



Homepage Journal: <https://jurnal.unismuhpalu.ac.id/index.php/JKS>

Hubungan Lama Kerja, Kualitas Tidur Dan Beban Kerja Dengan Work Fatigue Menggunakan Metode Fatigue Assesment Scale (FAS) Pada Pengemudi Bus Antar Kota Antar Provinsi (Akap) Di Terminal Tipe A Duingi

The Relationship Between Length of Work, Sleep Quality and Workload with Work Fatigue Using the Fatigue Assessment Scale (FAS) Method on Intercity and Interprovincial Bus Drivers (AKAP) at the Duingi Type A Terminal

Fatmawati Lasulika^{1*}, Herlina Jusuf², Putri Ayuningtias Mahdang³

^{1,2,3}Fakultas Olahraga dan Kesehatan, Universitas Negeri Gorontalo

*Corresponding Author: Email : fatmawatilasulika87@gmail.com

Artikel Penelitian

Article History:

Received: 29 Jun, 2025

Revised: 19 Aug, 2025

Accepted: 29 Sep, 2025

Kata Kunci:

Lama Kerja, Kualitas Tidur,
Beban Kerja, Work Fatigue,
Pengemudi Bus

Keywords:

*Length of Work, Sleep Quality,
Workload, Work Fatigue, Bus
Drivers*

DOI: 10.56338/jks.v8i9.8738

ABSTRAK

Pengemudi bus antar kota antar provinsi (AKAP) memiliki risiko tinggi mengalami kelelahan kerja (work fatigue) akibat lama kerja yang panjang, kualitas tidur yang buruk, serta beban kerja yang berat. Work fatigue yang tidak ditangani dapat berdampak negatif terhadap keselamatan kerja dan kualitas pelayanan transportasi. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan lama kerja, kualitas tidur, dan beban kerja terhadap work fatigue pada pengemudi bus AKAP di Terminal Tipe A Duingi. Jenis Penelitian ini Kuantitatif menggunakan desain cross-sectional dengan jumlah responden sebanyak 52 orang. Pengukuran kelelahan dilakukan menggunakan Fatigue Assessment Scale (FAS), kualitas tidur menggunakan PSQI, dan beban kerja mental menggunakan NASA-TLX Uji statistik yang digunakan untuk menganalisis lama kerja dan kualitas tidur adalah Fisher's Exact Test, sedangkan untuk beban kerja mental digunakan Chi-Square. Hasil penelitian menunjukkan adanya hubungan signifikan antara lama kerja dan Work Fatigue $p\text{-value} = 0,000$ ($p < 0,005$) antara kualitas tidur dan Work Fatigue $p\text{-value} 0,004$ ($p < 0,005$) serta antara beban kerja mental dan kelelahan kerja $p\text{-value} 0,000$ ($p < 0,005$).

ABSTRACT

Intercity and interprovincial (AKAP) bus drivers are at high risk of experiencing work fatigue due to long working hours, poor sleep quality, and heavy workloads. Untreated work fatigue can negatively impact occupational safety and the quality of transportation services. The purpose of this study was to determine the relationship between work duration, sleep quality, and workload and work fatigue among AKAP bus drivers at the Duingi Type A Terminal. This quantitative study used a cross-sectional design with 52 respondents. Fatigue was measured using the Fatigue Assessment Scale (FAS), sleep quality using the PSQI, and mental workload using the NASA-TLX. Statistical tests were used to analyze work duration and sleep quality, while the Chi-Square test was used to analyze mental workload. The results of the study showed a significant relationship between length of work and Work Fatigue $p\text{-value} = 0,000$ ($p < 0,005$) between sleep quality and Work Fatigue $p\text{-value} 0,004$ ($p < 0,005$) and between mental workload and work fatigue $p\text{-value} 0,000$ ($p < 0,005$).

