



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**Persepsi Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja  
Tentang Gejala Kelelahan (*Fatigue*); (Studi pada  
Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja dalam  
Komunitas *Bike to Work* (B2W) Indonesia)**

**SKRIPSI**

**Fadry Kurniawan Kasim  
0706165394**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NIAGA  
PROGRAM SARJANA REGULER  
DEPOK  
JANUARI 2012**



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**Persepsi Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja  
Tentang Gejala Kelelahan (*Fatigue*); (Studi pada  
Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja dalam  
Komunitas *Bike to Work* (B2W) Indonesia)**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Sarjana Ilmu Administrasi**

**Fadry Kurniawan Kasim  
0706165394**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NIAGA  
PROGRAM SARJANA REGULER  
DEPOK  
JANUARI 2012**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya sendiri,  
dan semua sumber, baik yang dikutip maupun dirujuk,  
telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : Fadry Kurniawan Kasim**

**NPM : 0706165394**

**Tanda Tangan :**



**Tanggal : 9 Januari 2012**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Fadry Kurniawan Kasim

NPM : 0706165394

Program Studi: Ilmu Administrasi Niaga

Judul Skripsi : **Persepsi Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja tentang Gejala Kelelahan (*Fatigue*); (Studi pada Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja dalam Komunitas *Bike to Work* (B2W) Indonesia**

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Program Studi Ilmu Administrasi Niaga Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.

### Dewan Penguji

Pembimbing : Dra. Tutie Hermiatie MS

: (.....)

Penguji : Dra. Eva Andayani M.Si.

: (.....)

Ketua Sidang : DR Effy Zalfiana Rusfian M.Si.

: (.....)

Sekretaris : Nurul Safitri S.Sos., MA

: (.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 9 Januari 2012

## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas karunia dan rahmat-Nya yang tak pernah habis, sehingga skripsi dengan judul **“Persepsi Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja tentang Gejala Kelelahan (*Fatigue*); (Studi pada Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja dalam Komunitas *Bike to Work* (B2W) Indonesia”** ini dapat penulis selesaikan tepat pada waktunya. Adapun tujuan penulis menyusun karya tulis ini, yaitu untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi Program Studi Ilmu Administrasi Niaga pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.

Setelah melalui masa-masa penyusunan skripsi yang menyenangkan, akhirnya skripsi ini dapat terselesaikan. Hal ini tidak terlepas dari bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis ingin mengucapkan rasa terima kasih yang mendalam terhadap pihak-pihak tersebut, yaitu:

1. Prof. Dr. Gumilar Rusliwa Somantri selaku Rektor Universitas Indonesia.
2. Prof. Dr. Bambang Shergi Laksmono, M.Sc selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.
3. Prof. Dr. Irfan Ridwan Maksum, M.Si selaku Ketua Program Sarjana Reguler Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia.
4. Ir. Bernardus Yulianto Nugroho MSM, Ph.D. sebagai Penasihat Akademik.
5. Dra. Tutie Hermiati, MS sebagai pembimbing skripsi yang telah dengan amat sabar dan baik hati membantu serta memberikan bimbingannya kepada penulis, sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan tepat waktu.
6. Seluruh dosen Departemen Ilmu Administrasi, khususnya dosen konsentrasi SDM, terima kasih atas ilmu yang telah diberikan selama perkuliahan.

7. Ayahanda Kasim Amin dan Ibunda Yamsasni yang telah mencurahkan segenap cinta kepada anak-anaknya, kakak-kakak tersayang; Inda Yandry dan Kakak Hendry, dan seluruh keluarga yang memberikan dukungan moril maupun materiil dalam proses penyelesaian skripsi ini.
8. Kak Meyka, Pak Dayat, Nte Seklie, Adit, dan seluruh Oom dan Nte di B2W Indonesia yang telah membantu melancarkan penyusunan skripsi ini.
9. Para sahabat tercinta; khususnya Limo Tiang Saparantauan: Andre, Arie, Fakhri, dan Nanda; rekan-rekan SDM: Cuge, Patar, Deka, Dian, Dina, Nindya, dan Sinta; rekan-rekan seperfutsalan: Ridwan, Rully, Akew, Mirjam, Imam, Kemek, Bowo, dll; rekan-rekan di IMAMI: Tito, da Haris, da Ef; para *fighters*: Radit, Cindy, dan Sabeum Capcay (*you are my heroes*); yang dengan segala hal telah membantu penyelesaian skripsi ini, serta tidak lupa untuk ibu dan bapak kosan yang selalu memberikan suka cita dalam kesehariannya.
10. Pihak-pihak lain yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis berharap skripsi yang berjudul **“Persepsi Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja tentang Gejala Kelelahan (*Fatigue*); (Studi pada Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja dalam Komunitas *Bike to Work (B2W) Indonesia*”** ini dapat memberikan manfaat bagi para pembacanya. Pada dasarnya, penulis mengetahui bahwa skripsi ini masih memiliki banyak kekurangan dan jauh dari sempurna. Untuk itu, penulis senantiasa mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari semua pihak.

Depok, 27 Desember 2011

Fadry Kurniawan Kasim

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

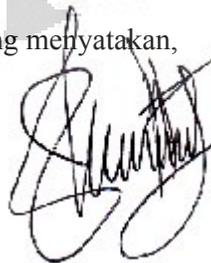
Nama : Fadry Kurniawan Kasim  
NPM : 0706165394  
Program Studi : Ilmu Administrasi Niaga  
Departemen : Ilmu Administrasi  
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Non-eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul: “Persepsi Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja tentang Gejala Kelelahan (*Fatigue*); (Studi pada Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja dalam Komunitas *Bike to Work* (B2W) Indonesia” beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok  
Pada tanggal : 9 Januari 2012

Yang menyatakan,



(Fadry Kurniawan Kasim)

## ABSTRACT

**Name : Fadry Kurniawan Kasim**  
**Study Program : Business Administration**  
**Judul : The Perception of Cycling-to-Work Employees about Fatigue Symptom (A Study of Cycling-to-Work Employees in Bike to Work (B2W) Indonesia Community)**

This research describes about how the perception of employee using bicycle to work in Bike to Work Indonesia Community about fatigue symptom is. The perception is determined using descriptive frequency analysis by referring the frequency of mean values and the distribution of respondent's answers to the fatigue symptom variabel which is consisted of three dimentions; activity weakening, motivation weakening, and physical weakening because of common circumstances. This research uses quantitative approach by using questionnaires as the data collecting instrument spreading to 100 respondents. Trough SPSS 17.0 for Windows analysis, the result shows that the majority of the respondents disagree to the fatigue symptoms or in the other words do not experience fatigue.

Keywords : Commuter, Cycling to work, *Bike to Work* Indonesia, Fatigue Symptom, and Perception

## ABSTRAK

**Nama** : Fadry Kurniawan Kasim  
**Program Studi** : Ilmu Administrasi Niaga  
**Judul** : Persepsi Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja tentang Gejala Kelelahan (*Fatigue*); (Studi pada Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja dalam Komunitas *Bike to Work* (B2W) Indonesia)

Penelitian ini menjelaskan tentang bagaimana persepsi karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja pada komunitas *Bike to Work* (B2W) Indonesia tentang gejala kelelahan (*fatigue*). Persepsi tersebut ditentukan melalui analisis frekuensi deskriptif dengan melihat frekuensi nilai mean dan sebaran penilaian responden terhadap variabel gejala kelelahan yang terdiri dari tiga dimensi; pelemahan kegiatan, pelemahan motivasi, dan pelemahan fisik akibat keadaan umum. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan melakukan penyebaran kuesioner kepada 100 orang responden. Melalui analisis SPSS 17.0 *for Windows* didapat hasil bahwa karyawan pengguna sepeda pada komunitas B2W tidak setuju dengan gejala kelelahan atau dengan kata lain tidak mengalami kelelahan.

Kata kunci : Komuter, Bersepeda ke Tempat Kerja, *Bike to Work* Indonesia, Gejala Kelelahan, dan Persepsi

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH .....	vi
ABSTRAK .....	vii
DAFTAR ISI .....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR TABEL .....	xvi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvii
<b>BAB 1 PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2 Pokok Permasalahan .....	15
1.3 Tujuan Penelitian.....	15
1.4 Signifikansi Penelitian .....	15
1.5 Sistematika Penelitian.....	16
1.6 Batasan Penelitian .....	17
<b>BAB 2 KERANGKA TEORI</b>	
2.1 Tinjauan Pustaka .....	18
2.2 Konstruksi Model Teoritis .....	26
2.2.1 Manajemen Sumber Daya Manusia .....	26
2.2.2 Produktivitas .....	28
2.2.3 Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3).....	29
2.2.4 Kelelahan .....	31
2.2.4.1 Definisi Kelelahan .....	31
2.2.4.2 Jenis Kelelahan.....	32
2.2.4.3 Faktor-faktor yang Menyebabkan Kelelahan.....	33

2.2.4.5	Akibat Kelelahan .....	35
2.2.5.6	Cara Mengatasi Kelelahan .....	36
2.2.5	Persepsi .....	37
2.3	Operasionalisasi Konsep .....	39

### **BAB 3 METODE PENELITIAN**

3.1	Pendekatan Penelitian .....	43
3.2	Jenis Penelitian .....	43
3.2.1	Berdasarkan Tujuan Penelitian .....	43
3.2.2	Berdasarkan Manfaat Penelitian .....	43
3.2.3	Berdasarkan Dimensi Waktu .....	44
3.3	Teknik Pengumpulan Data .....	44
3.4	Populasi dan Sampel Penelitian .....	44
3.4.1	Populasi .....	44
3.4.2	Sampel .....	45
3.5	Teknik Pengolahan dan Analisis Data .....	45
3.5.1	Skala Pengukuran .....	45
3.5.1	Analisis Statistik Deskriptif per Indikator .....	45
3.5.1	Analisis Statistik Deskriptif per Dimensi .....	46
3.5.1	Analisis Statistik Deskriptif per Dimensi .....	47
3.6	Keterbatasan Penelitian .....	48

### **BAB 4 PEMBAHASAN**

4.1	Karakteristik Responden .....	50
4.1.1	Usia .....	50
4.1.2	Jenis Kelamin .....	50
4.1.3	Status Responden sebagai Karyawan .....	51
4.1.4	Penghasilan Rata-rata Responden per Bulan .....	52
4.1.5	Sudah Berapa Lama Responden dalam Bersepeda ke Tempat Kerja .....	52
4.1.6	Alasan Responden Menggunakan Sepeda ke Tempat Kerja .....	53
4.1.7	Jarak antara Tempat Tinggal dengan Tempat Kerja Responden ..	54

4.1.8	Lama Perjalanan Responden Bersepeda ke Tempat Kerja.....	55
4.2	Pembahasan Statistik Deskriptif per Dimensi.....	56
5.2.1	Dimensi Pelemahan Kegiatan.....	56
5.2.2	Dimensi Pelemahan Motivasi.....	64
5.2.3	Dimensi Pelemahan Fisik Akibat Keadaan Umum.....	72
4.3	Analisis Statistik Deskriptif Variabel Gejala Kelelahan.....	81

## **BAB 5 SIMPULAN DAN SARAN**

6.1	Simpulan .....	85
6.2	Saran .....	86

DAFTAR PUSTAKA.....	87
---------------------	----

LAMPIRAN.....	92
---------------	----

DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....	120
----------------------------	-----



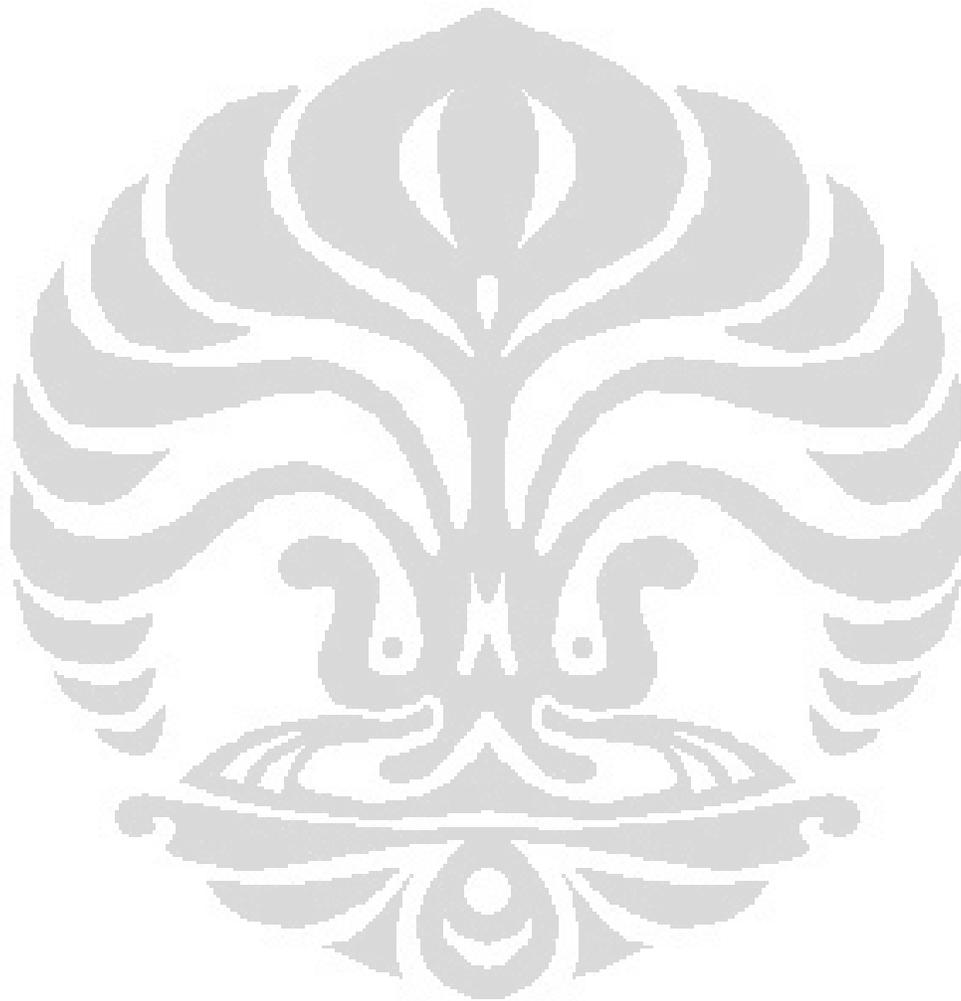
## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Jumlah Kendaraan Bermotor di Jakarta Tahun 2001-2008 .....	2
Gambar 1.2	Model Transisi Lingkungan .....	6
Gambar 1.3	Perbandingan Ruang yang Dibutuhkan Kendaraan untuk Mengangkut Jumlah Orang yang Sama .....	11
Gambar 1.4	Tingkat Polusi yang Diderita Pengendara Sepeda dan Mobil .....	14
Gambar 4.1	Usia Responden .....	50
Gambar 4.2	Jenis Kelamin Responden .....	51
Gambar 4.3	Status Responden sebagai Karyawan .....	51
Gambar 4.4	Penghasilan Rata-rata Responden per Bulan .....	52
Gambar 4.5	Lama Responden Bersepeda ke Tempat Kerja .....	53
Gambar 4.6	Alasan Responden Bersepeda ke Tempat Kerja .....	54
Gambar 4.7	Jarak antara Tempat Tinggal dan Tempat Kerja Responden .....	55
Gambar 4.8	Jarak antara Tempat Tinggal dan Tempat Kerja Responden .....	55
Gambar 4.9	Histogram Sebaran Penilaian Responden untuk Indikator “Merasakan Perasaan Berat di Kepala saat Beraktivitas” .....	57
Gambar 4.10	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasakan Perasaan Lelah di Seluruh Tubuh .....	57
Gambar 4.11	Histogram Penilaian Responden terhadap Indikator Sering Merasakan Kaki Terasa Berat saat Beraktivitas .....	58
Gambar 4.12	Histogram Penilaian Responden terhadap Indikator Sering Menguap dan Mengantuk saat Beraktivitas .....	59
Gambar 4.13	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator	

	Sering Merasakan Kacau Pikiran saat Beraktivitas.....	59
Gambar 4.14	Histogram Penilaian Responden terhadap Indikator Beban Mata Menjadi Berat saat Beraktivitas .....	60
Gambar 4.15	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Gerakan Menjadi Kaku saat Beraktivitas .....	61
Gambar 4.16	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Badan Tidak Seimbang saat Beraktivitas .....	61
Gambar 4.17	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Muncul Perasaan Ingin Berbaring saat Beraktivitas .....	62
Gambar 4.18	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasa Susah Berpikir saat Beraktivitas .....	64
Gambar 4.19	Histogram Penilaian Responden terhadap Indikator Merasa Lelah untuk Berbicara saat Beraktivitas .....	65
Gambar 4.20	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasa Gugup saat Beraktivitas.....	66
Gambar 4.21	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Tidak Dapat Berkonsentrasi saat Beraktivitas .....	66
Gambar 4.22	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Cenderung Lupa Terhadap Sesuatu saat Beraktivitas .....	67
Gambar 4.23	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Kepercayaan terhadap Orang Lain Berkurang saat Beraktivitas ....	68
Gambar 4.24	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Muncul Perasaan Cemas terhadap Sesuatu saat Beraktivitas .....	68
Gambar 4.25	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator	

	Tidak Dapat Tekun dalam Pekerjaan saat Beraktivitas .....	69
Gambar 4.26	Histogram Sebaran Penilaian Responden Terhadap Indikator Prestasi Kerja Menjadi Turun .....	70
Gambar 4.27	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Hubungan dalam Rumah Tangga / Keluarga Menjadi Buruk.....	70
Gambar 4.28	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasakan Sakit Kepala saat Beraktivitas .....	73
Gambar 4.29	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasakan Kekakuan di Bahu saat Beraktivitas .....	74
Gambar 4.30	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasakan Nyeri pada Bahu saat Beraktivitas.....	74
Gambar 4.31	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Pernafasan Terasa Tertekan saat Beraktivitas.....	75
Gambar 4.32	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Sering Meraa Haus saat Beraktivitas.....	76
Gambar 4.33	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Suara Menjadi Serak saat Beraktivitas .....	76
Gambar 4.34	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasakan Pusing di Kepala saat Beraktivitas .....	77
Gambar 4.35	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Muncul Spasme (Ketegangan) dari Kelopak Mata saat Beraktivitas .....	78
Gambar 4.36	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Muncul Tremor (Getaran) pada Anggita Badan Tertentu saat	

	Beraktivitas .....	78
Gambar 4.37	Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasa Kurang Sehat saat Beraktivitas .....	79



## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Perbandingan Antar Penelitian.....	22
Tabel 2.2	Operasionalisasi Konsep.....	40
Tabel 3.1	Pembagian Kelas Analisis Nilai Mean .....	47
Tabel 3.2	Pembagian Kelas Analisis Variabel Gejala Kelelahan.....	48
Tabel 4.1	Nilai Mean Dimensi Pelemahan Kegiatan.....	62
Tabel 4.2	Sebaran Penilaian Responden pada Dimensi Pelemahan Kegiatan ....	63
Tabel 4.3	Nilai Mean Dimensi Pelemahan Motivasi.....	71
Tabel 4.4	Sebaran Penilaian Responden pada Dimensi Pelemahan Motivasi.....	72
Tabel 4.5	Nilai Mean Dimensi Pelemahan Fisik Akibat Keadaan Umum.....	79
Tabel 4.6	Sebaran Penilaian Responden pada Dimensi Pelemahan Pelemahan Fisik Akibat Keadaan Umum .....	81
Tabel 4.7	Analisis Statistik Deskriptif Variabel Gejala Kelelahan.....	81

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Kuesioner Penelitian .....	92
Lampiran 2	Pedoman Wawancara Mendalam.....	96
Lampiran 3	Transkrip Wawancara 1 .....	97
Lampiran 4	Transkrip Wawancara 2 .....	101
Lampiran 5	Transkrip Wawancara 3 .....	104
Lampiran 6	Hasil SPSS .....	109

## BAB 1

### PENDAHULUAN

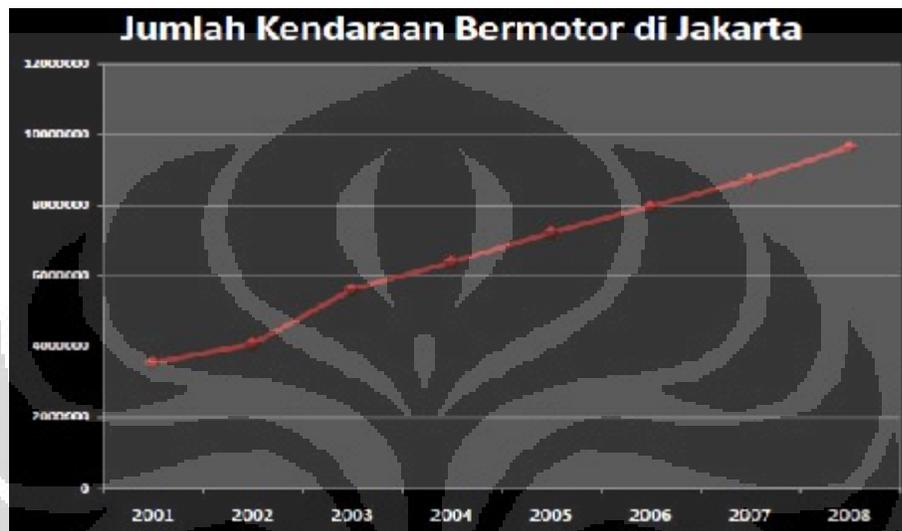
#### 1.1 Latar Belakang Masalah

DKI Jakarta sebagai salah satu pusat kegiatan ekonomi di Indonesia tentu memberikan sumbangan yang besar terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia. Berbagai kegiatan ekonomi seperti usaha kecil menengah, perusahaan bisnis, hingga industri berlangsung di Jakarta dan mencakup berbagai bidang usaha mulai dari usaha barang kebutuhan rumah tangga (*consumer goods*), usaha perbankan, usaha pelayanan transportasi, hingga industri. Hingga tahun 2010 pertumbuhan ekonomi di Jakarta mencapai angka 6.5% dan diprediksi akan mengalami kenaikan hingga mencapai angka 7% pada tahun 2011 ([www.vivanews.com](http://www.vivanews.com)). Pertumbuhan ekonomi tersebut akan membawa berbagai pertumbuhan di bidang lain. Sebagai contoh pada tahun 2010 terjadi pertumbuhan di sektor perkantoran sebanyak 30% ([www.kontanonline.com](http://www.kontanonline.com)). Pusat-pusat kegiatan bisnis (*central business district/CBD*) juga terus berkembang di Jakarta seperti Mega Kuningan, T.B. Simatupang, Senayan, atau Gatot Subroto.

Selain terjadi peningkatan terhadap sektor perkantoran, pertumbuhan ekonomi juga mengakibatkan peningkatan daya beli masyarakat. Salah satu contohnya dapat dilihat dengan adanya peningkatan jumlah pembelian kendaraan bermotor di Jakarta. Kendaraan bermotor tersebut digunakan untuk berbagai keperluan akan perjalanan seperti berangkat dan pulang kerja, sekolah, atau keperluan lainnya. Data kepolisian Polda Metro Jaya menunjukkan bahwa terdapat 11.362.396 unit kendaraan pada tahun 2010 yang terdiri dari 8.244.346 unit kendaraan roda dua dan 3.118.050 unit kendaraan roda empat. Jumlah tersebut diprediksi akan terus meningkat mencapai 12.062.396 kendaraan pada tahun 2011 ([www.poldametrojaya.go.id](http://www.poldametrojaya.go.id)). Sedangkan untuk tahun 2009, jumlah kendaraan bermotor yang ada di Jakarta mencapai angka 9.993.667 unit kendaraan ([www.tnccmetro.com](http://www.tnccmetro.com)). Dalam satu dekade terakhir jumlah kendaran

bermotor di Jakarta terus mengalami peningkatan sebagaimana yang tergambar dalam grafik berikut:

Gambar 1.1 Jumlah Kendaraan Bermotor di Jakarta Tahun 2001-2008.



Sumber: Data Transportasi 2001-2008 ([www.bps.go.id](http://www.bps.go.id))

Namun peningkatan perekonomian yang mendorong peningkatan daya beli masyarakat terhadap kendaraan bermotor menyebabkan meledaknya jumlah kendaraan bermotor yang melintasi jalanan Jakarta. Akibatnya, jalanan Jakarta semakin padat dengan kendaraan bermotor. Banyaknya pengguna kendaraan bermotor pribadi baik mobil maupun sepeda motor menyebabkan jalanan di Jakarta semakin padat. Pertumbuhan ekonomi dan peningkatan daya beli masyarakat mendorong perilaku konsumtif masyarakat Jakarta termasuk dalam melakukan pembelian kendaraan bermotor. Pada tahun 2010 tercatat pembelian kendaraan bermotor roda empat di Jakarta mencapai angka 400 unit per hari dan kendaraan bermotor roda dua mencapai angka 1200 unit per hari ([www.vivanews.com](http://www.vivanews.com)). Selain kendaraan pribadi, kepadatan jalan di Jakarta juga diakibatkan oleh membludaknya jumlah angkutan umum yang beroperasi di satu trayek ([www.vivanews.com](http://www.vivanews.com)).

Kemacetan merupakan suatu konsekuensi logis dari jalan yang padat dengan kendaraan bermotor ini. Kemacetan (*Congestion*) adalah situasi yang dihadapi oleh kota-kota metropolitan di dunia. Sebagai konsekuensi dari pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor dan jalan yang tidak seimbang, kemacetan timbul sebagai masalah yang sulit untuk diselesaikan. Di negara-negara Eropa Barat sebagai contoh, diprediksi akan mengalami kemacetan total di jalanan perkotaan pada tahun 2010. (INRAS Consulting Group, *External Cost of Transit*, Zurich Switzerland, March 2000). Timpangnya perbandingan antara pertumbuhan ruas jalan dengan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi kemacetan jalan di Jakarta. Jakarta, yang memiliki luas wilayah 662 km<sup>2</sup> memiliki panjang jalan 7.650 km dan luas jalan 40,1 km atau 0,26 persen dari luas wilayah DKI. Jalan di Jakarta tiap tahunnya hanya tumbuh 0,01 persen. Kondisi ini jelas tidak sebanding dengan tingginya angka perjalanan dan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor. Selain itu kondisi ini makin diperparah dengan besarnya jumlah pengguna kendaraan bermotor pribadi dibanding dengan jumlah moda transportasi massa seperti bus kota ([www.vivanews.com](http://www.vivanews.com)).

Selain jumlah kendaraan bermotor yang sangat padat, kemacetan di Jakarta juga terjadi karena besarnya jumlah komuter yang berasal dari daerah-daerah satelit Jakarta seperti Tangerang, Bekasi, Depok, ataupun Bogor yang bergerak memasuki Jakarta pada jam berangkat kerja dan kembali ke daerah asalnya saat jam pulang kerja. Komuter itu sendiri adalah orang yang melakukan perjalanan dari rumah ke tempat kerja dan kembali lagi ke rumah setiap hari (Dictionary of Human Resources, 2006). Pada tahun 2009 saja jumlah komuter yang bergerak masuk dan keluar Jakarta setiap harinya adalah 1,4 juta komuter. Jumlah ini mengalami peningkatan yang cukup tinggi mengingat pada tahun 2002 jumlah komuter ke Jakarta hanya berjumlah 740 ribu komuter ([www.vivanews.com](http://www.vivanews.com)).

Pemerintah DKI Jakarta sendiri mencoba mengembangkan moda transportasi massa lain untuk mengurai kemacetan. Salah satu upaya pemerintah adalah dengan mengembangkan program busway dengan merujuk implementasi

sistem yang sama di Bogota, Kolombia. Namun dalam prakteknya, program busway tidak berjalan sesuai harapan. Program busway ibarat program yang berdiri sendiri tanpa dukungan sarana dan akses ke sarana transportasi lain. Tidak sedikit penumpang busway yang mengeluhkan tidak adanya akses ke angkutan umum lainnya di beberapa koridor busway sehingga penumpang terpaksa kembali berjalan demi mendapatkan angkutan dalam menyambung perjalanannya. Penerapan sistem busway juga mendapatkan kritik terutama dalam hal keterbatasan kapasitas angkut jika dibandingkan dengan sistem kereta api dan besarnya ruang yang diambil badan bus sehingga memperkecil ruang jalan yang tersedia bagi kendaraan lain yang semakin meningkat jumlahnya (Silver, 2008). Hal ini mengindikasikan bahwa sistem transportasi massa belum dapat menjadi solusi dalam mengurai kemacetan di Jakarta karena masyarakat lebih cenderung menggunakan kendaraan bermotor pribadi seperti mobil dan sepeda motor (Downs, 2004).

