

Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Ojek *Online*

Vania J. F. Wenur¹, Diana V. D. Doda², Eva M. Mantjoro³

¹ Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Sam Ratulangi, Indonesia.

E-mail: vaniawenur28@gmail.com

²Fakultas Kedokteran,Universitas Sam Ratulangi, Indonesia.

E-mail: vandadoda@unsrat.ac.id

³Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Sam Ratulangi, Indonesia.

E-mail: evamantjoro@yahoo.com

Abstrak: Pengemudi ojek *online* sering mengalami kelelahan kerja yang berdampak pada penurunan kinerja fisik, mental, dan konsentrasi, serta berisiko menyebabkan kecelakaan. Penelitian ini bertujuan mengetahui hubungan antara durasi kerja, usia, IMT, dan masa kerja dengan tingkat kelelahan pengemudi ojek *online* di Kota Manado dan Kota Tomohon. Metode yang digunakan adalah *cross-sectional*, teknik kuantitatif, dan desain survei deskriptif. Sebanyak 60 responden terlibat dalam penelitian ini. Mayoritas berusia 17-25 tahun (48,3%), berpendidikan SMA (86,7%), memiliki masa kerja 1-3 tahun (65%), dan sebagian memiliki pekerjaan sampingan sebagai wiraswasta (11,7%). Hasil penelitian menunjukkan 65% responden mengalami kelelahan ringan dan 35% kelelahan sedang, dengan keluhan utama berupa rasa mengantuk (394) dan kekurangan energi (316). Uji Mann Whitney menunjukkan tidak ada perbedaan signifikan antara kelelahan pengemudi di kedua kota dengan nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0,133 (> 0,05). Namun, uji Spearman rank menunjukkan korelasi positif antara durasi kerja dan tingkat kelelahan ($p = 0,040$; $r = 0,266$) dimana semakin lama durasi kerja semakin tinggi kelelahan. Usia, IMT, dan masa kerja tidak menunjukkan hubungan yang signifikan. Sebagai saran bagi pengemudi ojek *online* yaitu pengemudi harus mengatur waktu istirahat dan menghindari beban kerja berlebihan.

Kata Kunci: Kelelahan Kerja, Durasi Kerja, Ojek *Online*

1. Pendahuluan

Pertumbuhan pesat layanan transportasi berbasis aplikasi digital telah menjadikan ojek *online* sebagai salah satu moda transportasi utama di Indonesia. Namun, di balik fleksibilitas dan kemudahan yang ditawarkan, pengemudi ojek *online* menghadapi tantangan signifikan terkait kelelahan kerja yang dapat berdampak pada keselamatan berkendara.

Kelelahan kerja merupakan kondisi penurunan kapasitas fisik dan mental akibat tekanan kerja yang berlebihan, yang dapat meningkatkan risiko terjadinya insiden kecelakaan di jalan raya. ¹Penelitian yang dilakukan di Kota Bitung terhadap pengemudi ojek

¹ Tanriono, Y., Doda, D., & Manampiring, A. (2019). Hubungan Kelelahan Kerja, Kualitas Tidur, Perilaku Pengemudi, dan Status Gizi dengan Kecelakaan Kerja pada Pengemudi Ojek Di Kota Bitung. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 8(6), 99-110.

menemukan bahwa 82% pengemudi melaporkan merasa lelah karena pekerjaan dan berada pada kelelahan yang sangat tinggi, sementara hanya 18% yang melaporkan mengalami kelelahan risiko tinggi. Lebih lanjut, 64% responden merupakan pengemudi yang telah bekerja lebih dari 8 jam per hari, dibandingkan dengan 36% yang bekerja kurang dari atau sama dengan 8 jam (Tanriono dkk, 2019).

²Penelitian sebelumnya pada ojek *online* di Jakarta Timur menjelaskan bahwa tidak adanya hubungan antara waktu kerja, Indeks Massa Tubuh (IMT), dan usia dengan kelelahan kerja (Rizal, M & Elwindra., 2019). ³Penelitian yang dilakukan di Kota Samarinda terhadap pengendara ojek *online* menjelaskan tidak adanya korelasi dengan kelelahan kerja yaitu umur dan durasi kerja (Zulkarnain, dkk. 2022). Penelitian lain yang dilaksanakan di Jakarta Timur terhadap pengemudi ojek *online* juga melaporkan bahwa kelelahan kerja tidak memiliki hubungan dengan masa kerja dan usia (Lupita & Rukayah, 2020).

