

ANALISIS BEBAN KERJA FISIK DAN STRES KERJA PADA SUPIR BUS AKAP (ANTAR KOTA ANTAR PROVINSI) JURUSAN YOGYAKARTA-SURABAYA DI TERMINAL GIWANGAN YOGYAKARTA

Nindia Nur Rohmah¹, Zuhadi²

Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Ahmad Dahlan, Yogyakarta, Jawa Tengah, Indonesia

Email: nindianur33@gmail.com

Abstrak

Latar Belakang: Perkembangan moda transportasi dewasa ini semakin pesat. Semakin berkembangnya transportasi diikuti dengan pertumbuhan penduduk. Salah satu transportasi yang berkembang adalah bus AKAP (antar kota antar provinsi). Bus AKAP beroperasi selama 24 jam tanpa henti untuk membantu masyarakat dalam menjalankan aktivitasnya. Namun, hal ini dapat berpengaruh terhadap timbulnya permasalahan seperti beban kerja fisik dan stres kerja pada supir bus. Tujuan penelitian ini yaitu menganalisis beban kerja fisik dan stres kerja pada supir bus AKAP (antar kota antar provinsi) jurusan Yogyakarta-Surabaya di Terminal Giwangan Yogyakarta. **Metode:** Penelitian ini termasuk dalam jenis penelitian kualitatif dengan menggunakan pedoman wawancara, observasi langsung, dan pengukuran denyut nadi. Pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan teknik purposive sampling. Data yang diperoleh dalam penelitian ini dengan wawancara, observasi dan pengukuran denyut nadi. **Hasil:** Supir bus AKAP (antar kota antar provinsi) jurusan Yogyakarta-Surabaya dalam hal ini bus Selamat Sugeng Rahayu, diperoleh hasil beban kerja fisik dengan pengukuran denyut nadi supir bus memerlukan perbaikan. Perbaikan yang harus dilakukan dengan pengaturan shift kerja. Sedangkan stres kerja pada supir bus, supir bus ada yang mengalami stres kerja disebabkan oleh kemacetan yang terjadi di jalan raya, tidak adanya pengaturan shift kerja dan lamanya mengemudi. Di terminal Giwangan oleh pihak pengelola telah disediakan pos kesehatan yang berguna untuk membantu supir bus saat mengalami stres kerja dan kelelahan kerja setelah mengemudi. **Kesimpulan:** Supir bus AKAP (antar kota antar provinsi) jurusan Yogyakarta-Surabaya di terminal Giwangan Yogyakarta dalam hal ini supir bus Selamat Sugeng Rahayu mengalami beban kerja fisik dan memerlukan perbaikan. Supir bus Selamat Sugeng Rahayu juga mengalami stres kerja yang disebabkan oleh lamanya mengemudi, kemacetan, tidak adanya shift kerja dan kurangnya waktu istirahat.

Kata kunci: Beban kerja fisik; Stres kerja; Bus Selamat Sugeng Rahayu; Terminal Giwangan

Pendahuluan

Pertumbuhan penduduk yang semakin meningkat membuat perpindahan manusia dalam menjalankan aktivitasnya juga semakin tinggi. Namun, semakin meningkatnya aktivitas yang dilakukan masyarakat tidak sejalan dengan terpenuhinya fasilitas yang diberikan baik bagi transportasi maupun jalan raya sehingga dapat menimbulkan kecelakaan di jalan raya (Cainantoro, Oesman, & Winarni, 2019). Dikutip dalam alinea.id, yang menyatakan Kepolisian Negara Republik Indonesia merilis sejumlah kasus lakalantas selama tahun 2019. Menurut Idham Azis, Kapolri Republik Indonesia, jumlah lakalantas meningkat sebanyak 3% dari tahun 2018 dan korban kecelakaan yang meninggal dunia turun

menjadi 6% jika dibandingkan dengan tahun 2018. Kepala Kepolisian Republik Indonesia juga menjelaskan bahwa kecelakaan yang terjadi akibat faktor manusia disepanjang tahun 2019 sebesar 134.156 insiden kecelakaan dan sebanyak 107.498 insiden kecelakaan karena faktor cuaca. Kecelakaan yang terjadi sepanjang tahun 2019 yang menimbulkan banyak korban jiwa salah satunya kecelakaan yang terjadi di Desa Prahau Kecamatan Dempo Selatan, Pagar Alam, Sumatera Selatan (Sumsel) oleh bus Sriwijaya. Jumlah korban kecelakaan bus tersebut sebanyak 35 orang meninggal dan 13 orang selamat. Faktor penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia.

