

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil

1. Gambaran Umum Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar

Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar merupakan bagian dari Dinas Pehubungan Kota Denpasar. Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar terletak di Jalan Cargo Permai, Ubung Kaja, Kecamatan Denpasar Barat, Provinsi Bali. Pelayanan yang terdapat di Terminal Angkutan Barang dapat berupa pengawasan dan pengendalian mobil barang, pelayanan jasa tunggu, pelayanan bongkar muat barang, dan pergudangan. Adapun luas areal angkutan barang yaitu 20.000 m² yang terdiri dari luas gudang sebanyak 15 gudang yaitu 1.806,452 m² dan luas areal parkir yaitu 8.268 m².

Kegiatan - kegiatan di areal terminal angkutan barang yaitu kegiatan parkir dan jasa tunggu, kegiatan bongkar muat barang, pergudangan, dan terdapat ruangan istirahat yang diperuntukan kepada operator dan sopir truk. Terminal angkutan barang di Kota Denpasar menjadi tempat peristirahatan sopir truk dari perjalanan yang cukup lama dan panjang, terdapat kios dan los untuk tempat operator dan para sopir beristirahat.

Jumlah truk yang ada di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar per tahun 2023 yaitu untuk mobil barang sebanyak 37.288 truk, bongkar barang sebanyak 2.364 truk, muat barang sebanyak 2.679 truk, dan jasa tunggu dan jasa parkir sebanyak 2.679 truk. Sehingga jika dijumlahkan sebanyak 20.106 truk yang ada di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar per tahun 2023.

2. Karakteristik Subjek Penelitian

a. Usia Responden

Responden sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024 terbanyak adalah usia dewasa dengan jarak usia 19-44 tahun sejumlah 47 orang (50.5%), sedangkan paling sedikit yaitu usia tua dengan usia lebih dari 45 tahun sejumlah 46 orang (49.5%).

b. Jenis Kelamin Responden

Seluruh responden berjenis kelamin laki-laki dengan jumlah responden yaitu 93 (100%) orang sopir truk.

c. Lama Kerja Responden

Lama kerja responden sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024 yaitu terbanyak dengan lama kerja 9 – 16 jam/hari sejumlah 57 orang (61.3%) dan paling sedikit dengan lama kerja 17-24 jam/hari sejumlah 14 orang (15.0%).

3. Analisis *Univariat*

a. Usia

Tabel 5
Distribusi Responden Berdasarkan Usia Sopir Truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024

Kelompok Usia	Jumlah (orang)	Presentase (%)
Usia Dewasa	47	50.5
Usia Tua	46	49.5
Total	93	100.0

Usia responden diukur dengan menggunakan instrumen kuesioner dan dilakukan dengan metode wawancara. Berdasarkan tabel 5, terbanyak adalah usia dewasa dengan jarak usia 19-44 tahun sejumlah 47 orang (50.5%), sedangkan

paling sedikit yaitu usia tua dengan usia lebih dari 45 tahun sejumlah 46 orang (49.5%). Usia minimal pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar tahun 2024 yaitu 23 tahun dan usia maksimal pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar tahun 2024 yaitu 64 tahun.

b. Lama Kerja

Lama kerja responden diukur dengan menggunakan instrumen kuesioner dan dilakukan dengan metode wawancara. Adapun distribusi frekuensi lama kerja sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar tahun 2024 yaitu sebagai berikut:

Tabel 6
Distribusi Frekuensi Lama Kerja Sopir Truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024

Lama Kerja (jam/hari)	Jumlah (orang)	Presentase (%)
1 – 8	22	23.7
9 – 16	57	61.3
17 – 24	14	15.0
Total	93	100.0

Berdasarkan tabel di atas distribusi frekuensi lama kerja sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar tahun 2024 yaitu terbanyak dengan lama kerja 9 – 16 jam/hari sejumlah 57 orang (61.3%) dan paling sedikit dengan lama kerja 17-24 jam/hari sejumlah 14 orang (15.0%). Lama kerja minimal pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar tahun 2024 yaitu 2 jam/hari dan maksimal lama kerja pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar tahun 2024 yaitu 24 jam/hari.

c. Kelelahan Subjektif

Kelelahan subjektif responden diukur dengan menggunakan kuesioner *Subjective Self Rating Test* (SSRT) dari *Industrial Fatigue Research Japan* (IFRC Jepang) yang dilakukan dengan metode wawancara. Kuesioner *Subjective Self Rating Test* (SSRT) berisi 30 pertanyaan yang meliputi 10 pertanyaan tentang pelemahan kegiatan, 10 pertanyaan pelemahan motivasi, dan 10 pertanyaan tentang kelelahan fisik. Selanjutnya jawaban diberi skor lalu dijumlahkan sehingga mendapatkan skor kelelahan subjektif. Berikut distribusi frekuensi dari kelelahan subjektif sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar tahun 2024 :

