

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Menurut angka *International Labour Organization (ILO)*, hingga dua juta pekerja setiap tahun meninggal dalam kecelakaan kerja akibat kelelahan. 32,8%, atau sekitar 18.828 sampel, dari 58.115 sampel menunjukkan tanda-tanda kelelahan. *International Labour Organization (ILO)* memperkirakan bahwa 299.000 kecelakaan terjadi di Indonesia setiap tahunnya, dan 70% dari insiden tersebut mengakibatkan kematian atau cacat tetap. Di Indonesia, kecelakaan kerja merugikan negara Rp. 280 triliun.

Tingkat kecelakaan kerja di Indonesia cenderung mengalami kenaikan dari tahun ke tahun. Berdasarkan Laporan Tahunan BPJS Ketenagakerjaan menunjukkan bahwa jumlah pekerja yang mengalami kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja meningkat menjadi 221.740 pada tahun 2020 dan 234.370 pada tahun 2021 (BPJS Ketenagakerjaan, 2022).

Menurut *International Labour Organization (ILO)*, faktor kelelahan menyebabkan hampir dua juta pekerja meninggal dunia setiap tahun. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa 32,8% atau sekitar 18.828 sampel dari 58.115 sampel mengalami kelelahan. *International Labour Organization (ILO)* melaporkan bahwa kelelahan kerja mengakibatkan 1 tenaga kerja kehilangan nyawa dan 160 lainnya memiliki gangguan kesehatan setiap 15 detik akibat kelelahan kerja. (Kemenker RI, 2014).

Berdasarkan data dari Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan, jumlah kecelakaan kerja di Indonesia mencapai 234.270 kasus pada 2021, naik 5,65% dari 221.740 kasus tahun sebelumnya. Sejak tahun 2017 telah terjadi 123.040 kejadian kecelakaan kerja yang meningkat sebesar 40,94% menjadi 173.415 kasus pada tahun 2018 dan pada tahun berikutnya, jumlah kecelakaan kerja di dalam negeri meningkat 21,28% menjadi 182.835 kasus.

Menurut Pusat Informasi Kriminal Nasional (Pusiknas) Polri, terdapat 62.975 kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia sepanjang semester pertama 2022, dengan total kerugian Rp143,6 miliar. Kasus kecelakaan lalu lintas terbanyak terjadi di Jawa Tengah, dengan sekitar 14 ribu kasus. Berdasarkan data BPS Jawa Tengah, jumlah kecelakaan lalu lintas di Jawa Tengah sepanjang tahun 2022 mencapai 2.354 peristiwa. Selama episode tersebut, ada laporan 250 korban jiwa, 11 luka berat, dan 2.788 luka ringan.. Berdasarkan statistik Korlantas Polri Jumlah korban kecelakaan di jalan mencapai 28.238 orang dari 31 Desember 2018 hingga 31 Maret 2019, dibandingkan dengan 25.347 orang pada periode yang sama tahun sebelumnya. Di antara kendaraan besar, truk adalah yang paling sering terlibat dalam kecelakaan di jalan, dengan 3.733 kecelakaan yang melibatkan truk pada tahun 2018, dan 25.347 kecelakaan yang melibatkan bus pada tahun yang sama.

Salah satu faktor penyebab utama kecelakaan kerja adalah faktor manusia, faktor lingkungan dan faktor peralatan. Kelelahan pekerja memberi kontribusi 50% terhadap terjadinya kecelakaan kerja (Setyawati, 2007).

Kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia diperkirakan oleh faktor kesalahan manusia atau human eror masih menempati urutan pertama penyebab terjadinya kecelakaan di Indonesia. *National Highway Transportation Safety Board* (NHTSB), menyatakan bahwa ada enam penyebab utama kecelakaan, yaitu pengemudi kehilangan konsentrasi (55%), lelah dan mengantuk (45%), dalam pengaruh obat-obatan atau alkohol (30%), kecepatan melebihi batas (30%), cuaca (15%), dan komponen yang mengalami kerusakan (10-14%) (Zuraida, 2015). Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam Warpani (2002) besarnya persentase penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu faktor manusia 93,52%, faktor kendaraan 2,76%, faktor jalan 3,23%, dan faktor lingkungan 0,49%. Kelelahan merupakan salah satu dari 3 faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas (Marsaid, et al, 2013).