Kemacetan yang terjadi di Jakarta, walaupun telah menjadi rutinitas bagi sebagian besar masyarakat Jakarta, mendatangkan akibat-akibat yang sangat merugikan bagi masyarakat Jakarta. Kemacetan menyebabkan kerugian di beberapa aspek kehidupan masyarakat Jakarta. Salah satu kerugian yang paling dirasakan akibat kemacetan adalah terhambatnya mobilitas masyarakat dalam menjalankan aktivitasnya. Jalanan Jakarta yang padat dengan kendaraan bermotor dan tersendat karena kemacetan mengakibatkan pergerakan kendaraan bermotor hanya mencapai angka 12 km/jam pada jam sibuk pagi dan sore hari. Padahal rata-rata laju kendaraan bermotor dapat mencapai 60 km/jam jika jalanan lancar. Waktu tempuh dari satu titik ke titik lain pun menjadi semakin lama akibat kemacetan tersebut. Waktu yang digunakan untuk berangkat dan pulang kerja semakin panjang dan melelahkan ([www.pdat.co.id](http://www.pdat.co.id)). Apalagi bagi masyarakat Jakarta yang setelah itu akan melakukan pekerjaan di tempat kerja, kelelahan perjalanan akan mengganggu aktivitas dalam bekerja. Selain itu, keterlambatan yang diakibatkan oleh terbatasnya mobilitas juga sering terjadi baik itu keterlambatan sampai ditempat kerja maupun keterlambatan yang berhubungan dengan pengiriman barang.

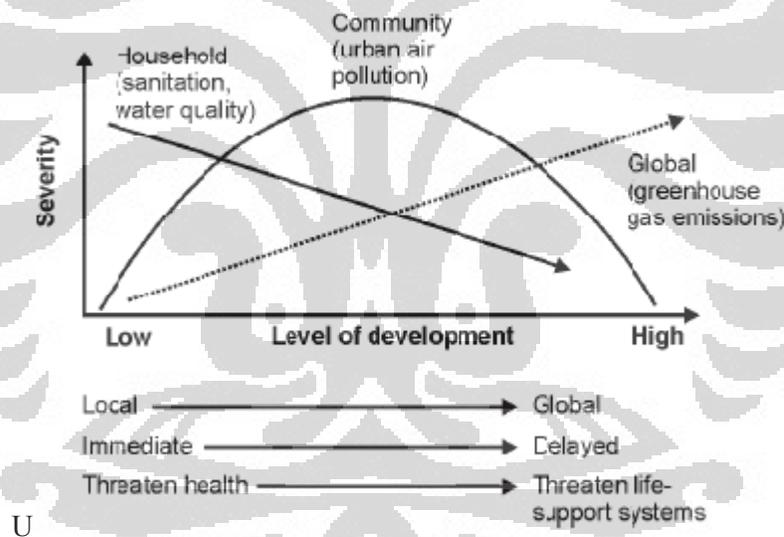
Keterbatasan mobilitas yang diakibatkan oleh kemacetan tersebut kemudian mengantarkan masyarakat Jakarta kepada terbuangnya waktu kerja atau waktu produktif (*workdays*) secara percuma karena sebagian waktunya dihabiskan dalam perjalanan terutama perjalanan menuju ke tempat kerja. Dengan rata-rata waktu perjalanan yang dilakukan oleh para komuter lebih dari satu jam, waktu yang terbuang dari perjalanan melebihi waktu yang seharusnya dapat dimanfaatkan para komuter tersebut untuk bekerja selama sehari waktu kerja dalam seminggu (Mertz, 2010). Dalam setahun waktu kerja yang terbuang akibat terbatasnya mobilitas dalam perjalanan dapat mencapai 73 hari kerja (*workdays*) (Balaker dan Staley, 2006).

Kemacetan yang mengakibatkan keterbatasan mobilitas tidak hanya menghasilkan kehilangan waktu kerja namun juga gangguan terhadap kondisi kejiwaan bagi komuter berupa munculnya stress saat melakukan perjalanan ke tempat kerja terutama ketika terjebak dalam kemacetan. Stress tersebut muncul akibat ketidakmampuan para komuter untuk bergerak dalam kemacetan sehingga para komuter yang menggunakan kendaraan bermotor pribadi terpaksa menunggu. Selain itu persaingan dengan pengendara kendaraan lain untuk mendapatkan ruang di jalanan sering kali membuat para kendar menjadi emosional. Berkendara dengan penuh emosi di tengah jalanan yang macet inilah yang mengakibatkan stress bagi para komuter (Balaker dan Staley, 2006).

Komuter yang terjebak dalam kemacetan setiap jam-jam sibuk berangkat dan pulang kerja tentu menghabiskan waktu yang lebih lama dalam perjalanannya. Hal ini menyebabkan waktu yang dapat digunakan untuk berkumpul bersama keluarga sebelum berangkat kerja dan sepulang kerja menjadi lebih sedikit. Hal tersebut juga menjadi faktor yang dapat meningkatkan stress bagi para komuter. Sebagian besar komuter memilih untuk berangkat kerja lebih awal, seperti pukul lima pagi, untuk menghindari kemacetan dan memilih pulang kerja lebih lambat untuk menghindari kemacetan. Pilihan tersebut memberikan manfaat dalam hal menghindari kemacetan namun memberikan kerugian dalam waktu berkumpul bersama keluarga yang menjadi lebih sedikit (Balaker dan Staley, 2006).

Selain memberikan dampak negatif bagi manusia secara langsung berupa terhambatnya mobilitas dan meningkatkan stress bagi para komuter, kemacetan juga memberikan dampak negatif terhadap lingkungan hidup. Seiring dengan perkembangan dan kemajuan yang dialami suatu negara, peningkatan penggunaan kendaraan bermotor dan industrialisasi memberikan sumbangan yang signifikan terhadap peningkatan emisi gas rumah kaca (*green house gas emission*) di atmosfer melebihi emisi gas rumah kaca yang dilepaskan dari kawasan pemukiman dan wilayah rural yang cenderung mengalami penurunan. Perbandingan emisi gas rumah kaca yang dilepaskan dari wilayah yang terdapat konsentrasi kendaraan bermotor atau rawan kemacetan dan industri dengan wilayah pemukiman dapat dilihat dari grafik berikut (Schwela et al, 2006):

Gambar 1.2 Model Transisi Lingkungan



Sumber: Smith (1997); McGranahan et al (2001) dalam Schwela et al, 2006

Gas rumah kaca sendiri sebenarnya memiliki sumber alami berupa karbon dioksida yang dilepaskan dari kawasan perairan dan laut, oksidasi tumbuhan-tumbuhan, dan sumber alami lainnya dan berfungsi untuk menjaga kehangatan di permukaan bumi. Namun jika tingkat kehangatan tersebut meningkat karena aktivitas manusia dan polusi udara, hal inilah yang kemudian dapat menyebabkan

peningkatan suhu global secara tidak wajar yang kemudian dikenal dengan istilah *global warming* (Metz, 2010).

Di Jakarta, sumber polusi udara paling besar disumbangkan oleh penggunaan energi fosil dari kendaraan bermotor. Sebanyak 80 persen dari total emisi sulfur dioksida (SO<sub>2</sub>) dan 87 persen dari total emisi nitrogen dioksida (NO<sub>2</sub>) dilepaskan dari sisa pembakaran energi fosil pada kendaraan bermotor. Sedangkan sumber lain seperti kawasan industri dan kawasan pemukiman melepaskan 91 persen lebih banyak polutan berupa material khusus (*particulate material*) daripada kendaraan bermotor yang melepaskan 8 persen polutan yang sama. Kendaraan pribadi berupa mobil pribadi dan sepeda motor masing-masing melepaskan 40 persen emisi hidrokarbon. Emisi nitrogen monoksida dilepaskan kendaraan bermotor pribadi sebanyak 50 persen sedangkan 30 persen dilepaskan dari bus dan kendaraan umum lainnya (Wirahadikusumah, 2002).

Beberapa dampak yang dihasilkan dari perubahan iklim tersebut seperti meningkatnya suhu di beberapa wilayah bumi sehingga menyebabkan kekeringan, kekurangan dalam ketersediaan air bersih, dan kesulitan dalam produksi pangan, meningkatnya curah hujan dan aktivitas badai di beberapa wilayah di bumi sehingga menyebabkan meningkatnya bahaya banjir dan badai, hingga meningkatnya gangguan kesehatan yang sebagian besar berupa gangguan *cardiorespiratory* (gangguan jantung dan sistem pernapasan) yang diakibatkan oleh polusi udara (Metz, 2010). Gangguan kesehatan tersebut terjadi karena tingginya konsentrasi polutan yang terhirup saat manusia melakukan aktivitas. Di Asia polusi udara telah menyebabkan kira-kira 537.000 kematian dini (*premature deaths*) setiap tahunnya (WHO, 2002). Bagi para komuter, gangguan sistem pernapasan terjadi akibat tingginya konsentrasi polutan yang terhirup saat kemacetan terjadi. Emisi gas buang yang dilepaskan kendaraan bermotor menjadi penyebab gangguan kesehatan tersebut.

Dampak negatif yang disebabkan kemacetan senyatanya sangat mempengaruhi aktivitas manusia. Kerugian berupa terhambatnya mobilitas, meningkatnya stress, polusi udara, *global warming*, hingga gangguan kesehatan memberikan kerugian secara ekonomis dalam aktivitas manusia. Khusus bagi para

komuter, kerugian-kerugian tersebut membawa dampak nyata dalam hilangnya jam kerja produktif (*workdays*). Kemacetan parah yang terjadi di Jakarta setiap jam sibuk berangkat dan pulang kerja telah mengakibatkan hilangnya jam kerja produktif bagi para komuter yang secara ekonomis diperkirakan berjumlah Rp. 15.639–18.165 (US\$ 6,80–7,90) setiap harinya (Duki et al. 2003). Bahkan dalam setahun kerugian ekonomi akibat kemacetan lalu lintas di Jakarta diperkirakan mencapai Rp 12,8 triliun per tahun yang meliputi nilai waktu, biaya bahan bakar dan ongkos kesehatan ([www.vivanews.com](http://www.vivanews.com)).

Kemacetan panjang dan stress akibat kemacetan yang harus dihadapi oleh para komuter saat berangkat dan pulang kerja dapat memicu timbulnya kelelahan (*fatigue*). Kelelahan (*fatigue*) merupakan kriteria kompleks tidak hanya menyangkut kelelahan fisiologis (secara fisik) dan psikologis tetapi dominan hubungannya dengan penurunan kinerja fisik dengan adanya perasaan lelah, penurunan motivasi dan, penurunan produktivitas kerja (Cameron, 1973). Penelitian yang dilakukan oleh tim dari Lund University di Swedia terhadap 12 ribu komuter berusia 18 hingga 65 tahun menemukan bahwa secara umum, pengguna mobil dan transportasi publik yang menderita stress, memiliki kualitas tidur yang buruk dan kelelahan setiap hari dalam skala tujuh. Efek negatif menjadi komuter pun meningkat seiring dengan lamanya waktu di perjalanan ([www.vivanews.com](http://www.vivanews.com)). Hal tersebut dapat memberikan dampak buruk terhadap kesehatan pekerja dimana dapat mendorong timbulnya kelelahan pada tubuh pekerja.

Kelelahan yang diakibatkan oleh lamanya waktu perjalanan dan stress yang timbul akibat kemacetan lalu lintas jelas akan mempengaruhi kesehatan pekerja atau komuter dan kemudian dapat berpengaruh terhadap penurunan kinerja dan produktivitas kerja hingga terjadinya kecelakaan kerja. Penelitian mengenai kecelakaan transportasi yang dilakukan di New Zealand antara tahun 2002 hingga 2004 menunjukkan bahwa 134 kecelakaan fatal, 11% di antaranya disebabkan oleh factor kelelahan dan dari 1703 cedera 6% di antaranya dikibatkan oleh kelelahan pada operator (Baiduri, *Fatigue Assessment*, 2008). Di Indonesia sendiri, setiap hari rata-rata terjadi 414 kecelakaan kerja, 27.8% diantaranya

disebabkan oleh kelelahan yang cukup tinggi. Lebih kurang 9.5% atau 39 orang mengalami cacat (Kompas, 2004). Hal ini mengindikasikan bahwa kelelahan pada pekerja yang tidak teratasi akan memberikan efek negatif, baik bagi pekerjaan maupun bagi pekerja secara individual (Silaban, 1998).

Salah satu upaya untuk mengatasi timbulnya kelelahan adalah dengan meningkatkan porsi aktivitas fisik seperti dengan melakukan olahraga yang teratur sehingga dapat meningkatkan kebugaran tubuh. Individu dengan kebugaran tubuh yang buruk sangat rentan dengan kelelahan dimana individu tersebut tidak melakukan olahraga yang cukup. Individu yang rutin melakukan olahraga dan memiliki kebugaran tubuh yang baik akan mendapatkan waktu tidur yang berkualitas sehingga resiko terjadinya kelelahan dapat dikurangi ([www.medicalnewstoday.com](http://www.medicalnewstoday.com)). Salah satu upaya untuk dapat meningkatkan kesehatan melalui peningkatan kebugaran tubuh adalah dengan bersepeda. Bersepeda ke tempat kerja saat berangkat dan pulang kerja dapat menjadi alternatif dalam mengatasi resiko timbulnya kelelahan bagi para komuter.

Untuk menghindari terbatasnya mobilitas dan terjebak dalam kemacetan, sebagian komuter di Jakarta memilih untuk menggunakan sepeda sebagai alat transportasi ke tempat kerja. Berbagai dampak negatif yang ditimbulkan dari kemacetan yang terjadi seperti keterbatasan mobilitas, stress yang terjadi akibat terjebak di tengah kemacetan, polusi udara yang diakibatkan emisi dan gas buang kendaraan bermotor hingga masalah kesehatan yang ditimbulkan dari polusi udara akibat kemacetan itu sendiri telah mendorong sebagian komuter di Jakarta untuk melakukan kegiatan bersepeda ke tempat kerja. Para komuter yang memilih untuk bersepeda ke tempat kerja itu sendiri umumnya melakukannya dengan kesadaran sendiri terutama terhadap lingkungan. Munculnya issue *global warming* pada awal tahun 2000-an telah mendorong kesadaran masyarakat terhadap lingkungan hidup dan memicu kesadaran sebagian kelas menengah di Indonesia untuk menggunakan transportasi ramah lingkungan. Hal ini ditambah dengan kemacetan di jalan-jalan yang makin parah akibat membludaknya pengguna kendaraan bermotor pribadi. Sepeda pun kembali dipandang sebagai moda transportasi alternatif (Kompas, 2010)

Kini, tiap hari, ribuan pekerja kerah putih memilih bersepeda ke tempat kerja walaupun tanpa dukungan jalur sepeda dan infrastruktur yang memadai. Banyak dijumpai kalangan yang sebenarnya memiliki mobil atau kendaraan bermotor pribadi dengan sadar memilih menggunakan sepeda sebagai moda transportasi ke tempat kerja. Penggunaan sepeda ke tempat kerja semakin populer sejak gerakan sosial atau komunitas *bike to work* (B2W) dideklarasikan di Jakarta tanggal 27 Agustus 2005 dan berhasil memikat banyak kalangan untuk bergabung turun ke jalan dan bersepeda ke tempat kerja. Tak hanya marak di Jakarta, tempat dimana gerakan ini dideklarasikan, *bike to work* juga menyebar dengan cepat ke kota-kota lain di Indonesia. Alasan pengguna sepeda ke tempat kerja tersebut beragam. Mulai dari alasan yang bersifat pribadi seperti bersepeda lebih ekonomis dan lebih sehat, hingga alasan yang lebih idealis seperti untuk mengurangi emisi karbon dan untuk berpartisipasi dalam meredam laju pemanasan global (Kompas, 2010).

Para komuter memilih untuk menggunakan sepeda sebagai alternatif sarana transportasi karena dapat memberikan berbagai manfaat baik kepada diri sendiri maupun bagi lingkungan hidup. Manfaat pertama yang sangat dirasakan oleh para komuter yang bersepeda ke tempat kerja adalah mobilitas yang tidak terhambat oleh kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas itu sendiri, sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, diakibatkan oleh membludaknya kendaraan bermotor di jalan sehingga ruang yang tersedia untuk kendaraan bermotor bergerak dengan lancar semakin berkurang. Mobilitas yang tidak terhambat bagi pengendara sepeda didapat karena sepeda tidak membutuhkan banyak ruang seperti halnya mobil, sepeda motor, atau bus. Hal inilah yang membuat pengendara sepeda terhindar dari kemacetan lalu lintas. Selain itu, walaupun kecepatan maksimal sepeda kalah jauh dibandingkan mobil, sepeda motor, atau bus, kecepatan rata-rata sepeda lebih baik dibandingkan kecepatan rata-rata sepeda motor atau mobil terutama jika terjadi kemacetan lalu lintas. Kecepatan rata-rata yang dapat dicapai oleh kendaraan bermotor seperti mobil dan sepeda motor pada saat terjadi kemacetan adalah 12 km/jam. Hal tersebut dikarenakan kendaraan bermotor sering berhenti karena arus lalu lintas tersendat ([www.pdat.co.id](http://www.pdat.co.id)). Bandingkan dengan pengendara sepeda yang mampu mencapai

kecepatan rata-rata 20 km/jam tanpa harus terlalu berhenti menunggu laju arus lalu lintas (Khalis, 2011). Gambar 1.1 memberikan gambaran mengapa pengendara sepeda dapat mempertahankan mobilitasnya karena kebutuhan akan ruang di jalan tidak seboros pengendara mobil yang mayoritas terjebak dalam kemacetan. Untuk mengangkut 100 orang, sepeda tidak membutuhkan ruang yang luas seperti halnya mobil.

Gambar 1.3 Perbandingan Ruang yang Dibutuhkan Kendaraan untuk Mengangkut Jumlah Orang yang Sama



Sumber: UNEP GEO4; gambar asli kota Muenster, Jerman.

Mobilitas pengendara sepeda yang tidak terhambat dan relatif lancar di tengah kemacetan lalu lintas ketika jam sibuk berangkat dan pulang kerja akan juga bermanfaat dalam hal mengurangi stress yang dialami komuter ketika terjebak dalam kemacetan lalu lintas. Ketika para komuter yang menggunakan sepeda motor, mobil, atau bus kota terjebak dalam kemacetan, stress akan muncul akibat lamanya menunggu kemacetan yang terjadi. Bahkan bagi pengendara sepeda motor atau mobil pribadi stress muncul akibat harus “bertarung” dengan pengendara lain dalam mendapatkan ruang gerak kendaraan mereka. Tidak jarang

para komuter harus menahan emosinya karena ulah pengendara lain yang ugal-ugalan dalam mendapatkan ruang bagi kendaraannya. Hal itulah yang tidak dialami oleh komuter yang bersepeda ke tempat kerja. Dengan kecepatan yang tidak terlalu cepat dan juga tidak terlalu pelan, pengendara sepeda akan terus bergerak tanpa harus menunggu laju kemacetan lalu lintas dan memperebutkan ruang gerak kendaraan. Sementara pengendara kendaraan bermotor seperti sepeda motor dan terutama pengendara mobil pribadi terjebak dalam kemacetan, pengendara sepeda dapat terus bergerak di tengah kemacetan tersebut. Kemampuan untuk mendapatkan kontrol sendiri terhadap situasi adalah kelebihan utama pengendara sepeda dalam menghadapi stress berkendara di tengah kemacetan lalu lintas (Haraldsson dalam *Cycling Philosophy for Everyone*, 2010). Pengendara sepeda tidak tergantung dengan kondisi lalu lintas di depannya. Sebaliknya pengendara kendaraan bermotor harus bergantung pada situasi jalan di depannya sehingga sering kali terjebak kemacetan dan harus menunggu laju lalu lintas di depannya agar dapat kembali bergerak. Oleh karena itu bersepeda dinilai dapat mengurangi stress dan berperan sebagai terapi untuk pikiran dan jiwa (Khalis, 2011).

Manfaat lain yang lebih idealis dari bersepeda ke tempat kerja adalah bersepeda dapat mengurangi polusi udara dan resiko pemanasan global. Kemacetan lalu lintas merupakan salah satu faktor utama yang mengakibatkan polusi suara dan polusi udara. Emisi gas yang dikeluarkan dari pembakaran energi fosil yang dihasilkan kendaraan bermotor berperan besar dalam peningkatan intensitas perubahan iklim global. Khusus di daerah urban, polusi udara akibat emisi gas buang kendaraan bermotor tersebut diperparah oleh banyak perjalanan dekat (tidak lebih dari 5-6 km) dengan menggunakan kendaraan bermotor sehingga semakin meningkatkan kemacetan lalu lintas. Menjadikan sepeda sebagai moda transportasi alternatif merupakan suatu kebijakan yang dapat mengurangi polusi udara dan resiko perubahan iklim (CTC, 1991).

Peningkatan penggunaan sepeda sebagai moda transportasi dapat mencegah pelepasan emisi gas-gas rumah kaca. Sebanyak tiga per empat juta ton karbon monoksida, seratus ribu ton nitrogen oksida, dan enam belas juta ton

karbon dioksida, setiap tahunnya, dapat dicegah emisinya dengan peningkatan penggunaan sepeda sebagai moda transportasi (CTC, 1991).

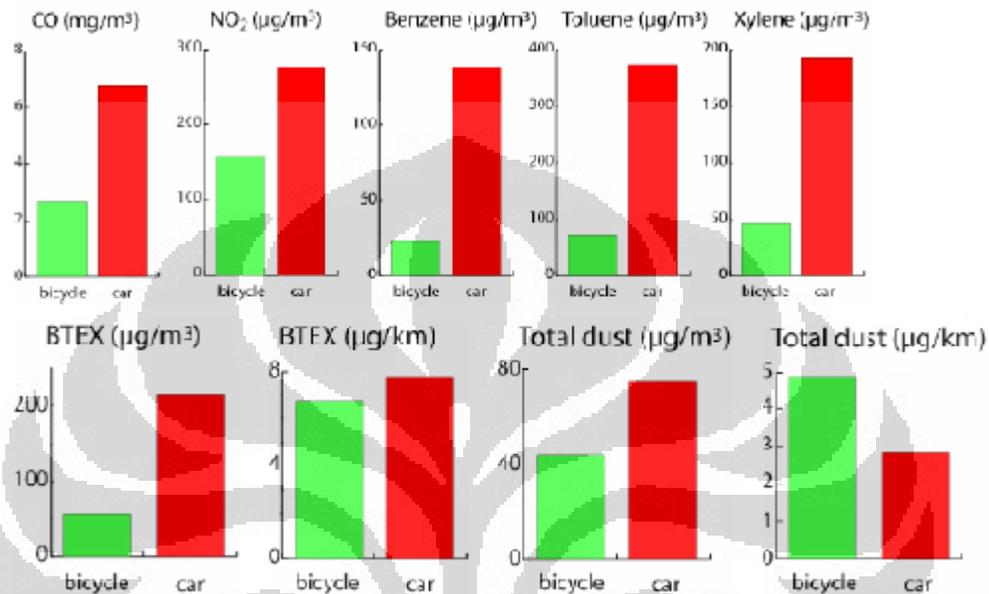
Penggunaan sepeda sebagai moda transportasi juga akan memberikan dampak positif terhadap peningkatan kesehatan karena dengan bersepeda kita dapat meningkatkan aktivitas fisik atau dengan kata lain kita dapat memperoleh manfaat yang sama dari berolahraga. Banyak penelitian yang menyimpulkan bahwa bersepeda merupakan sarana peningkatan aktivitas fisik yang paling ideal (CTC, 1991). hal ini diakibatkan banyak bagian tubuh yang aktif bergerak saat kita bersepeda.

Dengan bersepeda kita juga dapat mengurangi resiko tubuh untuk terjangkit suatu penyakit seperti penyakit sistem pernapasan, jantung, hingga obesitas yang biasanya diderita seseorang akibat pola hidup yang tidak sehat. Selain itu, bersepeda dapat meningkatkan stamina, daya tahan tubuh, dan sirkulasi darah (Morris, 1991). Penelitian di Denmark menunjukkan bahwa pengguna sepeda memiliki resiko yang lebih rendah untuk terjangkit penyakit seperti hipertensi, gangguan pernapasan dan jantung, diabetes, osteoporosis, kanker, dan depresi daripada pengguna kendaraan bermotor atau mereka yang tidak bersepeda ([www.ecocouncil.dk](http://www.ecocouncil.dk)).

Idealnya bersepeda akan memberikan manfaat kesehatan jika dilakukan di lingkungan yang bersih atau jauh dari bahaya polusi udara. Banyak pendapat yang menyatakan bahwa bersepeda di daerah dengan tingkat polusi udara yang tinggi, terutama di tengah kemacetan, malah membahayakan bagi kesehatan. Namun penelitian yang dilakukan oleh Prof H C van Hall Institut menunjukkan bahwa tingkat bahaya yang diterima oleh pengendara sepeda dan pengendara kendaraan bermotor hampir sama, bahkan resiko nahaya yang diterima pengendara mobil lebih besar dari pada pengendara sepeda, terutama pada saat terjadi kemacetan lalu lintas. Hal ini disebabkan konsentrasi nitrogen oksida dan benzena lebih tinggi di dalam mobil karena terpapar langsung dari sisa pembuangan kendaraan yang tepat berada di depannya (Prof H C van Hall Institut, 1988). Penelitian yang dilakukan di Jerman dan Belanda juga menunjukkan hal yang sama; konsentrasi karbon monoksida lebih tinggi di dalam mobil daripada di luar mobil (WHO,

1987). Temuan serupa juga ditemukan pada penelitian di Inggris (Hickman, 1990).

Gambar 1.3 Tingkat Polusi yang Diderita Pengendara Sepeda dan Mobil



Sumber: Prof H C van Hall Institut, 1987

Manajemen Sumber Daya Manusia merupakan suatu kajian yang memposisikan sumber daya manusia sebagai sumber daya yang memiliki akal perasaan, keinginan, keterampilan, pengetahuan, dorongan, daya, dan karya. Sumber daya manusia yang berkualitas tinggi merupakan sumber daya manusia yang mampu menciptakan bukan saja nilai komparatif namun juga nilai kompetitif-generatif inovatif dengan menggunakan energi tertinggi seperti *intelligence*, *creativity*, dan *imagination*.

Salah satu tujuan dari manajemen sumber daya manusia adalah pencapaian produktivitas yang optimal. Dalam suatu organisasi, produktivitas yang optimal hanya akan dapat dicapai apabila sumber daya manusianya memiliki kemampuan untuk menggunakan energi tertinggi tersebut. salah satu faktor yang menentukan produktivitas adalah kondisi fisik dan mental sumber daya manusia yang salah

satunya termasuk faktor kelelahan. Bersepeda adalah salah satu cara untuk meningkatkan aktivitas fisik sehingga tercipta kebugaran dan peningkatan kesehatan. Peningkatan kesehatan ini sendiri kemudian akan mengarah pada pencegahan terjadinya kelelahan. Oleh karena itu, peneliti memfokuskan penelitian ini untuk mengetahui bagaimana persepsi karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja.

## 1.2 Pokok Permasalahan

Dari penjelasan mengenai kelelahan (*fatigue*) dan kegiatan bersepeda ke tempat kerja yang dilakukan oleh para komuter, khususnya komuter pada komunitas B2W Indonesia tersebut, peneliti melihat bahwa dalam mengatasi munculnya kelelahan pada pekerja, sebagian komuter memilih sepeda sebagai salah satu cara. Kelelahan itu sendiri sebenarnya memiliki sifat yang subyektif bagi setiap orang. Para komuter yang bersepeda ke tempat kerja tentu memiliki persepsinya sendiri dalam memandang kelelahan, khususnya gejala-gejala timbulnya kelelahan. Menarik untuk mengetahui bagaimana persepsi karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja mengenai kelelahan karena secara tidak langsung bersepeda merupakan salah satu upaya untuk mengatasi terjadinya kelelahan dimana terjadi peningkatan aktivitas fisik sehingga meningkatkan kebugaran jasmani. Untuk itu, peneliti mengangkat tema penelitian dengan judul “*Persepsi Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja tentang Gejala Kelelahan ('Fatigue'); (Studi pada Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja dalam Komunitas 'Bike to Work' (B2W) Indonesia)*”.

## 1.3 Tujuan Penelitian

Sejalan dengan pokok permasalahan penelitian, tujuan penelitian ini adalah:

“Untuk mengetahui bagaimana persepsi karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja dalam komunitas *Bike to Work* (B2W) Indonesia terhadap kelelahan.”