Penelitian tahun 2020 terhadap pengemudi ojek *online* di Jakarta Timur menjelaskan bahwa 59,2% dari 91 responden yang bekerja > 8 jam per hari melaporkan mengalami kelelahan tinggi. Hasil analisis statistik menunjukkan nilai signifikansi (p) sebesar 0,024, yang menyatakan adanya hubungan yang signifikan antara durasi kerja dengan kelelahan kerja (Lupita & Rukayah, 2020). Penelitian tahun 2019 pada pengemudi ojek *online* yang berlokasi di Jakarta Timur juga mengidentifikasi bahwa durasi kerja, lamanya tidur, dan lembur memiliki keterkaitan dengan tingkat kelelahan di tempat kerja. (Agustina & Lupita, 2019).

Selain faktor-faktor tersebut, penelitian lain yang dilaksanakan di Kota Samarinda pada pengendara ojek *online* mengungkapkan bahwa tingkat kecemasan dan kualitas tidur turut memengaruhi kelelahan kerja (Zulkarnain, dkk. 2022). Data dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia menunjukkan bahwa pada tahun 2022, kendaraan bermotor mendominasi jumlah kendaraan di Indonesia, dengan 125.305.332 unit atau hampir 84% dari seluruh kendaraan. Di Sulawesi Utara, terdapat 881.271 kendaraan bermotor, sekitar 75% dari total kendaraan di wilayah tersebut. Peraturan mengharuskan pengemudi kendaraan bermotor umum untuk beristirahat selama sekurang-kurangnya 30 menit setelah mengemudi selama 4 jam berturut-turut. Selain itu, aturan tersebut juga membatasi waktu mengemudi, terutama pada malam hari, serta mengatur waktu kerja dan istirahat.

Kelelahan kerja dapat dikategorikan menjadi kelelahan fisik, yang berkaitan dengan penurunan kinerja sistem muskular, dan kelelahan umum, yang berkaitan dengan penurunan performa mental. Faktor-faktor seperti jenis kelamin, usia, lama tidur, masa kerja, durasi kerja, lembur, monotonitas, beban kerja, status gizi, kebisingan, penerangan, dan iklim kerja dapat mempengaruhi tingkat kelelahan. Pengemudi ojek

² Rizal, M., & Elwindra. (2019). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Pengendara Ojek Online di Jakarta Timur Tahun 2018. *Jurnal Persada Husada Indonesia*, 6(21), 1-8.

³ Zulkarnain, M., Setyowati, D. L., & Sultan, M. (2022). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengendara Ojek Online Di Kota Samarinda. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 6(3), 1549–1556.

online sering mengalami masalah kesehatan akibat jam kerja yang melebihi batas standar, biasanya antara 8 hingga 17 jam per hari.

Sebagian besar penelitian sebelumnya berfokus di wilayah Jawa, seperti Jakarta Timur. Penelitian di Sulawesi Utara, khususnya di Kota Manado dan Kota Tomohon, masih sangat terbatas, sehingga diperlukan studi yang mendalam untuk memahami faktor pengaruh kelelahan kerja. Terdapat ketidakkonsistenan dengan hasil studi sebelumnya mengenai hubungan antara durasi kerja, usia, masa kerja, dan IMT terhadap kelelahan kerja. Beberapa studi menemukan hubungan signifikan antara faktor-faktor tersebut dengan kelelahan kerja, sementara studi lain tidak menemukan hubungan yang signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa perlunya penelitian lebih lanjut untuk memperjelas hubungan tersebut. Selain itu, belum terdapat penelitian yang membandingkan ojek *online* di Kota Manado dan Kota Tomohon. Oleh karena itu, penelitian ini perlu dilakukan.

Tujuan dari penelitian ini untuk menganalisis hubungan antara durasi kerja, usia, Indeks Massa Tubuh (IMT), dan masa kerja dengan kelelahan kerja pada pengemudi ojek *online* di Kota Manado dan Kota Tomohon. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan strategi intervensi yang lebih efektif guna meningkatkan kesejahteraan serta keselamatan kerja para pengemudi ojek *online*.

2. Metode

Penelitian ini dirancang dengan menggunakan pendekatan cross-sectional, teknik kuantitatif, dan desain survei deskriptif. Penelitian ini dilakukan di wilayah Kota Manado dan Kota Tomohon. Dilakukan penelitian sepanjang bulan Juli-Agustus 2024. Untuk populasi yaitu seluruh pengemudi ojek *online* di Kota Manado dan Kota Tomohon. Besar sampel ditentukan dengan alasan bahwa secara umum penelitian korelasional memberikan hasil yang baik dengan jumlah sampel minimal 30. Dalam penelitian ini peneliti menetapkan 30 sampel di Kota Manado dan 30 sampel di Kota Tomohon. Peneliti menetapkan kriteria inklusi, yaitu bekerja sebagai pengemudi ojek *online* selama > 6 bulan dan tidak memiliki riwayat penyakit jantung dan paru, dan kriteria eksklusi, yaitu pengemudi yang tidak dapat berpartisipasi. Teknik pengambilan sampel yaitu purposive sampling.