Salah satu pekerjaan yang rentan mengalami kelelahan adalah mengemudi. Dikarenakan pekerjaan mengemudi membutuhkan konsentrasi tinggi dan koordinasi cepat antara otak, tangan, kaki, dan mata, pengemudi sangat rentan terhadap kelelahan kerja dan berbagai gangguan kesehatan lainnya (Yogisutanti dkk, 2013)

Menurut Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatakan bahwa pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi. Hal disebabkan oleh fakta bahwa pengemudi bertanggung jawab sepenuhnya atas keselamatan dirinya sendiri, penumpang, muatan yang dibawa, dan pengguna jalan lainnya. Saat

mengemudi, seluruh tubuh menjadi sangat lelah, terutama mata dan pikiran karena harus fokus selama berjam-jam (Kristanto, 2013).

Lelah didefinisikan sebagai kondisi fisik dan mental yang menyebabkan penurunan daya kerja dan ketahanan tubuh saat bekerja (Suma'mur, 2009). Kelelahan kerja dapat diakibatkan oleh beberapa faktor, antara lain kebugaran fisik, kebiasaan merokok, masalah psikologis, status kesehatan, jenis kelamin, usia, beban kerja, dan masalah lingkungan kerja (Tarwaka et al., 2004). Pengemudi sering mengalami kelelahan setelah melakukan perjalanan yang lama karena banyaknya gerakan monoton yang mengharuskan mereka untuk tetap fokus dalam mengendalikan kendaraan. Keadaan seperti ini akan terus berlanjut dan pada akhirnya akan mengurangi kesadaran pengemudi, membahayakan diri pengemudi sendiri, sesama pengguna jalan, dan orang-orang di sekitarnya (Syahlefi, 2014). Baik di sektor formal maupun informal, kelelahan adalah masalah yang selalu terjadi di tempat kerja. Salah satu komponen yang erat kaitannya dengan penurunan kinerja dan produktivitas individu adalah masalah tersebut. Penyakit Akibat Kerja (PAK) dan kecelakaan kerja adalah contoh efek jangka panjang lainnya (Deyulmar, 2018).

Menurut Suwono (2008), beban kerja, kapasitas kerja, dan tekanan tambahan yang disebabkan oleh lingkungan kerja adalah beberapa faktor yang dapat menyebabkan kelelahan. Umur, beban kerja, dan status gizi adalah beberapa faktor individu yang memengaruhi kelelahan. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Januar Atiqoh (2014), kelelahan dapat berdampak pada

kesehatan dan produktivitas karyawan. Rasa lelah memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kecelakaan kerja, menurut penelitian yang dilakukan di berbagai negara. Gangguan kesehatan seperti keluhan muskuloskeletal dan kelelahan yang signifikan adalah hasil dari karakteristik individu yang berbeda-beda setiap pengemudi (Namira dan Nurhayati, 2014 dalam Fahmi, 2015). Menurut Umyati et al. (2015), jam kerja kerja yang berlebih dapat menyebabkan kelelahan fisik. Kualitas tidur yang buruk akan menyebabkan kebutuhan untuk tidur menjadi berkurang. Hal ini memengaruhi kemampuan mengemudi dan dapat menyebabkan pengemudi mudah lelah dan mengantuk.

