

## BAB V

### HASIL PENELITIAN

Penulis melakukan pengukuran kebisingan, dan kemudian data tersebut diolah dengan perangkat lunak komputer dengan menggunakan program SPSS 15 yang meliputi analisis univariat dan bivariat dengan hasil sebagai berikut:

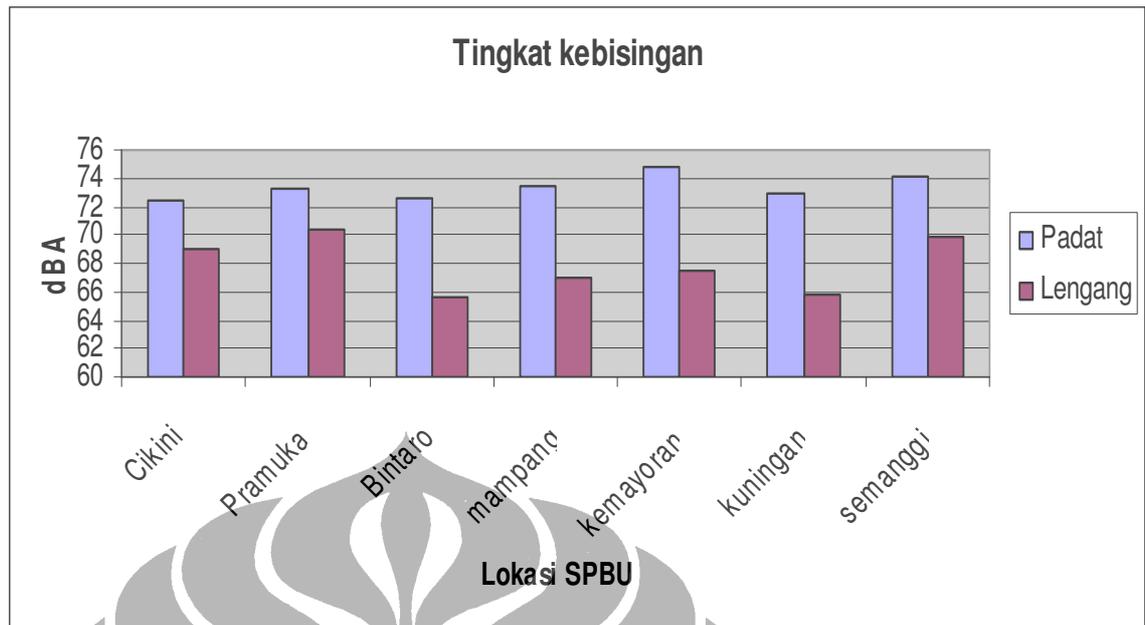
#### 5.1 Analisis Univariat

Analisis univariat memberikan gambaran variabel-variabel yang diteliti, yang meliputi variabel independen yaitu intensitas kebisingan, karakteristik responden baik berdasarkan usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, lama bekerja dan keluhan-keluhan subjektif yang dialami pekerja yaitu gangguan komunikasi, gangguan psikologis, dan gangguan fisiologis pekerja.

##### 5.1.1 Intensitas Kebisingan Lingkungan

Hasil distribusi intensitas tingkat kebisingan dengan menggunakan *Sound Level Meter* yang dilakukan pada waktu padat dan lengang di 7 (tujuh) SPBU yang tersebar di DKI Jakarta dan dilakukan pada tanggal 16 – 21 Juni 2009 didapatkan hasil yang bervariasi pada rentang 65.7 – 74.8 dBA, yaitu:

- Pada jam lengang yaitu pada saat kondisi jalanan dan kendaraan yang keluar masuk SPBU sepi atau sedikit pengunjung tingkat kebisingan terukur adalah berkisar (65.7-70.4) dBA dengan rata-rata 67.9 dBA.
- Pada jam padat yaitu pada saat kondisi jalanan maupun intensitas kendaraan yang keluar masuk SPBU ramai dan padat tingkat kebisingan lingkungan yang terukur adalah berkisar (72.5-74.8) dBA, dengan rata-rata 73.4 dBA. (Grafik 5.1)



Tingkat intensitas kebisingan di SPBU berdasarkan hasil pengukuran dengan *Sound Level Meter*

Pada jam tersebut kendaraan padat dan ramai mengisi jalanan dan SPBU. Selain dari jam tersebut kondisi SPBU relatif lebih sepi. Kendaraan yang keluar masuk SPBU dan kondisi jalan raya yang berada disamping SPBU cukup lengang. Akan tetapi, pada bagian pengisian bensin pada kendaraan roda dua, kondisi SPBU selalu padat mulai dari pagi hingga malam hari.

