

## **BAB IV**

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1 Hasil Penelitian**

##### **4.1.1 Deskripsi**

Salah satu usaha tersebut adalah PT Nusa Indah Transport atau yang lebih dikenal dengan PT NITRA. Kontan Br. Sitepu beralamat di Jalan STASIUN KERETA API 60, Deli Tua dan menjabat sebagai pimpinan PT NITRA. Meskipun PT NITRA merupakan satu dari sembilan trayek operasional di wilayah penelitian Kabupaten Deli Serdang, dari total 93 trayek angkutan pedesaan di kabupaten tersebut, hanya sembilan trayek yang belum terkategori. Hal ini dikarenakan merebaknya wabah COVID-19 yang menyebabkan banyak trayek angkutan pedesaan tidak dapat beroperasi. Rute atau perjalanan yang di tawarkan bagi pelanggan yaitu Namorambe – Pasar V – Jl, Eka surya – Jl. Karya wisata - jl. Karya Jasa – Jl. Jamin ginting – Jl. Setia budi – Jl. Flamboyan raya – Jl. Bunga sakura – Jl. Bunga raya – PAM Tirtanadi – Jl. Pinang baris – Terminal pinang baris – Jl. Binjai – DISKI – Pondok sei mencirim kec, sunggal/kutalimbaru. Dalam trayek ini PT.NITRA memiliki 47 unit angkutan umum.

#### **4.2 Visi dan Misi Perusahaan**

##### **1. Visi**

Menjadi perusahaan transportasi terdepan yang memberikan layanan terbaik, aman, dan nyaman bagi masyarakat dengan inovasi berkelanjutan serta kepedulian terhadap lingkungan dan kesejahteraan karyawan.

## 2. Misi

1. **Memberikan Layanan Berkualitas:** Menyediakan layanan transportasi yang handal, aman, dan nyaman bagi seluruh pelanggan dengan standar pelayanan yang tinggi.
2. **Inovasi Berkelanjutan:** Mengembangkan teknologi dan sistem operasional yang inovatif untuk meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan.
3. **Keselamatan dan Keamanan:** Menjamin keselamatan dan keamanan dalam setiap perjalanan dengan menerapkan standar operasional dan pemeliharaan yang ketat.
4. **Kepuasan Pelanggan:** Mencapai kepuasan pelanggan melalui pelayanan yang responsif, ramah, dan profesional.
5. **Kepedulian Lingkungan:** Mengurangi dampak lingkungan dengan mengadopsi praktik ramah lingkungan dan menggunakan kendaraan yang efisien energi.
6. **Kesejahteraan Karyawan:** Meningkatkan kesejahteraan karyawan dengan menyediakan lingkungan kerja yang sehat, aman, dan mendukung pengembangan profesional.

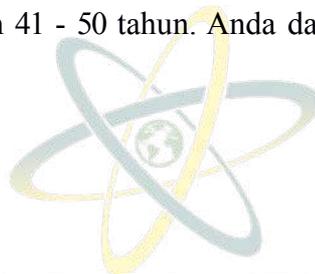
### 4.3 Hasil Univariat

Distribusi frekuensi menunjukkan hasil studi univariat, yaitu pemeriksaan terhadap satu variabel. Dalam penelitian ini, kami menggunakan analisis univariat

untuk memeriksa distribusi variabel dependen dan independen. Jumlah waktu yang dihabiskan untuk bekerja merupakan variabel independen di sini.

#### 4.3.1 Usia

Berdasarkan usia pengemudi PT NITRA, kami dapat mengklasifikasikan karakteristik responden menjadi tiga kelompok: mereka yang berusia antara 20 - 30 tahun, 31 - 40 tahun, dan 41 - 50 tahun. Anda dapat melihat hasil pengukuran pada tabel 4.1.