## 1.4 Signifikansi Penelitian

Signifikansi penelitian yang dilakukan adalah untuk mencari manfaat secara akademis dan praktis. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi berbagai

pihak, mulai dari para komuter yang bersepeda ke tempat kerja, manajemen SDM di perusahaan, hingga pemerintah dalam memperhatikan lingkungan hidup dan keberlangsungan mobilitas transportasi.

1. Secara akademis,

Persepsi karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja tentang gejala kelelahan nanti diharapkan dapat menjadi suatu usulan dalam melihat fenomena kegiatan bersepeda ke tempat kerja yang terus berkembang dalam beberapa tahun terakhir. Dari kesimpulan penelitian ini, diharapkan dapat menjadi acuan apakah kegiatan bersepeda ke tempat kerja layak untuk terus dikembangkan atau dengan kata lain terus dikampanyekan.

2. Secara praktis

Penelitian ini diharapkan dapat mencari jawaban dan solusi atas permasalahan yang timbul dalam hal kelelahan dan produktivitas kerja.

### 1.5 Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi disusun dalam enam bab, dibagi menjadi sub-bab, dimana antar bab dan atau sub-bab lainnya merupakan satu kesatuan dan saling terkait. Adapun sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari :

#### **Bab 1: Pendahuluan**

Bab ini adalah bab pendahuluan yang merupakan gambaran umum mengenai dasar penelitian ini dilakukan, yang terdiri dari latar belakang masalah, pokok permasalahan, tujuan penelitian, signifikansi penelitian dan sistematika penulisan.

#### **Bab 2 : Kerangka Teori**

Bab ini berisi mengenai penjelasan kajian kepustakaan yang menjadi landasan teori penulisan skripsi untuk menyusun kerangka pemikiran penelitian. Teori yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah teori mengenai kelelahan dan persepsi.

### **Bab 3 : Metode Penelitian**

Bab ini berisi penjelasan mengenai metode penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi, adapun metode penelitian yang dipakai relevan dan sesuai tema yang diangkat. Metode penelitian dalam penelitian ini memberikan penjelasan mengenai alur pikir penelitian, data yang dipakai, sumber data hingga teknik pengolahan data yang dilakukan.

### **Bab 4 : Pembahasan**

Bab ini menjelaskan bagaimana persepsi karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja pada komunitas B2W Indonesia terhadap kelelahan.

### **Bab 5 : Simpulan dan Saran**

Bab ini merupakan bab penutup yang menguraikan sejumlah simpulan dan rekomendasi. Simpulan berupa rumusan ulang dan jawaban singkat atas pokok permasalahan sedangkan rekomendasi merupakan masukan bagi pihak-pihak yang terkait dalam kegiatan bersepeda ke tempat kerja.

#### **1.6 Batasan Penelitian**

Ruang lingkup penelitian ini adalah persepsi karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja tentang kelelahan. Peneliti membatasi populasi penelitian pada karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja dalam komunitas *Bike to Work* (B2W) Indonesia yang berusia produktif (18-55 tahun) dengan mengambil 100 orang sampel secara *purposive*. Sebagai landasan teori, teori yang menjadi acuan dalam penelitian ini adalah teori mengenai gejala kelelahan yang dikemukakan oleh Suma'mur (1996).

## BAB 2

### KERANGKA TEORI

#### 2.1 Tinjauan Pustaka

Dalam melakukan penelitian yang berjudul “*Persepsi Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja tentang Gejala Kelelahan ('Fatigue'); (Studi pada Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja dalam Komunitas 'Bike to Work' (B2W) Indonesia*”, peneliti meninjau beberapa karya ilmiah berupa skripsi dan jurnal yang relevan dengan tema penelitian. Untuk itu, peneliti mengambil tiga hasil penelitian terdahulu sebagai pembandingan dalam penelitian mengenai kinerja dan produktivitas karyawan pelaku kegiatan bersepeda ke tempat kerja (*bike-to-work*).

Penelitian pertama dilakukan oleh Wina Adlina dalam skripsinya “*Kapasitas Komunitas 'Bike to Work' Indonesia dalam Mobilitas Tindakan Kolektif*” Program Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia 2011. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh komunitas *bike to work* (B2W) sebagai kelompok pengguna aktif sepeda sebagai sarana transportasi dalam melakukan aktivitas sehari-hari khususnya untuk berangkat dan pulang dari tempat kerja. Seiring manfaat yang diperoleh dari bersepeda seperti manfaat kesehatan dan ekonomi, bersepeda ke tempat kerja saat jam sibuk berangkat dan pulang kerja ternyata mendatangkan beberapa resiko bagi para pekerja bersepeda tersebut. Resiko tersebut mulai dari resiko kesehatan berupa banyaknya polutan yang harus terhirup saat bersepeda di tengah kemacetan, resiko kecelakaan karena tidak tersedianya fasilitas yang layak untuk bersepeda di jalan-jalan di Indonesia, bahkan hingga resiko kematian akibat kecelakaan itu sendiri.

Namun pada perkembangannya komunitas B2W dapat bertahan dan terus diminati. Anggota komunitas ini terus bergerak untuk menggunakan sepeda sebagai sarana transportasi ke tempat kerja dan terus berupaya menggunakan sepeda ke tempat kerja dengan frekuensi yang berbeda dalam waktu tertentu. Komunitas tersebut terus berupaya berkampanye untuk menyosialisasikan kegiatan bersepeda ke tempat kerja melalui berbagai tindakan kolektif, baik secara langsung dengan turun ke jalan maupun melalui berbagai media cetak dan elektronik.

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk memahami faktor-faktor apa saja yang memobilisasi individu-individu membentuk Komunitas *Bike to Work* Indonesia dan melakukan tindakan kolektif. Dengan menggunakan pendekatan kualitatif melalui wawancara mendalam dan observasi lapangan, Wina Adlina menemukan bahwa Komunitas B2W Indonesia, sebagai kelompok, memiliki kapasitas untuk memobilisasi individu-individu melakukan tindakan kolektif. Tindakan kolektif yang dilakukan komunitas B2W Indonesia sebagai kelompok menjadikannya mampu memiliki kapasitas dari faktor internal maupun eksternal yang mendukung mobilisasi anggota-anggotanya untuk melakukan tindakan kolektif.

Penelitian kedua dilakukan oleh Duhita Pangesti Putri dengan judul “*Hubungan Faktor Internal dan Eksternal Penyebab Kelelahan terhadap Kelelahan pada Operator Alat Besar di PT Indonesia Power Unit Bisnis Pembangkit Suralaya Periode Tahun 2008*” Program Sarjana Kesehatan Masyarakat Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia, 2008. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh tingginya kapasitas produksi PT Indonesia Power dalam menghasilkan daya listrik yang mencakup 50% kebutuhan listrik wilayah Jawa-Bali. Kegiatan unit produksi khususnya di unit produksi alat besar selalu menggunakan aktivitas fisik dalam melakukan pekerjaannya dan posisi kerja yang statis untuk mengoperasikan alat besar seperti dozer, *wheel loader*, dan lain sebagainya sehingga memungkinkan tenaga kerja mengalami kelelahan. Tujuan umum penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan faktor internal (usia, status gizi kondisi kesehatan) dan faktor eksternal (beban kerja, variasi kerja, dan shift kerja) penyebab kelelahan terhadap kelelahan pada operator alat besar PT Indonesia Power periode tahun 2008.

Dengan menggunakan pendekatan kuantitatif bersifat deskriptif analitik, hasil penelitian yang dilakukan Duhita menunjukkan bahwa dari 27 orang operator alat besar, 18.5% di antaranya tidak mengalami kelelahan, 48.1% mengalami kelelahan ringan, 33.3% mengalami kelelahan sedang, dan tidak ada yang mengalami kelelahan berat. Sedangkan dari 6 faktor internal eksternal penyebab kelelahan, terdapat 4 faktor yang berhubungan dan dapat menyebabkan kelelahan yaitu usia, status gizi, variasi kerja, dan shift kerja.

Penelitian ketiga dilakukan oleh, Christian Ege dan Thomas Krag dalam penelitian yang berjudul “*Cycling Will Improve Environment and Health*” Danish Ecological Council 2005. Penelitian tersebut dilakukan di Denmark dan dilatarbelakangi oleh tingginya dampak negatif yang diakibatkan rendahnya aktivitas fisik dalam melakukan kegiatan sehari-hari,

termasuk bekerja di tempat kerja, di rumah, atau pun di sekolah. Rendahnya aktivitas fisik tersebut akan menjadi faktor pendorong munculnya resiko-resiko kesehatan seperti obesitas, hipertensi, diabetes, dan penyakit degeneratif lainnya. Untuk mengurangi atau mencegah munculnya resiko kesehatan tersebut, aktifitas fisik yang aktif menjadi salah satu cara yang dapat digunakan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana kegiatan bersepeda dapat berperan dalam mencegah resiko kesehatan yang dapat muncul dari ketidakaktifan manusia secara fisik dalam mengerjakan suatu kegiatan.

Studi yang dilakukan Ege dan Krag ini mengambil beberapa pendekatan dalam menganalisis dampak kegiatan bersepeda terhadap kesehatan. Pendekatan tersebut seperti kajian terhadap laporan-laporan tentang dampak kesehatan dari bersepeda, tinjauan terhadap studi terdahulu tentang penggunaan sepeda, penelusuran terhadap hubungan-hubungan yang terjadi antara bersepeda dan aktivitas fisik, mengumpulkan data mengenai dampak yang diberikan dari polusi udara terhadap kesehatan pengendara sepeda, tinjauan terhadap informasi mengenai keamanan lalu lintas dan kegiatan bersepeda, mengumpulkan informasi mengenai sarana dan infrastruktur bersepeda, kajian terhadap analisis *cost-benefit* bersepeda, aktivitas fisik dan kesehatan, mengonstruksi analisis *cost-benefit* dari skema paling potensial dalam meningkatkan kegiatan bersepeda terhadap masyarakat Denmark, kajian terhadap kota-kota di Eropa yang telah menjadikan kegiatan bersepeda sebagai prioritas, tinjauan terhadap sasaran-sasaran berskala internasional dari kegiatan bersepeda, dan tinjauan terhadap kebijakan yang berhubungan dengan kegiatan bersepeda di Denmark. Melalui pendekatan tersebut, diperoleh hasil berupa:

1. Kegiatan dengan aktivitas fisik secara aktif memberikan dampak positif terhadap berkurangnya resiko kematian akibat penyakit degeneratif.
2. Kegiatan bersepeda berpengaruh terhadap peningkatan kebugaran. Selain itu, kegiatan bersepeda juga berpengaruh terhadap peningkatan kualitas kesehatan seseorang.
3. Perbandingan paparan polutan dari polusi udara antara pengendara kendaraan bermotor dengan pesepeda menunjukkan bahwa pengendara kendaraan bermotor terpapar polutan lebih banyak daripada pengendara sepeda. Hal tersebut disebabkan kendaraan bermotor langsung berhadapan dengan saluran pembuangan dari kendaraan lain yang berada di depannya.
4. Terdapat kecenderungan munculnya resiko saat bersepeda seperti resiko kesehatan dan resiko keselamatan. Namun resiko tersebut dipengaruhi oleh kondisi saat bersepeda.

5. Ketersediaan sarana pendukung bersepeda seperti ketersediaan jalur sepeda mempengaruhi tingkat resiko keselamatan pengendara sepeda.
6. Kepemilikan kendaraan bermotor menjadi salah satu alasan mengapa warga Copenhagen memilih menggunakan sepeda ke tempat kerja. Selain itu, sebagian besar masyarakat memilih menggunakan sepeda ke tempat kerja menganggap bahwa bersepeda ke tempat kerja dapat meningkatkan kesehatan atau sekalian berolahraga diisamping alasan bahwa sepeda lebih cepat, praktis, ekonomis dan alasan lainnya. Sedangkan alasan untuk tidak memilih sepeda sebagai sarana transportasi ke tempat kerja lebih banyak kepada anggapan bahwa jarak yang ditempuh jika berkendara dengan sepeda lebih jauh dibandingkan dengan berkendara dengan kendaraan bermotor.
7. Gangguan dalam bersepeda ke tempat kerja di Copenhagen seperti jalur sepeda yang tidak seimbang dengan jalur kendaraan bermotor, keharusan untuk berhenti di lampu lalu lintas, kemacetan, kurangnya saran seperti jalur sepeda, keharusan untuk berhenti di pemberhentian bus, dan lain-lain
8. Analisis *cost-benefit* dari skema peningkatan kegiatan bersepeda di Denmark menunjukkan bahwa jumlah pesepeda di Denmark dapat ditingkatkan sebanyak 50% dalam jangka waktu 12 tahun dengan tindakan meningkatkan infrastruktur dan mengembangkan aktivitas marketing yang berkelanjutan.
9. WHO telah beberapa kali menerbitkan beberapa hasil penelitian tentang upaya peningkatan kegiatan bersepeda sebagai gaya hidup sehat dengan aktivitas fisik yang aktif. Begitu juga dengan Uni Eropa yang telah beberapa kali menerbitkan laporan-laporan tentang sepeda sebagai fenomena positif. Namun hasil penelitian dan laporan tersebut belum dapat diintegrasikan dengan kebijakan yang berhubungan dengan transportasi. Hanya beberapa negara di Eropa, seperti Denmark dan Norwegia, yang mengembangkan peningkatan kegiatan bersepeda menjadi kebijakan di bidang transportasi.

Tabel 2.1 Perbandingan Antar Penelitian

Indikator	Wina Adlina	Duhita Pramesti Putri	Christian Ege dan Thomas Krag	Penelitian yang akan dilakukan
Judul	Kapasitas Komunitas <i>Bike to Work</i> Indonesia dalam Memobilisasi Tindakan Kolektif	Hubungan Faktor Internal dan Eksternal Penyebab Kelelahan terhadap Kelalahan pada Operator Alat Besar di PT Indonesia Power Unit Bisnis Pembangkit Suralaya Periode Tahun 2008	<i>Cycling Will Improve Environment and Health</i>	Persepsi Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja pada Komunitas <i>Bike to Work</i> (B2W) Indonesia terhadap Kelelahan
Tujuan	Memahami faktor-faktor apa saja yang memobilisasi individu-individu membentuk Komunitas <i>Bike to Work</i> Indonesia dan melakukan tindakan	Mengetahui hubungan faktor internal dan eksternal penyebab kelelahan terhadap kelelahan operator alat berat di PT Indonesia Power Unit Bisnis Suralaya tahun 2008	Mengetahui bagaimana kegiatan bersepeda dapat berperan dalam mencegah resiko kesehatan yang dapat muncul dari ketidakaktifan manusia secara fisik dalam mengerjakan suatu kegiatan.	Mengetahui bagaimana persepsi karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja pada komunitas <i>Bike to Work</i> (B2W) Indonesia terhadap kelelahan

	kolektif.			
Pendekatan Penelitian	Kualitatif	Kuantitatif		Kuantitatif
Jenis Penelitian	Deskriptif	Deskriptif analitik		Deskriptif
Teknik Pengumpulan Data	Wawancara mendalam dan observasi	Kuesioner, wawancara, dan observasi		Studi literatur, kuesioner, wawancara mendalam, dan observasi
Hasil Penelitian	Komunitas <i>Bike to Work</i> Indonesia memiliki kapasitas dalam memobilisasi tindakan kolektif anggota-anggotanya.	Dari 27 orang operator alat besar, 18.5% di antaranya tidak mengalami kelelahan, 48.1% mengalami kelelahan ringan, 33.3% mengalami kelelahan sedang, dan tidak ada yang mengalami kelelahan berat . Sedangkan dari 6 faktor internal eksternal	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kegiatan dengan aktivitas fisik secara aktif memberikan dampak positif terhadap berkurangnya resiko kematian</li> <li>2. Kegiatan bersepeda berpengaruh terhadap peningkatan kesehatan</li> <li>3. Pengendara kendaraan bermotor terpapar polutan lebih banyak daripada pengendara sepeda</li> <li>4. Terdapat kecenderungan munculnya resiko saat bersepeda seperti resiko kesehatan dan</li> </ol>	

		<p>penyebab kelalahan, terdapat 4 faktor yang berhubungan dan dapat menyebabkan kelelahan yaitu usia, status gizi, variasi kerja, dan shift kerja.</p>	<p>resiko keselamatan. Namun resiko tersebut dipengaruhi oleh kondisi saat bersepeda</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Ketersediaan sarana pendukung bersepeda seperti ketersediaan jalur sepeda mempengaruhi tingkat resiko keselamatan pengendara sepeda</li> <li>6. Ketidakpunyaan kendaraan bermotor dan alasan kesehatan menjadi faktor utama warga Denmark memilih sepeda sebagai sarana transportasi ke tempat kerja. sedangkan jarak tempuh yang jauh menjadi faktor utama warga Denmark enggan menggunakan sepeda sebagai moda transportasi ke tempat kerja.</li> <li>7. Jalur sepeda yang tidak seimbang dengan jalur kendaraan bermotor</li> </ol>	
--	--	--	---	--

			<p>menjadi gangguan utama dalam bersepeda ke tempat kerja</p> <p>8. Analisis <i>cost-benefit</i> dari skema peningkatan kegiatan bersepeda di Denmark menunjukkan bahwa jumlah pesepeda di Denmark dapat ditingkatkan sebanyak 50% dalam jangka waktu 12 tahun dengan tindakan meningkatkan infrastruktur dan mengembangkan aktivitas marketing yang berkelanjutan</p> <p>9. Namun hasil penelitian dan laporan WHO dan Uni Eropa tersebut belum dapat diintegrasikan dengan kebijakan yang berhubungan dengan transportasi.</p>	
--	--	--	--	--

Sumber: Hasil analisis peneliti

Beberapa hasil penelitian yang dilakukan oleh Ege dan Krag menunjukkan bahwa kegiatan bersepeda ke tempat kerja dan aktivitas fisik yang aktif memberikan dampak positif salah satunya berupa peningkatan kesehatan. Berbagai keuntungan dan manfaat yang didapat dari kegiatan bersepeda akan semakin maksimal hasilnya jikadidukung dengan tersedianya fasilitas dan sarana bersepeda yang memadai seperti tersedianya jalur sepeda, rambu-rambu, dan integrasi penggunaan sepeda dengan moda transportasi massa. Penelitian Ege dan Krag menunjukkan bahwa terdapat peningkatan yang signifikan dari jumlah pengguna sepeda di Denmark dan berbagai program pun diluncurkan oleh pemerintah Denmark untuk mendukung peningkatan jumlah pengguna sepeda tersebut, khususnya program yang membantu memudahkan perjalanan bersepeda ke tempat kerja.

Di Indonesia sendiri jumlah pengendara sepeda ke tempat kerja mengalami peningkatan dari waktu ke waktu. Khusus di Jakarta, pengendara sepeda tidak didukung dengan tersedianya jalur sepeda yang memadai. Hal ini diperparah dengan kacaunya kemacetan yang terjadi di jalanan Jakarta setiap jam berangkat dan pulang kerja. Menarik untuk mengetahui bagaimana persepsi karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja mengenai peningkatan kesehatan, sebagaimana hasil penelitian yang dikemukakan oleh Ege dan Krag di Denmark, khususnya persepsi terhadap kelelahan (*fatigue*). Hal ini dikarenakan peningkatan aktivitas fisik secara aktif atau dalam hal ini bersepeda ke tempat kerja merupakan salah satu cara untuk mengatasi kelelahan.

## **2.2. Konstruksi Model Teoritis**

### **2.2.1 Manajemen Sumber Daya Manusia**

Ada beberapa definisi mengenai Manajemen Sumber Daya Manusia (MSDM), antara lain:

- Manajemen Sumber Daya Manusia adalah proses memperoleh, melatih, menilai, dan memberikan kompensasi kepada karyawan, memerhatikan hubungan kerja mereka, kesehatan, keamanan, dan masalah keadilan (Dessler, 2003: 5).

- Mathis dan Jackson mengatakan bahwa Manajemen Sumber Daya Manusia adalah rancangan sistem-sistem formal dalam sebuah organisasi untuk memastikan penggunaan bakat manusia secara efektif dan efisien guna mencapai tujuan-tujuan organisasional (Mathis & Jackson, 2006: 3).
- Menurut A.F. Stoner, Manajemen Sumber Daya Manusia adalah suatu prosedur yang berkelanjutan yang bertujuan untuk memasok suatu organisasi atau perusahaan dengan orang-orang yang tepat untuk ditempatkan pada posisi dan jabatan yang tepat pada saat organisasi memerlukannya.

Dari ketiga definisi di atas, dapat diambil kesimpulan bahwa Manajemen Sumber Daya Manusia merupakan proses pemberdayaan manusia menggunakan rancangan sistem dalam organisasi dengan tujuan untuk memastikan efektivitas dan efisiensi manusia yang ada dalam organisasi untuk mencapai tujuan-tujuan organisasi. Manajemen Sumber Daya Manusia dapat dengan luas didefinisikan sebagai sebuah pendekatan yang strategik dan logis untuk manajemen aset yang paling bernilai pada suatu organisasi – orang-orang bekerja di sana, yang secara individu dan secara kolektif berkontribusi untuk prestasi dari tujuan yang ada demi menghasilkan keuntungan kompetitif yang berkesinambungan (Armstrong, 2001: 13).

Menurut Decenzo dan Robbins (2002: 36), fungsi utama Manajemen Sumber Daya Manusia yang diperlukan antara lain:

- *planning*, contohnya adalah menetapkan tujuan.
- *organizing*, contohnya adalah menentukan aktivitas apa yang perlu diselesaikan untuk mencapai tujuan tersebut.
- *leading*, contohnya adalah memastikan orang yang tepat berada pada pekerjaan yang tepat dengan kemampuan yang tepat pula, serta memotivasi mereka untuk meningkatkan produktivitas.
- *controlling*, contohnya adalah memantau aktivitas karyawan untuk memastikan bahwa tujuan perusahaan tercapai.

Menurut Michael Armstrong (2001: 15), secara umum tujuan dari adanya Manajemen Sumber Daya Manusia antara lain:

- memungkinkan manajemen untuk mencapai tujuan organisasi sesuai dengan kemampuan karyawannya;
- memanfaatkan potensi dan kemampuan karyawan secara penuh;
- membantu perkembangan komitmen dari setiap individu untuk mensukseskan perusahaan melalui orientasi yang berkualitas dalam kinerja dan keseluruhan organisasi (Guest, 1987);
- mengintegrasikan kebijakan sumber daya manusia dengan rencana bisnis dan memperkuat budaya yang tepat atau membentuk ulang budaya yang tidak tepat;
- mengembangkan kebijakan pekerjaan yang logis serta memperkuat strategi organisasi untuk menemukan kebijakan bisnis dan pengembangan kinerja;
- membuat lingkungan yang dapat memunculkan kreativitas dan energi yang terpendam dari karyawan;

### 2.2.2 Produktivitas

Produktivitas secara umum diartikan sebagai hubungan antara keluaran (barang atau jasa) dan masukan (tenaga kerja, bahan, uang). Tohardi (2002) mengemukakan bahwa produktivitas merupakan sikap mental yang selalu mencari perbaikan terhadap apa yang telah ada. Suatu keyakinan bahwa seseorang dapat melakukan pekerjaan lebih baik dari hari ini daripada hari kemarin dan hari esok lebih baik dari hari ini. Pendapat tersebut didukung oleh Ravianto (1991) bahwa produktivitas pada dasarnya mencakup sikap mental yang selalu mempunyai pandangan bahwa kehidupan hari ini harus lebih baik dari hari kemarin. Sikap yang demikian akan mendorong seseorang untuk tidak cepat puas akan tetapi harus terus mengembangkan diri dan meningkatkan kemampuan kerja dengan cara selalu mencari perbaikan-perbaikan dan peningkatan.

Ada tiga aspek utamayang perlu ditinjau dalam menjamin produktivitas yang tinggi, yaitu aspek kemampuan manajemen tenaga kerja, aspek efisiensi tenaga kerja dan aspek kondisi lingkungan pekerjaan. Ketiga aspek tersebut saling terkait dan terpadu dalam suatu sistem dan dapat diukur dengan berbagai ukuran yang relatif sederhana (Singodimedjo, 2000).

Menurut Simanjuntak (1993), ada beberapa faktor yang dapat memengaruhi produktivitas, yaitu:

1. Pelatihan. Latihan kerja dimaksudkan untuk melengkapi karyawan dengan keterampilan dan cara-cara yang tepat untuk menggunakan peralatan kerja.
2. Mental dan kemampuan fisik karyawan. Keadaan mental dan fisik karyawan merupakan hal yang sangat penting untuk menjadi perhatian bagi organisasi, sebab keadaan mental dan fisik karyawan mempunyai hubungan erat dengan produktivitas.
3. Hubungan antara atasan dan bawahan. Hubungan atasan dan bawahan akan memengaruhi kegiatan yang dilakukan sehari-hari. Bagaimana pandangan atasan terhadap bawahan, sejauh mana bawahan diikutsertakan dalam penentuan keputusan.

Sedangkan Tiffin dan Cormick (dalam Siagian, 2003) mengemukakan bahwa faktor-faktor yang memengaruhi produktivitas adalah sebagai berikut:

1. Faktor yang ada pada diri individu, yaitu umur, temperamen, keadaan fisik, kelelahan, dan motivasi.
2. Faktor yang ada di luar individu yaitu kondisi fisik seperti suara, penerangan waktu istirahat, lama kerja, upah, bentuk organisasi, lingkungan sosial, dan keluarga.

### 2.2.3 Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)

Organisasi Buruh Internasional (ILO) dan Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) merumuskan bahwa Kesehatan dan Keselamatan Kerja adalah, sebagai berikut:

*“Occupational Health and Safety is the promotion and maintenance of the highest degree of physical, mental and social well-being of all occupation; the prevention among workers of departures from health caused by their working conditions; the protection of workers in their employment from risk resulting from factors adverse to health; the placing and maintenance of the worker in an occupational environment adapted to his*

*physiological and psychological equipment and to summarize the adaptation of work to man and each man to his job.”*

Menurut Mangkunegara (2002, p.163) keselamatan dan kesehatan kerja adalah suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah maupun rohaniah tenaga kerja pada khususnya, dan manusia pada umumnya, hasil karya dan budaya untuk menuju masyarakat adil dan makmur. Sedangkan menurut John Ridley (1983) yang dikutip oleh Bobby Shiantosia (2000, p.6), mengartikan Kesehatan dan Keselamatan Kerja adalah suatu kondisi dalam pekerjaan yang sehat dan aman baik itu bagi pekerjaannya, perusahaan maupun bagi masyarakat dan lingkungan sekitar pabrik atau tempat kerja tersebut.

Menurut Soekidjo Notoatmodjo, tujuan kesehatan dan keselamatan kerja adalah:

- a. Pencegahan dan pemberantasan penyakit dan kecelakaan kerja
- b. Pemeliharaan dan peningkatan kesehatan gizi tenaga kerja
- c. Perawatan dan peningkatan efisiensi dan produktivitas tenaga kerja
- d. Pemberantasan kelelahan dan peningkatan gairah dan kenikmatan dalam pekerjaan
- e. Perlindungan masyarakat sekitar dari bahaya kegiatan perusahaan dan perlindungan bagi masyarakat dari produk perusahaan.

Kesehatan mengacu pada karyawan yang bebas dari penyakit baik secara fisik maupun emosional (Mondy, 2002). Salah satu unsur yang menyebabkan penyakit tersebut adalah kelelahan. Manajemen sumber daya manusia yang mempunyai tinjauan wawasan masa depan harus mempunyai program yang memperhatikan kesehatan dan keselamatan kerja bagi karyawan atau anggota organisasi.

Strategi kesehatan kerja sangat berhubungan dengan pengenalan dan pengendalian bahaya-bahaya kesehatan yang ditimbulkan oleh kelelahan, tekanan batin (stress), kebisingan, radiasi, maupun zat-zat beracun lainnya terhadap kondisi fisik manusia, pikiran, dan sikap tingkah laku para karyawan (Fathoni, 2006).

## 2.2.4. Kelelahan

### 2.2.4.1. Definisi Kelelahan

Kelelahan atau *fatigue* berasal dari kata *fatigare* yang berarti hilang atau lenyap. Secara umum kelelahan dapat diartikan sebagai perubahan dari keadaan yang lebih kuat ke keadaan yang lebih lemah. Kelelahan bagi setiap orang memiliki arti tersendiri dan bersifat subyektif. Kelelahan merupakan kondisi yang ditandai dengan perasaan lelah dan menurunkan kesigapan serta berpengaruh terhadap produktivitas kerja (Grandjean, 1985). Lelah adalah aneka keadaan yang disertai penurunan efisiensi dan ketahanan dalam bekerja. Kelelahan merupakan mekanisme perlindungan tubuh agar tubuh menghindari kerusakan lebih lanjut, sehingga dengan demikian terjadilah pemulihan (Suma'mur, 1996).