### 5.1.2 Karakteristik Responden berdasarkan usia

**Tabel 5.1**

Distribusi frekuensi Operator SPBU menurut kelompok umur

No.	Umur Pekerja	Jumlah (orang)	%
1.	≤ 30 tahun	69	82.1
2.	> 30 tahun	15	17.9
Total		84	100

Rentang usia operator SPBU berada antara 17 – 35 tahun. Usia dibedakan berdasarkan tinjauan efek keluhan subjektif berdasarkan tingkat usia, yaitu  $< 30$  dan  $\geq 30$  tahun. Jumlah operator SPBU yang berusia  $< 30$  tahun adalah 82.1 % dan yang berusia  $\geq 30$  tahun adalah 17.9 %. (Tabel 5.1)

### 5.1.3 Karakteristik Responden berdasarkan Jenis kelamin

**Tabel 5.2**

Distribusi frekuensi Operator SPBU menurut jenis kelamin

No.	Jenis Kelamin	Jumlah (orang)	%
1.	Laki-laki	58	69
2.	Perempuan	26	31
Total		84	100

Jumlah pekerja/ operator SPBU laki-laki adalah sebanyak 58 orang atau 69% dan perempuan adalah 26 orang atau 31%. Pekerja perempuan sebagian besar bekerja pada shift pagi, sehingga pada saat dilakukan penelitian, jumlah pekerja perempuan cukup banyak. (Tabel 5.2)

### 5.1.4 Karakteristik Responden berdasarkan tingkat pendidikan

**Tabel 5.3**

Distribusi Frekuensi Operator SPBU Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No.	Tingkat pendidikan	Jumlah (orang)	%
1.	SMA	79	94
2.	Akademi	2	2.4
3.	Perguruan tinggi	3	3.6
Total		84	100

Tingkat pendidikan dibagi menjadi 3 kelompok yaitu tingkat SMA/SMK, tingkat Akademi dan Perguruan tinggi. Operator SPBU yang berpendidikan SMA/SMK mendominasi posisi operator di SPBU yaitu sebanyak 94% atau sebanyak 79 orang, tingkat akademi sebanyak 2.4% (2 orang) dan tingkat perguruan tinggi sebanyak 3.6% (3 orang).

### 5.1.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Kerja

**Tabel 5.4**

Distribusi Frekuensi Operator SPBU Berdasarkan Lama Bekerja

No.	Lama bekerja	Jumlah (orang)	%
1.	≤ 1 tahun	61	72.6
2.	> 1 tahun	23	27.4
Total		84	100

SPBU yang dijadikan lokasi untuk penelitian memiliki usia kerja yang masih terbilang muda yaitu antara 1 – 5 tahun, untuk itu masa kerja operator SPBU yang ≤ 1 tahun cukup banyak yaitu 72.6% sedangkan untuk operator yang bekerja diatas > 1 tahun adalah sebanyak 27.4%.

### 5.1.6 Analisis distribusi gangguan komunikasi pada operator SPBU

**Tabel 5.5**

Gambaran gangguan komunikasi pada Operator SPBU akibat kebisingan lingkungan

No.	Gangguan komunikasi	Jumlah (Orang)	%
1.	Merasakan gangguan	42	50
2.	Tidak merasakan gangguan	42	50
Total		84	100

Sebanyak 50% pekerja mengalami gangguan komunikasi akibat kebisingan lingkungan, sementara 50% lagi menyatakan tidak terganggu oleh kebisingan lingkungan yang ada.