Database Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) pada tahun 2007-2016 dijelaskan bahwa adanya kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor-faktor penyebab yaitu faktor Sumber Daya Manusia (SDM) atau manusia, sarana, dan prasarana dan lingkungan. Terdapat pula faktor khusus yang berpengaruh terhadap kecelakaan lalu lintas secara tidak langsung. Beberapa faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas merupakan faktor yang saling terkait dan mendukung terjadinya kecelakaan. Pengemudi kendaraan atau faktor manusia adalah faktor dominan yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Pengemudi menjadi faktor utama terjadi kecelakaan karena manusia adalah pemakai jalan yang menjadi penggerak lalu lintas. Faktor manusia yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas dapat diketahui melalui petugas di lapangan yang kurang berkompeten, disiplin pengemudi dalam berlalu lintas masih rendah, pengemudi tidak mendapatkan pelatihan yang sesuai sebagai pemilik kendaraan, ketegangan petugas di lapangan terhadap pengemudi yang melanggar masih rendah, pengemudi yang sedang berkendara kurang berkonsentrasi dan perhatian pada jam kerja bagi pengemudi bus dan angkutan kota masih kurang (Saputra, 2018).

Beban kerja yang diterima secara berlebihan dapat menyebabkan supir bus mengalami kelelahan kerja dan timbul stres kerja. Permasalahan beban kerja fisik yang dialami oleh supir bus dalam hal ini antara lain duduk dalam waktu lama, memutar kemudi, menginjak pedal rem, gas, dan koling dapat menyebabkan kontraksi otot sehingga jika terlalu lama dibiarkan tanpa dilakukan peregangan oleh supir bus menyebabkan kelelahan kerja. Selain itu, kondisi saat mengemudi seperti terjadi kemacetan di jalan raya, cuaca buruk, jarak tempuh yang jauh pada supir bus AKAP (antar kota antar provinsi) \pm 600 km, dengan waktu tempuh lebih dari 8 jam perhari dapat memicu timbulnya stres kerja. Tuntutan ekonomi dan tuntutan perusahaan juga berpengaruh terhadap beban kerja bagi supir bus sehingga menyebabkan stres kerja (Halimah, Wahyuni, & Ekawati, 2017).

Berdasarkan study pendahuluan yang dilakukan pada supir bus Selamat Sugeng Rahayu dengan jurusan Yogyakarta-Surabaya di terminal

Giwangan Yogyakarta yaitu bus Selamat Sugeng Rahayu merupakan bus yang banyak diminati oleh masyarakat sehingga bus ini sering beroperasi untuk lintasan Yogyakarta-Surabaya. Pemilihan bus ini atas rekomendasi oleh pengelola administrasi perkantoran terminal tipe A Giwangan. Bus Selamat Sugeng Rahayu menempuh jarak \pm 600 km yang merupakan jarak tempuh Yogyakarta-Surabaya dengan perjalanan pulang-pergi (PP). Waktu tempuh yang diperlukan bus ini untuk sekali perjalanan pulang-pergi (PP) yaitu 17 jam. Bus Selamat Sugeng Rahayu terdiri dari 3 kru yaitu kondektur, supir bus dan kenek bus. Supir bus diberikan waktu istirahat selama 2 hari setiap selesai mengemudikan bus. Pengemudi bus yang menempuh jarak jauh dengan waktu tempuh yang lama dapat mengakibatkan supir bus mengalami beban kerja fisik akibat duduk dalam waktu yang lama sehingga terjadi ketegangan otot karena duduk dalam durasi yang lama merupakan gerak statis. Stres kerja juga dapat dirasakan oleh supir bus yang disebabkan tuntutan ekonomi, tuntutan pekerjaan, kemacetan di jalan dan cuaca buruk.