Kelelahan menunjukkan kondisi yang berbeda-beda dari setiap individu, tetapi semuanya bermuara pada kehilangan efisiensi dan penurunan kapasitas kerja serta ketahanan tubuh (Tarwaka, 2004). Kelelahan adalah aneka keadaan yang disertai penurunan efisiensi dan ketahanan dalam bekerja (Suma'mur, 1996). Kelelahan akan menurunkan kinerja dan menambah tingkat kesalahan kerja (Nurmianto, 2003). Menurut Cameron kelelahan merupakan kriteria yang kompleks yang tidak hanya menyangkut kelelahan fisiologis dan psikologis tetapi dominan hubungannya dengan penurunan kinerja fisik, adanya perasaan lelah, penurunan motivasi dan penurunan produktivitas kerja.

Menurut McFarland kelelahan merupakan suatu kelompok gejala yang berhubungan dengan adanya penurunan efisiensi kerja, keterampilan serta peningkatan kecemasan atau kebosanan (Danggur, 2006). Kelelahan kerja ditandai oleh adanya perasaan lelah, output menurun, dan kondisi fisiologis yang dihasilkan dari aktivitas terus-menerus. Kelelahan akibat kerja sering kali diartikan sebagai menurunnya efisiensi, kinerja dan berkurangnya kekuatan/ketahanan fisik tubuh untuk terus melanjutkan yang harus dilakukan (Wignjosobroto, 2000).

#### 2.2.4.2. Jenis Kelelahan

Kelelahan berakibat pada pengurangan kapasitas kerja dan ketahanan tubuh (Suma'mur, 1996). Kelelahan dapat dibedakan menjadi beberapa macam, yaitu:

##### 1) Berdasarkan proses dalam otot

Terdapat dua jenis kelelahan, yaitu kelelahan otot dan kelelahan umum (AM Sugeng Budiono, 2005):

##### a. Kelelahan Otot (*Muscular Fatigue*)

Fenomena berkurangnya kinerja otot setelah terjadinya tekanan melalui fisik untuk suatu waktu disebut kelelahan otot secara fisiologi, dan gejala yang ditunjukkan tidak hanya berupa berkurangnya tekanan fisik, namun juga pada makin rendahnya gerakan. Pada akhirnya kelelahan fisik ini dapat menyebabkan sejumlah hal yang kurang menguntungkan seperti: melemahnya kemampuan tenaga kerja dalam melakukan pekerjaannya dan meningkatnya kesalahan dalam melakukan kegiatan kerja, sehingga dapat mempengaruhi produktivitas kerjanya. Gejala Kelelahan otot dapat terlihat pada gejala yang tampak dari luar atau *external signs* (AM Sugeng Budiono, 2005)

Sampai saat ini masih berlaku dua teori tentang kelelahan otot yaitu teori kimia dan teori saraf pusat terjadinya kelelahan. Pada teori kimia secara umum menjelaskan bahwa terjadinya kelelahan adalah akibat berkurangnya cadangan energi dan meningkatnya sisa metabolisme sebagai penyebab hilangnya efisiensi otot. Sedangkan perubahan arus listrik pada otot dan saraf adalah penyebab sekunder.

Sedangkan pada teori saraf pusat menjelaskan bahwa perubahan kimia hanya merupakan penunjang proses. Perubahan kimia yang terjadi mengakibatkan dihantarkannya rangsangan saraf melalui saraf sensoris ke otak yang disadari sebagai kelelahan otot. Rangsangan *afere*n ini menghambat pusat-pusat otak dalam mengendalikan gerakan sehingga frekuensi potensial kegiatan pada sel saraf menjadi berkurang. Berkurangnya frekuensi tersebut akan menurunkan kekuatan dan kecepatan kontraksi otot dan gerakan atas perintah kemauan menjadi lambat. Dengan demikian semakin lambat gerakan seseorang akan menunjukkan semakin lelah kondisi otot seseorang (Tarwaka, 2004).

#### b. Kelelahan Umum (General Fatigue)

Gejala utama kelelahan umum adalah suatu perasaan letih yang luar biasa. Semua aktivitas menjadi terganggu dan terhambat karena munculnya gejala kelelahan tersebut. Tidak adanya gairah untuk bekerja baik secara fisik maupun psikis, segalanya terasa berat dan merasa “ngantuk” (AM Sugeng Budiono, 2005).

Kelelahan umum biasanya ditandai berkurangnya kemauan untuk bekerja yang disebabkan oleh karena monoton, intensitas dan lamanya kerja fisik, keadaan dirumah, sebab- sebab mental, status kesehatan dan keadaan gizi (Tarwaka, 2004).

#### 2) Berdasar penyebab kelelahan

Menurut Kalimo dibedakan atas kelelahan fisiologis, yaitu kelelahan yang disebabkan oleh faktor lingkungan (fisik) ditempat kerja, antara lain: kebisingan, suhu dan kelelahan psikologis yang disebabkan oleh faktor psikologis (konflik mental), monoton pekerjaan, bekerja karena terpaksa, pekerjaan yang bertumpuk-tumpuk.

Menurut Phoon disebabkan oleh kelelahan fisik yaitu kelelahan karena kerja fisik, kerja patologis ditandai dengan menurunnya kerja, rasa lelah dan ada hubungannya dengan faktor psikososial.

#### 3) Berdasarkan waktu terjadinya

- a. Kelelahan akut, terutama disebabkan oleh kerja suatu organ atau seluruh tubuh secara berlebihan.
- b. Kelelahan kronis, menurut Markkanen dan Kogi (2004) terjadi bila kelelahan berlangsung setiap hari, berkepanjangan dan bahkan kadang-kadang telah terjadi sebelum memulai suatu pekerjaan.

#### **2.2.4.3. Faktor-Faktor yang Menyebabkan Kelelahan**

Timbulnya rasa lelah dalam diri manusia merupakan proses yang terakumulasi dari berbagai faktor penyebab yang mendatangkan ketegangan (stress) yang dialami oleh tubuh manusia (Wignjosoebroto,2000). Green (1992)

dan Suma'mur (1996) dari *proceeding* mengemukakan faktor yang mempengaruhi kelelahan ada dua yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Yang termasuk faktor internal antara lain : faktor somatis atau faktor fisik, gizi, jenis kelamin, usia, pengetahuan dan sikap atau gaya hidup. Sedangkan yang termasuk faktor eksternal adalah keadaan fisik lingkungan kerja (kebisingan, suhu, pencahayaan, faktor kimia (zat beracun), faktor biologis (bakteri, jamur), faktor ergonomi, kategori pekerjaan, sifat pekerjaan, disiplin atau peraturan perusahaan, upah, hubungan sosial dan posisi kerja atau kedudukan.

Menurut Markkanen (2004). Faktor penyebab kelelahan kerja berkaitan dengan: sifat pekerjaan yang monoton (kurang bervariasi), intensitas lamanya pembeban fisik dan mental. Lingkungan kerja misalnya kebisingan, pencahayaan & cuaca kerja. Faktor psikologis misalnya rasa tanggungjawab dan khawatir yang berlebihan, serta konflik yang kronis/ menahun, status kesehatan dan status gizi.

Menurut Siswanto, faktor penyebab kelelahan kerja berkaitan dengan:

- a. Pengorganisasian kerja yang tidak menjamin istirahat dan rekreasi, variasi kerja dan intensitas pembebanan fisik yang tidak serasi dengan pekerjaan.
- b. Faktor Psikologis, misalnya rasa tanggungjawab dan khawatir yang berlebihan, serta konflik yang kronis/ menahun.
- c. Lingkungan kerja yang tidak menjamin kenyamanan kerja serta tidak menimbulkan pengaruh negatif terhadap kesehatan pekerja.
- d. Status kesehatan (penyakit) dan status gizi.
- e. Monoton (pekerjaan/ lingkungan kerja yang membosankan)

Menurut Suma'mur (1996) terdapat lima kelompok sebab kelelahan yaitu:

- 1) Keadaan monoton
- 2) Beban dan lamanya pekerjaan baik fisik maupun mental
- 3) Keadaan lingkungan seperti cuaca kerja, penerangan dan kebisingan.
- 4) Keadaan kejiwaan seperti tanggungjawab, kekhawatiran atau konflik.
- 5) Penyakit, perasaan sakit dan keadaan gizi.

Faktor-faktor yang berkaitan dengan terjadinya kelelahan (Markkanen, 2004):

Kelelahan merupakan hasil dari berbagai ketegangan yang dialami oleh tubuh manusia sehari-hari. Untuk mempertahankan kesehatan dan efisiensi, banyaknya istirahat dan pemulihan harus seimbang dengan tingginya ketegangan

kerja. Penyegaran terjadi terutama selama waktu tidur malam, tetapi periode istirahat dan waktu berhenti kerja juga dapat memberikan penyegaran.

Menurut Setyawati (2008), faktor individu seperti umur juga dapat berpengaruh terhadap waktu reaksi dan perasaan lelah tenaga kerja. Pada umur yang lebih tua terjadi penurunan kekuatan otot, tetapi keadaan ini diimbangi dengan stabilitas emosi yang lebih baik dibanding tenaga kerja yang berumur muda yang dapat berakibat positif dalam melakukan pekerjaan.

#### 2.2.4.4 Akibat Kelelahan

Konsekuensi kelelahan menurut Randalf Schuler (1999) antara lain :

1. Pekerja yang mengalami kelelahan akan berprestasi lebih buruk lagi daripada pekerja yang masih “penuh semangat”.
2. Memburuknya hubungan si pekerja dengan pekerja lain.
3. Dapat mendorong terciptanya tingkah laku yang menyebabkan menurunnya kualitas hidup rumah tangga seseorang.

Menurut Suma'mur (1996) ada 30 gejala kelelahan yang terbagi dalam 3 kategori yaitu :

- 1) Menunjukkan terjadinya pelemahan kegiatan.  
Perasaan berat di kepala, menjadi lelah seluruh badan, kaki merasa berat, sering menguap, merasa kacau pikiran, menjadi mengantuk, merasakan beban pada mata, kaku dan canggung dalam gerakan, tidak seimbang dalam berdiri, mau berbaring.
- 2) Menunjukkan terjadinya pelemahan motivasi.  
Merasa susah berpikir, lelah berbicara, menjadi gugup, tidak berkonsentrasi, tidak dapat mempunyai perhatian terhadap sesuatu, cenderung untuk lupa, kurang kepercayaan, cemas terhadap sesuatu, tidak dapat tekun dalam pekerjaan, hubungan dalam rumah tangga menjadi buruk.
- 3) Menunjukkan gambaran kelelahan fisik akibat keadaan umum.  
Sakit kepala, kekakuan di bahu, merasa nyeri di punggung, terasa pernafasan tertekan, haus, suara serak, terasa pening, spasme dari kelopak mata, tremor pada anggota badan, merasa kurang sehat.

Kelelahan yang terus menerus terjadi setiap hari akan berakibat terjadinya kelelahan yang kronis. Perasaan lelah tidak saja terjadi sesudah bekerja pada sore hari, tetapi juga selama bekerja, bahkan kadang-kadang sebelumnya. Perasaan lesu tampak sebagai suatu gejala. Gejala-gejala psikis ditandai dengan perbuatan-perbuatan anti sosial dan perasaan tidak cocok dengan sekitarnya, sering depresi, kurangnya tenaga serta kehilangan inisiatif. Tanda-tanda psikis ini sering disertai kelainan-kelainan psikologis seperti sakit kepala, vertigo, gangguan pencernaan, tidak dapat tidur dan lain-lain. Kelelahan kronis demikian disebut kelelahan klinis. Hal ini menyebabkan tingkat absentisme akan meningkat terutama mangkir kerja pada waktu jangka pendek disebabkan kebutuhan istirahat lebih banyak atau meningkatnya angka sakit. Kelelahan klinis terutama terjadi pada mereka yang mengalami konflik-konflik mental atau kesulitan-kesulitan psikologis. Sikap negatif terhadap kerja, perasaan terhadap atasan atau lingkungan kerja memungkinkan faktor penting dalam sebab ataupun akibat (Suma'mur, 1996).

#### 2.2.4.5 Cara Mengatasi Kelelahan

Kelelahan diatur secara sentral oleh otak. Pada susunan saraf pusat, terdapat sistem *aktivasi* dan *inhibisi*. Kedua sistem ini saling mengimbangi tetapi kadang-kadang salah satu dari padanya lebih dominan sesuai dengan keperluan. Sistem *aktivasi* bersifat *simpatis*, sedangkan *inhibisi* adalah *parasimpatis*. Agar tenaga kerja berada dalam keserasian dan keseimbangan, kedua sistem tersebut harus berada pada kondisi yang memberikan stabilitasi kepada tubuh (Suma'mur, 1996).

Untuk menghindari rasa lelah diperlukan adanya keseimbangan antara masukan sumber datangnya kelelahan tersebut (faktor-faktor penyebab kelelahan) dengan jumlah keluaran yang diperoleh lewat proses pemulihan (*recovery*). Proses pemulihan dapat dilakukan dengan cara antara lain memberikan waktu istirahat yang cukup baik yang terjadwal atau terstruktur atau tidak dan seimbang dengan tinggi rendahnya tingkat ketegangan kerja.

Dengan memperpendek jam kerja harian akan menghasilkan kenaikan output per jam sebaliknya dengan memperpanjang jam kerja harian akan menjurus

memperlambat kecepatan (tempo) kerja yang akhirnya berakibat pada penurunan prestasi kerja per jamnya (Wignjosoebroto, 2000). Kelelahan dapat dikurangi dengan berbagai cara yang ditujukan kepada keadaan umum dan lingkungan fisik di tempat kerja. Misalnya, banyak hal yang dapat dicapai dengan jam kerja, pemberian kesempatan istirahat yang tepat, kamar-kamar istirahat, masa-masa libur dan rekreasi, dan lain-lain.

Silaban (1998) merumuskan cara-cara penanggulangan kelelahan sebagai berikut:

1. Seleksi tenaga kerja yang tepat mencakup fisik dan kesehatan secara umum.
2. Menciptakan kondisi lingkungan yang aman dan nyaman terutama yang disebabkan oleh faktor fisik, kimia, biologi, dan psikologi serta penerapan ergonomi.
3. Organisasi warna proses produksi yang tepat atau pelaksanaan kerja bertahap mulai dari aktivitas ringan.
4. Rotasi pekerjaan secara periodik dan libur kerja serta rekreasi.
5. Memberikan waktu istirahat yang cukup.
6. Latihan fisik yang secara fisiologis akan membantu kelancaran fungsi organ tubuh agar melakukan pekerjaan lebih kuat, cekatan, dan efisiensi. Latihan fisik bertujuan untuk meningkatkan kebugaran jasmani.
7. Peningkatan upah dapat meningkatkan kepuasan kerja.
8. Penyediaan sarana atau fasilitas tempat istirahat yang nyaman.
9. Pemberian penyuluhan untuk meningkatkan pengetahuan pekerja.

### 2.2.5 Persepsi

Persepsi dapat didefinisikan sebagai suatu proses dimana individu-individu mengorganisasikan dan menafsirkan kesan indera mereka agar memberi makna kepada lingkungan mereka (Robbins, 1996).

*“Persepsi pada hakikatnya adalah proses kognitif yang dialami oleh setiap orang di dalam memahami informasi tentang lingkungannya, baik lewat penglihatan, pendengaran, penghayatan, perasaan, dan penciuman. Kunci untuk memahami persepsi terletak pada pengenalan bahwa persepsi itu merupakan*

*suatu penafsiran yang unik terhadap situasi dan bukannya suatu pencatatan yang benar terhadap suatu situasi.” (Toha, 1986)*

Persepsi adalah pengalaman tentang objek, peristiwa, atau hubungan-hubungan yang pernah diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan. Persepsi adalah proses pemberian makna pada stimuli indera. Hubungan sensasi dengan persepsi sangat jelas. Sensasi adalah bagian dari persepsi. Namun dalam menafsirkan makna informasi indera tidak hanya melibatkan sensasi, tetapi juga atensi, ekspektasi, motivasi, dan memori (Rakhmat, 1999).

Ada beberapa subproses dalam persepsi dan dapat digunakan sebagai bukti bahwa sifat persepsi itu merupakan hal yang kompleks dan interaktif. Subproses yang pertama adalah stimulus atau situasi yang terjadi. Asal mula terjadinya persepsi diawali ketika seseorang dihadapkan dengan situasi atau stimulus. Situasi yang dihadapi tersebut dapat berupa stimulus penginderaan dekat dan langsung atau berupa lingkungan sosiokultural dan fisik yang menyeluruh.

Subproses selanjutnya adalah registrasi, interpretasi, dan umpan balik (*feedback*). Dalam masa registrasi, suatu gejala yang nampak adalah mekanisme fisik yang berupa penginderaan dan syaraf seseorang terpengaruh, kemampuan fisik untuk mendengar dan melihat akan mempengaruhi persepsi. Dalam hal ini, seseorang mendengar atau melihat informasi yang terkirim kepadanya. Mulailah seseorang tersebut mendaftarkan semua informasi yang terdengar atau terlihat tersebut.

Subproses berikutnya adalah interpretasi. Interpretasi merupakan suatu aspek kognitif dari persepsi yang sangat penting. Proses interpretasi tergantung pada cara pendalaman, motivasi, dan kepribadian seseorang yang kesemuanya berbeda pada setiap individu. Oleh karena itu, interpretasi terhadap informasi yang sama akan menghasilkan persepsi yang berbeda pada masing-masing individu. Sedangkan subproses terakhir adalah umpan balik. Dimana dari umpan balik tersebut akan terbentuk hasil proses persepsi berupa perilaku (*behavior*) dan konsekuensi (*consequency*) dari perilaku tersebut.

Selain itu, terdapat hubungan antara persepsi dengan komunikasi yang merupakan dua hal yang saling berkaitan karena komunikasi sangat bergantung

pada persepsi dan juga sebaliknya. Persepsi timbul karena adanya dua faktor yaitu:

1. Faktor internal yang diantaranya tergantung pada proses pemahaman suatu termasuk di dalamnya sistem nilai, tujuan, kepercayaan, dan tanggapan terhadap hasil yang dicapai.
2. Faktor eksternal berupa lingkungan.

Kedua faktor ini menimbulkan persepsi yang didahului oleh suatu proses yang disebut sebagai komunikasi. Demikian pula dengan proses komunikasi ini terjadi dengan baik atau tidak tergantung persepsi masing-masing individu yang terlibat dalam proses komunikasi tersebut.

### **2.3. Operasionalisasi Konsep**

Dalam penelitian ini, peneliti membuat operasionalisasi konsep sebagai dasar dalam penilaian persepsi karyawan, sekaligus acuan dalam pembuatan kuesioner yang digunakan sebagai alat pengumpulan data dari responden. Peneliti menyusun operasionalisasi konsep berdasarkan kerangka pemikiran bahwa aktivitas yang dilakukan seorang, tidak hanya pekerjaan, dapat menyebabkan terjadinya kelelahan. Menarik untuk mengetahui bagaimana persepsi karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja mengenai gejala kelelahan karena secara tidak langsung bersepeda merupakan salah satu upaya untuk mengatasi terjadinya kelelahan dimana terjadi peningkatan aktivitas fisik sehingga meningkatkan kebugaran jasmani. Peneliti memfokuskan dimensi dari variabel gejala kelelahan pada dimensi gejala-gejala kelelahan yang dikemukakan oleh Suma'mur (1996), yaitu:

1. Menunjukkan terjadinya pelemahan kegiatan.  
Perasaan berat di kepala, menjadi lelah seluruh badan, kaki merasa berat, sering menguap, merasa kacau pikiran, menjadi mengantuk, merasakan beban pada mata, kaku dan canggung dalam gerakan, tidak seimbang dalam berdiri, mau berbaring.
2. Menunjukkan terjadinya pelemahan motivasi.  
Merasa susah berpikir, lelah berbicara, menjadi gugup, tidak berkonsentrasi, tidak dapat mempunyai perhatian terhadap sesuatu,

cenderung untuk lupa, kurang kepercayaan, cemas terhadap sesuatu, tidak dapat tekun dalam pekerjaan, hubungan dalam rumah tangga menjadi buruk.

3. Menunjukkan gambaran kelelahan fisik akibat keadaan umum.

Sakit kepala, kekakuan di bahu, merasa nyeri di punggung, terasa pernafasan tertekan, haus, suara serak, terasa pening, spasme dari kelopak mata, tremor pada anggota badan, merasa kurang sehat.

Kelelahan yang terus menerus terjadi setiap hari akan berakibat terjadinya kelelahan yang kronis. Perasaan lelah tidak saja terjadi sesudah bekerja pada sore hari, tetapi juga selama bekerja, bahkan kadang-kadang sebelumnya. Perasaan lesu tampak sebagai suatu gejala. Gejala-gejala psikis ditandai dengan perbuatan-perbuatan anti sosial dan perasaan tidak cocok dengan sekitarnya, sering depresi, kurangnya tenaga serta kehilangan inisiatif. Tanda-tanda psikis ini sering disertai kelainan-kelainan psikologis seperti sakit kepala, vertigo, gangguan pencernaan, tidak dapat tidur dan lain-lain. Kelelahan kronis demikian disebut kelelahan klinis. Hal ini menyebabkan tingkat absentisme akan meningkat terutama mangkir kerja pada waktu jangka pendek disebabkan kebutuhan istirahat lebih banyak atau meningkatnya angka sakit. Kelelahan klinis terutama terjadi pada mereka yang mengalami konflik-konflik mental atau kesulitan-kesulitan psikologis. Sikap negatif terhadap kerja, perasaan terhadap atasan atau lingkungan kerja memungkinkan faktor penting dalam sebab ataupun akibat (Suma'mur, 1996).

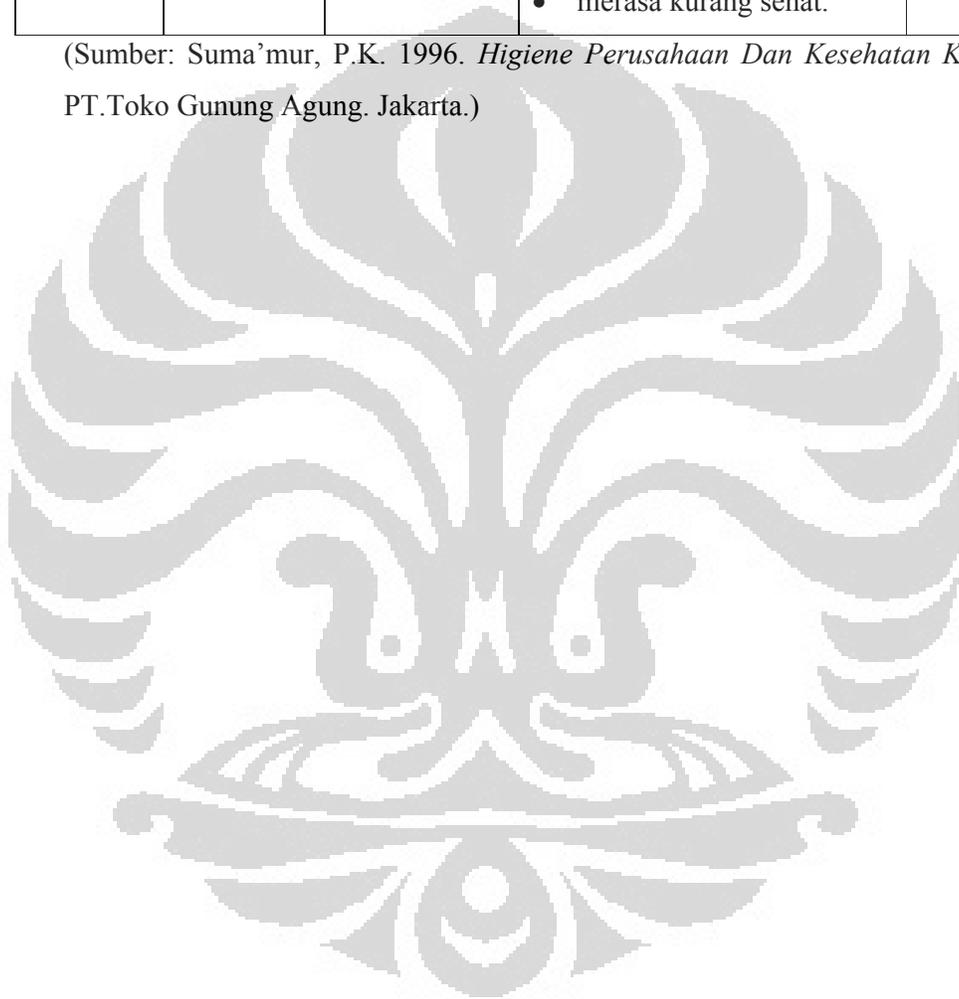
Tabel 2.2  
Operasionalisasi Konsep

Konsep	Variabel	Dimensi	Indikator	Skala
Kelelahan	Gejala- gejala Kelelahan	Pelemahan Kegiatan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perasaan berat di kepala,</li> <li>• menjadi lelah seluruh badan,</li> <li>• kaki merasa berat,</li> <li>• sering menguap dan mengantuk,</li> </ul>	Ordinal

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• merasa kacau pikiran,</li> <li>• merasakan beban pada mata,</li> <li>• kaku dan canggung dalam gerakan,</li> <li>• tidak seimbang dalam berdiri,</li> <li>• ingin berbaring.</li> </ul>	
		Pelemahan Motivasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Merasa susah berpikir,</li> <li>• lelah berbicara,</li> <li>• menjadi gugup,</li> <li>• tidak berkonsentrasi terhadap sesuatu,</li> <li>• cenderung untuk lupa,</li> <li>• kurang kepercayaan,</li> <li>• perasaan cemas terhadap sesuatu,</li> <li>• tidak dapat tekun dalam pekerjaan.</li> <li>• Prestasi kerja menjadi turun</li> <li>• Hubungan di dalam rumah tangga menjadi terganggu</li> </ul>	Ordinal
		Pelemahan Fisik Akibat Keadaan Umum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sakit kepala,</li> <li>• kekakuan di bahu,</li> <li>• merasa nyeri di punggung,</li> <li>• terasa pernafasan tertekan,</li> <li>• haus,</li> </ul>	Ordinal

			<ul style="list-style-type: none"><li>• suara serak,</li><li>• terasa pening,</li><li>• spasme dari kelopak mata,</li><li>• tremor pada anggota badan,</li><li>• merasa kurang sehat.</li></ul>	
--	--	--	---	--

(Sumber: Suma'mur, P.K. 1996. *Higiene Perusahaan Dan Kesehatan Kerja*. PT.Toko Gunung Agung. Jakarta.)



## BAB 3

### METODE PENELITIAN

#### 3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif yang mengacu pada teori yang ada mengenai gejala kelelahan (*fatigue*) dan persepsi. Pendekatan kuantitatif adalah bagaimana cara melihat dan mempelajari suatu gejala atau realitas sosial yang kesemuanya didasari pada asumsi dasar dari ilmu sosial (Prasetyo dan Jannah, 2008).

Pendekatan kuantitatif dilakukan dengan mengumpulkan dan mengolah data untuk mencari fakta yang akurat serta interpretasi yang tepat dan sistematis mengenai persepsi karyawan terhadap gejala kelelahan sebagai pengguna sepeda ke tempat kerja.

#### 3.2 Jenis Penelitian

##### 3.2.1 Berdasarkan Tujuan Penelitian

Berdasarkan tujuan, penelitian ini merupakan penelitian deskriptif, yaitu penelitian yang bertujuan menjelaskan bagaimana sebuah fenomena sosial terjadi. Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang bertujuan untuk memberikan gambaran yang lebih detail mengenai suatu gejala atau fenomena (Prasetyo dan Jannah, 2008). Dalam penelitian ini, variabel yang digunakan adalah variabel univariat dimana gejala kelelahan menjadi variabel tunggal dalam penelitian. Penelitian ini memberikan gambaran mengenai bagaimana persepsi karyawan terhadap gejala kelelahan sebagai pengguna sepeda ke tempat kerja.

##### 3.2.2 Berdasarkan Manfaat Penelitian

Berdasarkan manfaatnya, penelitian ini adalah penelitian murni karena lebih banyak digunakan di lingkungan akademik. Selain itu, manfaat penelitian ini baru dapat dilihat dalam jangka waktu yang panjang, tidak dapat langsung digunakan untuk memecahkan permasalahan saat itu juga.