**Tabel 4.1 Distribusi Frekuensi Usia Responden**

| Umur        | Frekuensi (n) | Presentase (%) | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------------|---------------|----------------|---------------|--------------------|
| 20-30 Tahun | 1             | 2,1            | 2,1           | 2,1                |
| 31-40 Tahun | 25            | 53,2           | 53,2          | 55,3               |
| 41-50 Tahun | 21            | 44,7           | 44,7          | 100,0              |
| Total       | 47            | 100,0          | 100,0         |                    |

Berdasarkan data pada tabel, terdapat 1 responden (atau 2,1% dari total) pada kelompok usia 20-30 tahun, 25 responden (atau 53,2% dari total) pada kelompok usia 31-40 tahun, dan 21 responden (atau 44,7% dari total) pada kelompok usia 41-50 tahun.

#### 4.3.2 Pendidikan Terakhir

Latar belakang pendidikan terakhir pengemudi di PT. NITRA menentukan apakah mereka termasuk dalam salah satu dari tiga kategori: SD, SMP, atau SMA. Hasil pengukuran dapat dilihat pada tabel 4.2.

**Tabel 4.2 Distribusi Frekuensi Pendidikan Terakhir Responden**

| <b>Pendidikan Terakhir</b> | <b>Frekuensi (n)</b> | <b>Presentase (%)</b> |
|----------------------------|----------------------|-----------------------|
| SD                         | 1                    | 2,1                   |
| SMP                        | 33                   | 70,2                  |
| SMA                        | 13                   | 27,7                  |
| <b>Total</b>               | <b>47</b>            | <b>100</b>            |

Terdapat satu responden (2,1% dari total responden) yang memiliki tingkat pendidikan terakhir sekolah dasar, seperti yang ditunjukkan pada tabel di atas. Dari total responden, 33 responden (atau 70,2%) berpendidikan sekolah menengah pertama. Tiga belas responden, atau 27,7 persen, dari total responden berpendidikan sekolah menengah atas.

#### **4.3.3 Masa Kerja**

Karakteristik responden diklasifikasikan menjadi tiga kelompok berdasarkan lama masa kerja pengemudi di PT. NITRA: kurang dari 10 tahun, 10 tahun, dan lebih dari 10 tahun. Hasil pengukuran dapat dilihat pada tabel 4.3.

**Tabel 4.3 Distribusi Frekuensi Masa Kerja Responden**

| <b>Masa Kerja</b> | <b>Frekuensi (n)</b> | <b>Presentase (%)</b> | <b>Valid Percent</b> | <b>Cumulative Percent</b> |
|-------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|---------------------------|
| 1-10 Tahun        | 25                   | 53,2                  | 53,2                 | 53,2                      |
| 11-20 Tahun       | 21                   | 44,7                  | 44,7                 | 97,9                      |
| 21-30 Tahun       | 1                    | 2,1                   | 2,1                  | 100,0                     |
| <b>Total</b>      | <b>47</b>            | <b>100,0</b>          | <b>100,0</b>         |                           |

Terdapat 25 responden (atau 53,2% dari total) yang memiliki pengalaman kerja dalam rentang 1–10 tahun, 21 responden (atau 44,7% dari total) dalam rentang 11–20 tahun, dan 1 responden (atau 2,1% dari total) dalam rentang 21–30 tahun. Informasi ini diperoleh dari tabel di atas.

#### 4.3.4 Durasi kerja

Karakteristik responden diklasifikasikan menjadi dua kelompok, yaitu  $\leq 8$  jam dan  $> 8$  jam, berdasarkan lamanya waktu pengemudi bekerja di PT. NITRA. Tabel 4.4 menampilkan hasil pengukuran.

**Tabel 4.4 Distribusi Frekuensi Durasi Kerja Responden**

|       | Durasi Kerja | Frekuensi (n) | Presentase (%) |
|-------|--------------|---------------|----------------|
| Valid | $\leq 8$ Jam | 30            | 65,2           |
|       | $> 8$ Jam    | 17            | 34,8           |
|       | Total        | 47            | 100,0          |

Sebanyak 17 responden (atau 34,8% dari total) masuk dalam kategori "durasi kerja" lebih dari delapan jam, seperti yang ditunjukkan pada tabel di atas. Separuh responden, atau 30 orang, masuk dalam kelompok kurang dari  $\leq 8$  jam, yang merupakan 65,2% dari total.