Metode Penelitian

Pada penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang dilakukan untuk mencari kedalaman makna dari informan untuk menjawab tujuan penelitian. Pengambilan sampel untuk menentukan subjek penelitian menggunakan teknik purposive sampling untuk menjawab tujuan penelitian dalam mengetahui karakteristik dari populasi yang dicari. Purposive sampling juga digunakan untuk menemukan informasi dengan pertimbangan dari peneliti sendiri. Subjek yang diwawancarai sebanyak 4 orang yaitu pengurus bus Selamat Sugeng Rahayu sebagai informan kunci, Pengelola administrasi perkantoran terminal Tipe A Giwangan, supir bus yang diikuti perjalanan pulang-pergi Yogyakarta-Surabaya dan supir bus yang ditemui di terminal Giwangan. Pengurus bus Selamat Sugeng Rahayu sebagai informan kunci karena pengurus bus merupakan orang yang sering berinteraksi dengan para supir bus Selamat Sugeng Rahayu.

Hasil dan Pembahasan

A. Beban Kerja Fisik

Beban kerja fisik pada supir bus dapat diketahui dengan melakukan pengukuran denyut nadi. Hasil pengukuran beban kerja fisik

pada supir bus 1 (diikuti perjalanannya pulang-pergi (PP).

Tabel 1. Pengukuran Beban Kerja Fisik Pada Supir Bus 1

| Perhitungan DNI (Denyut Nadi Istirahat) | Perhitungan DNK (Denyut Nadi Kerja) |
|---|--------------------------------------|
| DNI (detik) = 8.02 | DNK (detik) = 5.37 |
| Denyut nadi = 10 denyut | Denyut nadi = 10 denyut |
| $\frac{8.02}{10} \times 60$ | $\frac{5.37}{10} \times 60$ |
| = 74.81 = 75 denyut/menit | = 111.73 = 112 denyut/menit |
| Perhitungan %CVL | Tarwaka (2010) |
| Denyut Nadi (DNK-DNI) = 112-75 = 37 | Tidak terjadi kelelahan <30% |
| $DN_{max} = (220 - umur) = 220-43 = 177$ | Diperlukan perbaikan 30% - <60% |
| % CVL = $100 \times \frac{37}{177-75} = 3700 = 36.27$ | Kerja dalam waktu singkat 60%-<80% |
| $\frac{3700}{102} = 36.27$ | Diperlukan Tindakan segera 80%-<100% |
| = 36% | Tdk boleh aktivitas > 100% |

Berdasarkan tabel 1. Diketahui bahwa denyut nadi supir bus 1 sebesar 36%. Artinya, diperlukan perbaikan pada supir bus.

Tabel 2. Pengukuran Beban Kerja Fisik Pada Supir Bus 2

| Perhitungan DNI (Denyut Nadi Istirahat) | Perhitungan DNK (Denyut Nadi Kerja) |
|---|--------------------------------------|
| DNI (detik) = 14.72 | DNK (detik) = 6.45 |
| Denyut nadi = 10 denyut | Denyut nadi = 10 denyut |
| $\frac{14.72}{10} \times 60$ | $\frac{6.45}{10} \times 60$ |
| = 40.76 = 41 denyut/menit | = 93.02 = 93 denyut/menit |
| Perhitungan %CVL | Tarwaka (2010) |
| Denyut Nadi (DNK-DNI) = 93-41 = 52 | Tidak terjadi kelelahan <30% |
| $DN_{max} = (220 - umur) = 220-34 = 186$ | Diperlukan perbaikan 30% - <60% |
| % CVL = $100 \times \frac{52}{186-41} = 5200 = 35.86$ | Kerja dalam waktu singkat 60%-<80% |
| $\frac{5200}{145} = 35.86$ | Diperlukan Tindakan segera 80%-<100% |
| = 36% | Tdk boleh aktivitas > 100% |