PENDAHULUAN

Transportasi umum masih banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia untuk memperlancar aktivitas sehari-hari. Bus diketahui menjadi transportasi umum yang banyak digunakan diberbagai negara berkembang dibanding transportasi lainnya. Bus dikenal sebagai alat transportasi umum yang praktis dan cepat.. (Kamila, 2022).

Kelelahan kerja merupakan permasalahan di bidang keselamatan dan kesehatan kerja (K3) di Indonesia yang juga merupakan faktor risiko dari terjadinya suatu kecelakaan kerja, salah satunya adalah kecelakaan lalu lintas. Salah satu respon dan reaksi dari tubuh terhadap stres psikososial yang dialami dalam satu waktu tertentu adalah perasaan kelelahan. Kelelahan kerja tidak hanya bersifat fisik maupun psikis, kelelahan kerja ini juga berkaitan dengan menurunnya kinerja fisik, timbulnya rasa lelah, menurunnya motivasi dan produktivitas kerja. Masalah kelelahan kerja yang dialami pengemudi juga dapat mempengaruhi kecelakaan lalu lintas yang terjadi secara tiba-tiba, dikarenakan mengemudi merupakan sebuah pekerjaan yang membutuhkan perpaduan yang tepat dan cepat antar bagian tubuh sehingga mengemudi ini memiliki risiko yang tinggi untuk mengalami kelelahan kerja dan berbagai gangguan kesehatan lainnya (Rani, 2023).

Kelelahan dipengaruhi oleh beberapa faktor penyebab kelelahan kerja, yaitu faktor Pekerjaan (Keadaan monoton, beban dan laman kerja baik fisik maupun mental), Faktor lingkungan kerja (cuaca kerja dan kebisingan di tempat kerja, konflik), Faktor individu (kualitas tidur, umur, masa kerja, tinggi badan dan berat badan) ,(Sitompul, 2022).

Fatigue Assessment Scale (FAS) merupakan alat pengukur kelelahan secara subyektif dengan berbasis kuesioner yang paling tepat untuk mengukur tingkat kelelahan pada pekerja. FAS telah dinilai sangat andal untuk mengukur kelelahan pekerja. (Lestari et al., 2023).

Lamanya waktu kerja seorang pengemudi bus, tidak ditentukan oleh jam kerja tetapi ditentukan oleh berapa kali rute yang diselesaikan. Dalam kondisi jalan macet, jam kerja cenderung jauh lebih lama dibandingkan dalam kondisi sebaliknya. Dampaknya, pengemudi dapat mengalami kekurangan waktu istirahat yang diperlukan untuk memulihkan diri. (Khusnul et al., 2021).

Kualitas tidur menunjukkan adanya kemampuan individu untuk tidur dan memperoleh jumlah istirahat yang sesuai dengan kebutuhannya. Kualitas tidur yang buruk mengakibatkan kesehatan fisiologis dan psikologis menurun. Secara fisiologis, kualitas tidur yang buruk dapat menyebabkan rendahnya tingkat kesehatan individu dan meningkatkan kelelahan atau mudah letih. Secara psikologis, rendahnya kualitas tidur dapat mengakibatkan ketidakstabilan emosional, kurang percaya diri, impulsif yang berlebihan dan kecerobohan (Shelemo, 2023).

Selain kualitas tidur, Beban kerja merupakan sebuah proses atau kegiatan yang harus segera diselesaikan oleh seorang pekerja dalam jangka waktu tertentu. Apabila seorang pekerja mampu menyelesaikan dan menyesuaikan diri terhadap sejumlah tugas yang diberikan, maka hal tersebut tidak menjadi suatu beban kerja. Namun, jika pekerja tidak berhasil maka tugas dan kegiatan tersebut menjadi suatu beban kerja. Beban kerja juga berhubungan dengan kelelahan kerja yang dialami oleh supir. Beban kerja merupakan faktor yang menyebabkan kelelahan kerja yang di alami supir bus. (Mahmud et., 2021).