### 3.2.3 Berdasarkan Dimensi Waktu

Berdasarkan dimensi waktu, penelitian ini termasuk penelitian *Cross-Sectional*. Penelitian *Cross-Sectional* yaitu penelitian yang dilakukan dalam satu waktu tertentu (Prasetyo dan Jannah, 2008), yaitu pada saat melaksanakan praktek penelitian di lapangan. Penelitian ini dijadwalkan akan dilakukan pada bulan Oktober 2011 sampai dengan Desember 2011.

### 3.3 Teknik Pengumpulan Data

Dalam rangka pengumpulan data penelitian dan sebagai penguat bahan kelengkapan penelitian, peneliti memperoleh informasi, data, petunjuk dan bahan-bahan lainnya dengan menggunakan pengumpulan data sebagai berikut:

- Kuesioner

Kuesioner merupakan suatu alar pengumpulan data yang sering digunakan dalam penelitian sosial untuk mendapatkan berbagai informasi dari berbagai sasaran penelitian sosial. Secara umum tipe kuesioner terbagi dalam dua fungsi yaitu deskripsi dan pengukuran (Black dan Champion, 1992). Informasi yang didapat dari penyebaran kuesioner dapat memberikan gambaran tentang karakteristik individu, misalnya jenis kelamin, umur, pendidikan terakhir, masa kerja, pendapatan, dan lain-lain. Sedangkan untuk pengukuran dapat dijadikan sebagai alat ukur dari berbagai variabel individu atau kelompok, terutama sikap-sikap responden terhadap masalah penelitian.

- Wawancara Mendalam

Wawancara dilakukan melalui komunikasi dua arah dengan narasumber, yaitu beberapa pejabat setempat terkait dengan penelitian ini. Hal ini dilakukan guna melengkapi informasi yang didapat oleh peneliti, sehingga peneliti mendapatkan data yang lengkap untuk menjawab permasalahan penelitian.

### 3.4 Populasi dan Sampel Penelitian

#### 3.4.1 Populasi

Populasi didefinisikan sebagai keseluruhan gejala/satuan yang ingin diteliti (Prasetyo dan Jannah, 2008). Populasi dalam penelitian ini bersifat tidak jelas (tidak

pasti) karena tidak terdapat pencatatan yang mapan terhadap anggota komunitas B2W Indonesia. Batasan populasi dalam penelitian ini adalah karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja dalam komunitas B2W Indonesia yang berusia produktif (18-55 tahun).

### **3.4.2 Sampel**

Sampel merupakan bagian dari populasi yang akan diteliti. Teknik yang digunakan dalam penarikan sampel adalah *Purposive Sampling*. Hal ini dikarenakan dalam penelitian ini jumlah populasi penelitian bersifat tidak jelas (tidak pasti) (Sugiyono, 2005). Peneliti memusatkan pengambilan sampel di Rumah Sepeda Indonesia sebagai sekretariat dan pusat kegiatan komunitas B2W. Jumlah sampel yang akan diteliti peneliti tetapkan berjumlah 100 orang responden.

### **3.5 Teknik Pengolahan dan Analisis Data**

Penelitian ini akan melihat bagaimana gambaran kelelahan kerja pada karyawan pengguna sepeda dalam komunitas B2W Indonesia. Analisis data akan menggunakan *software* SPSS 17.0. Metode analisis yang digunakan adalah metode analisis deskriptif dan asosiatif seperti *frequency analysis*. *Frequency analysis* akan dilakukan untuk mengetahui jawaban mana yang paling dominan dalam suatu indikator.

#### **3.5.1 Skala Pengukuran**

Keseluruhan indikator variabel dalam penelitian ini diukur dengan menggunakan skala Likert dengan ukuran interval 5 rentang kategori jawaban yaitu: 1 = Sangat tidak setuju, 2 = Tidak setuju, 3 = Kurang Setuju, 4 = Setuju, 5 = Sangat Setuju. Menurut Rangkuti (1997) skala interval merupakan skala variabel yang dapat dibedakan dan mempunyai tingkatan, selain itu juga diasumsikan mempunyai jarak yang pasti antara suatu kategori dengan kategori lain dalam satu variabel.

#### **3.5.2 Analisis Statistik Deskriptif per Indikator**

Menurut Sugiyono (2005), statistik deskriptif digunakan untuk menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum (generalisasi). Tujuan utama dari analisis deskriptif adalah untuk menentukan faktor-faktor penyebab suatu permasalahan dan kemudian membuat

program untuk menyelesaikan masalah yang ditemukan di lapangan. Peneliti menggunakan tabel distribusi frekuensi untuk menganalisis bagaimana tingkat kesetujuan dari jawaban responden serta untuk mengetahui jawaban responden yang paling dominan dari suatu indikator.

### 3.5.3 Analisis Statistik Deskriptif per Dimensi

Hasil dari analisis statistik deskriptif ini dikelompokkan menjadi dua, yaitu rangkuman statistik yang menunjukkan karakteristik responden dan rangkuman yang menunjukkan *mean* atau rata-rata. Berdasarkan informasi tersebut, dalam penelitian ini, analisis statistik deskriptif akan memberikan uraian mengenai karakteristik responden dan bagaimana tanggapan responden mengenai pelemahan kegiatan, pelemahan motivasi, dan pelemahan fisik akan keadaan umum.

Dalam memudahkan penguraian karakteristik responden, pada penelitian ini akan dianalisis dengan menggunakan analisis frekuensi, kemudian untuk mengetahui tanggapan responden terhadap pertanyaan yang disampaikan pada kuesioner digunakan *mean* atau rata-rata jawaban responden yang dapat dimanfaatkan untuk melihat kecenderungan penilaian responden terhadap pernyataan yang diberikan.

Kecenderungan tersebut dilihat dengan dibuat batas kelas yang digunakan untuk memutuskan apakah nilai *mean* yang diperoleh termasuk ke dalam kategori yang ditentukan. Variabel kelelahan tersebut menggunakan *5 point scale* derajat kesetujuan (1=Sangat Tidak Setuju; 2= Tidak Setuju; 3= Kurang Setuju; 4= Setuju; 5= Sangat Setuju). Kelima skala tersebut nantinya akan memberikan indikasi sebagai berikut:

Nilai *mean* atas jawaban responden yang terkumpul, kemudian dikelompokkan untuk melihat kecenderungan penilaian responden terhadap pernyataan dalam kuesioner. Melalui penetapan nilai RS maka akan didapat pembagian kelas penilaian responden berdasarkan nilai *mean* dari analisis penilaian jawaban responden pada variabel gejala kelelahan.

$$RS = (m-n)/b$$

Sumber : Sugiyono, 2005

Dimana  $m$ = nilai tertinggi yang mungkin;  $n$ = nilai terendah yang mungkin;  $b$ = jumlah kelas. Jadi  $RS = (5-1)/5 = 0,8$

Tabel 3.1 Pembagian Kelas Analisis Nilai Mean

Kategori	Batasan
Sangat tidak mengalami kelelahan	$1.00 < x \leq 1.80$
Tidak mengalami kelelahan	$1.80 < x \leq 2.60$
Mulai mengalami gejala kelelahan	$2.60 < x \leq 3.40$
Mengalami kelelahan	$3.40 < x \leq 4.20$
Sangat mengalami kelelahan	$4.20 < x \leq 5.00$

(Sumber: telah diolah kembali)

Hal ini dilakukan untuk memudahkan peneliti menginterpretasikan jawaban responden. Pemberian batas kelas dalam kategori baru bertujuan untuk memudahkan peneliti memutuskan pengkategorisasian dari *mean*.

### 3.5.4 Analisis Deskriptif Variabel Gejala Kelelahan

Setelah melakukan analisis deskriptif per dimensi, untuk mendapatkan kesimpulan akhir maka peneliti menggunakan analisis deskriptif variabel gejala kelelahan secara keseluruhan. Untuk memudahkan analisis data, peneliti melakukan pembagian kelas dari total bobot nilai jawaban responden. Dari total nilai tersebut nilai RS total bobot nilai jawaban responden kemudian akan dikelompokkan ke dalam 5 kelas.

Bobot nilai terendah dari jawaban responden:

$$29 \times 1 = 29$$

Bobot nilai tertinggi dari jawaban responden:

$$29 \times 5 = 145$$

$$RS = (m-n)/b$$

Dimana  $m$ = nilai tertinggi yang mungkin;  $n$ = nilai terendah yang mungkin;  $b$ = jumlah kelas. Jadi  $RS = (145-29)/5 = 23$  (**dibulatkan**). Maka akan didapat pembagian kelas dalam analisis variabel gejala kelelahan sebagai berikut:

Tabel 3.1 Pembagian Kelas Analisis Variabel Gejala Kelelahan

Kategori	Batasan
Sangat tidak mengalami kelelahan	$29.00 < x \leq 52.00$
Tidak mengalami kelelahan	$53.00 < x \leq 76.00$
Mulai mengalami gejala kelelahan	$77.00 < x \leq 100.00$
Mengalami kelelahan	$101.00 < x \leq 124.00$
Sangat mengalami kelelahan	$125.0 < x \leq 145.00$

(Sumber: telah diolah kembali)

### 3.6 Keterbatasan Penelitian

Adapun keterbatasan yang peneliti temui dalam melakukan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Secara umum tema penelitian yang diangkat bersifat baru dalam kajian Ilmu Administrasi Niaga. Oleh karena itu peneliti mengalami kesulitan menemukan acuan penelitian terdahulu yang telah membahas tema penelitian ini. Untuk itu peneliti mencoba menggunakan inter-studi dengan kajian lain khususnya kajian kesehatan dan keselamatan kerja karena tema kelelahan banyak dibahas dalam kajian ini. Kajian kesehatan dan keselamatan kerja (K3) merupakan bagian dari Manajemen Sumber Daya Manusia dan kelelahan sendiri berhubungan dengan kajian tentang produktivitas kerja.
2. Populasi penelitian yang tidak jelas (tidak pasti) membuat peneliti kesulitan menetapkan sampel penelitian. Untuk itu peneliti menggunakan teknik penarikan sampel *purposive sampling* agar memudahkan peneliti dalam mendapatkan dan meneliti sampel penelitian.
3. Waktu penelitian yang relatif singkat menyebabkan penelitian yang dilakukan masih jauh dari sempurna karena mungkin terdapat data-data yang diperlukan dan akan mendukung penelitian namun tidak dapat ditemukan dan digali lebih lanjut.

## BAB 4 PEMBAHASAN

Penelitian dilaksanakan dengan menyebarkan kuesioner ke 100 responden penelitian dan data yang didapat kemudian diolah menggunakan program SPSS 17 *for Windows*. Olah data dilakukan untuk mengukur dimensi dan indikator agar memperoleh kesesuaian dengan penelitian yang dilakukan.

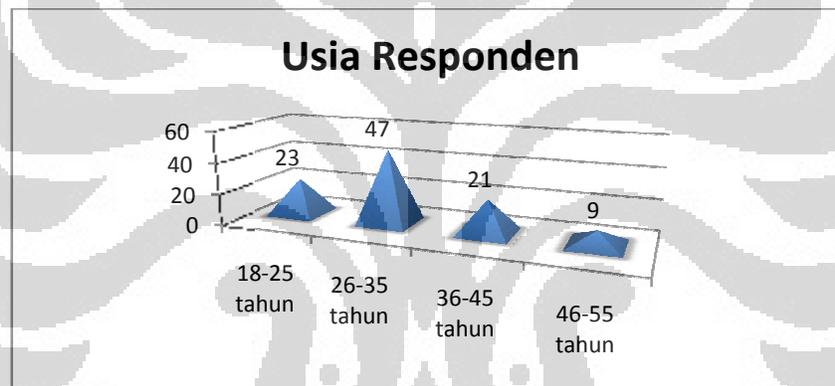
Pembahasan statistik deskriptif akan dibagi menjadi dua bagian. Pertama, pembahasan statistik deskriptif untuk menjelaskan dan menggambarkan berbagai karakteristik responden secara keseluruhan berdasarkan jenis kelamin, usia, lama dalam bekerja, dan hal-hal lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Kedua yaitu pembahasan deskriptif juga dilakukan untuk mengetahui hasil jawabann responden dan seberapa jauh variasi jawaban responden dari setiap dimensi penelitian ini. Pembahasan deskriptif dari jawaban responden akan dilakukan berdasarkan nilai rata-rata (*mean*) sehingga dapat diketahui penyebaran hasil jawaban responden dan dapat dibuat kesimpulan dari pembahasan deskriptif tersebut.

Peneliti melakukan pengumpulan data pada pada bulan November-Desember dengan menyebarkan kuesioner kepada 100 responden. Responden dalam penelitian ini adalah karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja dalam komunitas *Bike to Work* (B2W) Indonesia. Proses penyebaran kuesioner dilakukan dengan menjadikan Rumah Sepeda Indonesia / RSI (sekretariat komunitas B2W) di kawasan Radio Dalam Jakarta Selatan sebagai basis penyebaran. Hal ini bertujuan agar keterbatasan dalam hal penentuan sampel dan populasi yang tidak dapat dipastikan jumlahnya dapat diatasi. Dengan memusatkan penyebaran kuesioner di RSI tersebut, peneliti kemudian mendapat informasi untuk menyebar kuesioner kepada rombongan-rombongan komuter pesepeda yang memiliki tempat berkumpul tertentu. Rombongan-rombongan tersebut seperti rombongan yang berasal dari Depok dan rombongan yang berasal dari sekitaran wilayah Jakarta Selatan.

## 4.1 Karakteristik Responden

### 4.1.1 Usia

Jika dilihat dari segi usia, maka responden yang menjadi sampel penelitian ini adalah responden yang berada dalam usia produktif yaitu responden dengan usia antara 18 hingga 55 tahun. Pada gambar 4.1 dapat diketahui bahwa dari total 100 responden dalam penelitian ini, terdapat 47 responden (47%) yang berada pada rentang usia 26-35 tahun. Sedangkan untuk rentang usia 18-25 tahun terdapat 23 responden (23%). Selanjutnya sebanyak 21 responden (21%) berada pada rentang usia 36-45 tahun. Dan yang terakhir, 9 responden (9%) berada pada rentang usia 46-55 tahun. Dengan demikian, berdasarkan data tersebut dapat diketahui bahwa mayoritas responden yang didapat berada pada rentang usia 18-25 tahun.

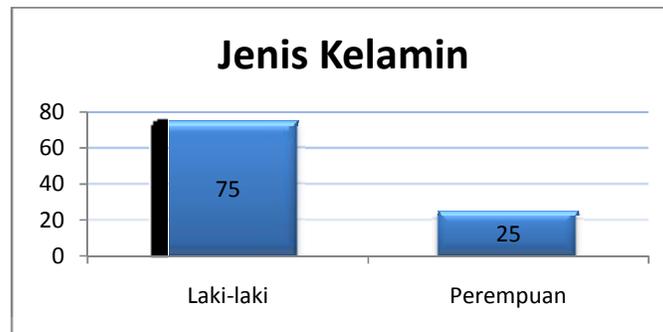


Gambar 4.1 Usia Responden

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 *for windows*

### 4.1.2 Jenis Kelamin

Dilihat dari jenis kelamin pada sampel yang diteliti, 75 responden (75%) berjenis kelamin laki-laki dan 25 responden (35%) berjenis kelamin perempuan. Dengan demikian mayoritas responden dalam penelitian ini adalah laki-laki. Lebih banyaknya responden laki-laki daripada perempuan tidak dilakukan dengan kesengajaan, hal ini lebih karena pengambilan sebagian besar anggota komunitas B2W Indonesia lebih banyak dari jenis kelamin laki-laki.

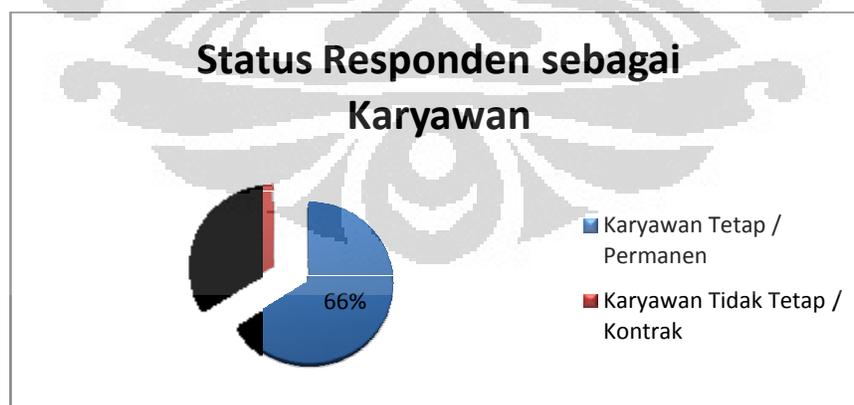


Gambar 4.2 Jenis Kelamin Responden

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 *for windows*

#### 4.1.3 Status Responden sebagai Karyawan

Jika dilihat dari segi status responden dalam pekerjaan, yaitu apakah responden berstatus karyawan tetap / permanen atau apakah responden berstatus karyawan tidak tetap / kontrak, maka responden yang berstatus karyawan tetap / permanen merupakan responden mayoritas dengan jumlah responden sebanyak 66 orang responden (66%) atau dengan kata lain melebihi setengah dari total responden yang menjadi sampel penelitian. Sedangkan sisa responden lainnya, dengan jumlah 34 orang responden (34%), berstatus karyawan tidak tetap / kontrak.

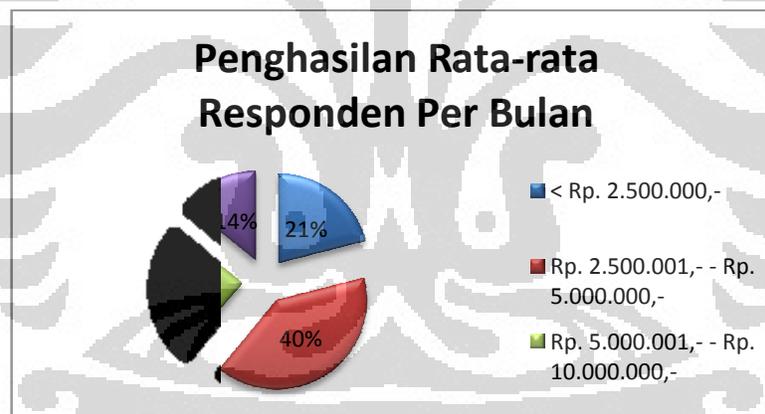


Gambar 4.3 Status Responden sebagai Karyawan

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 *for windows*

#### 4.1.4 Penghasilan Rata-rata Responden per Bulan

Selanjutnya jika dilihat dari penghasilan rata-rata responden, maka didapatkan hasil bahwa responden dengan penghasilan rata-rata antara Rp. 2.500.000,- - Rp. 5.000.000,- merupakan responden terbanyak dengan jumlah 40 orang responden (40%). Selanjutnya, responden dengan penghasilan rata-rata Rp. 5.000.001,- - Rp. 10.000.000,- berjumlah 25 orang responden (25%). Selanjutnya responden dengan penghasilan rata-rata per bulan kurang dari Rp. 2.500.000,- berjumlah 21 orang responden (21%). Sedangkan responden dengan penghasilan rata-rata lebih dari Rp. 10.000.000,- berjumlah 14 orang responden (14%). Dengan demikian dominasi persentase karakteristik penghasilan rata-rata per bulan berada pada responden dengan penghasilan rata-rata per bulannya antara Rp. 2.500.000,- - Rp. 5.000.000,- dengan persentase sebesar 40%. Sedangkan persentase terkecil dimiliki oleh responden yang berpenghasilan rata-rata per bulan lebih besar dari Rp. 10.000.000,-. Gambar 4.4 berikut menunjukkan rata-rata penghasilan responden per bulannya.



Gambar 4.4 Penghasilan Rata-rata Responden per Bulan

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 *for windows*

#### 4.1.5 Lama Responden dalam Bersepeda ke Tempat Kerja

Gambar 4.5 menunjukkan sudah berapa lama responden bersepeda ke tempat kerja. Dalam hal ini peneliti membuat empat kategori lama responden. Kategori pertama yaitu kurang dari 1 tahun. Responden yang telah bersepeda ke tempat kerja

selama kurang dari 1 tahun berjumlah 31 orang responden (31%). Selanjutnya pada kategori ke-dua, responden yang telah bersepeda ke tempat kerja selama 1-2 tahun berjumlah 31 orang responden (31%). Responden yang termasuk dalam kategori ketiga, yaitu responden yang telah bersepeda ke tempat kerja selama 2-5 tahun berjumlah 27 orang responden (27%). Sedangkan pada kategori ke-empat, yaitu responden yang telah bersepeda ke tempat kerja selama lebih dari 5 tahun berjumlah 11 orang responden (11%) atau dengan kata lain kategori ke-empat merupakan kategori dengan resentase terkecil. Sedangkan kategori pertama dan ke-dua merupakan kategori paling dominan dengan persentase masing-masing sebesar 31%.



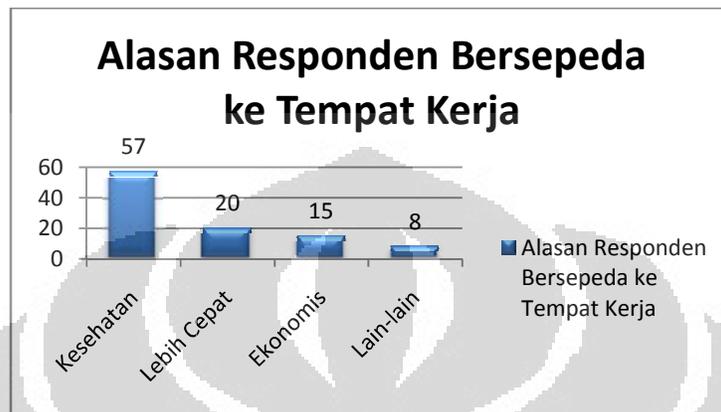
Gambar 4.5 Lama Responden Bersepeda ke Tempat Kerja

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 *for windows*

#### 4.1.6 Alasan Responden Menggunakan Sepeda ke Tempat Kerja

Karakteristik selanjutnya adalah alasan responden dalam menggunakan sepeda ke tempat kerja. Dalam karakteristik ini, lebih dari setengah responden memiliki alasan bahwa mereka bersepeda dengan alasan kesehatan atau dengan kata lain responden bersepeda ke tempat kerja agar menjadi lebih sehat. Responden yang beralasan seperti itu berjumlah 57 orang responden (57%). Alasan lain dari responden untuk karakteristik ini sangat beragam. Alasan lain responden untuk karakteristik ini adalah lebih cepat, praktis, ekonomis, dekat dengan tempat tinggal, mengulang kenakalan masa kecil, ikut teman, mengurangi stres, hobi, dan gaya. Gambar 4.6 berikut ini akan

gambaran mengenai karakteristik alasan responden dalam memilih bersepeda ke tempat kerja:



Gambar 4.6 Alasan Responden Bersepeda ke Tempat Kerja

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 *for windows*

#### 4.1.7 Jarak antara Tempat Tinggal dengan Tempat Kerja Responden

Selanjutnya, jika dilihat dari segi jarak antara tempat tinggal dengan tempat kerja responden maka didapatkan hasil bahwa jarak yang kurang dari 10 km antara tempat tinggal dengan tempat kerja responden menjadi persentase mayoritas dimana terdapat setengah dari total 100 responden termasuk dalam kategori ini atau dengan kata lain responden yang termasuk dalam kategori ini berjumlah 50 orang responden (50%). Selanjutnya responden yang jarak antara tempat tinggal dengan tempat kerjanya sejauh 11-20 km berjumlah 29 orang responden (29%). Responden yang termasuk ke dalam kategori 21-30 km berjumlah 20 orang responden (20%). Sedangkan pada kategori lebih dari 31 km, hanya terdapat satu responden (1%). Berikut gambaran tentang karakteristik jarak tempat tinggal dengan tempat kerja responden yang akan dijelaskan dalam gambar 4.7:

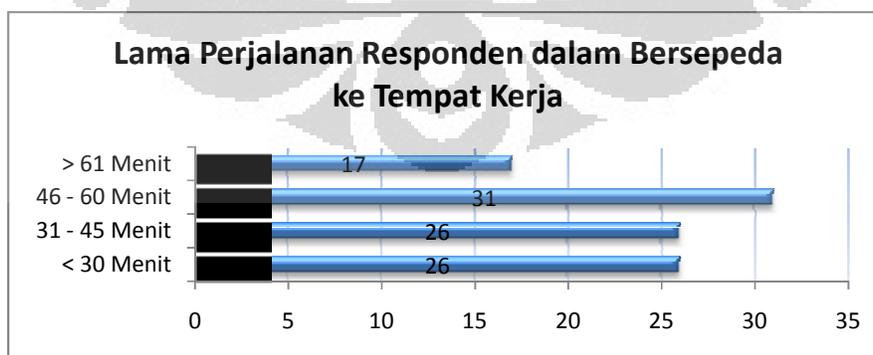


Gambar 4.7 Jarak antara Tempat Tinggal dan Tempat Kerja Responden

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 *for windows*

#### 4.1.8 Lama Perjalanan Responden Bersepeda ke Tempat Kerja

Karakteristik terakhir adalah karakteristik lama perjalanan responden dalam bersepeda ke tempat kerja. Dari proses penyebaran kuesioner yang telah dilakukan oleh peneliti, didapatkan hasil bahwa 31 orang responden (31%) yang bersepeda ke tempat kerja dalam range waktu 46-60 menit merupakan responden mayoritas dalam karakteristik ini. Selanjutnya responden yang bersepeda ke tempat kerja dalam range waktu kurang dari 30 menit dan dalam range waktu 31-45 menit memiliki jumlah yang sama yaitu masing-masing berjumlah 26 orang responden (26%). Sedangkan pada kategori responden yang bersepeda ke tempat kerja dalam range waktu lebih dari 60 menit memiliki jumlah responden sebanyak 17 orang responden (17%).



Gambar 4.8 Lama Perjalanan Responden dalam Bersepeda ke Tempat Kerja

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 *for windows*

## 4.2 Pembahasan Statistik Deskriptif per Dimensi

Pembahasan statistik deskriptif per dimensi akan dilakukan dengan analisa mean dan didukung oleh frekuensi sebaran jawaban responden. Seluruh hasil mean dan frekuensi sebaran jawaban responden yang ada dalam penjelasan dari setiap dimensi penelitian bersumber dari pengolahan data yang dilakukan dengan menggunakan SPSS 17 for Windows.

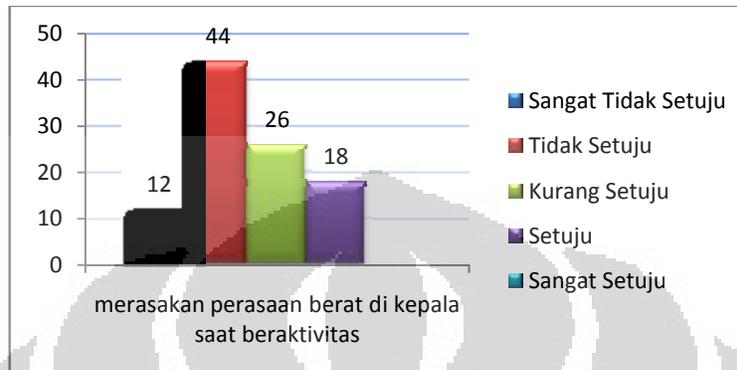
Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan variabel tunggal yaitu variabel gejala kelelahan (*fatigue*). Variabel gejala kelelahan peneliti jadikan sebagai variabel penelitian berdasarkan teori mengenai gejala kelelahan yang dirumuskan oleh Suma'mur (1996). Variabel kelelahan tersebut memiliki tiga dimensi yaitu dimensi pelemahan kegiatan, dimensi pelemahan motivasi, dan dimensi pelemahan fisik akibat keadaan umum. Masing-masing dimensi tersebut memiliki 10 indikator yang peneliti jadikan sebagai acuan dalam membuat pertanyaan dalam kuesioner penelitian. Dari indikator tersebut peneliti merumuskan 29 pertanyaan dalam proses penyebaran kuesioner. Berikut pembahasan statistik frekuensi deskriptif dari ketiga dimensi tersebut.