Dilakukan analisis mengenai durasi kerja, usia, masa kerja, dan Indeks Massa Tubuh (IMT). Kelelahan kerja merupakan variabel dependen dalam penelitian ini. Kuesioner digunakan sebagai instrumen penelitian ini. Digunakan kuesioner *Swedish Occupational Fatigue Inventory (SOFI)* yang di dalamnya memiliki tingkatan kelelahan seperti rasa kantuk, ketidaknyamanan fisik, kurangnya motivasi, dan kekurangan energi. Dari setiap dimensi terdiri atas 4 pertanyaan, sehingga total terdapat 20 pertanyaan. Peneliti memperoleh informasi langsung dari objek penelitian. Univariat dan bivariat merupakan dua kategori analisis yang digunakan. Tingkat korelasi dari setiap variabel dianalisis dengan perangkat lunak SPSS dan uji *Spearman rank*. Perbandingan antara dua kelompok juga dianalisis menggunakan SPSS dan uji *Mann Whitney*.

3. Hasil

1) Karakteristik Responden

Dibawah ini menunjukkan distribusi karakteristik responden.

Tabel 1. Distribusi Karakteristik Responden

Karakteristik	n	%	
Jenis Kelamin			
Laki-Laki	60	100	
Usia			
17-25 tahun	29	48,3	
26-35 tahun	20	33,3	
≥ 36 tahun	11	18,3	
Pendidikan Terakhir			
SMA	52	86,7	
Diploma	1	1,7	
Universitas	7	11,7	
Masa Kerja			
< 1 tahun	5	8,3	
1-3 tahun	39	65	
> 4 tahun	16	26,7	
Pekerjaan Tambahan			
Ya	Wiraswasta	7	11,7
	Wirausaha	6	10
	Swasta	5	8,3
	Buruh	2	3,3
Tidak		40	66,7
Riwayat Penyakit			
Ya	Hipertensi	2	3,3
Tidak		58	96,7
	Total	60	100

(Sumber: Data Primer, 2024)

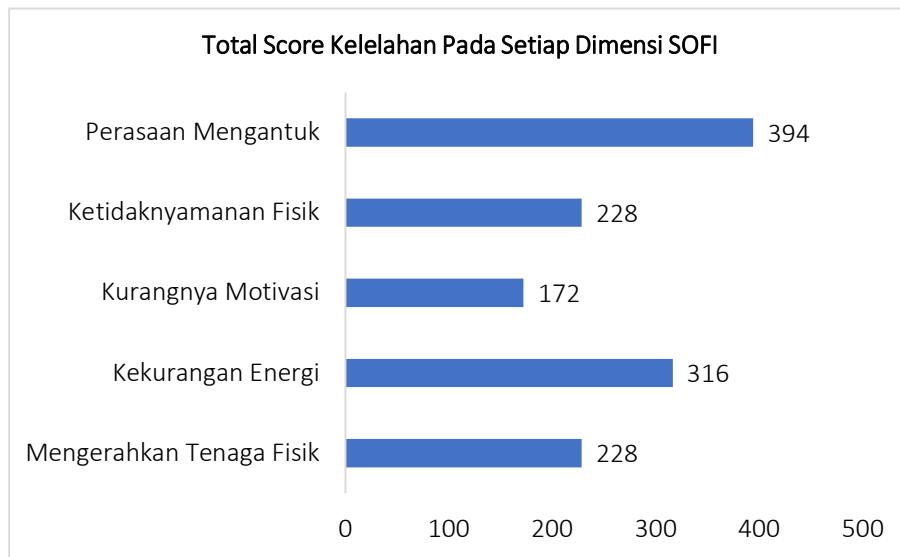
Berdasarkan tabel 1 melalui penelitian yang dilakukan 60 responden penelitian (100%) dari sampel, adalah laki-laki. Sebanyak 29 responden (48,3%) merupakan responden ojek *online* berumur 17 sampai 25 tahun. Sebanyak 23 (38,3%) responden memiliki IMT dalam kategori berat badan berlebih. Lima puluh dua pengendara (86,7%) responden ojek *online* di Kota Manado dan Kota Tomohon berpendidikan tamat SMA. Kebanyakan responden memiliki masa kerja antara 1-3 tahun dengan jumlah 39 responden (65%). Tiga puluh dua (53,3%) pengendara ojek *online* di Kota Manado dan Kota Tomohon melaporkan bekerja > 8 jam, sedangkan 28 responden (46,7%) melaporkan bekerja ≤ 8 jam. Dua puluh pengendara memiliki pekerjaan tambahan, dari jumlah tersebut paling

banyak 7 responden (11,7%) memiliki pekerjaan tambahan jenis Wiraswasta. Responden dengan masing-masing memiliki riwayat penyakit Hipertensi berjumlah 2 responden (3,3%).