Berdasarkan data observasi awal terhadap pada pengemudi bus antar kota antar provinsi (AKAP) di terminal tipe A duningi, Pada pengemudi bus antar kota antar provinsi(AKAP) di terminal tipe A duningi, Pada pengemudi bus antar provinsi di Terminal Tipe A Duningi, durasi mengemudi tertinggi mencapai 20-24 jam per hari, terutama untuk rute jarak jauh seperti Gorontalo-Palu, sedangkan durasi terendah berkisar antara 6-8 jam per hari pada rute yang lebih pendek seperti Gorontalo -Manado dan Gorontalo-Kotamobagu.

Pada pada pengemudi bus antar provinsi di Terminal Tipe A Duningi ,terdapat 5 sopir bus memiliki kualitas tidur yang buruk merasakan gejala mudah lelah, lesu, sakit kepala, sering menguap. Sopir tersebut rata-rata bekerja dari pagi sampai larut malam sehingga memiliki waktu tidur yang terbatas di malam hari, yang dapat berdampak pada kinerja mereka di hari berikutnya.

Pada pengemudi bus antar kota antar provinsi(AKAP) di terminal tipe A duningi, ditemukan bahwa semua sopir bus menghadapi beban kerja mental yang tinggi, hal ini menunjukkan bahwa mereka harus berkonsentrasi penuh dan memiliki tanggung jawab yang tinggi. Tanggung jawab tersebut sangat penting, terutama dalam menjaga keselamatan penumpang selama perjalanan. Kondisi

ini menambah berat beban mental yang mereka pikul, karena setiap keputusan yang diambil dapat memengaruhi keselamatan dan kenyamanan penumpang.

Pada pengemudi bus antar kota antar provinsi (AKAP) di terminal tipe A dungingi, menunjukkan bahwa pengemudi pada trayek pengantaran Gorontalo-Palu mengalami tingkat work fatigue (kelelahan kerja) yang lebih tinggi, Kondisi ini diduga disebabkan oleh perjalanan yang panjang, medan yang menantang, dan minimnya waktu istirahat yang optimal. Kelelahan ini dapat berdampak negatif pada performa kerja dan keselamatan selama perjalanan, sehingga diperlukan upaya untuk meningkatkan manajemen waktu kerja dan istirahat guna mengurangi risiko akibat kelelahan.

METODE

Penelitian ini dilaksanakan di Terminal Tipe A Dungingi pada bulan maret 2025 Jenis penelitian ini kuantitatif ,desain penelitian Cross sectional.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengemudi bus antar provinsi di terminal tipe A dungingi, Berjumlah 52 pengemudi bus antar provinsi. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik total sampling. Pengambilan data pada penelitian ini menggunakan kuesioner. Data mengenai Work fatigue (kelelahan kerja) diperoleh melalui pengukuran subjektif dengan menggunakan kuesioner Fatigue Assessment Scale (FAS) yang diisi oleh responden. Informasi mengenai jam kerja dikumpulkan melalui kuesioner terstruktur. Data mengenai beban kerja diperoleh melalui pengisian kuesioner NASA Task Load Index (NASA-TLX), sedangkan data mengenai kualitas tidur diperoleh menggunakan kuesioner Pittsburgh Sleep Quality Index (PSQI).

HASIL

Karakteristik Responden

Distribusi Karakteristik Pengemudi Bus Berdasarkan Usia

Tabel 1 Distribusi Karakteristik Pengemudi Bus Berdasarkan Usia

| Umur (Tahun) | Jumlah | |
|--------------------------|--------|-------|
| | n | % |
| (Dewasa Awal) 26-35 | 11 | 21,2 |
| (Deawasa Akhir) 36-45 | 20 | 38,5 |
| (Lansia Awal) 46-55 | 15 | 28,8 |
| (Lansia Akhir) 56-65 | 6 | 11,5 |
| Total | 52 | 100,0 |

Sumber: Data Primer 2025

Berdasarkan tabel 1 Menunjukan pengemudi dengan kelompok usia paling banyak pada usia 36-45 tahun (dewasa akhir) sebanyak 20 orang (38,5%), sedangkan paling sedikit berada pada usia 56-65 tahun (Lansia akhir) dengan jumlah 6 orang (11,5%).