Berdasarkan tabel 2. Diketahui bahwa hasil pengukuran beban kerja fisik pada supir bus 2 sebesar 36%. Artinya diperlukan perbaikan pada supir bus. Mengemudi merupakan pekerjaan yang tidak banyak melalukan gerakan fisik namun, beban kerja yang dialami oleh supir bus dapat terjadi secara fisik maupun mental. Pernyataan ini sejalan dengan penelitian (Azmi, Safitri, Astuti, & Purba, 2017) yang menjelaskan, mengemudi merupakan pekerjaan yang mengkombinasikan berbagai jenis beban kerja yaitu beban kerja fisik maupun mental. Namun, beban kerja fisik lebih sering dilakukannya sebab hasilnya cukup akurat. Pada tabel obeservasi

diketahui bahwa supir bus 1 memperoleh hasil %CVL sebesar 36% dan supir bus 2 sebesar 36%, keduanya termasuk dalam kategori memerlukan perbaikan. Hasil %CVL supir bus termasuk dalam level sedang sebab kabin bus telah dilengkapi dengan AC yang menyebabkan suhu dalam ruang/kabin bus tidak terlalu tinggi.

Tingginya suhu dapat menjadi penyebab meningkatnya denyut jantung. Penyebab lain yaitu kegiatan mengemudi yang dilakukan sehari-hari oleh supir bus membuat supir bus telah terbiasa dengan kondisi di lingkungannya sehingga tubuhnya telah beradaptasi dengan pekerjaannya tersebut, sejalan dengan penelitian (Muslimah, Nandhiroh, & Akriyanto, 2015) yang menjelaskan denyut jantung dapat

meningkat apabila dipengaruhi oleh suhu yang tinggi yang terjadi di dalam ruang/kabin bus.

Beberapa faktor yang menjadi penyebab beban kerja antara lain faktor internal dan eksternal. Faktor internal yaitu faktor somatic (jenis kelamin, umur, ukuran tubuh dan status gizi) dan faktor psikis (motivasi, persepsi, kepercayaan dan kepuasan). Sedangkan pada faktor eksternal yaitu tugas-tugas (kompleksitas pekerjaan, tanggung jawab dan sebagainya), organisasi (waktu kerja, shift kerja, sistem kerja dan sarana kerja) dan kondisi lingkungan kerja (fisik, kimia, biologis dan psikologis) (Annisa & Fariyah, 2017). Pada penelitian ini faktor penyebab beban kerja fisik yang dialami oleh supir bus yaitu shift kerja. Shift kerja adalah faktor eksternal beban kerja.

Pada bus Selamat Sugeng Rahayu tidak menerapkan aturan shift kerja sehingga berdampak pada kelelahan yang sering dialami oleh supir bus. Perlu adanya aturan shift kerja pada supir bus sebagai perbaikan dari permasalahan beban kerja fisik yang dialami oleh supir bus agar dapat bekerja secara efektif dan efisien yang sejalan dengan penelitian Putri & Sukarna 3 dinyatakan bahwa pengemudi bus memerlukan adanya perbaikan dalam membagi pekerjaannya dengan menerapkan shift kerja. Shift kerja dibutuhkan agar dapat mencegah supir bus mengalami beban kerja dan kelelahan kerja. Beban kerja yang berupa tekanan fisik yang diterima pada waktu tertentu menyebabkan berkurangnya kinerja otot, dengan gejala yang ditunjukkan juha makin rendahnya gerakan.