2) Univariat

a. Total Score Kelelahan

Gambar 1 menunjukkan dimensi kelelahan kerja sebagaimana ditentukan oleh teknik *Swedish Occupational Fatigue Inventory (SOFI)*.



Gambar 1. Grafik Total Score Kelelahan Dimensi SOFI

(Sumber: Data Primer, 2024)

Berdasarkan gambar 1, menunjukkan bahwa dimensi dengan nilai kelelahan tertinggi adalah perasaan mengantuk dengan nilai 394 sedangkan dimensi kelelahan terendah yaitu kurangnya motivasi dengan nilai 172

b. Distribusi Kelelahan Kerja

Distribusi kelelahan kerja ditunjukkan pada tabel berikut.

Tabel 2. Distribusi Kelelahan Kerja

Kelelahan Kerja	n	%
Ringan	39	65
Sedang	21	35
Berat	0	0
Total	60	100

(Sumber: Data Primer, 2024)

Dari tabel 2. Menunjukkan bahwa tiga puluh sembilan pengendara (65%) ojek *online* di Kota Manado dan Kota Tomohon melaporkan kelelahan kerja ringan, sedangkan 21 responden (35%) paling sedikit melaporkan kelelahan sedang.

3) Bivariat

a. Analisis Perbedaan Kelelahan di Kota Manado dan Kota Tomohon

Tabel 3. Data Deskriptif

	Kota	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Skor	Manado	30	27.12	813.50
	Tomohon	30	33.88	1016.50
	Total	60		

Tabel 3 menunjukkan bahwa jumlah pengemudi ojek *online* yang terlibat dalam penelitian ini adalah 60 orang, dengan distribusi masing-masing 30 pengemudi di Kota Manado dan 30 pengemudi di Kota Tomohon.

b. Hasil Pengujian *Mann Whitney*

Berikut hasil pengujian menggunakan *Mann Whitney test*:

Tabel 4. Hasil Uji *Mann Whitney*

	Skor
Mann-Whitney U	348.500
Wilcoxon W	813.500
Z	-1.503
Asymp. Sig. (2-tailed)	.133

a. Grouping Variable: Kota

Pada Tabel 4, Asymp. Sig. (2-tailed) bernilai 0,133 (>0,05), dan bisa disimpulkan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan antara pengemudi ojek *online* di Kota Manado dan Kota Tomohon.

c. Hubungan Antara Kelelahan Kerja dan Durasi Kerja

Tabel 5. Hubungan Kelelahan Kerja dan Durasi Kerja

Durasi Kerja	Kelelahan Kerja				Total	r	P value
	Ringan		Sedang				
	n	%	n	%	N	%	
≤ 8 jam	22	78,6	6	21,4	28	100	
> 8 jam	17	53,1	15	46,9	32	100	0,266 0,040
Total	39		21		60	100	

(Sumber: Data Primer, 2024)

Tabel 5 menjelaskan bahwa koefisien korelasi sebesar +0,266 yang menyatakan hubungan cukup kuat dengan nilai positif, maka terdapat hubungan searah artinya peningkatan durasi kerja menunjukkan kecenderungan peningkatan tingkat kelelahan kerja. Diperoleh nilai signifikansi (2-tailed) senilai 0,040 (<0,05), menunjukkan hubungan yang signifikan (bermakna) antara durasi kerja dan kelelahan kerja.

d. Hubungan Antara Kelelahan Kerja dan Usia

Tabel 6. Hubungan Kelelahan Kerja dan Usia

Usia	Kelelahan Kerja				Total	r	P value
	Ringan		Sedang				
	n	%	n	%	N	%	
17-25 tahun	16	55,2	13	44,8	29	100	
26-35 tahun	15	75	5	25	20	100	-0,182 0,163
≥ 36 tahun	8	72,7	3	27,3	11	100	
Total	39		21		60	100	

(Sumber: Data Primer, 2024)

Tabel 6 menjelaskan nilai koefisien korelasi yang diperoleh senilai -0,182, menunjukkan adanya hubungan yang sangat lemah dengan nilai negatif, maka tidak saling berkorelasi dan tidak searah artinya semakin muda usia responden maka semakin rendah tingkat kelelahan kerja. Nilai signifikansi (2-tailed) dengan nilai 0,163 dan nilai tersebut lebih dari 0,05, yang artinya tidak ada hubungan antara usia dan kelelahan kerja.