Distribusi Karakteristik Pengemudi Bus Berdasarkan Trayek

Tabel 2 Distribusi Karakteristik Pengemudi Bus Berdasarkan Trayek

| Kelompok Trayek | Jumlah | |
|-----------------|-----------|--------------|
| | n | % |
| Pinolosian | 6 | 11,5 |
| Kotamobagu | 5 | 9,6 |
| Manado | 10 | 19,2 |
| Bitung | 11 | 21,2 |
| Palu | 18 | 34,6 |
| Buol | 2 | 3,8 |
| Total | 52 | 100,0 |

Sumber: data primer 2025

Berdasarkan tabel 2 Menunjukkan pengemudi dengan kelompok trayek paling banyak pada Trayek palu sebanyak 18 pengemudi (34,6%), sedangkan paling sedikit berada pada trayek buol dengan 2 pengemudi (3,8 %).

Analisis Univariat

Distribusi Jumlah Pengemudi Berdasarkan Lama Kerja

Tabel 3 Distribusi Jumlah Pengemudi Berdasarkan Lama Kerja

| Lama Kerja | Jumlah | |
|----------------|-----------|--------------|
| | n | % |
| Tidak Beresiko | 8 | 15,4 |
| Beresiko | 44 | 84,6 |
| Total | 52 | 100,0 |

Sumber: Data Primer 2025

Berdasarkan Tabel 3 menunjukan distribusi pengemudi yang mengalami lama kerja buruk, sebanyak 44 orang (84,6%). Sedangkan lama kerja yang baik sebanyak 8 orang (15,4%).

Distribusi Jumlah Pengemudi Berdasarkan Kualitas Tidur

Tabel 4 Distribusi Jumlah Pengemudi Berdasarkan Kualitas Tidur

| Kualitas Tidur | Jumlah | |
|----------------|--------|------|
| | n | % |
| Baik | 14 | 26,9 |

| | | |
|--------------|-----------|--------------|
| Buruk | 38 | 73,1 |
| Total | 52 | 100,0 |

Sumber: Data Prime 2025

Berdasarkan Tabel 4 menunjukan distribusi pengemudi yang mengalami kualitas tidur baik, sebanyak 14 orang (26,9%). Sedangkan yang mengalami kualitas tidur buruk sebanyak 38 orang (73,1%).

Distribusi Jumlah Pengemudi Berdasarkan Beban Kerja

Tabel 5. Distribusi Jumlah Pengemudi Berdasarkan Beban Kerja

| Beban Kerja Mental | Jumlah | |
|--------------------|-----------|--------------|
| | n | % |
| Sedang | 7 | 13,5 |
| Agak Tinggi | 13 | 23,1 |
| Tinggi | 33 | 63,5 |
| Total | 52 | 100,0 |

Sumber: Data Primer 2025

Berdasarkan Tabel 5 menunjukan distribusi pengemudi yang mengalami beban kerja mental sedang, sebanyak 7 orang (13,5%), beban kerja mental agak tinggi, sebanyak 12 orang (23,1%), Sedangkan yang mengalami beban kerja mental tinggi sebanyak 33 orang (63,5%).

Distribusi Jumlah Pengemudi Berdasarkan Work Fatigue

Tabel 6 Distribusi Jumlah Pengemudi Berdasarkan Work Fatigue

| Work Fatigue | Jumlah | |
|---------------------------|-----------|--------------|
| | n | % |
| Mengalami Kelelahan | 48 | 92,3% |
| Tidak mengalami kelelahan | 4 | 7,7% |
| Total | 52 | 100,0 |

Sumber: Data Primer 2025

Berdasarkan Tabel 6 menunjukan distribusi pengemudi yang mengalami kelelahan, sebanyak 48 orang (92,3%). Sedangkan yang tidak mengalami kelelahan sebanyak 4 orang (7,7%).