Tabel 7
Distribusi Frekuensi Kelelahan Subjektif Sopir Truk di Terminal Angkutan
Barang Kota Denpasar Tahun 2024

Pertanyaan Kelelahan Subjektif	Jumlah Jawaban							
	TP	(%)	K	(%)	S	(%)	SS	(%)
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Perasaan berat di kepala	22	23.7	38	40.9	27	29	6	6.5
Menjadi lelah seluruh badan	6	6.5	43	46.2	40	43	4	4.3
Kaki merasa berat	19	20.4	38	40.9	33	35.5	3	3.2
Menguap	15	16.1	57	61.3	19	20.4	2	2.2
Merasa kacau pikiran	32	34.4	49	52.7	11	11.8	1	1.1
Menjadi mengantuk	10	10.8	55	59.1	26	28	2	2.2
Merasakan beban pada mata	22	23.7	36	38.7	33	35.5	2	2.2
Kaku dan canggung dalam bergerak	47	50.5	36	38.7	9	9.7	1	1.1
Tidak seimbang dalam berdiri	61	65.6	24	45.8	7	7.5	1	1.1
Mau berbaring	23	24.7	51	54.8	18	19.4	1	1.1
Merasa susah berpikir	43	46.2	39	41.9	11	11.8	0	0
Lelah bicara	69	74.2	21	22.6	3	3.2	0	0
Menjadi gugup	71	76.3	19	20.4	3	3.2	0	0
Tidak dapat berkonsentrasi	45	48.4	38	40.9	10	10.8	0	0
Sulit memusatkan perhatian	44	47.3	38	40.9	11	11.8	0	0
Mudah lupa	39	41.9	34	36.6	19	20.4	1	1.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Kurang kepercayaan diri	65	69.9	26	28	2	2.2	0	0
Merasa cemas	37	39.8	44	47.3	12	12.9	0	0
Sulit mengontrol sikap	49	52.7	34	36.6	10	10.8	0	0
Tidak tekun dalam bekerja	63	67.7	25	26.9	5	5.4	0	0
Sakit kepala	16	17.2	41	44.1	32	34.4	4	4.3
Kaku di bahu	12	12.9	29	31.2	50	53.8	2	2.2
Nyeri di punggung	20	21.5	30	32.2	42	45.2	1	0
Merasa pernafasan tertekan	74	79.6	16	17.2	3	3.2	0	0
Haus	4	4.3	35	37.6	48	51.6	6	6.5
Suara serak	43	46.2	47	50.5	3	3.2	0	0
Merasa pening	29	31.2	59	63.4	4	4.3	1	1.1
Spasme dari kelopak mata	50	53.8	33	35.5	10	10.8	0	0
Tremor pada anggota badan	77	82.8	15	16.1	1	1.1	0	0
Merasa kurang sehat	11	11.8	70	75.3	12	12.9	0	0

Keterangan pada tabel di atas, yaitu sebagai berikut:

TP : Tidak Pernah

K : Kadang – Kadang

S : Sering

SS : Sangat Sering

Berdasarkan tabel di atas, jumlah jawaban TP (Tidak Pernah) terbanyak terdapat pada pertanyaan “Tremor pada anggota badan” yaitu sebanyak 77 jawaban (82.8%) dan paling sedikit pada pertanyaan “Haus” yaitu sebanyak 4 jawaban (4.3%). Jumlah jawaban K (Kadang – Kadang) terbanyak terdapat pada pertanyaan “Merasa kurang sehat” yaitu sebanyak 70 jawaban (75.3%) dan paling sedikit pada pertanyaan “Tremor pada anggota badan” yaitu sebanyak 15 jawaban (16.1%). Jumlah jawaban S (Sering) terbanyak terdapat pada pertanyaan 48 jawaban (51.6%) dan paling sedikit pada pertanyaan “Tremor pada anggota badan” yaitu sebanyak 1

jawaban (1.1%). Sedangkan jumlah jawaban SS (Sangat Sering) terbanyak terdapat pada pertanyaan “Perasaan berat dikepala” dan “Haus” sebanyak 6 jawaban (6.5%).