### 4.2.1 Dimensi Pelemahan Kegiatan

Dimensi pelemahan kegiatan dalam variabel gejala kelelahan memiliki 9 indikator yaitu perasaan berat di kepala, menjadi lelah seluruh badan, kaki merasa berat, sering menguap, merasa kacau pikiran, menjadi mengantuk, merasakan beban pada mata, kaku dan canggung dalam gerakan, tidak seimbang dalam berdiri, dan mau berbaring. Dari kesepuluh indikator tersebut, peneliti merumuskan 9 pertanyaan untuk mengetahui persepsi karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja pada komunitas B2W Indonesia terhadap kelelahan.

Indikator pertama adalah indikator pertanyaan “merasakan perasaan berat di kepala saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.50. Dari sebaran penilaian responden menunjukkan bahwa 12 responden sangat tidak setuju, 44 responden tidak setuju, 26 responden kurang setuju, dan 18 responden setuju. Sedangkan untuk penilaian sangat setuju tidak satupun responden yang memberikan penilaian. Penilaian responden

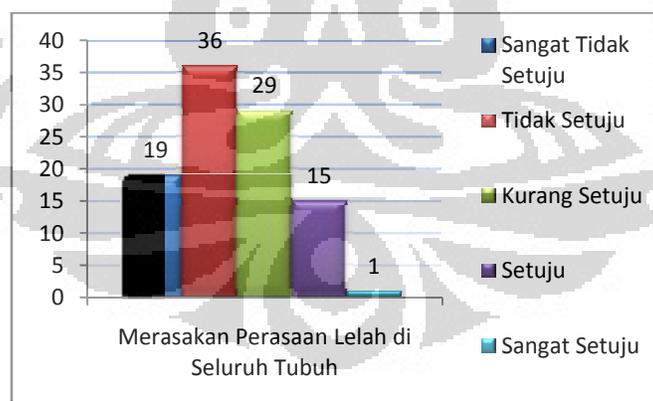
terhadap indikator ini menunjukkan bahwa mayoritas persepsi responden adalah tidak setuju dengan gejala kelelahan. Sebaran penilaian responden terhadap indikator pertama dapat dilihat pada gambar 4.9 berikut:



Gambar 4.9 Histogram Sebaran Penilaian Responden untuk Indikator “Merasakan Perasaan Berat di Kepala saat Beraktivitas”

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Selanjutnya indikator ke-dua “merasakan perasaan lelah di seluruh tubuh saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.43. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ke-dua dapat dilihat pada gambar 4.10 berikut:

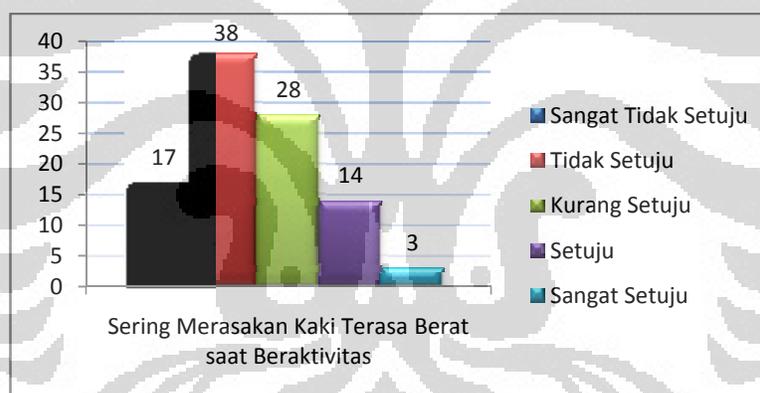


Gambar 4.10 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasakan Perasaan Lelah di Seluruh Tubuh

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Sebaran penilaian responden dalam indikator ini menunjukkan 19 responden sangat tidak setuju, 36 responden tidak setuju, 29 responden kurang setuju, 15 responden setuju, dan hanya 1 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa mayoritas persepsi responden adalah tidak setuju dengan gejala kelelahan.

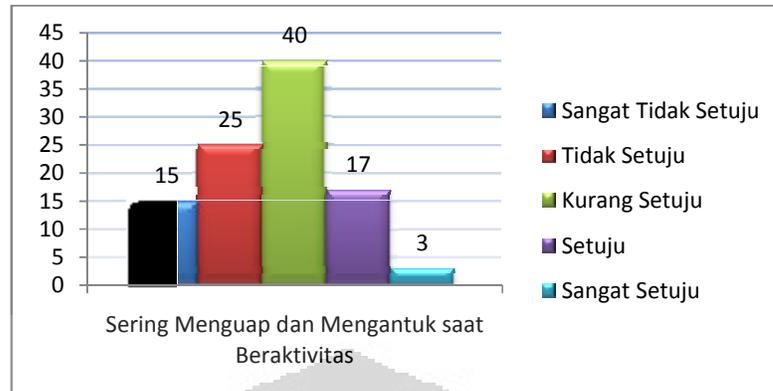
Indikator ke-tiga yang berada dalam kategori agak rendah dalam dimensi ini adalah indikator pertanyaan “merasakan kaki terasa berat saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.48. Sebaran penilaian responden dalam indikator pertanyaan ini menunjukkan bahwa 17 responden sangat tidak setuju, 38 responden tidak setuju, 28 responden kurang setuju, 14 responden setuju, dan hanya 3 orang responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa mayoritas persepsi responden adalah tidak setuju dengan gejala kelelahan. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ke-tiga dapat dilihat pada gambar 4.11 berikut:



Gambar 4.11 Histogram Penilaian Responden terhadap Indikator Sering Merasakan Kaki Terasa Berat saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Sedangkan indikator ke-empat adalah indikator pertanyaan “menguap dan mengantuk saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.68. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ke-empat dapat dilihat pada gambar 4.12 berikut:

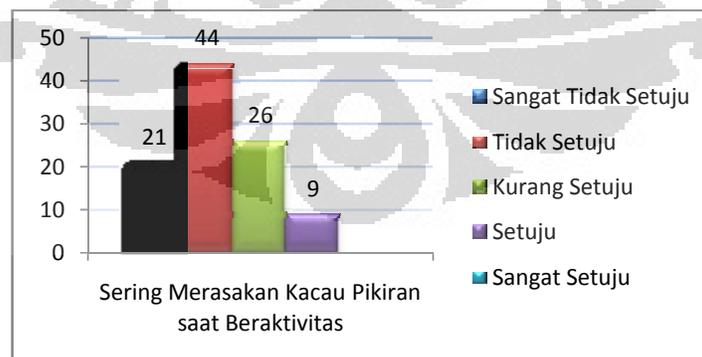


Gambar 4.12 Histogram Penilaian Responden terhadap Indikator Sering Menguap dan Mengantuk saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Sebaran penilaian responden dalam indikator pertanyaan ini menunjukkan bahwa 15 responden sangat tidak setuju, 25 responden tidak setuju, 40 responden kurang setuju, 17 responden setuju, dan 3 responden sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ke-empat menunjukkan bahwa mayoritas persepsi responden adalah kurang setuju dengan gejala kelelahan.

Indikator ke-lima adalah indikator pertanyaan “merasakan kacau pikiran saat beraktivitas” 2.23. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ke-lima dapat dilihat pada gambar 4.13 berikut:

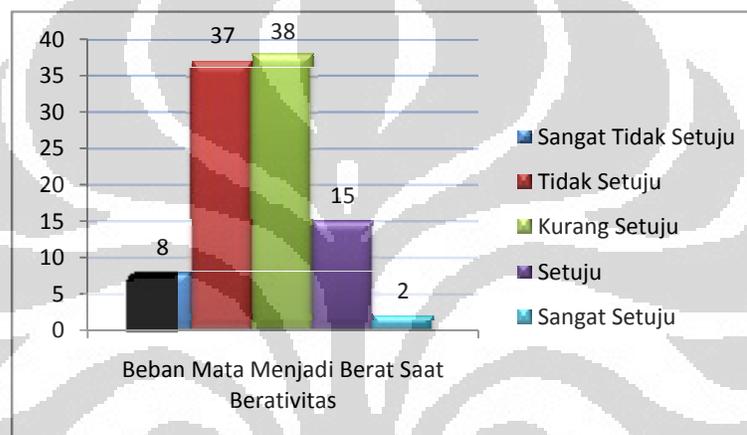


Gambar 4.13 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Sering Merasakan Kacau Pikiran saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Sebaran penilaian responden dalam indikator pertanyaan ini menunjukkan bahwa 21 responden sangat tidak setuju, 44 responden tidak setuju, 26 responden kurang setuju, dan 9 orang responden setuju. Sedangkan untuk penilaian sangat setuju, tidak satupun responden yang memberikan penilaiannya. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah tidak setuju dengan gejala kelelahan.

Indikator ke-enam adalah indikator pertanyaan “beban mata menjadi berat saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.66. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ke-enam dapat dilihat pada gambar 4.14 berikut:



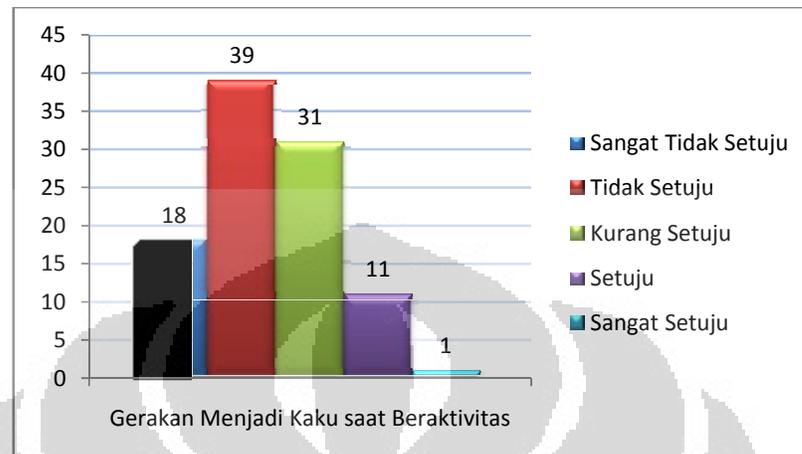
Gambar 4.14 Histogram Penilaian Responden terhadap Indikator Beban Mata Menjadi Berat saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Sebaran penilaian respondennya menunjukkan bahwa 8 responden sangat tidak setuju, 37 responden tidak setuju, 38 responden kurang setuju, 15 responden setuju, dan 2 responden sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ke-enam menunjukkan bahwa persepsi mayoritas responden adalah kurang setuju dengan gejala kelelahan.

Indikator ke-tujuh adalah “gerakan menjadi kaku saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.38. Sebaran penilaian responden dalam indikator ini menunjukkan hasil bahwa 18 responden sangat tidak setuju, 39 responden tidak setuju, 31 responden kurang setuju, 11 responden setuju, dan hanya 1 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah tidak

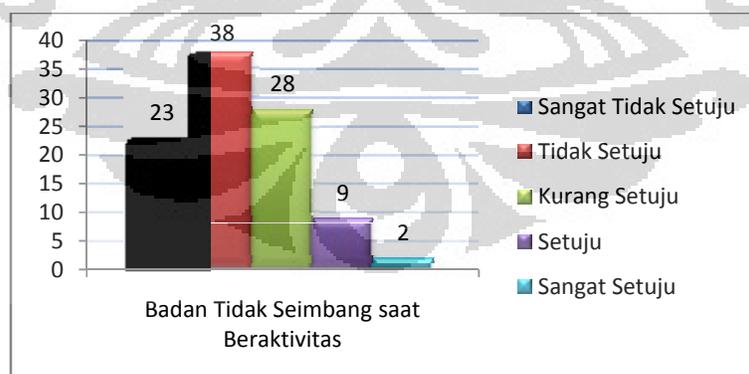
setuju dengan gejala. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ke-tujuh dapat dilihat pada gambar 4.15 berikut:



Gambar 4.15 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Gerakan Menjadi Kaku saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Selanjutnya, indikator ke-delapan adalah indikator pertanyaan “badan tidak seimbang saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.29. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ke-delapan dapat dilihat pada gambar 4.16 berikut:

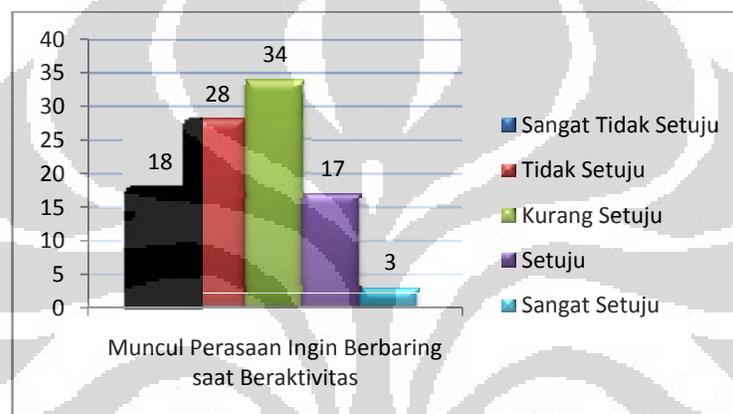


Gambar 4.16 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Badan Tidak Seimbang saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Sebaran penilaian responden dalam indikator ini mengindikasikan bahwa 23 responden sangat tidak setuju, 38 responden tidak setuju, 28 responden kurang setuju, 9 responden setuju, dan hanya 2 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ke-delapan menunjukkan bahwa persepsi responden adalah tidak setuju dengan gejala kelelahan.

Penilaian responden terhadap indikator ke-sembilan menunjukkan bahwa persepsi responden adalah kurang setuju dengan kelelahan. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ke-sembilan dapat dilihat pada gambar 4.17 berikut:



Gambar 4.17 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Muncul Perasaan Ingin Berbaring saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Penilaian responden tersebut kemudian dianalisis melalui analisis deskriptif berdasarkan nilai mean dari indikator indikator yang ada. Penilaian responden terhadap dimensi pelemahan kegiatan dapat dilihat pada tabel 5.1 tentang nilai mean berikut:

Tabel 4.1 Nilai Mean Dimensi Pelemahan Kegiatan

Indikator	Nilai mean	Kategori
Merasakan perasaan berat di kepala saat beraktivitas	2.50	Tidak mengalami kelelahan
Merasakan perasaan lelah di seluruh tubuh saat beraktivitas	2,43	Tidak mengalami kelelahan
Merasakan kaki terasa berat saat beraktivitas	2,48	Tidak mengalami kelelahan

Menguap dan mengantuk saat beraktivitas	2,68	Mulai merasakan gejala kelelahan
Merasakan kacau pikiran saat beraktivitas	2,23	Tidak mengalami kelelahan
Beban mata menjadi berat saat beraktivitas	2,66	Mulai merasakan gejala kelelahan
Gerakan menjadi kaku saat beraktivitas	2,38	Tidak mengalami kelelahan
Badan tidak seimbang saat beraktivitas	2,29	Tidak mengalami kelelahan
Muncul perasaan ingin berbaring saat beraktivitas	2,59	Tidak mengalami kelelahan

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Berdasarkan nilai mean dimensi pelemahan kegiatan dari tabel 4.1 tersebut, maka penilaian responden berada pada kategori tidak mengalami kelelahan. 7 dari 9 indikator berada pada kategori tidak mengalami kelelahan dengan indikator “merasa kacau pikiran” yang memiliki nilai mean terendah (2.23) dan indikator “muncul perasaan ingin berbaring” yang memiliki nilai mean tertinggi (2.59). Sedangkan dua indikator lainnya berada pada kategori mulai merasakan gejala kelelahan. Dua indikator tersebut adalah indikator “menguap dan mengantuk” dengan nilai mean 2.68 dan “beban mata menjadi berat” dengan nilai mean 2.66. Ketujuh indikator yang berada pada kategori tidak mengalami kelelahan tersebut sesuai dengan sebaran jawaban responden yang mengarah pada ketidaksetujuan. Sebaran penilaian responden pada dimensi pelemahan kegiatan dapat dilihat dari tabel 4.2 berikut:

Tabel 4.2 Sebaran Penilaian Responden pada Dimensi Pelemahan Kegiatan

	Sangat Setuju	Tidak Setuju	Tidak Setuju	Kurang Setuju	Setuju	Sangat Setuju
Indikator 1	12	44	26	18	0	
Indikator 2	19	36	29	15	1	
Indikator 3	17	38	28	14	3	
Indikator 4	15	25	40	17	3	
Indikator 5	21	44	26	9	0	
Indikator 6	8	37	38	15	2	
Indikator 7	18	39	31	11	1	

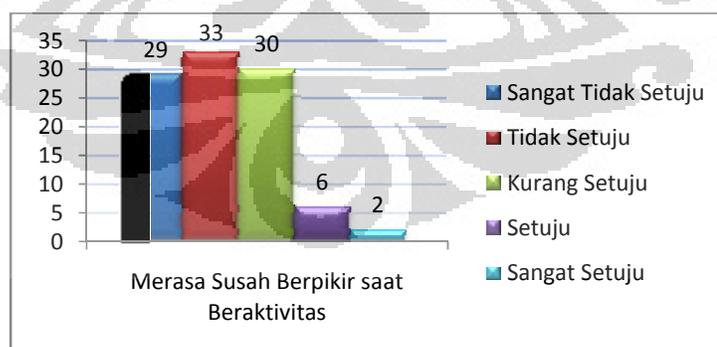
Indikator 8	23	38	28	9	2
Indikator 9	18	28	34	17	3

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

#### 4.2.2 Dimensi Pelemahan Motivasi

Dimensi pelemahan motivasi dalam variabel gejala kelelahan memiliki 10 indikator yaitu merasa susah berpikir, lelah berbicara, menjadi gugup, tidak berkonsentrasi, tidak dapat mempunyai perhatian terhadap sesuatu, cenderung untuk lupa, kurang kepercayaan, cemas terhadap sesuatu, tidak dapat tekun dalam pekerjaan, dan hubungan dalam rumah tangga menjadi buruk. Berdasarkan indikator-indikator tersebut, peneliti merumuskan 10 pertanyaan untuk mengetahui persepsi karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja pada komunitas B2W Indonesia terhadap kelelahan.

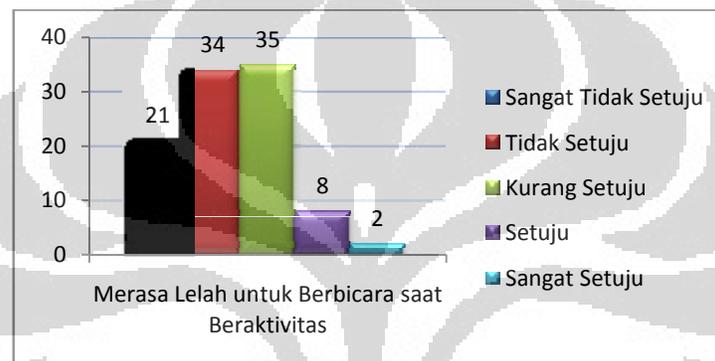
Indikator pertama adalah indikator pertanyaan “merasa susah berpikir saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.19. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa 29 responden sangat tidak setuju, 33 responden tidak setuju, 30 responden kurang setuju, 6 responden menjawab setuju, dan hanya 2 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah tidak setuju dengan gejala. Sebaran penilaian responden terhadap indikator pertama dapat dilihat pada gambar 4.18 berikut:



Gambar 4.18 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasa Susah Berpikir saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

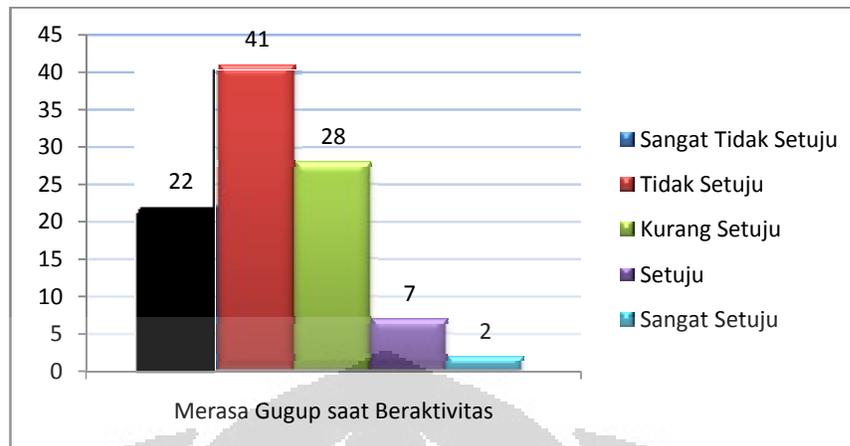
Selanjutnya, indikator ke-dua adalah indikator pertanyaan “ merasa lelah untuk berbicara saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.36. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan hasil bahwa 21 responden sangat tidak setuju, 34 responden tidak setuju, 35 responden kurang setuju, 8 responden mengalami setuju, dan hanya 2 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah kurang setuju dengan gejala kelelahan. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ke-dua dapat dilihat pada gambar 4.19 berikut:



Gambar 4.19 Histogram Penilaian Responden terhadap Indikator Merasa Lelah untuk Berbicara saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

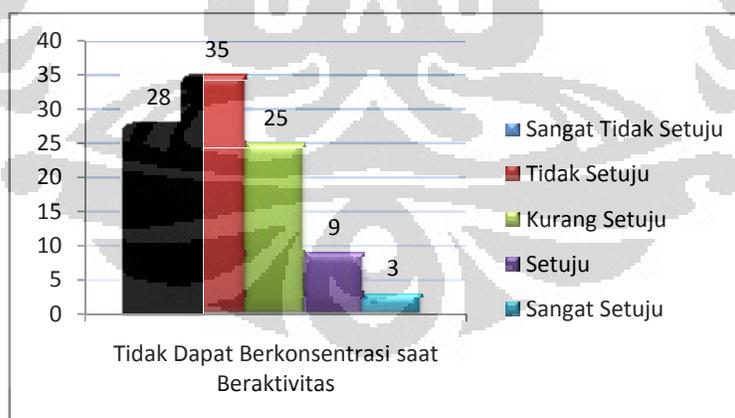
Indikator ke-tiga adalah indikator pertanyaan “menjadi gugup saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.26. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa 22 responden sangat tidak setuju, 41 responden tidak setuju, 28 responden kurang setuju, 7 responden setuju, dan hanya 2 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah tidak setuju dengan gejala kelelahan. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.20 berikut:



Gambar 4.20 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasa Gugup saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Selanjutnya, indikator ke-empat dalam dimensi pelemahan motivasi adalah indikator pertanyaan “tidak dapat berkonsentrasi saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.24. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.21 berikut:

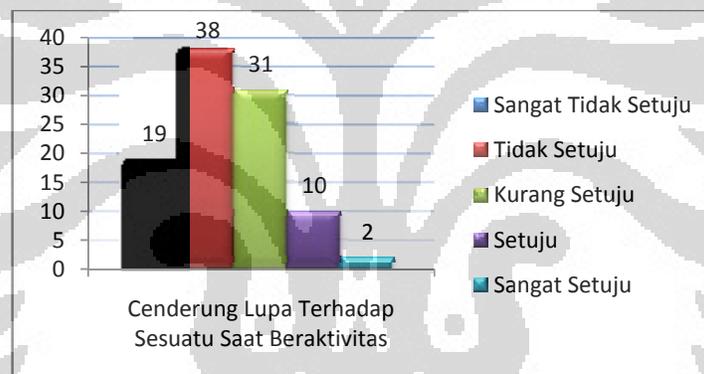


Gambar 4.21 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Tidak Dapat Berkonsentrasi saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa 28 responden sangat tidak setuju, 35 responden tidak setuju, 25 responden kurang setuju, 9 responden setuju, dan hanya 3 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah tidak setuju dengan gejala kelelahan.

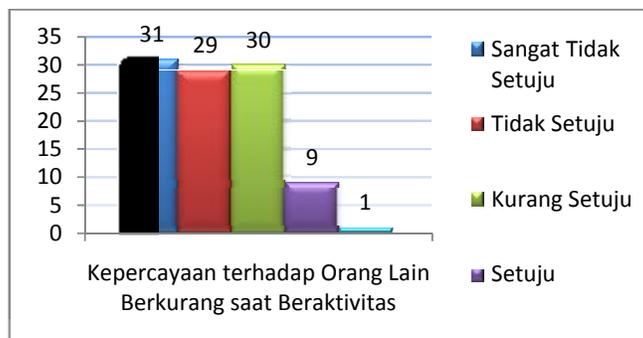
Indikator ke-lima adalah indikator pertanyaan “cenderung lupa terhadap sesuatu saat beraktivitas” 2.38. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa 19 orang sangat tidak setuju, 38 responden tidak setuju, 31 responden kurang setuju, 10 responden setuju, dan hanya 2 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah tidak setuju dengan gejala kelelahan. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.22 berikut:



Gambar 4.22 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Cenderung Lupa Terhadap Sesuatu saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Selanjutnya, indikator ke-enam adalah indikator pertanyaan “kepercayaan kepada orang lain berkurang saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.20. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.23 berikut:

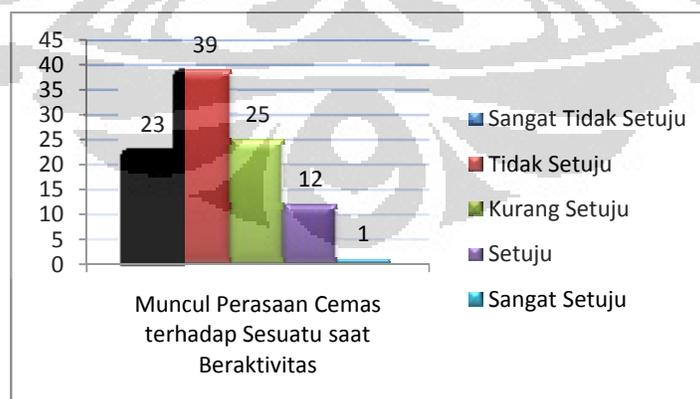


Gambar 4.23 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Kepercayaan terhadap Orang Lain Berkurang saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa 31 responden sangat tidak setuju, 29 responden tidak setuju, 30 responden kurang setuju, 9 responden setuju, dan hanya 1 orang responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah sangat tidak setuju dengan gejala kelelahan.

Indikator ke-tujuh yang termasuk ke dalam kategori agak rendah dalam dimensi pelemahan motivasi variabel gejala kelelahan adalah indikator pertanyaan “muncul perasaan cemas terhadap sesuatu saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.29. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.24 berikut:

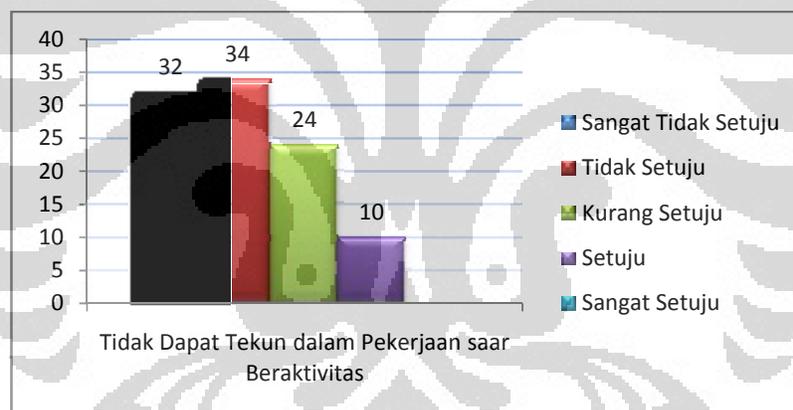


Gambar 4.24 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Muncul Perasaan Cemas terhadap Sesuatu saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa 23 responden sangat tidak setuju, 39 responden tidak setuju, 25 responden kurang setuju, 12 responden setuju, dan hanya 1 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah tidak setuju dengan gejala kelelahan.