e. Hubungan Antara Kelelahan Kerja dan IMT

Tabel 7. Hubungan Kelelahan Kerja dan IMT

IMT	Kelelahan Kerja				Total	r	P value
	Ringan		Sedang				
	n	%	n	%	N	%	
BB Berlebih	18	78,3	5	21,7	23	100	
Normal	17	54,8	14	45,2	31	100	-0,181 0,166
BB Kurang	4	66,7	2	33,3	6	100	
Total	39		21		60	100	

(Sumber: Data Primer, 2024)

Tabel 7 menjelaskan nilai koefisien korelasi yang diperoleh senilai -0,181 menunjukkan adanya hubungan sangat lemah dengan nilai negatif, maka tidak saling berkorelasi dan tidak searah artinya semakin banyak IMT dengan kategori normal maka semakin menurun tingkat kelelahan kerja. Nilai signifikansi (2-tailed) dengan nilai 0,166 ($>0,05$), yang artinya tidak ada hubungan antara kelelahan kerja dan IMT.

f. Hubungan Antara Kelelahan Kerja dan Masa Kerja

Tabel 8. Hubungan Kelelahan Kerja dan Masa Kerja

Masa Kerja	Kelelahan Kerja				Total	r	P value
	Ringan		Sedang				
	n		n	%	N	%	
< 1 tahun	3	60	2	40	5	100	
1-3 tahun	24	61,5	15	38,5	39	100	-0,119 0,366
> 4 tahun	12	75	4	25	16	100	
Total	39		21		60	100	

(Sumber: Data Primer, 2024)

Tabel 8 menjelaskan nilai koefisien korelasi yang diperoleh senilai -0,119 menunjukkan adanya hubungan sangat lemah dengan nilai negatif, maka tidak saling berkorelasi dan tidak searah artinya semakin banyak responden yang bekerja < 3 tahun maka tingkat kelelahan kerja cenderung lebih rendah. Nilai signifikansi (2-tailed) sebesar 0,366 dan nilai tersebut lebih dari 0,05, yang artinya tidak ada hubungan antara kelelahan kerja dan masa kerja.

4. Pembahasan

1) Karakteristik Responden

Penelitian ini dilakukan di Kota Manado dan Kota Tomohon dengan objek penelitian pada pengendara ojek *online*. Sebanyak 60 responden dipilih sebagai sampel dengan metode pengambilan sampel yaitu *purposive sampling*, yang didasarkan pada standar yang ditetapkan oleh peneliti. Berdasarkan hasil observasi, diketahui bahwa mayoritas pengemudi ojek *online* di kedua kota tersebut adalah laki-laki sebanyak 100%.

Responden pada pengendara ojek *online* di Kota Manado dan Kota Tomohon melalui hasil kuesioner kebanyakan pengendara ojek *online* masih terbilang muda dengan rentang usia 17-25 tahun yang merupakan mayoritas responden dalam penelitian ini sebesar 48,3% sedangkan responden dengan rentang usia 56-65 tahun merupakan responden paling sedikit sebanyak 1,7%. Responden dengan pendidikan terakhir SMA merupakan responden terbanyak yaitu sebanyak 86,7% sedangkan responden dengan pendidikan terakhir Diploma merupakan responden paling sedikit sebanyak 1,7%. Menurut hasil penelitian, sebesar 65% responden memiliki masa kerja sebagai pengemudi ojek *online* selama 1-3 tahun.⁴ Hasil yang sejalan dengan penelitian lain yang mendapatkan hasil bahwa mayoritas pengemudi ojek *online* telah bekerja < 3 tahun (Lupita & Rukayah, 2020). Dari 60 responden, sebanyak 20 responden 33,3% memiliki pekerjaan tambahan selain sebagai ojek *online*. Jenis pekerjaan tambahan terbanyak adalah Wiraswasta (35% dari 20 responden). Penelitian sebelumnya mengungkapkan bahwa pengemudi ojek *online* yang berada dalam rentang usia dewasa awal cenderung menjadikan profesi tersebut sebagai pekerjaan sampingan, baik bagi mereka yang masih menempuh pendidikan perguruan tinggi maupun yang telah bekerja. Sebaliknya, pengemudi ojek *online* dengan usia dewasa akhir umumnya menjadikan pekerjaan ini sebagai mata pencaharian utama, seiring dengan terbatasnya peluang kerja yang sesuai dengan latar belakang pendidikan serta tingginya tingkat pengangguran sehingga lebih memilih menjadi pengendara ojek *online* daripada tidak bekerja sama sekali (Dokolomo & Elwindra, 2021).⁵

Responden dengan riwayat penyakit dalam penelitian ini menunjukkan hasil bahwa terdapat 2 responden dengan masing-masing memiliki riwayat penyakit hipertensi dan berusia > 40 tahun. Hasil yang sejalan terhadap penelitian sebelumnya yang menyatakan responden dengan usia > 40 tahun mengalami hipertensi (Nurwidhiana et al., 2020).