Supir bus Selamat Sugeng Rahayu melakukan perjalanan selama 17 jam dengan trayek Yogyakarta-Surabaya. Waktu libur yang diperoleh oleh supir bus sebanyak 3 hari setelah mengemudi sebanyak 6 rit dan 1 hari setelah mengemudi 4 rit. Rit adalah perjalanan bolak-balik dalam satu jurusan. Waktu istirahat supir bus yang diperoleh yaitu 4 jam di terminal Purabaya dan 2 jam di terminal Giwangan. Akibatnya, supir bus mengalami kekurangan waktu istirahat dan waktu libur yang diperoleh sangat sedikit. Perlunya waktu istirahat yang cukup untuk menghindari kelelahan kerja sejalan dengan penelitian (Wahyu Hidayat, Ristyowati, & Putro, 2020), bahwa perbaikan

waktu istirahat diperlukan untuk menghindari kelelahan kerja. Penentuan waktu istirahat dapat diketahui melalui tingkat beban kerja dan konsumsi energi yang dikeluarkan.

Mengenai waktu istirahat bagi supir bus juga sejalan dengan penelitian (Carlos, Yasnani, & Afa, 2016) yang menjelaskan, sektor transportasi mempunyai beberapa ketentuan dalam waktu kerja dan waktu istirahat seperti supir bus yang harus beristirahat selama 4-5 jam setelah mengemudi dengan total durasi mengemudi maksimal tidak lebih dari 9 jam dalam satu hari. Kemudian, dalam seminggu total mengemudi tidak lebih dari 48 jam serta keseluruhan mengemudi dengan waktu istirahat berturut-turut tidak kurang dari 8 jam.

B. Stres Kerja

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan kepada seorang informan supir bus Selamat Sugeng Rahayu dengan mengikuti perjalanannya pulang-pergi (PP) diketahui bahwa supir bus tidak mengalami stres kerja atau kelelahan saat bekerja. Hal ini disebabkan, supir bus merasa sudah terbiasa dengan pekerjaannya sehingga menjalani profesi sebagai supir bus dengan santai dan tidak terbebani. Berikut pernyataan informan: (Nggak mbak sudah biasa paling menahan ngantuk aja mbak. Pernah waktu itu di Ngawi karna macet saya menahan ngantuk saya kebelakang gelar terpal, tidur hehehe kalo dipaksa kan bahaya...).

Pernyataan supir bus tersebut kemudian ditriangulasikan dengan pernyataan yang diberikan oleh pengurus bus sebagai informan kunci yang menyatakan bahwa supir bus Selamat Sugeng Rahayu tidak mengalami keluhan stres kerja. (Nggak ada mbak, beliau-beliau jalanin saja mbak sudah memang seperti itu nggak ada yang ngeluh. Paling yaa kelelahan aja mbak...).

Namun, supir bus lainnya yang ditemui di terminal Giwangan setelah kembali dari terminal Purabaya untuk beristirahat sebelum melanjutkan kembali perjalanan menjelaskan bahwa pernah merasakan stres kerja terutama saat terjadi kemacetan di jalan. Kemacetan yang terjadi di jalan dapat mengakibatkan bus kehilangan calon penumpang. Berikut pernyataan informan:

(Kalau stres paling kalo jalan macet yaa kepikiran jadi nggak bisa dapat penumpang. Lama jemput penumpang nanti keduluan bis lain paling itu mbak...).

Kemudian, pihak terminal Giwangan juga telah memberikan fasilitas berupa pos kesehatan bagi supir bus yang mengalami kelelahan kerja maupun keluhan lain. Berikut pernyataan informan:

(...jarang sih mbak, tapi ada satu dua gitu. Dia mengalami kelelahan, capek kan kita disini ada pos kesehatan. Jadi kalau ada yang mengeluh lelah, capek, stres gitu mbak kita arahkan ke pos kesehatan dulu biasanya di cek tensinya apanya, tensinya ya utamanya, trus nanti kalau dia sakit yang masih ringan kita kasih obat yang ringan atau vitamin, vitamin yang pasti. Tapi kita ada pos yaa itu yang jadi rujukan untuk yang kecapean, kelelahan biasanya rata-rata disitu karna jarak tempuh yang jauh kemudian kondisi jalan macet sekali atau apa. Terutama saat hari raya itu kan rame sekali padat sekali disitu...).