#### 4.3.5 Low Back Pain

Terdapat dua kelompok responden, tergantung pada tingkat keparahan nyeri punggung bawah yang dialami pengemudi di PT. NITRA, yaitu: ringan dan berat. Tabel 4.5 menampilkan hasil pengukuran.

**Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi *Low Back Pain* (LBP) Responden**

| <i>Low Back Pain</i> | Frekuensi (n) | Persentase (%) |
|----------------------|---------------|----------------|
| Ringan               | 32            | 69,6           |
| Berat                | 15            | 34,8           |
| <b>Total</b>         | <b>47</b>     | <b>100</b>     |

Pada kategori *Low Back Pain* sedang, sebanyak 32 responden (atau 69,6% dari total) yang mengalami keluhan, seperti yang terlihat pada tabel di atas. Sedangkan yang masuk dalam kategori berat sebanyak 15 responden (31,8%).

#### **4.4 Hasil Bivariat**

Dalam penelitian bivariat dilakukan analisis terhadap dua variabel. Analisis bivariat digunakan untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas yang meliputi karakteristik pekerja seperti usia, tingkat pendidikan, lama masa kerja, lama bekerja, dan ketidaknyamanan pada punggung bawah. Variabel terikat yang digunakan adalah keluhan *low back pain* pada 214 pengemudi angkutan umum PT NITRA Medan Johor. Hipotesis dalam penelitian ini diuji dengan menggunakan uji Chi Square.

#### 4.5 Hubungan Durasi Kerja Dengan Keluhan Low Back Pain

**Tabel 4.5.1 Hubungan Durasi kerja Dengan Keluhan *Low Back Pain* (LBP)**

| Durasi Kerja | Keluhan <i>Low Back Pain</i> |            |               |            |           |            | P Value |
|--------------|------------------------------|------------|---------------|------------|-----------|------------|---------|
|              | Keluhan Ringan               |            | Keluhan Berat |            | total     |            |         |
|              | n                            | %          | n             | %          | N         | %          |         |
| ≤8 Jam       | 24                           | 70,6       | 6             | 29,4       | 30        | 100        | 0,040   |
| >8 Jam       | 8                            | 33,3       | 9             | 66,7       | 17        | 100        |         |
| <b>Total</b> | <b>32</b>                    | <b>100</b> | <b>15</b>     | <b>100</b> | <b>47</b> | <b>100</b> |         |

**Pada Supir Angkutan Umum PT. NITRA Medan Johor**

Studi bivariat yang meliputi variabel lama kerja dan keluhan nyeri punggung bawah menunjukkan bahwa 66,7% pengemudi angkutan umum PT. NITRA Medan Johor mengalami keluhan berat yang berlangsung lebih dari delapan jam, yaitu sebanyak 9 orang. Sebanyak 8 orang atau 33,3% dari total pengemudi mengalami keluhan ringan yang berlangsung lebih dari delapan jam. Selanjutnya sebanyak 6 orang atau 29,4% dari total pengemudi mengalami keluhan berat dalam waktu ≤8 jam. Dari total 24 pengemudi, sebanyak 70,6% mengalami keluhan berat dalam waktu 8 jam.

Berdasarkan tabel 4.4.1 hasil Uji Chi-Square, nilai p sebesar 0,040 ( $p < 0,05$ ) menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara variabel lama kerja dengan keluhan Nyeri Punggung Bawah pada pengemudi angkutan umum PT. NITRA Medan Johor.