2) Kelelahan Kerja

Menurut dimensi SOFI, dimensi kelelahan yang paling umum yaitu perasaan mengantuk, yang memiliki skor 394 dan menyebabkan sebagian besar pengemudi ojek *online* menguap saat melakukan aktifitas dan merasa mengantuk/letih saat melakukan aktifitas. Dimensi dengan nilai kelelahan terendah yaitu kurangnya motivasi, dimana

⁴ Lupita, & Rukayah. (2020). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Tingkat Kelelahan Kerja pada Pengemudi Ojek Online di Wilayah Jakarta Timur Tahun 2019. *Jurnal Persada Husada Indonesia*, 7(25), 31-37. <http://jurnal.stikesphi.ac.id/index.php/kesehatan>

⁵ Dokolomo, S., & Elwindra, E. (2021). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Pengemudi Ojek Online di Jakarta Timur Tahun 2020. *Jurnal Persada Husada Indonesia*, 8(29), 24–29.

kebanyakan ojek *online* kurang berkonsentrasi saat melakukan aktifitas dan pasif/tidak giat dalam aktifitas pekerjaan.

⁶Temuan penelitian ini sesuai dengan penelitian sebelumnya pada mahasiswa Teknik Industri Universitas Katolik Widya Mandala Surabaya angkatan 2020, 2019, dan 2018 yang menunjukkan bahwa tingkat kelelahan pada peserta kuliah daring, dengan dimensi kelelahan tertinggi yaitu perasaan mengantuk dan kekurangan energi (Lanutama et al. 2022). Penelitian lain menunjukkan bahwa pada pekerja produksi aspal PT. Wirataco Mitra Mulia menunjukkan bahwa rasa kantuk merupakan tingkat kelelahan tertinggi dalam penelitiannya (Sarbena & Sofiyanurriyanti, 2021).⁷

Berdasarkan uji *Mann Whitney*, diperoleh nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0,133, sehingga tidak ditemukan perbedaan yang signifikan antara pengemudi ojek *online* di Kota Manado dan Kota Tomohon terkait dengan tingkat kelelahan.

3) Variabel yang Berkorelasi dengan Kelelahan Kerja

Hasil analisis menunjukkan adanya korelasi antara durasi kerja dan kelelahan kerja, dengan tingkat korelasi antar variabel cukup kuat dan hubungan positif, artinya korelasi keduanya satu arah. Berdasarkan hasil penelitian, responden yang bekerja > 8 jam sehari (53,3%) tidak mematuhi UU No. 13 Tahun 2003, sedangkan yang bekerja ≤ 8 jam (46,7%) mematuhi ketentuan jam kerja undang-undang, yaitu tujuh atau delapan jam sehari. Berdasarkan hasil uji *Spearman rank*, diketahui durasi dan kelelahan berkorelasi signifikan dengan nilai p sebesar 0,040. Penelitian lain yang dilakukan di Jakarta Timur terhadap pengemudi ojek *online* (2019) menunjukkan adanya korelasi durasi dan kelelahan diperoleh p sebesar 0,024 (Lupita & Rukayah, 2020). Hasil sesuai dengan penelitian di Kota Makassar, nilai p = 0,033 menunjukkan hubungan yang signifikan antara lamanya bekerja dan kelelahan kerja pengemudi ojek *online* (Ar-Syam, A. R. F., Erlani, 2023). Selain itu, penelitian ini berkaitan dengan penelitian yang dilakukan terhadap pengemudi ojek *online*, dengan p senilai 0,023 dengan lamanya kerja dan kelelahan saling berhubungan (Meilani et al., 2019). Penelitian tahun 2020 di Jakarta Timur terhadap pengemudi ojek *online* menemukan adanya hubungan kelelahan kerja dan lama bekerja (p = 0,041), yang menunjukkan bahwa sejalan dengan penelitian ini (Dokolomo & Elwindra, 2021). Penelitian ini diperkuat oleh penelitian sebelumnya terhadap pengemudi ojek *online* di Jember, yang menemukan adanya hubungan antara lamanya kerja dan kelelahan kerja, dengan nilai signifikansi (p) sebesar 0,002 (Indreswari dkk. 2023).