### 5.1.7 Gangguan Fisiologis

**Tabel 5.6**

Gambaran gangguan fisiologis akibat kebisingan lingkungan pada Operator SPBU

No.	Gangguan Fisiologis	Jumlah (Orang)	%
1.	Merasakan gangguan	25	29.8
2.	Tidak merasakan gangguan	59	70.2
Total		84	100

Sebanyak 70.2% operator mengalami gangguan fisiologis akibat bising dan 29.8% operator tidak mengalami gangguan tersebut.

Gangguan fisiologis yang muncul pada pekerja tidak sepenuhnya dapat disebabkan karena dampak kebisingan yang ada di lingkungan kerja mereka, seperti pusing dan sesak nafas, lebih dari 50% pekerja yang merasakan gejala tersebut, namun keluhan tersebut dapat terjadi karena pekerja menghirup bahan kimia dari uap bensin saat mengisi bahan bakar pada kendaraan bermotor, cepat lelah juga dapat terjadi karena kondisi kerja yang mengharuskan pekerja berdiri hampir sepanjang waktu sehingga sedikit waktu yang didapat untuk bisa duduk dan istirahat, selain itu istirahat yang didapat oleh setiap pekerja sangat sedikit, yaitu  $\pm 15$  menit pada waktu yang telah ditentukan, dan terkadang mereka tidak dapat menggunakan waktu istirahat sebaik mungkin karena kondisi SPBU yang cukup ramai.

Keluhan lainnya seperti mual dan sakit perut juga dapat terjadi karena makanan yang mereka konsumsi tidak bersih, seperti yang terjadi pada salah satu SPBU yang penulis teliti, karena kondisi kendaraan yang masuk SPBU cukup ramai disaat jam istirahat mereka, sehingga mereka

terpaksa makan dan minum di area kerja SPBU, hal itu sangat memungkinkan makanan terkontaminasi dengan debu, dan bahan kimia di lingkungan kerja mereka. Tak sedikit diantara mereka yang sering mengalami diare akibat makanan yang tidak bersih tersebut.

### 5.1.8 Gangguan Psikologis

**Tabel 5.7**

Gambaran gangguan Psikologis akibat kebisingan lingkungan pada Operator SPBU

No.	Gangguan Psikologis	Jumlah (Orang)	%
1.	Merasakan gangguan (mudah emosi dan tidak nyaman)	63 21	75 25
2.	Tidak merasakan gangguan		
	Total	84	100

Sebanyak 75% operator SPBU mengalami gangguan psikologis akibat kebisingan lingkungan diantaranya mengalami rasa tidak nyaman saat bekerja, mudah marah atau emosi dan 25% tidak mengalaminya. (Tabel 5.7)

Sebanyak 78 orang atau sekitar 92.8% merasa sangat ingin pindah ke tempat kerja yang lebih tenang dan sebanyak 80 orang atau sekitar 95.2% merasa bahwa produktivitas kerja mereka terasa menurun atau terganggu karena kondisi bising yang ada.

## 5.2 Analisis Bivariat

Analisis bivariat akan menggambarkan apakah terdapat hubungan antara tingkat kebisingan (*variable independent*) dengan keluhan subjektif pekerja diantaranya adalah gangguan komunikasi, gangguan fisiologis dan gangguan psikologis (*variable dependen*)

### 5.2.1 Hubungan tingkat kebisingan dengan gangguan komunikasi

Hasil analisis bivariat dari hubungan tingkat kebisingan dengan gangguan komunikasi pada operator SPBU diperoleh hasil bahwa 50% atau sebanyak 42 orang operator SPBU tidak merasakan terganggu dalam berkomunikasi akibat bising dan 50% (42 orang) merasakan terganggu dalam berkomunikasi akibat bising yang ada di lingkungan kerja mereka. Dengan rincian sebanyak 30.8% tidak merasakan bising dan gangguan komunikasi, 69.2% tidak merasakan bising namun mengalami gangguan komunikasi, sebanyak 53.5% merasakan bising namun tidak mengalami gangguan komunikasi dan 46.5% merasakan bising dan mengalami gangguan komunikasi.