## 4.5 Pembahasan

### 4.5.1 Hubungan Durasi Kerja Dengan *Low Back Pain*

Dapat disimpulkan bahwa  $H_a$  diterima karena penelitian ini menemukan adanya hubungan antara lama bekerja dengan keluhan nyeri pinggang bawah (NPB) pada pengemudi angkutan umum PT.NITRA Medan Johor dengan nilai  $p$  sebesar 0,040 ( $p < 0,05$ ). Penelitian ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Ria Irena 2020) yang berjudul “Hubungan Durasi Mengemudi Dengan Keluhan Nyeri Punggung Bawah ( *Low Back Pain* ) Pada Supir Angkutan Umum (SUPERBEN) Di Bangkinang Tahun 2016” menyatakan Data yang diperoleh dari 9 responden yang mewakili 66,7% dari total responden menunjukkan korelasi yang signifikan ( $p = 0,003$ ;  $p < 0,05$ ) dengan temuan bahwa pengemudi yang berkendara lebih dari 8 jam memiliki kemungkinan delapan kali lebih besar untuk mengalami nyeri pinggang bawah.

Premis penelitian ini adalah pengemudi mengalami nyeri pinggang bawah (NPB) akibat duduk dalam waktu lama dan getaran yang dihasilkan oleh mesin mobil. Selain itu, kabin pengemudi terlalu sempit sehingga tidak memberikan ruang yang cukup bagi anggota tubuhnya untuk bergerak, sehingga meningkatkan risiko kerusakan tulang belakang dan sendi serta timbulnya nyeri pinggang bawah akibat duduk dalam satu posisi dalam waktu lama. Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang di lakukan oleh (Sompa and Andira 2020) yang berjudul “Hubungan Durasi Kerja Dengan Nyeri punggung Bawah Pada supir Taxi Online Kota Makassar” menyatakan terdapat korelasi yang signifikan antara temuan dan

jumlah responden yang bekerja lebih dari 8 jam setiap hari, yaitu 56,6% atau 19 responden ( $p = 0,026$ ,  $p < 0,05$ ). Jika hipotesis peneliti benar, maka bekerja lebih dari delapan jam berturut-turut akan menyebabkan kejang punggung yang parah. Jika pertimbangan ergonomis diabaikan, situasinya menjadi jauh lebih buruk.

Penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Pratama, Asnifatima, and Ginanjar 2019) yang berjudul “Faktor-faktor Yang Berhubungan Terhadap Postur Kerja Dengan Keluhan Nyeri Punggung Bawah Pada Pengemudi Bus Pusaka Di Terminal Baranangsiang Kota Bogor tahun 2018” menyatakan 27 responden, atau 3,1% dari total, memiliki lama kerja lebih dari 8 jam, dan terdapat hubungan yang signifikan antara hal ini dan temuan yang diperoleh ( $p = 0,000$ ,  $p < 0,05$ ). Berdasarkan data yang dikumpulkan, pengemudi bus antarkota mengalami getaran yang dihasilkan oleh kendaraan mereka dan diharuskan mengemudi dalam jangka waktu yang lama, sekitar delapan jam atau lebih. Pengemudi duduk tidak bergerak dalam jangka waktu yang lama karena sifat pekerjaan mereka. Sebagian besar hari pengemudi bus dihabiskan dengan duduk dalam posisi yang canggung dan tidak nyaman.

Penelitian ini juga sejalan dilakukan oleh (Istiqomah, Raharjo, and Fitriangga 2024) yang berjudul “Faktor-faktor Yang Berhubungan Dengan Keluhan Nyeri Punggung Bawah Supir Bus DAMRI” menyatakan temuan yang diperoleh oleh 15 responden, yang mencakup 50% dari total, yang bekerja selama lebih dari 8 jam menunjukkan hubungan yang signifikan dengan nilai  $p$  sebesar 0,003 ( $p < 0,05$ ). Penelitian ini juga sejalan dilakukan oleh (Rabbihim and Malik 2023) yang berjudul “Analisis Determinan Gangguan Muskuloskeletal Pada supir

angkutan Kota (Angkot) Rute Pasar Baru – Baruga Di Kota Kendari” menyatakan 5 responden, yang mencakup 18,5% dari total, memiliki durasi kerja lebih dari 8 jam, dan terdapat hubungan yang signifikan antara hal ini dan temuan yang diperoleh ( $p = 0,007$ ,  $p < 0,05$ ). Penelitian ini juga sejalan dilakukan oleh (Agustin, Puji, and Andriati 2023) yang berjudul “Hubungan Durasi Kerja, Masa Kerja Dan Postur Kerja Terhadap Keluhan Low Back pain Pada Bagian Staff Di Kantor X, Jakarta Selatan” menyatakan 83 responden, atau 62,4% dari total, memiliki lama kerja lebih dari 4 jam, dan terdapat hubungan yang signifikan antara hal ini dan hasil ( $p = 0,029$ ,  $p < 0,05$ ).