Supir bus juga menjelaskan apabila ada supir yang mengalami kelelahan atau stres diberi nasihat dan dukungan dari pengurus bus Selamat Sugeng Rahayu dan diberi waktu istirahat. Berikut pernyataan informan:

(Paling itu disemangati mbak, kadang sampai pada yang dipijitin ditanya kenapa stres begitu mbak nanti sarannya ya sabar dinikmati pekerjaannya...).

Pernyataan tersebut kemudian ditriangulasikan dengan pernyataan pengurus bus Selamat Sugeng Rahayu sebagai informan kunci yang menyatakan bahwa apabila terdapat supir bus yang mengalami stres kerja maka sebagai pengurus bus memberikan dukungan dan waktu istirahat kepada supir bus. Berikut pernyataan informan:

(Kalo saya paling di beri semangat saja mbak. Kalau stres karna lelah yaa saya suruh tidur dulu...).

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan pada supir bus, stres kerja dialami oleh supir bus 2 yang diakibatkan oleh adanya kemacetan di jalan. Stres kerja akibat kemacetan sering terjadi terutama di kota besar dan jalur transportasi. Jalur transportasi antar kota antar provinsi yang sering dilalui oleh supir bus pada waktu tertentu terjadi kemacetan akibat volume kendaraan yang meningkat terutama saat hari libur maupun hari libur nasional. Kemacetan yang terjadi tidak hanya berdampak pada supir bus namun pada pengguna jalan lainnya yang sejalan dengan penelitian (Tamara & Sasana, 2017) bahwa keadaan lalu lintas yang terjadi kemacetan dapat berdampak pada keadaan sosial dan ekonomi. Dampak ekonomi yang dirasakan oleh pengguna jalan seperti pemborosan BBM, biaya perawatan kendaraan, hilangnya

penghasilan dan adanya kerugian waktu. Sedangkan dampak sosial yang dialami berupa pengguna jalan mengalami rasa kesal, stres, lelah dan tidak nyaman bagi pengguna jalan saat terjebak kemacetan lalu lintas.

Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya stres kerja yaitu faktor intrinsik (tuntutan fisik dan shift kerja), faktor kondisi kerja (hubungan personal antar rekan kerja, upah/ pendapatan, dan umur kendaraan), faktor organisasional (struktur organisasi, suasana kerja, partisipasi, dan tuntutan peran), faktor individu (umur dan masa kerja) dan faktor dari luar pekerjaan (kepribadian, perubahan politik nasional dan krisis ekonomi nasional). Pada penelitian ini, faktor yang berperan dalam terjadinya stres kerja pada supir bus yaitu faktor intrinsik tidak adanya aturan shift kerja pada supir bus. Pembagian shift kerja pada supir bus diperlukan agar supir bus tidak mudah mengalami kelelahan kerja yang dapat menimbulkan stres kerja. Kelelahan kerja yang dapat menimbulkan stres kerja ini sejalan dengan penelitian (Irianti, Geovania, & Iridiastadi, 2015) bahwa apabila seorang pekerja melakukan pekerjaan lebih dari 8 jam kerja selama sehari maka kelelahan dan kecelakaan kerja akan semakin besar. Pembagian shift kerja diperlukan untuk mencegah kelelahan kerja sejalan dengan penelitian (Noviandi, Hartanti, & Ningrum, 2017) yang menyatakan bahwa apabila supir bus telah mengemudi dari pagi hingga sore hari tanpa adanya pembagian shift kerja dapat menyebabkan kelelahan lebih cepat terjadi.

Pada hasil wawancara yang telah dilakukan, informan kunci menjelaskan bahwa supir bus mengalami kekurangan waktu istirahat. Supir bus Selamat Sugeng Rahayu mengatakan bahwa supir bus mempunyai waktu istirahat selama 2-4 jam saat di terminal. Waktu istirahat yang diperoleh ini tidak sebanding dengan perjalanan pulang-pergi (PP) selama 17 jam antar kota antar provinsi. Berdasarkan waktu tempuh supir bus antar kota antar provinsi selama 17 jam dengan waktu istirahat 2-4 jam di terminal sangat jauh dari cukup. Hal ini sejalan dengan peraturan Undang-Undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 80 ayat 3 (Indonesia, 2009) menjelaskan bahwa pengemudi pada kendaraan umum yang telah mengemudi selama empat jam diwajibkan beristirahat selama setengah jam dan lima belas menit apabila telah mengemudi selama dua jam berturut-turut.