**Tabel 5.8**

Analisis hubungan antara tingkat kebisingan dengan gangguan komunikasi pada Operator SPBU

Persepsi Bising Pada Pekerja	Gangguan Kebisingan				Total		OR (95% CI)	p Value
	Tidak ada keluhan		Ada Keluhan		N	%		
	N	%	n	%				
Tidak merasakan bising	4	30.8	9	69.2	13	100	0.386 (0.109+1.370)	0.227
Merasakan bising	38	53.5	33	46.5	71	100		
<b>Total</b>	42	100	42	100	84	100		

Hasil uji *chi square* untuk hubungan tingkat kebisingan dengan gangguan komunikasi menunjukkan nilai p-value sebesar 0.113

### 5.2.2 Hubungan kebisingan dengan gangguan fisiologis

Hubungan tingkat kebisingan dengan gangguan fisiologis berupa gangguan kesehatan pekerja diperoleh hasil sebanyak 25 orang atau 29.8% tidak mengalami gangguan fisiologis dan sebanyak 59 orang atau 70.2% mengalami gangguan fisiologis akibat bising. Dengan rincian sebanyak 15.4% tidak merasakan bising dan gangguan fisiologis, 84.6% tidak merasakan bising namun mengalami gangguan fisiologis, sebanyak 29.8% mengalami bising namun tidak merasakan keluhan dan 70.3% merasakan bising dan mengalami gangguan fisiologis

**Tabel 5.9**  
Analisis hubungan tingkat kebisingan dengan gangguan fisiologis  
pada Operator SPBU

Persepsi Bising Pada Pekerja	Gangguan Fisiologis				Total		OR (95% CI)	p Value
	Tidak ada keluhan		Ada Keluhan		N	%		
	n	%	n	%				
Tidak merasakan bising	2	15.4	11	84.6	13	100	0.379 (0.078+1.854)	0.327
Merasakan bising	23	32.4	48	67.6	71	100		
<b>Total</b>	25	29.8	59	70.2	84	100		

Hasil uji *chi square* untuk hubungan tingkat kebisingan dengan gangguan fisiologis menunjukkan nilai p-value adalah sebesar 0.885.

### 5.2.3 Hubungan tingkat kebisingan dengan gangguan psikologis

Hasil analisis hubungan tingkat kebisingan dengan gangguan psikologis diperoleh bahwa responden yang tidak merasakan kebisingan dan tidak mengalami keluhan psikologis adalah sebanyak 10 orang (76.9%) dan 3 orang (32.1%) tidak merasakan bising namun mengalami gangguan psikologis.

Sedangkan responden yang mengalami bising namun tidak mengalami gangguan psikologis adalah sebanyak 11 orang (15.5%) dan sebanyak 60 orang (84.5%) merasakan bising dan mengalami gangguan psikologis.

Hasil uji statistik dengan menggunakan *chi square* untuk hubungan gangguan kebisingan dengan gangguan psikologis diperoleh nilai p-value sebesar 0.0005, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan berarti antara tingkat kebisingan dengan keluhan psikologis pada operator SPBU

Berikut ini merupakan tabel yang menunjukkan hubungan antara kebisingan dan gangguan psikologis:

**Tabel 5.10**

Hubungan tingkat kebisingan dengan gangguan psikologis pada Operator SPBU

Persepsi Bising Pada Pekerja	Gangguan Psikologis				Total		OR (95% CI)	p Value
	Tidak ada keluhan		Ada Keluhan		n	%		
	n	%	n	%				
Tidak merasakan bising	10	76.9	3	23.1	13	100	18.182 (4.301+76.854)	0.0005
Merasakan bising	11	15.5	60	84.5	71	100		
Total	21	25.0	63	75.0	84	100		

Tabel 5.11

Hasil Analisis Bivariat Hubungan antara Tingkat Kebisingan dengan Keluhan Subjektif (*non auditory*) pada Operator SPBU Tahun 2009

Gangguan Kebisingan	Persepsi Bising Pada Pekerja	Gangguan Kebisingan				Total		OR (95% CI)	p Value
		Tidak ada keluhan		Ada Keluhan					
		n	%	n	%	n	%		
Gangguan Komunikasi	Tidak merasakan bising	4	30.8	9	69.2	13	100	0.386 (0.109-1.370)	0.227
	Merasakan bising	38	53.5	33	46.5	71	100		
	Total	42	100	42	100	84	100		
Gangguan Fisiologis	Tidak merasakan bising	2	15.4	11	84.6	13	100	0.379 (0.078-1.854)	0.327
	Merasakan bising	23	32.4	48	67.6	71	100		
	Total	25	29.8	59	70.2	84	100		
Gangguan Psikologis	Tidak merasakan bising	10	76.9	3	23.1	13	100	18.182 (4.301-76.854)	0.0005
	Merasakan bising	11	15.5	60	84.5	71	100		
	Total	21	25.0	63	75.0	84	100		