Analisis Bivariat**Hubungan lama kerja dengan Work fatigue pada pengemudi bus AKAP terminal dungngi tipe A**

| Lama Kerja | Work Fatigue | | | | Total | | P value |
|-------------------|----------------------------|-------------|----------------------------------|------------|--------------|------------|----------------|
| | Mengalami kelelahan | % | Tidak Mengalami Kelelahan | % | n | % | |
| Beresiko | 4 | 50,0 | 4 | 50,0 | 8 | 100 | 0,000 |
| Tidak Beresiko | 44 | 40,6 | 0 | 0,0 | 44 | 100 | |
| Total | 48 | 48,0 | 4 | 7,7 | 52 | 100 | |

Sumber: Data Primer 2025

Tabel 7 menunjukan dari 8 pengemudi bus dengan lama kerja baik yang mengalami work fatigue sebanyak 4 pengemudi bus (50,0%) dan yang tidak mengalami work fatigue sebanyak 4 pengemudi bus (50,0%), sedangkan dari 44 pengemudi bus dengan lama kerja buruk yang mengalami work fatigue sebanyak 44 pengemudi bus (40,6%) dan yang tidak mengalami work fatigue 0,0(0,0%).

Hasil uji statistik Fishers Exact Test diperoleh Pvalue = 0,000 < α = 0,05, ini berarti ada hubungan antara lama kerja dengan work fatigue pada pengemudi bus AKAP.

Hubungan Kualitas Tidur dengan Work fatigue pada pengemudi bus AKAP terminal dungngi tipe A

Tabel 8 Tabulasi silang antara kualitas tidur dengan Work fatigue pada Pengemudi Bus AKAP terminal dungngi tipe A

| Kualitas Tidur | Work Fatigue | | | | Total | | P value |
|-----------------------|----------------------------|-------------|----------------------------------|------------|--------------|------------|----------------|
| | Mengalami kelelahan | % | Tidak Mengalami Kelelahan | % | n | % | |
| Baik | 10 | 71,4 | 4 | 28,6 | 14 | 100 | 0,001 |
| Buruk | 38 | 100,0 | 0 | 0,0 | 38 | 100 | |
| Total | 48 | 92,3 | 4 | 7,7 | 52 | 100 | |

Sumber: Data Primer 2025

Tabel 8 menunjukan dari 14 pengemudi bus dengan kualitas tidur baik yang mengalami work fatigue sebanyak 10 pengemudi bus (71,4%) dan yang tidak mengalami work fatigue sebanyak 4 pengemudi bus (28,6%), sedangkan dari 38 pengemudi bus dengan kualitas tidur buruk yang mengalami work fatigue sebanyak 38 pengemudi bus (100,0%) dan yang tidak mengalami work fatigue 0,0(0,0%).

Hasil uji statistik Fishers Exact Test diperoleh Pvalue = 0,004 < α = 0,05, ini berarti ada hubungan antara kualitas tidur dengan work fatigue pada pengemudi bus AKAP.

Hubungan Beban kerja mental dengan Work fatigue pada pengemudi bus AKAP terminal dungngi tipe A

Tabel 9 Tabulasi silang antara Beban Kerja Mental dengan Work fatigue Pada pengemudi Bus AKAP terminal dungngi tipe A

| Beban kerja mental | Work Fatigue | | | | Total | | P value |
|--------------------|---------------------|-------------|---------------------------|------------|-----------|------------|---------|
| | Mengalami kelelahan | % | Tidak Mengalami Kelelahan | % | n | % | |
| sedang | 3 | 42,9 | 4 | 57,1 | 7 | 100 | 0,000 |
| Agak tinggi | 12 | 100,0 | 0 | 0,0 | 12 | 100 | |
| Tinggi | 33 | 100,0 | 0 | 0,0 | 33 | 100 | |
| Total | 48 | 92,3 | 4 | 7,7 | 52 | 100 | |