Temuan dari penelitian ini tidak selaras dengan penelitian di Samarinda yang menyatakan tidak ada hubungan kelelahan kerja dan durasi kerja pada pengendara ojek *online* (Zulkarnain et al., 2022).

⁶ Lanutama, O., Sianto, M. E., & Mulyono, J. (2022). Pengukuran Beban Mental dan Tingkat Kelelahan Peserta Kuliah Daring dengan DRAWS dan SOFI. *Seminar Dan Konferensi Nasional IDEC 2022*, 1–8.

⁷ Sarbena, Y., & Sofiyanurriyanti. (2021). Analisis Tingkat Kelelahan Pada Pekerja Produksi Aspal Menggunakan Metode Swedish Occupational Fatigue Index (SOFI) DI PT. Wirataco Mitra Mulia. *SITEKIN: Jurnal Sains, Teknologi Dan Industri*, 19(01), 123–128.

4) Variabel yang Tidak Berkorelasi dengan Kelelahan Kerja

Berdasarkan hasil analisis, usia tidak menunjukkan korelasi dengan kelelahan kerja, dengan kekuatan hubungan antarvariabel yang sangat lemah. Hasil penelitian ini didukung oleh penelitian tahun 2019 pada pengemudi ojek *online* yang juga menunjukkan tidak adanya hubungan antara usia dengan kelelahan kerja ($p\text{-value} = 0,273$) (Lupita & Rukayah, 2020). Demikian pula, variabel IMT juga tidak saling berkorelasi terhadap kelelahan kerja, kekuatan hubungan yang diperoleh juga tergolong sangat lemah berdasarkan hasil uji analisis. Temuan penelitian ini selaras dengan hasil temuan sebelumnya yang tidak menemukan adanya korelasi IMT dan kelelahan kerja pada pengendara ojek *online* di Jakarta Timur ($p = 0,350$) dan mayoritas responden (60,6%) memiliki gizi normal (Dokolomo, S., & Elwindra, 2021). Berdasarkan hasil uji analisis, masa kerja dan kelelahan kerja tidak memiliki korelasi dengan tingkat kekuatan hubungan antar variabel yaitu, sangat lemah. Penelitian ini selaras dengan penelitian tahun 2019 di Jakarta Timur yang tidak menemukan hubungan bermakna antara kelelahan kerja dan masa kerja pada pengemudi ojek *online* ($p = 0,053$) (Lupita & Rukayah, 2020).

Hal ini berbeda dengan studi sebelumnya terhadap ojek *online* di daerah Jember yang menyimpulkan bahwa usia memiliki pengaruh dengan kelelahan kerja sedangkan pengaruh utamanya yaitu masa kerja (Indreswari dkk. 2023). Selain itu, hal ini berbeda dari penelitian sebelum yang dilakukan pada karyawan PT Maruki International Indonesia, yang menemukan adanya korelasi signifikan antara status gizi dan masa kerja dengan kelelahan kerja (Pabumbun et al., 2022).⁸

5. Kesimpulan

Dapat disimpulkan bahwa hasil yang diperoleh yaitu adanya korelasi dari durasi kerja dan kelelahan pengendara ojek *online* Kota Manado dan Kota Tomohon yaitu durasi kerja dengan korelasi cukup dan arah positif dengan nilai $p = 0,040$; $r = 0,266$. Tidak ditemukan hubungan signifikan antara usia, Indeks Massa Tubuh (IMT), serta masa kerja dengan tingkat kelelahan kerja. Berdasarkan hasil analisis uji *Mann Whitney*, diperoleh Asymp. Sig. (2-tailed) senilai 0,133 ($> 0,05$). Menunjukkan bahwa tingkat kelelahan kerja pengemudi ojek *online* di Kota Manado dan Kota Tomohon tidak menunjukkan perbandingan signifikan.

Pengendara diharapkan agar dapat memperhatikan waktu istirahat menghindari beban kerja yang terlalu berat dan memperhatikan waktu tidur yang cukup. Pengemudi juga sebaiknya memperhatikan jadwal kerja yang fleksibel agar dapat membagi waktu antara bekerja dan beristirahat.

⁸ Pabumbun, E. N., Russeng, S. S., & Muis, M. (2022). Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Pekerja Pt. Maruki International Indonesia. *Hasanuddin Journal of Public Health*, 3(1), 90–98.
<https://doi.org/10.30597/hjph.v3i1.21595>

Ucapan Terima Kasih

Diucapkan banyak terima kasih pada pengendara Kota Manado dan Kota Tomohon yang telah bersedia diwawancara. Selain itu, penulis juga berterima kasih pada seluruh pihak dengan adanya dukungan, motivasi, dan arahan.

