikan pemberian itu untuk datang kepada Anda. Al-Mani yang lazim dipahami berarti “mencegah” atau “menghalangi” merupakan salah satu sifat Allah yang dihadirkan dalam hadis Asma’ al-Husna. Artinya Dia menahan beberapa hal yang Dia kehendaki untuk dikabulkan dan beberapa hal yang Dia ingin dihalangi. Dia membesar-besarkan dan menjadi lebih baik ketika dia memberi rezeki, dan kebaikan serta kebijaksanaannya memungkinkan dia untuk mencegah (Khoinur, 2019)