## BAB VI PEMBAHASAN

### 6.1 Keterbatasan Penelitian

Pada penelitian ini, penulis menemukan adanya keterbatasan baik dari keterbatasan waktu, tenaga dan biaya. Keterbatasan yang dialami oleh penulis diantaranya adalah keterbatasan dalam melakukan pengukuran kebisingan. Pengukuran hanya dilakukan dengan menggunakan *Sound Level Meter* sederhana dan perhitungan dilakukan secara manual.

Pengukuran hanya dilakukan 2 (dua) kali pada tiap SPBU yaitu pada jam padat dan jam lengang, dan tidak dilakukan pengukuran pada malam hari, sehingga tidak ada data untuk menggambarkan tingkat kebisingan pada malam hari, seperti yang dijelaskan pada Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 48 Tahun 1996 Tentang : Baku Tingkat Kebisingan

Responden yang menjadi objek penelitian mayoritas berumur dibawah 30 tahun, sehingga variabel mengenai usia kurang dapat dijelaskan melalui uji bivariat karena tidak dapat menguatkan teori mengenai hubungan usia dan pengaruhnya dengan gangguan fisiologis dan psikologis terhadap pekerja. Selain itu jumlah responden tidak sesuai dengan teori dari Ariawan 1998, hal ini dikarenakan keterbatasan jumlah lokasi penelitian dan waktu yang ada.

Variabel lama jam kerja/ lama pajakan dan masa kerja juga tidak dapat dilalukan uji bivariat karena seluruh pekerja bekerja pada waktu 8 jam sehari dan masa kerja rata-rata adalah dibawah 1 tahun, untuk itu tidak dapat dilihat hubungan antara usia, lamanya pajakan dan masa kerja terhadap keluhan subjektif pekerja operator SPBU.

## 6.2 Tingkat Kebisingan terhadap lingkungan sekitar

Dari data hasil pengukuran kebisingan lingkungan di area SPBU, didapat bahwa rata-rata tingkat kebisingan yang diperoleh dari tiap SPBU untuk jam sepi atau lengang adalah 67.9 dBA dan untuk jam padat atau ramai adalah 73.4 dBA.

Lokasi SPBU yang berada pada kawasan perkantoran dan perdagangan berdasarkan Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup no. 48 Tahun 1996 Tanggal 25 Nopember 1996 bahwa peruntukan kawasan perkantoran dan perdagangan untuk baku tingkat kebisingannya adalah 65 dBA dan batas atas yang diperbolehkan adalah 68 dBA.

Berdasarkan hasil pengukuran yang telah dilakukan, kebisingan yang dihasilkan dari kendaraan yang beroperasi di lalu lintas dan kawasan SPBU telah melampaui batas maksimum baku mutu tingkat kebisingan yang diperbolehkan.

Jenis kebisingan lingkungan yang terjadi adalah bersifat terputus-putus (intermitten) yang dapat berdampak pada keluhan pendengaran dan keluhan subyektif pada pekerja diantaranya adalah gangguan komunikasi, gangguan fisiologis dan gangguan psikologis.

Tindakan pengendalian untuk mengurangi intensitas kebisingan sangat diperlukan untuk seluruh SPBU yang telah dilakukan pengukuran. Salah satu pengendalian yang dapat dilakukan menurut Badan Litbang PU Departemen Pekerjaan Umum untuk kebisingan lingkungan adalah dengan menanam tanaman yang dapat meredam bising.