Sumber: Data Primer 2025

Tabel 9 menunjukkan dari 7 pengemudi bus dengan Beban kerja mental sedang yang mengalami work fatigue sebanyak 3 pengemudi bus (42,9%) dan yang tidak mengalami work fatigue sebanyak 4 pengemudi bus (57,1%), dan dari 12 pengemudi bus dengan beban kerja mental Agak tinggi yang mengalami work fatigue sebanyak 12 pengemudi bus (100,0%) dan yang tidak mengalami work fatigue 0,0 pengemudi bus (0,0%), Sedangkan dari 33 pengemudi bus dengan Beban kerja mental tinggi yang mengalami work fatigue sebanyak 33 pengemudi bus (100,0%) dan yang tidak mengalami work fatigue 0,0 pengemudi bus (0,0%).

PEMBAHASAN

Hubungan Lama Kerja dengan Work Fatigue pada pengemudi bus AKAP Terminal dungngi tipe A

Hasil uji statistik Fishers Exact Test diperoleh Pvalue = 0,000 < α = 0,05, ini berarti ada hubungan antara lama kerja dengan work fatigue pada pengemudi bus AKAP. Adanya hubungan antara lama kerja dengan work fatigue ini disebabkan oleh kapasitas fisik mereka mencapai batas optimal setelah menempuh jarak jauh, Posisi duduk pengemudi bus dalam waktu lama menciptakan kondisi kerja yang statis, yang dapat mengurangi tingkat kewaspadaan terhadap tugas yang mereka lakukan.

Hasil menunjukkan walaupun pengemudi dengan lama kerja tidak beresiko tetapi mengalami work fatigue yaitu sebanyak 4 pengemudi hal ini disebabkan oleh usia pengemudi yang lebih tua mereka juga bisa mengalami penurunan energi dan masalah kesehatan yang lebih sering, yang dapat meningkatkan risiko kelelahan kerja. selain usia disebabkan oleh duduk yang terlalu lama tanpa dibarengi dengan istirahat disela sela waktu selama kurang lebih 8 jam perhari, Kebiasaan ini akan berdampak pada otot perut melemah dan tulang belakang akan melengkung sehingga cepat lelah.

Hal ini diperkuat oleh (Rahmawati et al., 2024) Pada umumnya seseorang dapat bekerja secara baik pada rentan waktu 6-8 jam per hari atau dalam seminggu kurang lebih 40-50 jam. Maksimum waktu kerja yang masih efisien adalah 30 menit. Apabila jam kerja melebihi dari ketentuan tersebut akan ditemukan hal-hal seperti penurunan kecepatan kerja, gangguan kesehatan, angka absensi karena sakit meningkat, yang dapat mengakibatkan rendahnya tingkat produktivitas kerja.

Hubungan Kualitas tidur dengan Work Fatigue pada pengemudi bus AKAP terminal dungngi tipe A

Hasil uji statistik Fishers Exact Test diperoleh Pvalue = 0,004 < α = 0,05, ini berarti ada hubungan antara kualitas tidur dengan work fatigue pada pengemudi bus AKAP. Hubungan kualitas

tidur dengan Work Fatigue ini disebabkan karena Kualitas tidur yang buruk, sering terbangun di malam hari, waktu tidur tidak cukup, dapat mempengaruhi pemulihan fisik, Kualitas tidur yang rendah mengurangi kemampuan tubuh untuk beristirahat dan pulih, sehingga meningkatkan rasa lelah saat bekerja. Selain itu, kurang tidur dapat menurunkan konsentrasi dan kewaspadaan, yang berdampak negatif pada kinerja pengemudi.