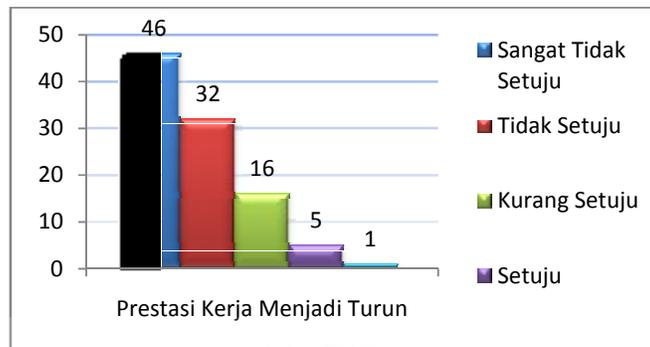
Selanjutnya, indikator ke-delapan yang termasuk ke dalam kategori agak rendah adalah indikator pertanyaan “tidak dapat tekun dalam pekerjaan saat beraktivitas” 2.12. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa 32 responden sangat tidak setuju, 34 responden tidak setuju, 24 responden kurang setuju, 10 responden setuju, dan tidak ada responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah tidak setuju dengan gejala kelelahan. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.25 berikut:



Gambar 4.25 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Tidak Dapat Tekun dalam Pekerjaan saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Indikator ke-sembilan adalah indikator pertanyaan “prestasi kerja menjadi turun” 1.83 Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.26 berikut:

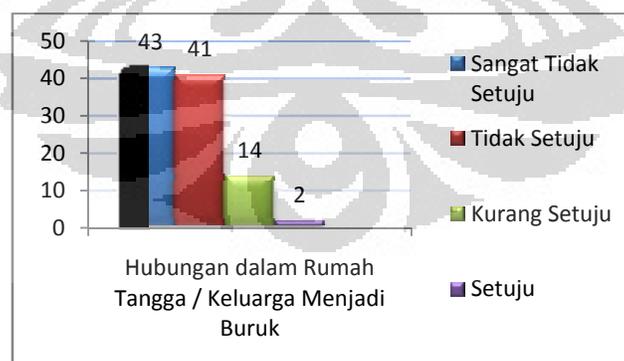


Gambar 4.26 Histogram Sebaran Penilaian Responden Terhadap Indikator Prestasi Kerja Menjadi Turun

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Sebaran penilaian responden terhadap indikator pertanyaan “prestasi kerja menjadi turun” menunjukkan bahwa 46 orang sangat tidak setuju, 32 responden tidak setuju, 16 responden kurang setuju, 5 responden setuju, dan hanya 1 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah sangat tidak setuju dengan gejala kelelahan.

Sedangkan indikator terakhir dalam dimensi pelemahan motivasi adalah indikator pertanyaan “hubungan dalam rumah tangga / keluarga menjadi buruk” 1.75. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.27 berikut:



Gambar 4.27 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Hubungan dalam Rumah Tangga / Keluarga Menjadi Buruk

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Sebaran penilaian responden terhadap indikator pertanyaan “hubungan dalam rumah tangga / keluarga menjadi buruk” menunjukkan bahwa 43 responden sangat tidak setuju, 41 responden tidak setuju, 14 responden kurang setuju, hanya 2 orang yang setuju, dan tidak ada satupun responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah sangat tidak setuju dengan gejala kelelahan.

Penilaian responden tersebut kemudian dianalisis melalui analisis deskriptif berdasarkan nilai mean dari indikator indikator yang ada. Penilaian responden terhadap dimensi pelemahan motivasi dapat dilihat pada tabel 4.3 tentang nilai mean berikut:

Tabel 4.3 Nilai mean dimensi pelemahan motivasi

Indikator	Nilai mean	Kategori
Merasa susah berpikir saat beraktivitas	2,19	Tidak mengalami kelelahan
Menjadi gugup saat beraktivitas	2,36	Tidak mengalami kelelahan
Merasa lelah untuk berbicara saat beraktivitas	2,26	Tidak mengalami kelelahan
Tidak dapat berkonsentrasi saat beraktivitas	2,24	Tidak mengalami kelelahan
Cenderung lupa terhadap sesuatu saat beraktivitas	2,38	Tidak mengalami kelelahan
Kepercayaan kepada orang lain berkurang saat beraktivitas	2,20	Tidak mengalami kelelahan
Muncul perasaan cemas terhadap sesuatu saat beraktivitas	2,29	Tidak mengalami kelelahan
Tidak dapat tekun dalam pekerjaan saat beraktivitas	2,12	Tidak mengalami kelelahan
Prestasi kerja menjadi turun	1,83	Tidak mengalami kelelahan
Hubungan dalam rumah tangga / keluarga menjadi buruk	1,75	Sangat tidak mengalami kelelahan

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Berdasarkan nilai mean dimensi pelemahan motivasi dari tabel 4.3 tersebut, maka penilaian responden berada pada kategori tidak mengalami kelelahan. 9 dari 10 indikator berada pada kategori tidak mengalami kelelahan dengan indikator “prestasi kerja menjadi turun” yang memiliki nilai mean terendah (1.83) dan indikator “cenderung lupa terhadap sesuatu saat beraktivitas” yang memiliki nilai mean tertinggi

(2.38). Sedangkan satu indikator lainnya berada pada kategori sangat tidak mengalami kelelahan. Indikator tersebut adalah indikator “hubungan dalam rumah tangga / keluarga menjadi buruk” dengan nilai mean 1.75. Kesembilan indikator yang berada pada kategori tidak mengalami kelelahan tersebut sesuai dengan sebaran jawaban responden yang mengarah pada ketidaksetujuan. Sebaran penilaian responden pada dimensi pelemahan kegiatan dapat dilihat dari tabel 4.4 berikut:

Tabel 4.4 Sebaran Penilaian Responden terhadap Dimensi Pelemahan Motivasi

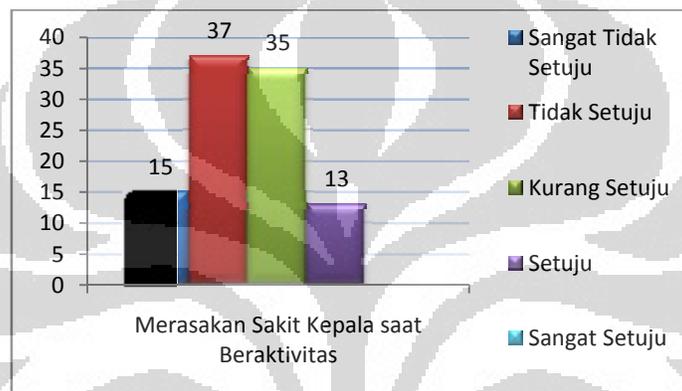
	Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Kurang Setuju	Setuju	Sangat Setuju
Indikator 1	29	33	30	6	2
Indikator 2	21	34	35	8	2
Indikator 3	22	41	28	7	2
Indikator 4	28	35	25	9	3
Indikator 5	19	38	31	10	2
Indikator 6	31	29	30	9	1
Indikator 7	23	39	25	12	1
Indikator 8	32	34	24	10	0
Indikator 9	46	32	16	5	1
Indikator 10	43	41	14	2	0

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

#### 4.2.3 Dimensi Pelemahan Fisik Akibat Keadaan Umum

Dimensi pelemahan fisik akibat keadaan umum dalam variabel gejala kelelahan memiliki 10 indikator yaitu sakit kepala, kekakuan di bahu, merasa nyeri di punggung, terasa pernafasan tertekan, haus, suara serak, terasa pening, spasme dari kelopak mata, tremor pada anggota badan, merasa kurang sehat. Berdasarkan indikator-indikator tersebut, peneliti merumuskan 10 pertanyaan untuk mengetahui persepsi karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja pada komunitas B2W Indonesia terhadap kelelahan.

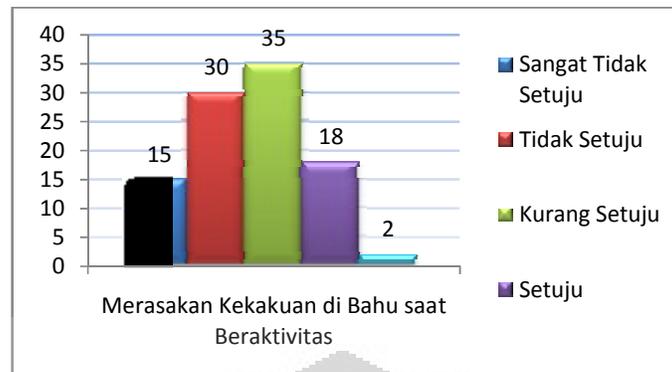
Indikator pertama yang termasuk dalam dimensi pelemahan fisik akibat keadaan umum variabel gejala kelelahan adalah indikator pertanyaan “merasakan sakit kepala saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.46. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa 15 responden sangat tidak setuju, 37 responden tidak setuju, 35 responden kurang setuju, 13 responden setuju, dan tidak ada responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah tidak setuju dengan gejala kelelahan. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.28 berikut:



Gambar 4.28 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasakan Sakit Kepala saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

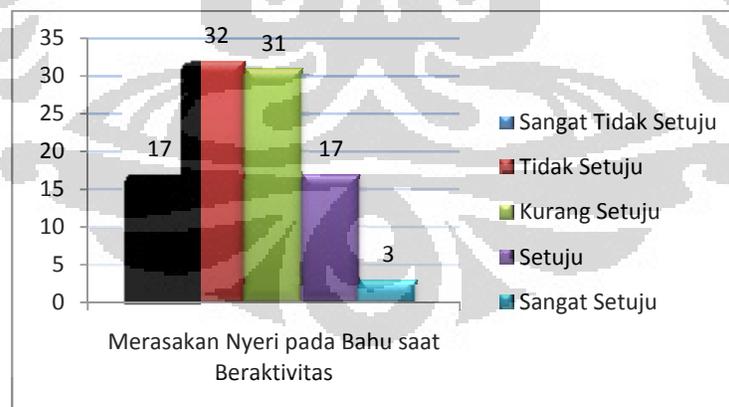
Indikator ke-dua yang termasuk ke dalam kategori agak rendah adalah indikator pertanyaan “merasakan kekakuan di bahu saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.62. Sebaran penilaian responden terhadap indikator “merasakan kekakuan di bahu menunjukkan bahwa 15 responden sangat tidak setuju, 30 responden tidak setuju, 35 responden kurang setuju, 18 responden setuju, dan hanya 2 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah kurang setuju dengan gejala kelelahan. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.29 berikut:



Gambar 4.29 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasakan Kekakuan di Bahu saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

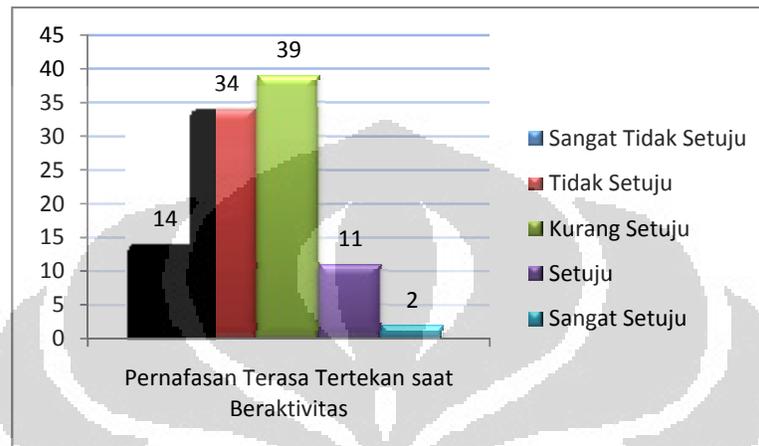
Indikator ke-tiga adalah indikator pertanyaan “merasakan nyeri di bahu saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.57. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa 17 responden sangat tidak setuju, 32 responden tidak setuju, 31 responden kurang setuju, 17 responden setuju, dan hanya 3 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah tidak setuju dengan gejala kelelahan. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.30 berikut:



Gambar 4.30 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasakan Nyeri pada Bahu saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Indikator ke-empat dalam dimensi pelemahan fisik akibat kegiatan umum adalah indikator pertanyaan “pernafasan terasa tertekan saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.54. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.31 berikut:

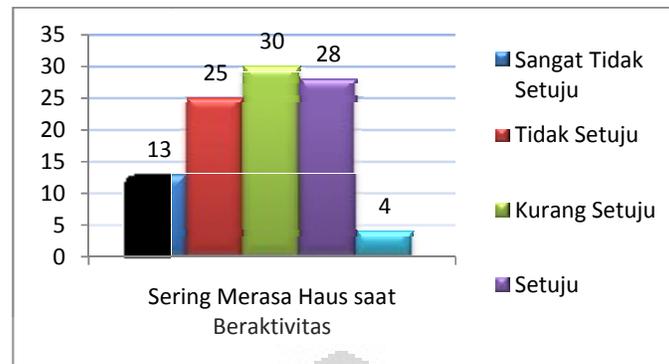


Gambar 4.31 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Pernafasan Terasa Tertekan saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa 14 responden sangat tidak setuju, 34 responden tidak setuju, 39 responden kurang setuju, 11 responden setuju, dan hanya 3 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah kurang setuju dengan gejala kelelahan.

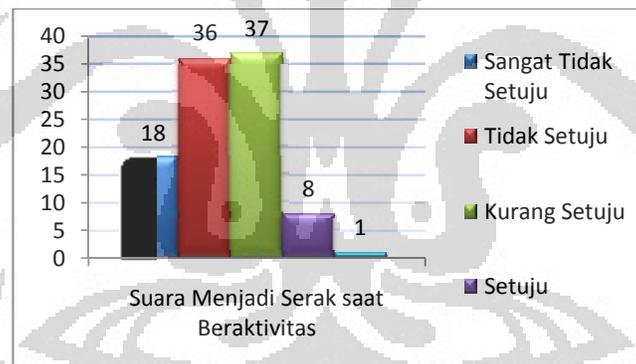
Indikator ke-lima adalah “sering merasa haus saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.85. Sebaran penilaian responden terhadap indikator “sering merasa haus saat beraktivitas” menunjukkan bahwa 13 responden sangat tidak setuju, 25 responden tidak setuju, 30 responden kurang setuju, 28 responden setuju, dan hanya 4 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah kurang setuju dengan gejala kelelahan. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.32 berikut:



Gambar 4.32 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Sering Merasa Haus saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Indikator ke-enam adalah indikator pertanyaan “suara menjadi serak saat beraktivitas” 2.36. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.33 berikut:



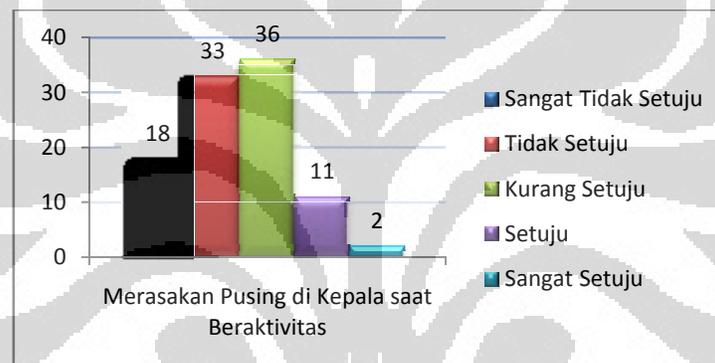
Gambar 4.33 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Suara Menjadi Serak saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa 18 responden sangat tidak setuju, 36 responden tidak setuju, 37 responden menjawab kurang setuju, 8 responden setuju, dan hanya 1 responden yang sangat setuju. Penilaian responden

terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah kurang setuju dengan gejala kelelahan.

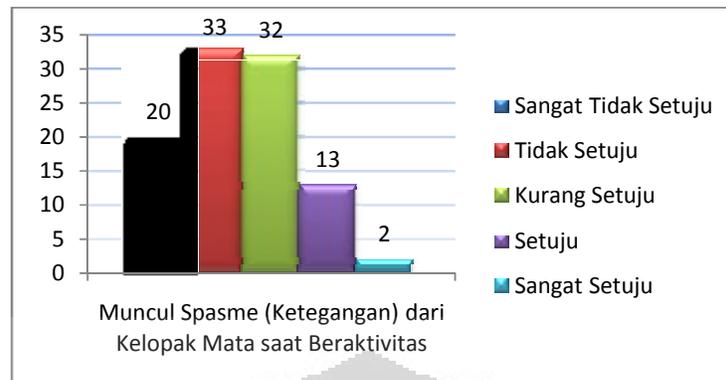
Indikator ke-tujuh dalam dimensi pelemahan fisik akibat keadaan umum adalah indikator pertanyaan “merasakan pusing saat beraktivitas” 2.46. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa 18 responden sangat tidak setuju, 33 responden tidak setuju, 36 responden menjawab kurang setuju, 11 responden setuju, dan hanya 2 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah kurang setuju dengan gejala kelelahan. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.34 berikut:



Gambar 4.34 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasakan Pusing di Kepala saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

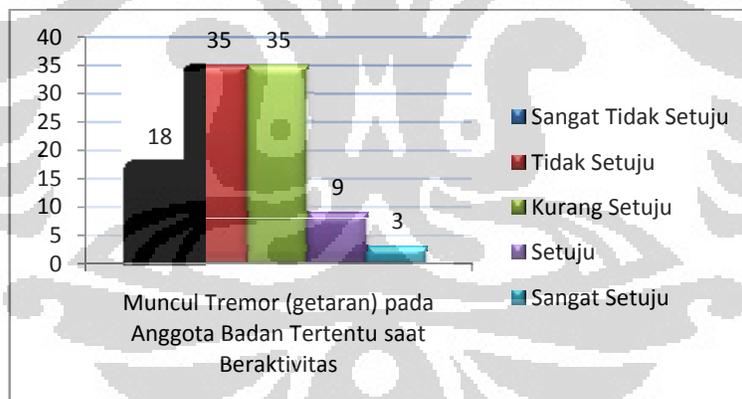
Selanjutnya, indikator ke-delapan adalah indikator pertanyaan “muncul spasme (ketegangan) dari kelopak mata saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.44. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa 20 responden sangat tidak setuju, 33 responden tidak setuju, 32 responden kurang setuju, 13 responden setuju, dan hanya 2 responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah tidak setuju dengan gejala. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.35 berikut:



Gambar 4.35 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Muncul Spasme (Ketegangan) dari Kelopak Mata saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Indikator selanjutnya adalah indikator pertanyaan “muncul tremor (getaran) pada anggota badan tertentu saat beraktivitas” 2.44. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.36 berikut:



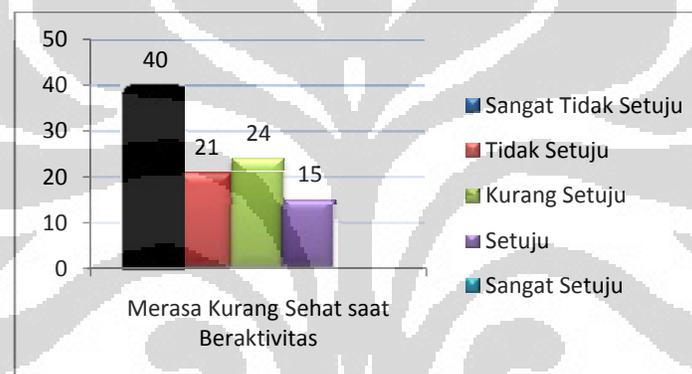
Gambar 4.36 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Muncul Tremor (Getaran) pada Anggota Badan Tertentu saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa 18 responden sangat tidak setuju, 35 responden tidak setuju, 35 responden kurang setuju, 9 responden setuju, dan 3 responden sangat setuju.

setuju, dan hanya 3 responden sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah tidak setuju dengan gejala kelelahan.

Sedangkan indikator terakhir dalam dimensi pelemahan fisik akibat keadaan umum variabel gejala kelelahan adalah indikator pertanyaan “merasa kurang sehat saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.14. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa 40 responden sangat tidak setuju, 21 responden tidak setuju, 24 responden kurang setuju, 15 responden setuju, dan tidak ada responden yang sangat setuju. Penilaian responden terhadap indikator ini menunjukkan bahwa persepsi responden adalah sangat tidak setuju dengan gejala kelelahan. Sebaran penilaian responden terhadap indikator ini dapat dilihat pada gambar 4.37 berikut:



Gambar 4.37 Histogram Sebaran Penilaian Responden terhadap Indikator Merasa Kurang Sehat saat Beraktivitas

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Penilaian responden tersebut kemudian dianalisis melalui analisis deskriptif berdasarkan nilai mean dari indikator indikator yang ada. Penilaian responden terhadap dimensi pelemahan fisik akibat keadaan umum dapat dilihat pada tabel 4.5 tentang nilai mean berikut:

Tabel 4.5 Nilai mean dimensi pelemahan motivasi

Indikator	Nilai mean	Kategori
Merasakan sakit kepala saat beraktivitas	2,46	Tidak mengalami kelelahan

Merasakan kekakuan di bahu saat beraktivitas	2,62	Mulai merasakan gejala kelelahan
Merasakan nyeri di bahu saat beraktivitas	2,57	Tidak mengalami kelelahan
Pernafasan terasa tertean saat beraktivitas	2,53	Tidak mengalami kelelahan
Merasakan haus saat beraktivitas	2,85	Mulai merasakan gejala kelelahan
Suara menjadi serak saat beraktivitas	2,38	Tidak mengalami kelelahan
Merasakan Pusing di kepala saat beraktivitas	2,46	Tidak mengalami kelelahan
Muncul spasme (ketegangan) di kelopak mata saat beraktivitas	2,44	Tidak mengalami kelelahan
Muncul tremor (getaran) pada anggota badan tertentu saat beraktivitas	2,44	Tidak mengalami kelelahan
Merasa kurang sehat saat beraktivitas	2,14	Tidak mengalami kelelahan

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Berdasarkan nilai mean dimensi pelemahan fisik akibat keadaan umum dari tabel 4.5 tersebut, maka penilaian responden berada pada kategori tidak mengalami kelelahan. 8 dari 10 indikator berada pada kategori tidak mengalami kelelahan dengan indikator “merasa kurang sehat saat beraktivitas” yang memiliki nilai mean terendah (2.14) dan indikator “merasa nyeri di bahu saat beraktivitas” yang memiliki nilai mean tertinggi (2.57). Sedangkan dua indikator lainnya berada pada kategori mulai merasakan gejala kelelahan. Dua indikator tersebut adalah indikator “merasakan kekakuan di bahu saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.62 dan “erasa haus saat beraktivitas” dengan nilai mean 2.85. Kedelapan indikator yang berada pada kategori tidak mengalami kelelahan tersebut sesuai dengan sebaran jawaban reponden yang mengarah pada ketidaksetujuan. Sebaran penilaian responden pada dimensi pelemahan kegiatan dapat dilihat dari tabel 4.6 berikut:

Tabel 4.6 Sebaran Penilaian Responden terhadap Dimensi Pelemahan Fisik Akibat Keadaan Umum

	Sangat Tidak Setuju	Tidak Setuju	Kurang Setuju	Setuju	Sangat Setuju
Indikator 1	15	37	35	13	0
Indikator 2	15	30	35	18	2
Indikator 3	17	32	31	17	3
Indikator 4	14	34	39	11	2
Indikator 5	13	25	30	28	4
Indikator 6	18	36	37	8	1
Indikator 7	18	33	36	11	2
Indikator 8	20	33	32	13	2
Indikator 9	18	35	35	9	3
Indikator 10	40	21	24	15	0

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

#### 4.2.3 Analisis Statistik Deskriptif Variabel Gejala Kelelahan

Analisis statistik deskriptif variabel gejala kelelahan dilakukan dengan membagi total jawaban responden ke dalam kelas-kelas analisis berdasarkan nilai RS yang telah ditetapkan sebelumnya. Dari kelas-kelas analisis tersebut didapatkan hasil yang digambarkan dalam tabel 4.7 berikut:

Tabel 4.7 Kelas Analisis Statistik Deskriptif Variabel Gejala Kelelahan

Kategori	Persentase
sangat tidak mengalami kelelahan	20,0%
tidak mengalami kelelahan	51,0%
mulai merasakan gejala kelelahan	17,0%
mengalami kelelahan	12,0%

Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for Windows

Dari analisis kelas variabel gejala kelelahan tersebut maka didapatkan hasil bahwa persepsi responden adalah mayoritas responden atau lebih dari setengah dari total responden (51%) menilai bahwa mereka tidak mengalami kelelahan dalam menjalankan aktivitas sehari-harinya. Sedangkan 20% responden berpersepsi sangat tidak mengalami kelelahan. Hasil analisis jawaban responden yang ditunjukkan dua kategori awal ini dikuatkan dengan hasil wawancara mendalam yang peneliti lakukan dengan 2 dari 3 orang informan sebagai berikut:

*...saya rasa di umur saya yang udah melewati kepala 5 ini saya nggak terlalu merasakan kelelahan itu ya. Itu sebenarnya juga emang kebiasaan saya untuk selalu aktif bergerak dalam pekerjaan atau aktivitas lain juga. Bahkan sejak mulai bersepeda sekitar 5 tahun lalu kondisi fisik saya dan kebugaran saya juga kesehatan malah semakin meningkat sepertinya. Sepedaan setiap hari ke kantor juga nggak bikin saya capek, malah bikin segar pas kerja. (Hasil wawancara dengan karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja 30 November 2011)*

Informan yang lain juga mengutarakan hal yang senada:

*...kalau bicara soal kelelahan mungkin itu relatif ya, tapi buat saya mungkin nggak merasakannya ya. Soalnya begitu pulang kerja saya masih sempat main-main ke sini (Rumah Sepeda Indonesia). Jadinya ya nggak capek. Sejak mulai sepedaan ke kantor, saya juga nggak terlalu ngerasain capek, mungkin pas awal-awal sepedaan ke kantor dulu iya capek banget, bahkan saya kapok buat sepedaan sampe setahunan lebih, dari 2007, baru mulai lagi 2009. Kalau sekarang saya ngerasanya jadi lebih sehat dan nggak gampang capek malah. (Hasil wawancara dengan karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja 17 Desember 2011)*

Namun, walaupun persepsi karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja lebih mengarah pada ketidaksetujuan terhadap gejala-gejala kelelahan atau dengan kata lain tidak mengalami kelelahan, sebagian kecil responden tetap mengalami kelelahan. Hal ini dapat dilihat pada hasil analisis yang menunjukkan terdapat sebagian kecil responden yang mulai mengalami gejala kelelahan dan mengalami kelelahan. 17% dari total responden memiliki persepsi bahwa mereka mulai merasakan gejala kelelahan. Hal ini menunjukkan bahwa responden tersebut mulai mengalami kelelahan ringan. Sedangkan persentase responden yang mengalami kelelahan adalah sebesar 12%. Hasil ini dipertegas dengan hasil wawancara peneliti dengan 1 dari 3 orang informan berikut:

*...Sekarang sejak gue pindah ke Thamrin kerjanya, pasti masuk angin, gampang masuk angin abis gowes. Gue nggak tau kenapa. Itu pertama. Terus kedua jadi gampang ngantuk di tempat kerja...Memang dulu gue selama dua bulan sempat berhenti kerja kemaren sebelum melanjutkan lagi. Nah setelah kerja lagi terus sepedaan hampir tiap hari kok jadi lebih gampang masuk angin. Padahal dulu sebelum pindah tempat kerja nggak pernah kaya gitu sama sekali. (Hasil wawancara dengan karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja 30 November 2011)*

Hasil penelitian di atas menunjukkan bahwa persepsi karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja pada komunitas *Bike to Work* (B2W) Indonesia adalah tidak mengalami gejala kelelahan (*fatigue*). Hal ini sesuai dengan pendapat yang dikemukakan oleh Silaban (1998) bahwa salah satu upaya untuk mengatasi kelelahan adalah dengan melakukan latihan fisik yang secara fisiologis akan membantu kelancaran fungsi organ tubuh agar melakukan pekerjaan lebih kuat, cekatan, dan efisiensi. Latihan fisik bertujuan untuk meningkatkan kebugaran jasmani. Salah satu bentuk latihan fisik adalah dengan melakukan olahraga. Bersepeda adalah salahsatu bentuk olahraga dimana orang yang bersepeda dapat meningkatkan daya tahan tubuh, kebugaran, dan kesehatannya. Oleh karena itu, jika mengacu pada teori yang

dikemukakan oleh Silaban tersebut, maka mayoritas persepsi responden yang menyatakan tidak mengalami gejala kelelahan dipengaruhi juga oleh kegiatan bersepeda ke tempat kerja karena bersepeda ke tempat kerja akan meningkatkan aktivitas fisik pelakunya. Namun kelelahan itu sendiri bersifat relatif dan pada kenyataannya terdapat sebagian kecil responden yang mengalami gejala kelelahan.



## BAB 5

### SIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1 Simpulan

Hasil penelitian berjudul “Persepsi Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja tentang Gejala Kelelahan (*Fatigue*); (Studi pada Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja dalam Komunitas *Bike to Work* (B2W) Indonesia)” menghasilkan kesimpulan bahwa mayoritas responden tidak mengalami kelelahan. Dengan melakukan penyebaran kuesioner kepada 100 responden karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja pada komunitas B2W menyimpulkan bahwa mayoritas responden menjawab tidak setuju terhadap gejala kelelahan yang menjadi variabel penelitian. Hal ini mengindikasikan bahwa responden tidak mengalami kelelahan saat beraktivitas. Persepsi responden ini didukung dengan hasil wawancara mendalam dengan informan yang peneliti lakukan. Hasil wawancara dengan 2 orang informan menunjukkan bahwa mereka tidak setuju dengan gejala kelelahan dan mengindikasikan bahwa mereka tidak mengalami kelelahan.