## 6.3 Tingkat Kebisingan Bagi Pekerja

Tingkat kebisingan lingkungan yang memajani pekerja sudah melewati baku tingkat kebisingan yang diperbolehkan menurut KepMenLH No.48 Tahun 1996 mengenai baku tingkat kebisingan untuk kawasan perkantoran dan perdagangan yaitu sebesar 65 dBA dengan toleransi +3 dB

#### 6.4 Persepsi Kebisingan pada Operator SPBU

Dari hasil kuesioner dan wawancara pada Operator SPBU, diketahui bahwa 72.6 % operator SPBU merasakan kebisingan yang disebabkan oleh lalu lintas dan kendaraan yang keluar masuk SPBU dan sebanyak 27.45% tidak merasakan kebisingan.

Seperti sudah dijelaskan pada tinjauan teori mengenai pengertian kebisingan bahwa kebisingan merupakan suara yang tidak dikehendaki atau suara yang tidak diinginkan dari usaha atau kegiatan dalam tingkat dan waktu tertentu yang dapat menimbulkan gangguan kesehatan manusia dan kenyamanan lingkungan (KepMenLH No.48 Tahun 1996).

Jenis kebisingan di lingkungan kerja SPBU adalah jenis kebisingan terputus-putus (*intermittent*), pada saat terjadi peningkatan fluktuasi kebisingan hal tersebut dapat mengganggu konsentrasi pekerja dan menimbulkan gangguan fisiologis seperti pusing/ sakit kepala. Sehingga kondisi tersebut cukup mengganggu bagi pekerja, tidak terdapat perbedaan berarti terhadap persepsi bising yang dialami pekerja yang baru masuk atau pun yang sudah cukup lama bekerja, mereka merasakan keluhan yang sama, yaitu sangat terganggu disaat kendaraan yang sangat bising masuk ke area SPBU seperti Bajaj roda tiga, sepeda motor, bus angkutan umum dan lain-lain.

#### 6.5 Gangguan *non auditory* pada operator SPBU

Gangguan *non auditory* merupakan gangguan atau keluhan subyektif selain gangguan pendengaran yang dialami oleh operator SPBU akibat kebisingan lingkungan kerja. Gangguan tersebut dapat berupa gangguan komunikasi, gangguan fisiologis dan gangguan psikososial akibat kebisingan lingkungan.

Berikut ini adalah pembahasan hasil hubungan tingkat kebisingan dengan gangguan *non auditory*:

### 6.5.1 Hubungan tingkat kebisingan dengan gangguan komunikasi

Hasil pengukuran dengan menggunakan kuesioner menunjukkan bahwa pengaruh kebisingan lingkungan terhadap gangguan komunikasi pada operator SPBU hanya berpengaruh pada sebagian (50%) operator SPBU saja, sedangkan 50% lainnya tidak merasakan terganggu oleh akibat kebisingan tersebut. Hal ini membuktikan bahwa dampak kebisingan lingkungan tidak signifikan memberikan efek terhadap gangguan komunikasi pekerja/ operator SPBU.

Hasil uji *chi square* menunjukkan nilai p-value sebesar 0.227 sehingga p-value > 0.05, maka tidak ada hubungan berarti antara tingkat kebisingan dan gangguan komunikasi. Hal ini dapat terjadi karena pada saat operator melakukan komunikasi dengan teman kerjanya ataupun konsumen dengan posisi berdekatan yaitu < 2 meter dalam kondisi tingkat kebisingan antara 67.9 dBA s/d 73.4 dBA (sesuai dengan tabel 2.6). Sehingga pekerja tidak perlu berteriak bila akan berbicara. Namun sesekali mereka harus sedikit berteriak jika lawan bicara mereka berada cukup jauh dari tempat mereka berada.

Penulis melakukan wawancara terhadap beberapa operator saat bekerja, beberapa dari mereka merasa tidak terganggu akibat kebisingan lingkungan karena sudah merasa terbiasa dengan kondisi tersebut, diantaranya mengatakan

*“walaupun kadang-kadang bikin pusing, tapi saya sudah biasa mbak, memang kondisi kerjanya seperti ini”*

Dari hasil wawancara tersebut diketahui bahwa pada awalnya mereka cukup merasa terganggu dalam berkomunikasi karena bising yang ada, namun dengan lamanya waktu kerja sehingga akan muncul adaptasi dengan lingkungan kerja. Hal ini sesuai dengan pernyataan Smet, 1994 bahwa adaptasi merupakan interaksi antara manusia dengan lingkungan yang saling mempengaruhi disebut sebagai hubungan transaksional dan didalam hubungan ini termasuk proses penyesuaian.