Observasi lapangan menunjukkan bahwa operator mungkin bekerja lebih lama dari yang diharapkan untuk menangani masuknya permintaan ketika tidak ada cukup orang untuk mengoperasikan peralatan yang diperlukan. Hal ini, pada gilirannya, dikaitkan dengan keluhan nyeri punggung bawah, karena mayoritas responden melaporkan bekerja antara sembilan dan dua belas jam sehari.

"Durasi kerja" adalah waktu yang dihabiskan pekerja di lingkungan dengan potensi bahaya. Pekerjaan yang membutuhkan gerakan atau otot berulang dalam jangka waktu lama, seperti kerja manual, dapat menyebabkan kelelahan lokal dan sistemik. Latihan yang lebih lama sering kali membutuhkan waktu pemulihan yang lebih lama untuk otot dan tubuh secara keseluruhan. Duduk dalam waktu lama dalam posisi melengkung dapat menyebabkan ketegangan dan nyeri otot karena kurangnya aliran darah ke otot akibat tidak aktif. Tiga jenis durasi duduk yang berbeda adalah sebagai berikut: pendek ( $<1$  jam/hari), sedang (1-2 jam/hari), dan panjang ( $>2$  jam/hari) (Wijayanti et al. 2019)

#### 4.6 Analisis Integrasi Keislaman

Dalam Al-Qur'an bahasa arabnya dari kecelakaan yaitu **كَلَامٌ** yang artinya membinasakan. Dan disebutkan dalam firman Allah SWT yang tertuang dalam surah QS. Al-Jamu'ah ayat 10 yang berbunyi:

Artinya : “Apabila salat (Jumat) telah dilaksanakan, bertebaranlah kamu di bumi, carilah karunia Allah, dan ingatlah Allah sebanyak-banyaknya agar kamu beruntung.”

Pentingnya membagi waktu antara ibadah dan pekerjaan ditekankan dalam ayat ini. Kita harus kembali bekerja untuk mendapatkan makanan setelah salat Jumat. Namun, kita juga diperintahkan untuk mengingat Allah saat menjalani kehidupan sehari-hari. Tafsir ilmiah, sebagaimana disampaikan oleh Syekh, menekankan poin-poin berikut dalam ayat ini:

1. Keseimbangan antara Ibadah dan Kerja: Umat Islam diperintahkan untuk melanjutkan pekerjaan mereka dan mencari berkah Allah setelah salat Jumat. Hal ini menunjukkan pentingnya bekerja dalam agama Islam.
2. Mencari Karunia Allah: Bekerja dengan niat baik sangatlah penting, terutama ketika kita mencari makanan halal sebagai berkah dari Allah. Kerja kita, ketika dilakukan dengan penuh rasa hormat, menjadi semacam pengabdian dan memberikan pahala.
3. Mengingat Allah: Mengingat Allah sangatlah penting dalam segala hal yang kita lakukan, bahkan saat bekerja. Berdoa dan mengingat

keagungan Allah adalah dua cara untuk mencapainya. Dengan pendekatan ini, kita dapat tetap bersemangat dan mendatangkan berkah tambahan dalam pekerjaan kita.

Ide-ide ini dapat diterapkan dalam konteks lamanya bekerja dan kesehatan, khususnya pada masalah ketidaknyamanan punggung bawah yang dialami pengemudi transportasi, dengan:

1. **Menjaga Keseimbangan:** Tidak bekerja terlalu keras sehingga mengabaikan kesehatan. Menyeimbangkan waktu kerja dan waktu luang secara efektif.
2. **Niat yang Baik:** Berusaha sebaik mungkin untuk menyediakan makanan halal bagi orang-orang yang saya cintai dan masyarakat.
3. **Mengingat Allah:** Mengingat Allah dalam segala hal yang Anda lakukan akan memberi Anda kesehatan dan kenyamanan dalam bekerja.