Selanjutnya, penelitian oleh Tika Nanda Prastuti (2017) menemukan bahwa masa kerja, kebiasaan berolahraga dan status gizi, dan waktu kerja memiliki korelasi yang kuat dengan kelelahan kerja. Sebaliknya, Daniel Carlos (2016) menemukan bahwa waktu mengemudi, kualitas tidur, dan beban kerja waktu memiliki korelasi dengan kelelahan kerja. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Castro dan Loureiro pada tahun 2004 di Peru, Kurang tidur akan membuat pengemudi merasa lelah dan sangat mengantuk (*eyes fallen shut*). Menurut data *National Highway Traffic Safety Administration*, 20% dari semua kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh kelelahan pengemudi dengan kondisi pengemudi mengantuk, yang menyebabkan 40.000 kecelakaan kecil dan 1550 kecelakaan besar dari sedikitnya 100.000 kecelakaan setiap tahunnya di Amerika Serikat.

Dalam studi di Swedia yang menggunakan rekaman video, ditemukan bahwa *fatigue* atau *sleepiness* adalah penyebab utama kecelakaan berkendara

(Hanowski et al., 2003). Sementara itu, sekitar 17 kecelakaan di PT Freeport McMoran terjadi pada tahun 2006, 22 kecelakaan terjadi pada tahun 2007, 20 kecelakaan terjadi pada tahun 2008, dan 18 kecelakaan terjadi pada tahun 2009 (Bartlett, 2011). ROSPA (2001) menyatakan bahwa pengemudi muda di bawah usia 30 tahun berisiko mengalami kecelakaan jalan raya yang disebabkan oleh mengantuk; usia puncak kelompok ini adalah 21 hingga 25 tahun. Kondisi jalan yang monoton, kurang tidur, dan mengemudi pada waktu malam atau dini hari adalah faktor yang dapat meningkatkan kelelahan (Fell, 1987).

Pekerja yang berusia lebih tua akan mengalami penurunan kinerja fisik saat melakukan tugas yang dapat menimbulkan kelelahan bagi pekerja. Hal ini disebabkan karena adanya penumpukan asam laktat dalam otot (Suci, 2022). Penelitian sebelumnya oleh Meilani dkk (2021) menunjukkan bahwa adanya hubungan signifikan antara lama kerja dengan kejadian kelelahan kerja pada pengemudi ojek online dengan perolehan nilai $p = 0,033$ yang mana $p < 0,05$ yang artinya terdapat hubungan antara lama kerja dan kelelahan kerja pada pengemudi ojek online. Penelitian oleh Amalia (2021) yang berjudul analisis faktor risiko kelelahan supir bus antar kota antar provinsi (akap) di perusahaan otobus (po) antar lintas sumatera (als) kota Palembang tahun 2018 menunjukkan hasil nilai $p=0,009$, $p < 0,05$ berarti terdapat hubungan yang signifikan antara umur dan kelelahan kerja pada pengemudi bus.

Berdasarkan Undang-Undang No.13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, ketentuan jam kerja yang harus di jalankan adalah yang

pertama “tujuh jam satu hari dan empat puluh jam dalam satu minggu untuk enam hari kerja dalam satu minggu” dan atau “delapan jam kerja satu hari dan 40 jam dalam satu minggu untuk lima hari kerja dalam satu minggu”. Kelelahan kerja dipengaruhi oleh lama dan ketepatan waktu beristirahat (Maurits, 2012). Jam kerja yang berlebihan dapat menyebabkan kelelahan, yang dapat menyebabkan penurunan efisiensi dan ketahanan kerja, serta dampak negatif pada seluruh tubuh (Salami, 2016). Studi yang dilakukan oleh Datu (2019) menemukan bahwa ada hubungan antara lama kerja dan kelelahan kerja pada Sario, komunitas pengendara ojek online Manguni Rider, dengan nilai p 0,023.

Keamanan dan keselamatan lalu lintas disebutkan dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan sebagai salah satu elemen penting dalam menciptakan keamanan dan keselamatan lalu lintas. Sektor informal yang masih membutuhkan perhatian adalah transportasi jalan dengan truk pasir. Pada sektor informal penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) belum memadai karena kurangnya landasan hukum yang mendukung dalam berjalannya usaha sektor informal, serta kesadaran Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dan kerjasama lintas sektor yang masih kurang (Setyawati, 2001).