### 6.5.2 Hubungan tingkat kebisingan dengan Gangguan Fisiologis

Sebanyak 70.2% operator mengalami gangguan fisiologis akibat bising dan 29.8% tidak mengalami gangguan tersebut.

Hasil uji *chi square* menunjukkan nilai p-value adalah sebesar 0.327, berarti p-value > 0.05. maka tidak ada hubungan antara tingkat kebisingan dengan gangguan fisiologis.

Gangguan fisiologis akibat kebisingan akan terjadi dengan kondisi 8 jam kerja tingkat kebisingan yang diperoleh mulai dari 85 dBA keatas dan butuh waktu yang cukup lama untuk mendapatkan efek seperti ini, karena efek dari gangguan fisiologis adalah bersifat akut bila terpajan bising secara terus-menerus. Responden yang penulis jadikan objek mayoritas memiliki masa kerja dibawah 1 tahun. Sehingga belum dirasakan efek-efek fisiologis yang dapat muncul akibat kebisingan lingkungan ini.

Sehingga penelitian ini tidak dapat menguatkan pendapat dari Karl D. Kryter, Ph.D mengenai respon fisiologis akibat bising yang dilakukan terhadap manusia dan hewan menemukan bahwa bising yang tinggi dapat menyebabkan gangguan fisiologis diantaranya peningkatan denyut nadi (jantung berdebar), peningkatan frekuensi pernapasan, gangguan pencernaan dan gangguan lainnya.

### 6.5.3 Hubungan tingkat kebisingan dengan Gangguan Psikologi

Hasil uji *chi square* didapatkan nilai p-value sebesar 0.0005, artinya p-value < 0.005. Maka terdapat hubungan antara tingkat kebisingan dengan gangguan psikologis pada operator SPBU.

Hal ini dapat dilihat dari banyaknya pekerja yang merasa terganggu dengan kebisingan lingkungan yang ada sehingga muncul rasa tidak nyaman saat bekerja. Kebisingan yang sangat mengganggu ini mereka rasakan pada jam sibuk lalu lintas dan banyaknya kendaraan yang keluar masuk SPBU. Salah seorang responden mengatakan:

*“memang mengganggu sekali mbak, biasanya kalo ada bajaj atau kopaja yang datang, suaranya bikin kepala saya pusing, bikin stress”.*

*“wah kalo suara bising yang bikin sakit kepala itu suara motor, bajaj mbak, suaranya melengking”*

Hal ini menunjukkan bahwa bising yang cukup tinggi secara intermitten dapat mengganggu fisiologis dan psikologis pekerja.

Selain itu jam istirahat yang diberikan kepada pekerja dari 8 jam bekerja tersebut adalah selama 15 menit. Pada shift pagi, *coffee break* pada pagi hari sekitar jam 10.00 dilakukan dengan membawa minuman ke lokasi kerja dan jam istirahat makan siang selama 15 menit dimulai pada pukul 12.00 pada siang hari dan dilakukan secara bergantian oleh operator SPBU tersebut sehingga tetap ada operator yang berjaga di pengisian bahan bakar.

Waktu istirahat yang sangat sedikit dirasa sangat kurang dan tidak efektif. Pada waktu istirahat berlangsung, kondisi SPBU cukup ramai pengunjung yang hendak mengisi bahan bakar, sehingga kadang-kadang mereka harus tetap berada di tempat pengisian bahan bakar dan tidak jarang dari mereka makan dan minum di lokasi kerja.

Sebanyak 73 dari 84 responden atau sekitar 84% dari responden menyatakan ingin mengurangi kebisingan di area kerja mereka dan 76% responden menyatakan sangat ingin meninggalkan area bising jika bisa. Hal ini memperlihatkan bahwa sebagian besar dari operator merasa kebisingan di lingkungan kerja cukup mengganggu kondisi psikologis mereka dan kebisingan tersebut perlu dikurangi sehingga mereka dapat lebih nyaman dalam melakukan pekerjaan.