Hal ini sejalan dengan penelitian Rifa salma dengan judul "Faktor Yang berhubungan dengan Kelelahan Kerja Pada pengemudi bus di PT.X " Hasil penelitian didapatkan bahwa pengemudi yang memiliki kualitas tidur buruk dan merasa lelah sebanyak 39 pengemudi dari 47 pengemudi (83,0%). Sedangkan pengemudi yang memiliki kuantitas tidur baik dan merasa lelah sebanyak 33 pengemudi dari 61 pengemudi (54,1%). Dilihat dari hasil uji statistik, didapatkan Pvalue sebesar 0,003 artinya pada $\alpha = 5\%$ dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara kualitas tidur dengan kelelahan kerja pengemudi bus PT X Tahun 2022. Selain itu, diperoleh nilai OR sebesar 4,136. Dapat disimpulkan bahwa pengemudi dengan kualitas tidur yang buruk mempunyai resiko 4,1 kali lebih besar untuk mengalami kelelahan kerja dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki kualitas tidur baik.

Hal ini diperkuat oleh (S.Samara, 2022) Kualitas tidur dapat berpengaruh terhadap gangguan tidur yang dialami seseorang yang dapat berdampak pada kelelahan akibat kurangnya atau terganggunya waktu istirahat. Setiap individu membutuhkan istirahat, yaitu salah satunya dengan tidur untuk dapat memperbaiki sel tubuhnya. Apabila individu memiliki waktu istirahat atau tidur yang kurang berkualitas, maka individu tersebut akan menjadi lebih cepat lelah.

Menurut Tenriola et al., 2024. Hubungan antara kualitas tidur dengan Work Fatigue dapat dijelaskan Pengemudi mengalami kurangnya jam tidur, kewaspadaan akan berkurang dan sebagai hasilnya kita akan merasa lelah, kurangnya jam tidur akan menyebabkan seseorang kekurangan energi dan terganggunya metabolisme tubuh. Sehingga mudah lelah dan selalu terlihat lemas, tidak bersemangat. kelelahan memiliki implikasi dalam situasi di tempat kerja untuk peningkatan kecelakaan dan cedera terjadi .

Hubungan Beban Kerja Mental dengan Work Fatigue pada pengemudi bus AKAP terminal dungi tipe A

Hasil uji statistik Chi-Square diperoleh Pvalue = $0,000 < \alpha = 0,05$, ini berarti ada hubungan beban kerja mental dengan Work Fatigue ini Dapat disimpulkan bahwa pengemudi dengan beban kerja mental tinggi mempunyai resiko lebih besar untuk mengalami kelelahan kerja dibandingkan dengan pengemudi yang memiliki beban kerja mental sedang dan agak tinggi. Adanya hubungan antara beban kerja mental dan kelelahan kerja disebabkan karena tugas yang memerlukan konsentrasi tinggi dan pengambilan keputusan yang cepat dapat menguras energi mental. Beban kerja yang berlebihan dapat menyebabkan stress dan kelelahan, sehingga mempengaruhi kinerja dan kewaspadaan pengemudi. Selain itu, tekanan untuk memenuhi target atau menghadapi situasi sulit di jalan dapat menambah beban mental, yang berkontribusi pada rasa lelah secara keseluruhan.

Hal ini sejalan dengan penelitian Indriani, dkk dengan judul "Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Pengangkut Semen Curah Pt. Prima Karya Manunggal" Hasil penelitian di dapatkan bahwa dari 50 pekerja menunjukan beban kerja berat dengan adanya kelelahan kerja sebanyak 8 orang (36,4%) dan tidak memiliki kelelahan kerja sebanyak 14 orang (32,6%), sedangkan pekerja yang beban kerja ringan dengan adanya kelelahan kerja sebanyak 21 orang (75,0%) dan tidak memiliki kelelahan sebanyak 7 orang (100,0%). Hasil uji statistik dengan menggunakan chi-square diperoleh nilai p value dari hasil penelitian ini yaitu, $p=0,014 < \alpha = 0,05$ maka (H_0) ditolak yang artinya ada hubungan beban kerja dengan kelelahan kerja di PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kab. Pangkep 202.