4. Hasil Analisis *Bivariat*

a. Uji Normalitas *Kolmogorov-Smirnov*

Berikut merupakan analisis Uji Normalitas hubungan antara usia dan lama kerja dengan kelelahan subjektif pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024 dengan menggunakan Uji Normalitas *Kolmogorov-Smirnov*:

Tabel 8
Uji Normalitas *Kolmogorov-Smirnov*

	Unstandardized Residual
N	93
Asymp. Sig. (2-tailed)	.063 ^c

Berdasarkan tabel di atas diperoleh nilai Asymp. Sig. (2-tailed) yaitu 0.063 (>0.05). Data dikatakan berdistribusi normal jika nilai signifikansi memperoleh (>0.05). Maka dapat disimpulkan bahwa Uji Normalitas Kolmogorov-Smirnov hubungan antara usia dan lama kerja dengan kelelahan subjektif pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024 memperoleh hasil bahwa data berdistribusi normal.

b. Hubungan Usia dengan Kelelahan Subjektif pada Sopir Truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024

Berikut merupakan hasil analisis *bivariat* hubungan antara usia dengan kelelahan subjektif pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar tahun 2024. Pengolahan data menggunakan Uji Korelasi Pearson untuk menguji hipotesis berikut:

Ho : Tidak ada hubungan signifikan positif antara usia dengan kelelahan subjektif pada sopir truk.

Ha : Ada hubungan signifikan positif antara usia dengan kelelahan subjektif pada sopir truk.

Adapun hasil Uji Korelasi Pearson hubungan antara usia dengan kelelahan subjektif pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar tahun 2024 yaitu sebagai berikut :

Tabel 9
Uji Korelasi Pearson Hubungan Usia dengan Kelelahan Subjektif pada Sopir Truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024

		Usia	Kelelahan Subjektif
Usia	Sig. (2-tailed)		.870
	N	93	93
Kelelahan Subjektif	Sig. (2-tailed)	.870	
	N	93	93

Berdasarkan tabel di atas dapat diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar 0.017 dengan nilai signifikansi / p value (Sig. (2-tailed)) yaitu 0.870, karena nilai signifikansi p (> 0.05), maka Ho diterima dan Ha ditolak artinya tidak ada hubungan signifikan positif antara usia dengan kelelahan subjektif pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024.

c. Hubungan Lama Kerja dengan Kelelahan Subjektif pada Sopir Truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024

Berikut merupakan hasil analisis *bivariat* hubungan antara lama kerja dengan kelelahan subjektif pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar tahun 2024. Pengolahan data menggunakan Uji Korelasi Pearson untuk menguji hipotesis berikut:

Ho : Tidak ada hubungan signifikan positif antara lama kerja dengan kelelahan subjektif pada sopir truk.

Ha : Ada hubungan signifikan positif antara lama kerja dengan kelelahan subjektif pada sopir truk.

Adapun hasil Uji Korelasi Pearson hubungan antara lama kerja dengan kelelahan subjektif pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar tahun 2024 yaitu sebagai berikut :

Tabel 10
Uji Korelasi Pearson Hubungan Lama Kerja dengan Kelelahan Subjektif pada Sopir Truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024

		Lama Kerja	Kelelahan Subjektif
Lama Kerja	Sig. (2-tailed)		.311
	N	93	93
Kelelahan Subjektif	Sig. (2-tailed)	.311	
	N	93	93

Berdasarkan tabel di atas dapat diperoleh nilai koefisien korelasi sebesar 0.106 dengan nilai signifikasi / p value (Sig. (2-tailed)) yaitu 0.311, karena nilai signifikasi p ($> 0,05$), maka Ho diterima dan Ha ditolak artinya tidak ada hubungan signifikan positif antara lama kerja dengan kelelahan subjektif pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024.

B. Pembahasan

1. Karakteristik Responden

Berdasarkan hasil penelitian ini, responden memiliki usia yang bervariasi yaitu bahwa responden terbanyak adalah usia dewasa dengan jarak usia 19-44 tahun sejumlah 47 orang (50.5%), sedangkan paling sedikit yaitu usia tua dengan usia lebih dari 45 tahun sejumlah 46 orang (49.5%). Usia seseorang dapat

mempengaruhi kondisi tubuh yang berhubungan dengan keadaan fisik individu. Secara fisiologis, kondisi fisik dan daya tahan tubuh seseorang cenderung menurun seiring bertambahnya usia (Andriani, 2016).