Berdasarkan waktu istirahat pada supir bus Selamat Sugeng Rahayu menandakan bahwa bus tersebut mempunyai tingkat kesibukan yang tinggi terutama saat mengejar calon penumpang. Selain itu tingkat kesibukan dapat dilihat dari jadwal keberangkatan bus Selamat Sugeng Rahayu yang selama 24 jam selalu tersedia. Tingkat kesibukan yang tinggi memungkinkan terjadinya stres kerja yang sejalan dengan penelitian Halimah (Halimah et al., 2017) bahwa adanya tuntutan tugas yang berlebihan merupakan beban kerja yang dapat berisiko terjadinya kecelakaan kerja. Beban kerja yang berlebih ini memicu stres kerja yang dapat dialami oleh pekerja.

Supir bus AKAP (antar kota antar provinsi) mengemudi selama hampir 24 jam dapat menimbulkan kelelahan kerja apabila tidak diberikan waktu istirahat yang cukup. Lama mengemudi bagi supir bus dapat berpengaruh terhadap timbulnya stres kerja. Supir bus Selamat Sugeng Rahayu termasuk dalam bus antar kota antar provinsi yang mengemudi dengan jarak yang jauh. Supir bus dapat mengalami stres kerja akibat lamanya mengemudi. Lama mengemudi pada supir bus sejalan dengan penelitian (Juliand Hidayat & Iстриana, 2019) yang menjelaskan lama mengemudi pada supir bus berhubungan dengan tingkat stres kerja yang dialami oleh supir bus sehingga diperlukan edukasi dan promosi kesehatan agar dapat mencegah dan menurunkan tingkat stres kerja pada pengemudi. Mengemudi selama hampir 24 jam artinya waktu kerja pada supir bus menjadi lebih panjang. Panjang waktu kerja supir bus berpengaruh terhadap timbulnya stres kerja, sejalan dengan penelitian (Satrini, Riana, & Subudi, 2017) bahwa tingkat penghargaan dan pengakuan yang rendah, keadilan dalam organisasi rendah, buruknya manajemen dan waktu kerja yang panjang berhubungan dengan timbulnya stres kerja.

Kesimpulan

Supir bus AKAP (antar kota antar provinsi) jurusan Yogyakarta-Surabaya di terminal Giwangan Yogyakarta dalam hal ini supir bus Selamat Sugeng Rahayu mengalami beban kerja fisik dan memerlukan perbaikan. Perbaikan yang dapat dilakukan yaitu diperlukan adanya pengaturan shift kerja pada supir bus. Supir bus AKAP (antarkota antarprovinsi) jurusan Yogyakarta-Surabaya di terminal Giwangan Yogyakarta dalam hal ini supir bus Selamat

Sugeng Rahayu didapatkan hasil supir bus ada yang mengalami stres kerja. Stres kerja disebabkan oleh kemacetan yang terjadi di jalan raya, tidak adanya pengaturan shift kerja, kurangnya waktu istirahat setelah mengemudi dan lamanya mengemudi.

