

BAB 8

KESIMPULAN DAN SARAN

8.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian hasil penelitian dan pembahasan maka didapat kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil dari seluruh responden yaitu pengemudi travel X-Trans yang tersebar di wilayah Jakarta, Tangerang, dan Bekasi dengan trayek menuju Bandung yang berjumlah 52 responden, proporsi terbanyak yaitu pengemudi mengalami kelelahan ringan. Berdasarkan hasil penjumlahan klasifikasi penilaian timbulnya gejala kelelahan diperoleh 10 gejala kelelahan yang paling sering timbul pada responden, diantaranya merasa haus ketika mengemudi, menguap, mengantuk, lelah diseluruh badan, punggung terasa nyeri, kepala terasa berat, mata terasa berat, cemas terhadap sesuatu, merasa ingin berbaring, dan bahu terasa kaku. Gejala kelelahan yang paling sering timbul pada responden, sebagian besar pada kelompok pelemahan kegiatan.
2. Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara variabel usia dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta.
3. Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara variabel status gizi berdasarkan Indeks Massa Tubuh (IMT) dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta.
4. Ada perbedaan proporsi terjadinya kelelahan antara kondisi kesehatan pengemudi yang fit dengan pengemudi tidak fit (ada hubungan yang signifikan antara kondisi kesehatan dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X- Trans Jakarta).
5. Ada perbedaan proporsi terjadinya kelelahan antara masa kerja pengemudi <1 tahun, masa kerja 1-2 tahun, dan masa kerja 3-4 tahun (ada hubungan yang signifikan antara masa kerja dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta).
6. Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara variabel durasi mengemudi dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta.

7. Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara variabel *shift* kerja dengan terjadinya kelelahan pada pengemudi travel X-Trans Jakarta.

8.2 Saran

Kelelahan tidak mungkin dapat dihindarkan pada setiap orang yang bekerja, akan tetapi perlu dilakukan usaha yang sesuai baik usaha jangka pendek, menengah maupun panjang untuk dapat mengurangi tingkat kelelahan pada pengemudi, demi tercapainya kualitas hidup maupun kualitas kerja dengan meningkatnya produktivitas kerja. Untuk itu berdasarkan penelitian yang sudah dilaksanakan, penulis mencoba memberikan saran, baik untuk pengemudi travel maupun untuk perusahaan travel, yaitu PT Batara Titian Kencana (X-Trans) Jakarta. Saran yang diberikan, diantaranya:

1. Menyediakan atau dengan memberi masukkan kepada pengemudi untuk selalu menyediakan air minum yang cukup selama mengemudi, mengingat gejala kelelahan yang paling sering muncul pada pengemudi yaitu merasa haus.
2. Melakukan olah raga ringan atau dengan *stretching* secara rutin selama 10 hingga 15 menit dan 10 hingga 15 menit olah raga sedang. Melakukan olah raga ringan dan olah raga sedang terbukti dapat mengurangi rasa mengantuk ketika mengemudi, melancarkan kembali sirkulasi darah, dan mencegah terjadinya pegal-pegal atau nyeri pada bagian tubuh tertentu. Olah raga ringan ini paling tidak dilakukan sekurang-kurangnya selama 10 menit ketika istirahat kerja.
3. Memperhatikan kualitas udara didalam kendaraan dengan cara melakukan pemeriksaan dan pembersihan secara rutin sistem saringan pendingin udara / AC (*air conditioning*) kendaraan paling tidak satu bulan sekali. Hal ini diperlukan dikarenakan dengan kualitas udara yang baik didalam kendaraan akan dapat mengurangi kelelahan dan mencegah terjadinya kecelakaan atau keracunan gas-gas yang keluar dari sistem pendingin udara kendaraan. Selain itu dengan memiliki kualitas udara yang baik didalam kendaraan, kualitas oksigen didalam kendaraan juga baik. Hal ini dapat mengurangi frekuensi

menguap pada pengemudi, karena oksigen baik didalam kendaraan mencukupi.

4. Memberikan pengenalan / pelatihan awal kepada setiap pengemudi baru mengenai risiko mengemudi dalam kondisi lelah, yang jika diindahkan akan menimbulkan kecelakaan atau kerugian perusahaan.
5. Melaksanakan forum atau diskusi dengan para pengemudi setiap 1 bulan sekali ketika penyusunan jadwal kerja, mengenai evaluasi kerja selama 1 bulan, mendengarkan masukan dari para pengemudi, dan memberikan pengemudi pembekalan mengenai risiko bahaya mengemudi dalam kondisi lelah.
6. Menyediakan pengemudi cadangan pada hari di mana selalu ada jadwal tambahan atau jika ada pengemudi yang tidak masuk kerja. Agar apabila hal ini terjadi, tidak lagi menggunakan pengemudi yang sudah bekerja pada hari itu. Pengemudi cadangan dapat digunakan pada pengemudi yang sedang libur, dengan cara menggunakan metode *on call* pada pengemudi. Selain itu apabila memakai pengemudi cadangan, dimasukkan dalam waktu lembur. Dikarenakan memakai hari dimana seharusnya pengemudi libur / istirahat.
7. Menyediakan tempat istirahat bagi pengemudi di tengah perjalanan paling tidak selama 15 menit istirahat agar pengemudi dapat melakukan peregangan pada otot-otot dan pikiran yang tegang selama mengemudi.
8. Menyediakan cuti kerja bagi pengemudi paling tidak 21 hari dalam 1 tahun waktu kerja. Cuti kerja ini diperlukan bagi pekerja untuk berhenti sejenak dari aktivitas kerja sehari-hari agar memberi penyegaran kembali dari aktivitas kerja yang dipenuhi dengan stress dan kondisi yang dapat menimbulkan bahaya (Rekomendasi Konvensi ILO No. 132 tahun 1970). Namun waktu cuti kerja ini baru dapat diberikan kepada pekerja yang telah bekerja selama kurang lebih satu tahun pada perusahaan.
9. Mengadakan rekreasi bersama / *Gathering* bagi seluruh pengemudi X-Trans Jakarta yang tersebar di 13 *point shuttle* paling tidak 1 tahun sekali, bersama-sama dengan pihak manajemen. Hal ini dirasa penting, dikarenakan dengan rekreasi pengemudi dapat menghilangkan rasa jenuh dan lelah sejenak dari aktivitas kerja sehari-hari. Selain itu melalui rekreasi bersama

ini dari pihak manajemen juga dapat mendengarkan keluhan pengemudi mengenai sistem kerja yang mereka dapat selama bekerja sebagai pengemudi X-Trans, agar kedepannya sistem kerja yang diterapkan di X-Trans dapat menjadi lebih baik.

10. Untuk penelitian selanjutnya, agar dilakukan penelitian pada faktor-faktor lainnya yang dapat mempengaruhi kelelahan pada pengemudi, seperti faktor kondisi jalan, kondisi kendaraan, dan kondisi lingkungan. Selain itu pada penelitian selanjutnya agar meneruskan penelitian hingga pada penelitian multivariat, agar dapat diketahui secara pasti, variabel yang benar-benar memiliki risiko yang cukup signifikan dengan terjadinya kelelahan.