Berdasarkan hasil penelitian distribusi frekuensi sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024, menghasilkan seluruh responden berjenis kelamin laki laki. Dalam penelitian ini jenis kelamin tidak memiliki pengaruh dikarenakan hasil dalam penelitian ini hanya menghasilkan satu jenis kelamin (laki-laki) dan tidak ada pembandingan dengan jenis kelamin lainnya.

Berdasarkan hasil penelitian ini, lama kerja responden terbanyak dengan lama kerja 9 – 16 jam/hari sejumlah 57 orang (61.3%) dan paling sedikit dengan lama kerja 17-24 jam/hari sejumlah 14 orang (15.1%). Lama kerja yang tidak sesuai akan menyebabkan terjadinya kelelahan kerja (Verawati, 2016). Kelelahan, penurunan pada ketepatan, kecermatan, dan ketelitian kerja dapat disebabkan karena jam kerja yang berlebihan dan jam kerja lembur dibawah batas kemampuan.

2. Hasil Jawaban Kuesioner Kelelahan Subjektif Pada Sopir Truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024

Penelitian ini menggunakan kuesioner *Subjective Self Rating Test* (SSRT) dari *Industrial Fatigue Research Japan* (IFRC Jepang) yang memiliki 30 pertanyaan terdiri dari sepuluh pertanyaan tentang pelemahan kegiatan yaitu apakah responden pernah mengalami perasaan berat dikepala, menjadi lelah diseluruh badan, kaki merasa berat, menguap, pikiran merasa kacau, mengantuk, beban pada mata, kaku dan canggung dalam bergerak, tidak seimbang dalam berdiri, dan mau berbaring.

Sepuluh pertanyaan pelemahan motivasi yaitu apakah responden pernah mengalami susah berpikir, lelah berbicara, gugup, tidak dapat berkonsentrasi, sulit

memusatkan perhatian, mudah lupa, kurang kepercayaan diri, cemas, sulit mengontrol sikap, dan tidak tekun dalam bekerja. Selanjutnya, sepuluh pertanyaan tentang kelelahan fisik yaitu sakit kepala, kaku dibahu, nyeri dipunggung, pernafasan tertekan, haus, serak, pening, spasme dari kelopak mata, tremor pada anggota badan dan merasa kurang sehat.

Pertanyaan akan dijawab oleh responden dengan jawaban tidak pernah, kadang – kadang, sering, dan sangat sering yang akan selanjutnya dilakukan skoring pada jawaban yaitu menghasilkan tidak pernah = 0, kadang – kadang = 1, sering = 2, sangat sering = 3. Untuk mengetahui tingkat kelelahan subjektif, skor yang didapatkan dijumlahkan akan menghasilkan total skor kelelahan subjektif yang hasil yang diperoleh akan dikategorikan yaitu total skor 0-21 adalah kategori kelelahan rendah, total skor 22-44 adalah kategori kelelahan sedang, total skor 45-67 adalah kategori kelelahan tinggi, dan total skor 68-90 adalah kategori kelelahan sangat tinggi. Adapun hasil tingkat kelelahan subjektif pada penelitian ini yaitu sebagai berikut:

- a. Kelelahan rendah sejumlah 31 responden (33.3%).
- b. Kelelahan sedang sejumlah 60 responden (64.5%).
- c. Kelelahan tinggi sejumlah 2 responden (2.2%).

Kelelahan yang disebabkan oleh sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar dikarenakan sebagian besar memiliki lama kerja terbanyak sejumlah 57 responden (61.3%) dengan lama kerja 9-16 jam perharinya. Sedangkan, Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan waktu kerja pengemudi kendaraan bermotor umum paling lama adalah 8 (delapan) jam sehari.

Selain lama kerja, status gizi, kondisi kesehatan, kuantitas tidur, kualitas tidur, shift kerja, waktu istirahat, beban kerja, dan lingkungan fisik akan mempengaruhi terjadinya kelelahan (Riyadi, 2021). Selain itu, gerakan yang bersifat monoton dan mengharuskan untuk berkonsentrasi pada saat mengendalikan kendaraan dapat menyebabkan kelelahan bagi sopir truk.

3. Hubungan Usia dengan Kelelahan Subjektif Pada Sopir Truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024

Berdasarkan hasil analisis Uji Korelasi Pearson didapatkan nilai Sig (2-tailed) menghasilkan nilai 0.807. Karena nilai Sig (2-tailed) $0.807 > 0.05$, maka dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak artinya tidak ada hubungan signifikan positif antara usia dengan kelelahan subjektif pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Adytama & Muliawan (2020) bahwa terdapat hubungan antara usia dengan kelelahan kerja sopir bus di Pangkalan Antar Provinsi Jawa-Bali di Denpasar. Penelitian ini menghasilkan nilai $p = 0.028$. Semakin tua usia maka metabolisme yang berada di dalam tubuh akan mengalami penurunan sehingga tubuh menjadi mudah lelah.