Dalam hadist (HR. Bukhari dan Muslim) bahwa Rasulullah SAW Bersabda:

“Sesungguhnya Badanmu Memiliki Hak Atasmu”. Hadis ini menunjukkan

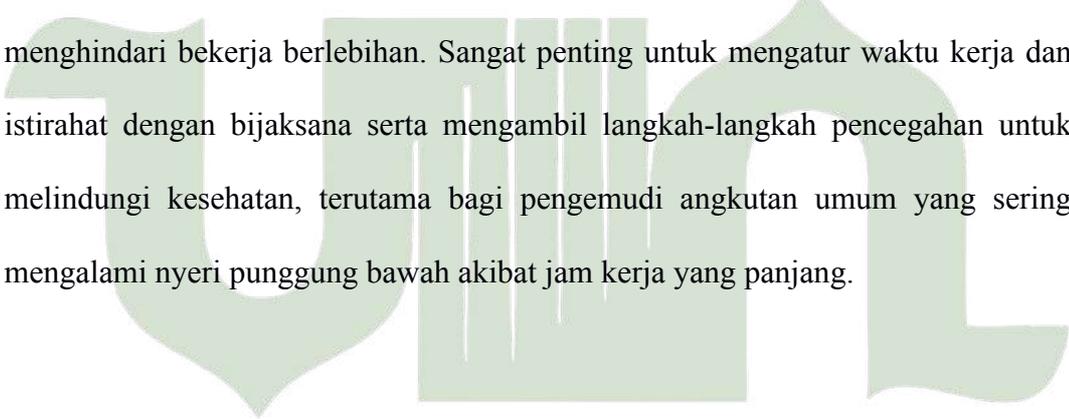
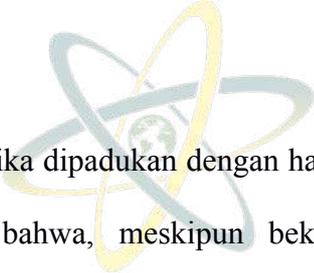
bahwa kita harus menjaga kesehatan tubuh kita karena tubuh kita juga memiliki hak yang harus dipenuhi, termasuk hak untuk istirahat dan perawatan.

Dalam sebuah riwayat, Abdullah bin Amr bin Ash berkata bahwa Rasulullah SAW juga bersabda:

"Wahai Abdullah, bukankah aku telah diberitahu bahwa engkau berpuasa sepanjang hari dan salat sepanjang malam?" Abdullah bin Amr menjawab, "Benar,

wahai Rasulullah." Rasulullah SAW berkata, "Jangan lakukan itu. Berpuasa dan berbukalah, salat malam dan tidurlah. Sesungguhnya tubuhmu mempunyai hak atas dirimu, matamu mempunyai hak atas dirimu, dan isterimu mempunyai hak atas dirimu." (HR. Bukhari). Hendaknya ada keselarasan antara shalat, bekerja, dan beristirahat, sesuai dengan hadits ini. Salah satu hak yang dimiliki tubuh kita adalah hak untuk beristirahat, sebagaimana yang telah dicontohkan oleh Nabi Muhammad SAW.

Hasil kajian tersebut, jika dipadukan dengan hadits dan ayat-ayat Al-Qur'an, menghasilkan kesimpulan bahwa, meskipun bekerja keras itu terpuji dan mendatangkan pahala, seseorang juga harus memperhatikan kesehatannya dan menghindari bekerja berlebihan. Sangat penting untuk mengatur waktu kerja dan istirahat dengan bijaksana serta mengambil langkah-langkah pencegahan untuk melindungi kesehatan, terutama bagi pengemudi angkutan umum yang sering mengalami nyeri punggung bawah akibat jam kerja yang panjang.



UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
SUMATERA UTARA MEDAN