Menurut Mahmud, et., al, 2021. Hubungan Beban kerja dengan work fatigue (kelelahan kerja) merupakan faktor yang menyebabkan kelelahan kerja yang dialami supir bus. Semakin besar tingkat

beban kerja pada supir bus maka semakin tinggi resiko kelelahan kerja. Berdasarkan hasil observasi, aktivitas kerja mengemudi yang panjang dan tanggung jawab yang besar dalam pekerjaannya dengan mengemudi dan membawa jumlah penumpang yang banyak dalam sekali perjalanan termasuk dalam beban mental.

KESIMPULAN

Ada hubungan antara variabel Lama Kerja dengan Work Fatigue pada pengemudi bus AKAP dengan nilai Fishers Exact Test diperoleh $P\text{value} = 0,000$ ($p < 0,05$).

Ada hubungan antara variabel Kualitas Tidur dengan Work Fatigue pada pengemudi bus AKAP dengan nilai Fishers Exact Test diperoleh $P\text{value} = 0,004$ ($p < 0,05$).

Ada hubungan antara variabel Beban Kerja Mental dengan Work Fatigue (kelelahan kerja) pada pengemudi bus AKAP dengan nilai statistik chi-square diperoleh $P\text{value} = 0,000$ ($p < 0,05$).

SARAN

Bagi instansi terkait sebaiknya melakukan sosialisasi kepada pengemudi mengenai kelelahan kerja secara khusus untuk mengenali kelelahan kerja, faktor penyebab kelelahan kerja, pencegahan kelelahan kerja, dan dampak dari kelelahan kerja.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Pusat Statistik, (2022)

E.Rasidi, 2022. (2022). Hubungan Pola Makan, Kualitas Tidur, Dan Status Gizi Dengan Kelelahan Kerja Pada Pekerja Tambang (Operator) Di Pt. Pamapersada Nusantara. Universitas Islam Negeri Walisongo Semarang.

Kamila, R. S. 2022. Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Bus Di Pt X Tahun 2022. In Fakultas ilmu Kesehatan Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.

Khusnul, I. A., Alia, C., Muda, K., & Azteria, V. 2021. Faktor – Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Driving Pada Pengemudi Bus Akap Pendahuluan Perilaku mengemudi tidak terlepas dari prinsip safety driving . Safety driving ialah dasar perilaku mengemudi yang lebih memperhatikan keselamatan khususnya bagi pe. Majalah Ilmu Keperawatan Dan Kesehatan Indonesia, 10(1), 1–13.

Nuraini, D., & Ramdhan, D. H. 2021. Effect of Daily Trip System on Pt. X Contractor Worker Fatigue At Offshore Site. Journal of Vocational Health Studies, 5(2), 73.

Rani, Y. S. 2023. Analisis Faktor-Faktor Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Transportasi Darat. Journal of Health and Medical Research , 3(2), 273– 279.

Lestari, I. D., Chirzun, A., & Nurhasanah, N. 2023. Analisis Kelelahan Kerja Menggunakan Fatigue Assessment Scale pada PT. Indonesia Power Priok POMU. Metris: Jurnal Sains Dan Teknologi, 23(02), 100–107.

Mahmud et., all. 2021. Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Pengangkut Semen Curah PT. Prima Karya Manunggal (PKM) Kabupaten Pangkep. Window of Public Health Journal, 2(6), 1127–1135.s

Shelemo, A. 2023. Hubungan Kualitas Tidur Dengan Activity Of Daily Living Pada Lansia Di Rumah Pelayanan Sosial Lanjut Usia. Nucl. Phys., 13(1), 104– 116.

Sitompul, D. H. 2022. Faktor Yang Memengaruhi Kelelahan Kerja Pada Perawat Di Rumah Sakit Umum Sundari Kota Medan Tahun 2022. (Doctoral Dissertation, Institut Kesehatan Helvetia Medan).