Pada studi pendahuluan pada supir truk pasir di wilayah Kelurahan Pudukpayung yang merupakan salah satu bidang usaha informal di bidang angkutan jalan. Setiap rute yang dilalui supir truk memiliki kondisi yang berbeda-beda, antara lain muatan yang diangkut, medan yang dilalui, dan juga jarak tempuh dalam pengangkutan muatan. Jam kerja dari supir truk pasir

yang ada di Kelurahan Pudukpayung tidak menentu dengan jarak tempuh yang berbeda-beda, selain itu kondisi lalu lintas yang dihadapi supir truk juga beragam. Pada hasil studi pendahuluan yang dilakukan, 3 dari 5 supir truk mengaku pernah mengalami kecelakaan kerja pada saat mengemudi dikarenakan mengantuk dan hilang konsentrasi, mengantuk itu sendiri merupakan gejala kelelahan yang umum dialami oleh pekerja.

Waktu kerja seseorang (*time of day*) secara teoritis mempengaruhi tingkat kelelahan saat bekerja (Williamson et al., 2011). Oleh karena itu, perbedaan ini mungkin berdampak pada jumlah waktu yang dihabiskan oleh supir truk selama jam kerja mereka. Berdasarkan informasi di atas, penulis ingin meneliti faktor risiko yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada supir truk di Kelurahan Pudukpayung.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka rumusan masalah yang diangkat peneliti yaitu apa saja Faktor Risiko yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Truk di Kelurahan Pudukpayung Kota Semarang?

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor risiko yang berhubungan dengan kelelahan kerja pada supir truk di Kelurahan Pudukpayung Kota Semarang

2. Tujuan Khusus

- a. Untuk mengetahui gambaran umur pada supir truk di Kelurahan Pudukpayung Kota Semarang
- b. Untuk mengetahui gambaran masa kerja pada supir truk di Kelurahan Pudukpayung Kota Semarang
- c. Untuk mengetahui gambaran lama kerja pada supir truk di Kelurahan Pudukpayung Kota Semarang
- d. Untuk mengetahui gambaran status gizi pada supir truk di Kelurahan Pudukpayung Kota Semarang
- e. Untuk mengetahui gambaran beban kerja pada supir truk di Kelurahan Pudukpayung Kota Semarang
- f. Untuk mengetahui gambaran kelelahan kerja pada supir truk di Kelurahan Pudukpayung Kota Semarang
- g. Untuk mengetahui hubungan antara umur dan kelelahan kerja pada supir truk di Kelurahan Pudukpayung Kota Semarang
- h. Untuk mengetahui hubungan antara masa kerja dan kelelahan kerja pada supir truk di Kelurahan Pudukpayung Kota Semarang
- i. Untuk mengetahui hubungan antara lama kerja dan kelelahan kerja pada supir truk di Kelurahan Pudukpayung Kota Semarang
- j. Untuk mengetahui hubungan antara status gizi dan kelelahan kerja pada supir truk di Kelurahan Pudukpayung Kota Semarang
- k. Untuk mengetahui hubungan antara beban kerja dan kelelahan kerja pada supir truk di Kelurahan Pudukpayung Kota Semarang

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi Peneliti

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah dan memperluas wawasan dan pengetahuan serta pengalaman bagi peneliti mengenai faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan kerja

2. Bagi Masyarakat

- a. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan kepada masyarakat tentang apa itu kelelahan kerja
- b. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan kepada masyarakat tentang apa saja faktor risiko yang berhubungan dengan kelelahan kerja

3. Bagi Institusi

Menjadi bahan referensi dan masukan tambahan dalam pengembangan ilmu kesehatan yang berkaitan dengan faktor-faktor yang berhubungan dengan kelelahan pada supir truk.