Referensi

- Agustina, & Lupita (2019). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Tingkat Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Ojek Online Di Wilayah Jakarta Timur Tahun 2019. *Jurnal Persada Husada Indonesia*, 6(23), 25–36. <https://jurnal.stikesphi.ac.id/index.php/kesehatan/article/view/275/160>
- Ar-Syam, A. R. F., Erlani, & R. (2023). *Analysis Factors Related Grab Bike Online Ojek Driver Fatigue Makassar City*. 23(2), 287–296.
- Badan Pusat Statistik Indonesia. (2024). *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit)*, 2021-2-22. Diakses 21 Mei 2024, <<https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/NTcjMg==/perkembangan-jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis--unit-.html>>.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Utara. (2021). *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya di Provinsi Sulawesi Utara (Unit)*, 2019-2021. Diakses 21 Mei 2024, <<https://sulut.bps.go.id/indicator/17/1549/1/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenisnya-di-provinsi-sulawesi-utara.html>>.
- Dokolomo, S., & Elwindra, E. (2021). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Pengemudi Ojek Online di Jakarta Timur Tahun 2020. *Jurnal Persada Husada Indonesia*, 8(29), 24–29.
- Indreswari, L., Laraswati, H. S. F., & Prasetyo, R. (2023). Risk Factor Analysis of Work Fatigue on Online Motorcycle Taxi Drivers in Jember Region. *Journal of Agromedicine and Medical Sciences*, 9(2), 103. <https://doi.org/10.19184/ams.v9i2.24864>
- Lanutama, O., Sianto, M. E., & Mulyono, J. (2022). Pengukuran Beban Mental dan Tingkat Kelelahan Peserta Kuliah Daring dengan DRAWS dan SOFI. *Seminar Dan Konferensi Nasional IDEC 2022*, 1–8.
- Lupita, & Rukayah. (2020). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Tingkat Kelelahan Kerja pada Pengemudi Ojek Online di Wilayah Jakarta Timur Tahun 2019. *Jurnal Persada Husada Indonesia*, 7(25), 31–37. <http://jurnal.stikesphi.ac.id/index.php/kesehatan>
- Meilani, M., Datu, D., Kawatu, P. A. T., & Mandagi, C. K. F. (2019). Hubungan Antara Lama Kerja Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengendara Ojek Online Komunitas Manguni Rider Online Sario. *Jurnal KESMAS*, 8(6), 601–607.
- Nurwidhiana, N., Handari, S. R. T., & Latifah, N. (2020). Hubungan Antara Stres Kerja Dengan Kejadian Hipertensi Pada Pengemudi Ojek Online Dan Ojek Pangkalan Di Kota Bekasi Tahun 2017. *Environmental Occupational Health and Safety Journal*, 1(1), 29. <https://doi.org/10.24853/eohjs.1.1.29-38>
- Pabumbun, E. N., Russeng, S. S., & Muis, M. (2022). Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan

- Kerja Pada Pekerja Pt. Maruki International Indonesia. *Hasanuddin Journal of Public Health*, 3(1), 90–98. <https://doi.org/10.30597/hjph.v3i1.21595>
- Rizal, M., & Elwindra. (2019). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Kerja pada Pengendara Ojek Online di Jakarta Timur Tahun 2018. *Jurnal Persada Husada Indonesia*, 6(21), 1-8.
- Sarbena, Y., & Sofyanurriyanti. (2021). Analisis Tingkat Kelelahan Pada Pekerja Produksi Aspal Menggunakan Metode Swedish Occupational Fatigue Index (SOFI) DI PT. Wirataco Mitra Mulia. *SITEKIN: Jurnal Sains, Teknologi Dan Industri*, 19(01), 123–128.
- Suparmam, A., Wibowo, S., Kekalih, A., Ilyas, M. & Agustina, A. (2022). Indonesian Version of Swedish Occupational Fatigue Inventory (SOFI): Validity and Reliability Test of Worker's Fatigue Assessment Instrument. *IJCOM*, 2(2), 89-95.
- Tanriono, Y., Doda, D., & Manampiring, A. (2019). Hubungan Kelelahan Kerja, Kualitas Tidur, Perilaku Pengemudi, dan Status Gizi dengan Kecelakaan Kerja pada Pengemudi Ojek Di Kota Bitung. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (e-Journal)*, 8(6), 99-110.
- Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003.
- Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 90 Ayat 3.
- Zulkarnain, M., Setyowati, D. L., & Sultan, M. (2022). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengendara Ojek Online Di Kota Samarinda. *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 6(3), 1549–1556.