Bagi Supir Bus Selamat Sugeng Rahayu Menambah waktu istirahat bagi supir bus agar waktu istirahat yang diperlukan tercukupi sehingga tidak mudah mengalami kelelahan. Perlu adanya pembagian shift kerja pada supir bus untuk mencegah terjadinya kelelahan kerja. Bagi peneliti selanjutnya. Dapat dilakukan penelitian lebih dalam lagi terutama pada beban kerja fisik yang dialami oleh supir bus AKAP (antar kota antar provinsi). Melakukan penelitian lebih dalam terkait stres kerja yang dirasakan oleh supir bus AKAP (antarkota antarprovinsi)

BIBLIOGRAFI

- Annisa, Rizki Nur, & Fariyah, Tutik. (2017). Analisa Beban Kerja Fisik Sebagai Dasar Penentuan Waktu Istirahat yang Optimal (Studi Kasus Di PT. X). *Integrated Lab Journal*, 5(1).
- Azmi, Nora, Safitri, Dian Mardi, Astuti, Pudji, & Purba, R. P. (2017). Analisa Beban Kerja melalui Pendekatan Fisiologis pada Pengemudi Bis Transjakarta. *National Conference of Industrial Engineering, 2017*.
- Cainantoro, Anand, Oesman, Titin Isna, & Winarni, Winarni. (2019). ANALISIS BEBAN KERJA FISIK DAN BEBAN STRES KERJA PENGEMUDI BUS TRANS JOGJA PT. JOGJA TUGU TRANS. *Jurnal Rekavasi*, 7(2), 25–32.
- Carlos, Daniel, Yasnani, Yasnani, & Afa, Jusniar Rusli. (2016). *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kelelahan Pengemudi Truk Tangki di Terminal Bbm PT. Pertamina (Persero) Kec. Latambaga Kab. Kolaka Tahun 2016*. Haluoleo University.
- Halimah, Aulia Dewi Nuur, Wahyuni, Ida, & Ekawati, Ekawati. (2017). FAKTOR YANG MENYEBABKAN STRES KERJA DAN PENGENDALIAN STRES KERJA PADA PETUGAS PENJAGA PINTU PERLINTASAN KERETA API DI EMPLACEMENT STASIUN KODYA SEMARANG. *Jurnal Kesehatan Masyarakat (Undip)*, 5(5), 57–67.
- Hidayat, Juliand, & Iстриana, Erita. (2019). Hubungan lama mengemudi dan tingkat

- stres pada sopir bus antar kota. *Jurnal Biomedika Dan Kesehatan*, 2(1), 34–38.
- Hidayat, Wahyu, Ristyowati, Trismi, & Putro, Gunawan Madyono. (2020). Analisis Beban Kerja Fisiologis sebagai Dasar Penentuan Waktu Istirahat untuk Mengurangi Kelelahan Kerja. *OPSI*, 13(1), 62–69.
- Indonesia, Pemerintah Republik. (2009). *Undang-undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan*. Eko Jaya.
- Irianti, Lauditta, Geovania, Ade, & Iridiastadi, Hardianto. (2015). Pengaruh Shift Kerja Terhadap Stress Kerja Pengendali (Controller) Kereta Api Indonesia. *JRSI (Jurnal Rekayasa Sistem Dan Industri)*, 2(04), 39–46.
- Muslimah, Etika, Nandhiroh, Siti, & Akriyanto, Linda Aprilia. (2015). *Evaluasi Beban Kerja Fisik dan Mental Pengemudi Bus AKDP Rute Solo-Semarang*.
- Noviandi, Ahmad Alfani Rohman, Hartanti, Ragil Ismi, & Ningrum, Prehatin Trirahayu. (2017). Faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi tidak aman pada sopir bus trayek Jember Kencong Lumajang. *Jurnal Kesehatan*, 5(2), 121–128.
- Saputra, Abadi Dwi. (2018). Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dari Tahun 2007-2016. *Warta Penelitian Perhubungan*, 29(2), 179–190.
- Satrini, IDAK, Riana, I. Gede, & Subudi, I. Made. (2017). Pengaruh Work Overload, Ambiguitas Peran Dan Budaya Organisasi Terhadap Stres Kerja. *E-Jurnal Ekonomi Dan Bisnis Universitas Udayana*, 6(03).
- Tamara, Sahniza, & Sasana, Hadi. (2017). Analisis dampak ekonomi dan sosial akibat kemacetan lalu lintas di jalan raya bogor-jakarta. *Jurnal REP (Riset Ekonomi Pembangunan)*, 2(2), 185–196.