Penelitian ini sejalan dengan penelitian oleh Fahri dkk., (2021) bahwa tidak adanya hubungan antara usia dengan kelelahan subjektif pada sopir angkutan batubara di PT. Panca Bina Banua Tahun 2021 yang menghasilkan nilai $p\text{-value} = 0.608$. Tidak adanya hubungan usia dengan kelelahan subjektif pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024 ini dikarenakan beberapa responden dengan usia lansia mendapatkan skor kelelahan individu yang lebih kecil dibandingkan responden dengan usia dewasa yang memiliki skor kelelahan

individu yang lebih tinggi. Menurut penelitian oleh Mustofani (2020) bahwa seseorang pekerja yang aktif dengan usia lanjut memiliki kemampuan yang sama atau lebih meningkat dibandingkan dengan pekerja yang memiliki usia muda tetapi tidak aktif.

Selain faktor kebiasaan bekerja, menurut penelitian oleh Rahayu & Effendi (2017) Kebiasaan merokok menjadi salah satu faktor terjadinya kelelahan lebih banyak terjadi pada responden. Kebiasaan merokok akan menyebabkan menurunnya kapasitas paru-paru, sehingga kemampuan dalam menyerap oksigen menjadi menurun dan terjadinya penurunan tingkat kesegaran tubuh.

Pada penelitian ini, faktor lain juga dapat mempengaruhi penelitian hubungan antara usia dengan kelelahan subjektif yaitu, status gizi, kondisi kesehatan, kuantitas tidur, kualitas tidur, shift kerja, waktu istirahat, beban kerja, dan kondisi lingkungan fisik.

4. Hubungan Lama Kerja dengan Kelelahan Subjektif Pada Sopir Truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024.

Berdasarkan hasil analisis Uji Korelasi Pearson didapatkan nilai Sig (2-tailed) menghasilkan nilai 0.311. Karena nilai Sig (2-tailed) $0.311 > 0.05$, maka dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak artinya tidak ada hubungan signifikan positif antara lama kerja dengan kelelahan subjektif pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024.

Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan (Apriliana & Agustina (2021) bahwa terdapat hubungan antara durasi mengemudi dengan kelelahan kerja pengemudi distribusi produksi di PT Aneka Gas Industri, Tbk-Bekasi yang diuji menggunakan uji *chi-square* menghasilkan nilai $p=0,005$. Durasi

mengemudi atau lama kerja dapat mempengaruhi tingkat kelelahan dikarenakan terbatasnya kemampuan yang optimal setelah menempuh jarak yang panjang.

Namun, banyak faktor yang mempengaruhi tidak adanya hubungan antara lama kerja dengan kelelahan subjektif pada sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar. Hasil penelitian yang dilakukan menghasilkan bahwa terdapat responden dengan lama kerja yang kurang dari 8 jam memiliki skor kelelahan individu yang tinggi dibandingkan responden dengan lama kerja yang lebih dari 8 jam. Dalam penelitian Wurarah, dkk., (2020) Beban kerja menentukan lama seseorang dapat bekerja sesuai dengan kemampuan yang dimiliki oleh seseorang. Beban kerja mencakup besaran pekerjaan yang wajib dipertanggungjawabkan oleh suatu unit serta hasil perkalian antara jumlah kerja dengan lama kerja. Agar seseorang dapat bekerja tanpa kelelahan atau gangguan, maka beban kerja yang semakin berat, maka akan semakin pendek lama kerja yang disarankan.

Pada penelitian ini, faktor lain juga dapat mempengaruhi penelitian hubungan antara lama kerja dan kelelahan subjektif yaitu, status gizi, kondisi kesehatan, kuantitas tidur, kualitas tidur, shift kerja, waktu istirahat, beban kerja, dan kondisi lingkungan fisik.

C. Kelemahan Penelitian

Kelemahan dari penelitian ini adalah hanya meneliti dua faktor yaitu usia dan lama kerja penyebab dari kelelahan subjektif dari sekian banyak faktor yang ada. Penelitian ini memiliki kelemahan pada keterbatasan data yang digunakan tidak lengkap atau tidak mencakup semua variabel yang relevan untuk menganalisis hubungan antara usia dan lama kerja dengan kelelahan subjektif sopir truk di Terminal Angkutan Barang Kota Denpasar Tahun 2024