Hasil penelitian ini sesuai dengan pendapat yang dikemukakan oleh Silaban (1998) bahwa salah satu upaya untuk mengatasi kelelahan adalah dengan melakukan latihan fisik yang secara fisiologis akan membantu kelancaran fungsi organ tubuh agar melakukan pekerjaan lebih kuat, cekatan, dan efisiensi. Latihan fisik bertujuan untuk meningkatkan kebugaran jasmani. Salah satu bentuk latihan fisik adalah dengan melakukan olahraga. Bersepeda adalah salah satu bentuk olahraga dimana orang yang bersepeda dapat meningkatkan daya tahan tubuh, kebugaran, dan kesehatannya. Oleh karena itu, jika mengacu pada teori yang dikemukakan oleh Silaban tersebut, maka mayoritas persepsi responden yang menyatakan tidak mengalami gejala kelelahan dipengaruhi juga oleh kegiatan bersepeda ke tempat kerja karena bersepeda ke tempat kerja akan meningkatkan aktivitas fisik pelakunya.

## 5.2 Saran

1. Secara umum karyawan pengguna sepeda ke tempat kerja pada komunitas B2W Indonesia tidak setuju dengan gejala kelelahan yang menjadi variabel penelitian. Dengan kata lain, mayoritas responden tidak mengalami kelelahan saat melakukan aktivitas sehari-harinya. Oleh karena itu, dari persepsi tersebut, sepeda dapat dijadikan salah satu alternatif moda transportasi ke tempat kerja. Selain sangat bermanfaat dalam hal menghindari kemacetan dan mengatasi kemacetan itu sendiri, dengan menggunakan sepeda para komuter dapat sekaligus meningkatkan kesehatan. Peningkatan kesehatan akan mendorong pada peningkatan kinerja dan produktivitas pekerja yang kemudian memberi dampak positif terhadap kinerja organisasi secara keseluruhan.
2. Sebagian kecil responden yang mengalami gejala kelelahan perlu memperhatikan kondisi kesehatan mereka dalam bersepeda ke tempat kerja. asupan nutrisi yang diperoleh dari makanan dan minuman perlu diperhatikan dalam menjaga kebugaran fisik untuk bersepeda ke tempat kerja.
3. Pesepeda ke tempat kerja sudah selayaknya disediakan fasilitas yang layak untuk bersepeda. Fasilitas tersebut seperti jalur sepeda khusus bagi pesepeda, jalur sepeda yang terintegrasi dengan transportasi umum, hingga fasilitas khusus pesepeda di tempat kerja seperti parkir sepeda, fasilitas mandi, ataupun *locker* untuk perlengkapan pesepeda. Sejalan dengan harapan Komunitas B2W yang terus mengupayakan pembangunan jalur sepeda dan fasilitas lainnya kepada Pemerintah Daerah di seluruh Indonesia, dan Pemerintah Daerah Jakarta khususnya agar dapat semakin meningkatkan jumlah pesepeda dan pada akhirnya dapat membantu permasalahan transportasi khususnya kemacetan dan permasalahan lingkungan khususnya dalam pengurangan polusi lingkungan. Tren pekerja bersepeda perlu diperhatikan oleh organisasi sebagai tren positif. Peningkatan kesehatan individu pekerja tentunya akan mendorong peningkatan kinerja dan produktivitas yang kemudian akan menjadi suatu keuntungan bagi organisasi dalam menjalankan aktivitasnya.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku:

- Armstrong, Michael, *Human Resource Management: Strategy & Action*. London: Kogan Page Limited, 2001.
- Balaker, Ted dan Sam Staley, *The Road More Travelled: Why The Congestion Crisis Matters than You Think, and What We Can Do about It*, Maryland: Rowman and Littlefield Publisher Inc., 2006.
- Budiono, Sugeng A.M., *Bunga Rampai Hiperkes dan KK*, Semarang: Badan Penerbit UNDIP 2005.
- Cycling Philosophy for Everyone: A Philosophical Tour de Force*, West Sussex: Blackwell Publishing, 2010.
- Danggur, Konradus SH, MH, *Keselamatan Kesehatan Kerja; Membangun SDM Pekerja Yang Sehat, Produktif dan Kompetitif*, Jakarta: PT.Percetakan Penebar Swadaya, 2006.
- Decenzo, David A. dan Stephen P. Robbins, *Human Resource Management*. 7th Edition. USA: John Wiley & Sons, Inc., 2002.
- Dessler, Gary, *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Edisi ke Sepuluh, Jilid 1. New Jersey: Prentice Hall, Inc., 2003.
- Downs, Anthony, *Still Stuck in Traffic: Coping with Peak-Hour Traffic Congestion*, Washington D.C.: The Brooking Institution, 2004.
- Fathoni, Abdurrahmat, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta: Penerbit Rineka Cipta, 2006.
- Geotsch, David. L., *Safety and Health In The Age of High Technology for Technologists, Engineers, and Managers*, 2<sup>nd</sup> Edition, New Jersey: Prentice Hall Inc., 1996.
- Hasan, M. Iqbal, *Pokok-Pokok Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2002.

- Irawan, Prasetya, *Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif untuk Ilmu-ilmu Sosial*. Depok: Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia, 2007.
- Irianto, Agus, *Statistik Konsep Dasar dan Aplikasinya*. Jakarta: Prenada Media, 2004.
- Khalis, Ibnu, *Bikemania!, Seabrek Manfaat Luar Biasa Bersepeda bagi Kesehatan*, Jogjakarta: FlashBooks, 2011.
- Kompas, *Jelajah Sepeda Kompas, Melihat Indonesia dari Sepeda*, Jakarta: Kompas, 2010
- Mathis, R. L. dan J. H. Jackson, *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Salemba Empat, 2002.
- Metz, Bert, *Controlling Climate Change*, New York: Cambridge, 2010.
- Mondy, Wayne et al., *Human Resources Management; 8th Edittion*, New Jersey: Pearson Education Inc., 2002.
- Notoatmodjo, Soekidjo, *Ilmu Kesehatan Masyarakat, Prinsip-prinsip Dasar*, Jakarta: Rineka Cipta, 1996.
- Nurmianto, Eko, *Ergonomi: Konsep Dasar Dan Aplikasinya, Edisi III*, Surabaya: Guna Widya, 2004.
- Prasetyo, Bambang dan Lina Miftahul Jannah, *Metode Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasi*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2008.
- Rakhmat, Jalaluddin, *Psikologi Komunikasi*, Bandung: Remaja Rosdakrya, 1999.
- Robbins, Stephen P., *Perilaku Organisasi: Konsep, Kontroversi, Aplikasi, Jilid 1*, Jakarta: Prenhallindo, 1996.
- Schuler, Randall S. dan Susan E. Jackson.. *Manajemen SDM Menghadapi Abad Ke-21, Edisi ke-6 Jilid 2*, Jakarta: Erlangga, 1999.
- Schwela et al, *Urban Air Pollution in Asian Citie: Status, Challenge and Management*, London: Earthscan, 2006.

- Sedarmayanti, *Manajemen Sumber Daya Manusia Menghadapi Abad ke-21*, Jakarta: Penerbit Erlangga, 2009.
- Seldman, Marty dan Joshua Seldman, *Executive Stamina: How to Optimize Time, Energy and Productivity to Achieve Peak Performance*, New Jersey: John Wiley and Son Inc., 2008.
- Setyawati, M.L. Widodo I.D., *Faktor Dan Penjadualan Shift Kerja Volume 13*, Teknoin, 2008.
- Siagian, Dergibson dan Sugiarto, *Metode Statistika: Untuk Bisnis dan Ekonomi*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2000
- Silver, Christopher, *Planning The Megacity Jakarta in The Twentieth Century*, New York: Routledge, 2008.
- Sugeng, AM Budiono et al, *Bunga Rampai Hiperkes dan Keselamatan Kerja*, Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2003.
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: Alfabeta, 2005.
- Suma'mur, P.K., *Higiene Perusahaan Dan Kesehatan Kerja*, Jakarta: PT.Toko Gunung Agung, 1996.
- Tarwaka, Bakri Solichul dan H.A., Sudiajeng L., *Ergonomi Untuk Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Produktivitas*. Surakarta: Uniba Press, 2004.
- Toha, Miftah, *Perilaku Organsiasi Konsep Dasar dan Aplikasinya*, Jakarta: Rajawali, 1986.
- Uliano, Sophie, *Gorgeously Green: 8 Simple Steps to An Earth-Friendly Life*, New York: HarperCollins Publisher Inc., 2008.
- Wignjosoebroto, S., *Ergonomi, Studi Gerak Dan Waktu. Teknik Analisis Untuk Peningkatan Produktivitas Kerja*. Surabaya: Penerbit Guna Widya, 2000.

#### **Jurnal Ilmiah:**

- CTC, *Bikes Not Fumes: The Emissions and Health Benefits of A Modal Shift from Motor Vehicles to Cycling*. CTC, Goadalming, UK, 1991.

Duki et al, Effect of Air Pollution on Respiratory Health in Indonesia and its Economic Cost', *Archives of Environmental Health*, vol 58, no 3, 2003.

Ege, Christian dan Thomas Krag, *Cycling Will Improve Environment and Health*, 2005

Markanen, Pia K.. *Kesehatan dan Keselamatan Kerja di Indonesia*. Kertas Kerja ILO subregional Office for South-East Asia and The Pacific, April 2004.

Hickman, Aj, *Personal Exposure to Carbon Monoxide and Onoxides of Nitrogen*, Transport and Road Research Laboratory, Crowthorne, 1991.

INRAS Consulting Group, *External Cost of Transit*, Zurich Switzerland, March 2000

Morris, J, *Cycling and Health: A Paper to the Cycling and Healthy City Conference 1990*, 1991.

Prof H C Van Hall Institute, *Bycicle and The City Environment*, Groningen, 1998.

Wirahadikusumah, *Jakarta Air Quality Management: Trends and Policies*, 2002

WHO Regional Office for Europe, *Air Quality Guidelines for Europe*, Copenhagen, 1987.

WHO, *The World Health Report 2002: Reducing Risks, Promoting Healthy Life*, Geneva, 2002.

**Website:**

[www.bps.go.id](http://www.bps.go.id)

[www.ecocouncil.dk](http://www.ecocouncil.dk)

[www.ilo.orgdiakses.com](http://www.ilo.orgdiakses.com)

[www.jurnal-sdm.blogspot.com](http://www.jurnal-sdm.blogspot.com)

[www.kontanonline.com](http://www.kontanonline.com)

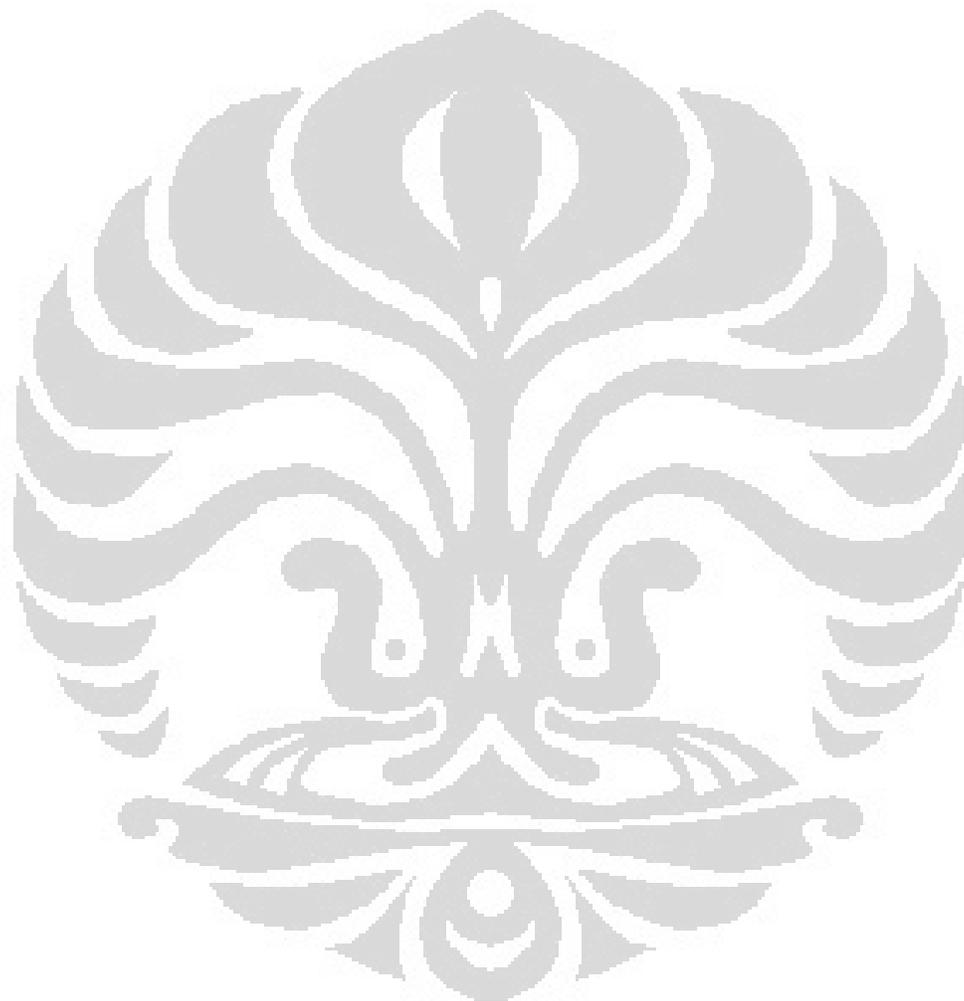
[www.news.bbc.co.uk](http://www.news.bbc.co.uk)

[www.pdat.co.id](http://www.pdat.co.id)

[www.poldametrojaya.go.id](http://www.poldametrojaya.go.id)

[www.tmcmetro.com](http://www.tmcmetro.com)

[www.vivanews.com](http://www.vivanews.com)





KUESIONER PENELITIAN  
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NIAGA  
PROGRAM SARJANA REGULER  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS INDONESIA

No. Kuesioner:

--	--

---

Yth. Bapak/Ibu/Saudara/I  
Anggota Komunitas *Bike to Work* (B2W) Indonesia

Dengan hormat,

Dengan ini saya Fadry Kurniawan Kasim (0706165394) mahasiswa Jurusan Ilmu Administrasi Niaga Program Sarjana Reguler Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia, memohon kesediaan Bapak/Ibu/Saudara/I untuk berpartisipasi mengisi kuesioner ini. Jawaban Anda akan menjadi masukan yang sangat berharga bagi kepentingan penelitian saya ini.

Penelitian ini dilakukan dalam rangka penyusunan skripsi dan sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan studi saya. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa bagaimana “*Persepsi Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja pada Komunitas ‘Bike to Work’ (B2W) Indonesia terhadap Kelelahan*”.

Jawaban yang Anda berikan tidak dinilai benar atau salah, tetapi saya sangat mengharapkan kejujuran dan keikhlasan Anda dalam menjawab setiap pertanyaan kuesioner yang disediakan.

Demi kepentingan penelitian, peneliti akan menjaga kerahasiaan identitas Anda sebagai responden. Saya mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas partisipasi dan kerja sama Anda dalam mensukseskan penelitian ini.

Hormat Saya,

Fadry Kurniawan Kasim

## LEMBARAN KUESIONER PENELITIAN

### **Petunjuk Umum Pengisian Kuesioner**

Kuesioner di bawah ini memuat sejumlah pertanyaan/ Pernyataan. Berilah tanda silang (X) pada jawaban yang Anda pilih. Tidak ada jawaban benar atau salah. Anda cukup menjawab langsung sesuai dengan apa yang muncul pertama kali dalam pikiran Anda.

### **I. KUESIONER TIPE A**

Jawablah pertanyaan di bawah ini dengan mengisi jawaban memberikan tanda (✓) pada salah satu jawaban yang tersedia.

#### **Karakteristik Responden**

1. Usia : Tahun
2. Jenis Kelamin :
  1. Laki-laki
  2. Perempuan
3. Apa status anda sebagai karyawan?
  1. Karyawan tetap / permanen
  2. Karyawan tidak tetap / kontrak
4. Berapa penghasilan rata-rata anda per bulan?
  1. < Rp. 2.500.000,-
  2. Rp. 2.500.001,- - Rp. 5.000.000,-
  3. Rp. 5.000.001,- - Rp.10.000.00,-
  4. > Rp. 10.000.000,-
5. Apakah anda menggunakan sepeda ke tempat kerja?
  1. Ya
  2. Tidak
6. Sudah berapa lama anda menggunakan sepeda sebagai sarana transportasi ke tempat kerja?
  1. < 1 Tahun
  2. 1-2 Tahun
  3. 2-5 Tahun
  4. > 5 Tahun

7. Apa alasan anda menggunakan sepeda sebagai sarana transportasi ke tempat kerja?.....
8. Berapa jauh jarak antara tempat tinggal dengan tempat kerja anda? .....km
9. Berapa lama waktu yang anda perlukan untuk sampai di tempat kerja dengan menggunakan sepeda? .....menit

## II. KUESIONER TIPE B

Berikanlah penilaian anda mengenai gejala-gejala kelelahan yang mungkin dapat timbul akibat berbagai aktivitas anda sebagai seorang karyawan karena berhubungan dengan pekerjaan maupun bukan dengan memberikan tanda (X) sesuai dengan keadaan yang sebenarnya, dengan penilaian sebagai berikut:

- SS = Sangat Setuju  
 S = Setuju  
 KS = Kurang Setuju  
 TS = Tidak Setuju  
 STS = Sangat Tidak Setuju

### Gejala-gejala Kelelahan Kerja

No.	Pertanyaan	STS	TS	KS	S	SS
	<b>Pelemahan Kegiatan</b>					
1.	Sering merasakan perasaan berat di kepala saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
2.	Sering merasa perasaan lelah di seluruh tubuh saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
3.	Sering merasakan kaki terasa berat saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
4.	Sering menguap dan mengantuk saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
5.	Sering merasakan kacau pikiran saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
6.	Beban mata menjadi berat saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
7.	Gerakan menjadi kaku saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
8.	Badan tidak seimbang saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
9.	Muncul perasaan ingin berbaring saat beraktivitas.	1	2	3	4	5

	<b>Pelemahan Motivasi</b>					
10.	Merasa susah berpikir saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
11.	Merasa lelah untuk berbicara saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
12.	Menjadi gugup saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
13.	Tidak dapat berkonsentrasi saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
14.	Cenderung lupa terhadap sesuatu saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
15.	Kepercayaan kepada orang lain berkurang saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
16.	Muncul perasaan cemas terhadap sesuatu saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
17.	Tidak dapat tekun dalam pekerjaan saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
18.	Prestasi kerja menjadi turun.	1	2	3	4	5
19.	Hubungan dalam rumah tangga menjadi buruk.	1	2	3	4	5
	<b>Pelemahan fisik akibat keadaan umum</b>					
20.	Merasakan sakit kepala saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
21.	Merasakan kekakuan di bahu saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
22.	Merasakan nyeri di bahu saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
23.	Pernafasan terasa tertekan saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
24.	Sering merasa haus saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
25.	Suara menjadi serak saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
26.	Merasakan pusing di kepala saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
27.	Muncul spasme (ketegangan) dari kelopak mata saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
28.	Muncul tremor (getaran) pada anggota badan tertentu saat beraktivitas.	1	2	3	4	5
29.	Merasa kurang sehat saat beraktivitas.	1	2	3	4	5

## LAMPIRAN 2

### Pedoman Wawancara Mendalam

Adapun pertanyaan-pertanyaan yang diajukan untuk melengkapi kebutuhan data dalam penelitian **Persepsi Karyawan Pengguna Sepeda ke Tempat Kerja pada Komunitas *Bike to Work* (B2W) Indonesia terhadap Kelelahan (*Fatigue*)** ini adalah sebagai berikut :

#### **Pertanyaan tentang Komunitas B2W:**

1. Apa B2W itu? Komunitas atau organisasi?
2. Bagaimana B2W bisa terbentuk?
  - a. Sejarah terbentuknya?
  - b. Pencetus?
  - c. Alasan?
  - d. Bagaimana supaya dikenal?
3. Siapa anggota B2W?
4. Apa saja kegiatan B2W?
5. Apa rencana dan harapan ke depan?

#### **Kegiatan Bersepeda ke Tempat Kerja:**

1. Alasan bersepeda tempat kerja
2. Apa yang dirasakan setelah bersepeda ke tempat kerja?
3. Apa pengaruhnya terhadap kelelahan?

## LAMPIRAN 3

### TRANSKRIP WAWANCARA

#### Anggota Komunitas *Bike to Work* Indonesia

Narasumber : **Hidayat**

Jabatan : **Anggota Komunitas *Bike to Work* Indonesia**

Tanggal : 30 November 2011

Waktu : 19.00 – 20.00 WIB

Tempat : Rumah Sepeda Indonesia

---

Sejarah dan kegiatan Komunitas *Bike to Work* Indonesia

Tanya : Bagaimana sejarah terbentuknya Komunitas *Bike to Work* Indonesia?

Jawab : Jadi dulu asal muasalnya dari komunitas MTB yang ada di Bintaro yang suka melewati Jalur Pipa Gas. Dari teman-teman yang ada di situ ada lah yang punya gagasan sehingga dibentuk *Bike to Work*. Dari ketiga, ada tiga orang pencetusnya itu, Toto, Tekad, dan Taufik, jadi sejarahnya itu awal muasalnya dari komunitas MTB yang sering melewati Jalur Pipa Gas. Sampai sekarang Jalur Pipa Gas itu selalu rame baik hari biasa maupun hari minggu. Sejarahnya itu. Itu tahun 2005 bulan Agustus dibentuk *Bike to Work*.

Tanya : Jadi dari komunitas MTB?

Jawab : Awalnya iya. Dan sekarang komunitas ini nggak eksklusif. Semua sepeda apapun oke, silahkan, itu bagian dari kita.

Tanya : Itu sampai dibikin komunitas *Bike to Work* itu alasannya apa pak?

Jawab : Kita orang-orang yang prihatin, yang peduli dengan kondisi lingkungan, dengan, apa namanya,, cuaca yang begitu nggak nyaman di Jakarta dengan tingkat polusi yang tinggi memang berangkat dari sana kita punya komitmen sehingga kita bentuk *Bike to Work*. Makanya jika ada acara fun bike yang doorprize-nya motor, mobil, kita nggak mau, kita sarankan ganti karena kita nggak mau yang berbahan bakar. Itu didirikannya *Bike to Work* berangkat dari kepedulian kita terhadap lingkungan.

Tanya : Terus pas awal-awal berdiri itu yang jadi penyokongnya siapa pak?

Jawab : Nggak ada. Nggak ada ya. Kita sampai sekarang nggak ada *members*, gak ada registrasi, gak ada iuran, nggak ada terima apa-apa. Karena kita juga komunitas siapa yang

bersepeda, siapa yang mau ikut itu bagian dari kita. Siapa yang bersepeda itu bagian dari kita. Nggak ada kita donator, nggak ada kita penyandang dana. Dulunya ya.

Tanya : Kalau sekarang pak?

Jawab : Sekarang mungkin lebih ke arah partner aja kali ya. Kalau ada perusahaan atau EO mana mau ngadain funbike, dia menganggap *Bike to Work* lebih berpengalaman dalam mengadakan fun bike.

Tanya : Terus pas awal-awal itu, usaha yang dilakukan komunitas supaya bias dikenal kayak sekarang ini apa pak?

Jawab : Kampanye. Kita berkampanye terus, terus dengan bersepeda, lewat milis, lewat, apa namanya, tapi kita kebanyakan terjun langsung ke jalan bahwa “ini lho ada kita”, makanya program agenda bulanan kita ada kelap-kelip. Kelap-kelip itu bentuk dari kampanye bersepeda, kita teriak, kita jalan, “ayo bersepeda!”, dan banyak lagi sih itunya, dan memang ternyata peminatnya kian hari kian nambah. Kita liat banyaknya pada hari minggu itu pesepeda. Kalau hitungan kasar sih udah sampai sekitar 45.000an se-Indonesia. Itu berdasarkan jumlah yang ada di milis tapi tidak tertata secara pasti.

Tanya : Terus untuk jadi anggota *Bike to Work* itu sendiri bagaimana?

Jawab : Nggak ada. Nggak ada persyaratan khusus. Jadi kita welcome siapapun orangnya yang bersepeda, tidak eksklusif, tidak harus mahal, tidak harus keren. Judulnya sepeda. Mau sepeda MTB, sepeda lipat, silahkan main dan datang ke sini. Itu bagian dari kita. Tidak ada persyaratan khusus, tidak ada iuran, tidak ada registrasi. Itu yang disalahartikan sama orang-orang. Persyaratan khusus nggak ada.

Tanya : Jadi nggak ada pendaftaran anggota secara resmi?

Jawab : Nggak. Itu nggak ada. Nggak ada hal-hal khusus. Dia punya sepeda, dia menjadi bagian dari komunitas kita. Bahkan banyak yang datang ke sini, dia nggak punya sepeda, itu nggak apa-apa. Sepedanya bias kita pinjemin. Tetapi ada itikad dari dia untuk mengampunyan sepeda.

Tanya : *Bike to Work*-nya sendiri masih berbentuk komunitas atau udah dalam bentuk organisasi pak?

Jawab : Komunitas ada dan organisasi juga ada.

Tanya : Organisasinya apa itu pak?

Jawab : Organisasinya dalam bentuk PT. PT itu menangani pihak luar yang ingin bekerjasama dengan *Bike to Work*. Jadi itu di-*handle* sama PT.

Tanya : PT apa pak namanya?

Jawab : PT Pekerja Bersepeda Indonesia.

Tanya : Dari *Bike to Work* nya sendiri punya harapan apa untuk ke depannya pak?

Jawab : Harapan kita sih agar pemerintah daerah membikin dan membuat jalur sepeda. Itu yang utama karena tau sendiri bagaimana lalu lintas di Jakarta. Kadang teman-teman masih waswas karena masih jadi satu sama kendaraan lainnya, motor, mobil. Harapan kita sih dari dulu agar pemerintah daerah bias membuat jalur sepeda. Itu aja.

Tanya : Itu udah ada lobi yang dilakukan ke pemerintah daerah belum pak?

Jawab : Udah! Konsep, usulan, studi kelayakan, udah disurvei tapi ya sampai sekarang masih macet. Nggak tau masalahnya dimana.

Tanya : Realisasi dari pemerintah sampai sekarang bagaimana pak?

Jawab : Sampai sekarang belum ada realisasi yang sesuai harapan kita. Dari gubernur sekarang belum ada sama sekali. Baru dari walikota Jakarta Selatan yang baru membangun jalur sepeda sepanjang 1.5 kilo. Bandingkan dengan di Belanda, salah satu kota di Belanda. Dia punya jalur sepeda 119 km. kita di Jakarta cuma, dari Ayodia sampai lampu merah gereja, cuma 1.5 km.

Pengaruh kegiatan bersepeda ke tempat kerja

Tanya : Sudah berapa lama bapak bersepeda ke tempat kerja?

Jawab : Kira-kira sudah sekitar lima tahun. Saya mulai bersepeda ke tempat kerja itu mulai dari tahun 2006-an. Walaupun pas pertama kali mencoba bersepeda itu saya merasa nggak kuat, badan letih, capek, sampai pusing, tapi sekarang-sekarang saya hamper tiap hari bersepeda ke kantor.

Tanya : Terus, apa yang bapak rasakan setelah bersepeda ke tempat kerja selama hampir lima tahun itu?

Jawab : Ya itu, kita ngerasa lebih segar, ngerasa energic, otomatis kan ke pekerjaan juga ada impact-nya. Ya, terasa gitu. Ya jalan misalnya kita bias jadi lebih cepat dan, tapi sebelum itu juga tipikal saya bekerja sebenarnya selalu seperti itu. Ada ataupun tidak pengaruh dari bersepeda ke tempat kerja itu saya sudah begitu dari dulu.

Tanya : Tapi pengaruh dari bersepeda bapak rasakan nggak?

Jawab : Ya! Dengan tingkat kesegaran bertambah pasti ada impact dan pengaruhnya.

Tanya : Itu kalau bapak bersepeda ke tempat kerja nggak merasa capek begitu sampai di kantor pak?

Jawab : Nggak. Karena sudah biasa yah kecuali dengan jarak tempuh yang panjang. Kalau kayak ke Bandung itu baru capek. Kalau sekitar 20 kilo 30 kilo sih nggak terlalu capek. Pernah dulu ke Bandung lewat Jonggol dengan tingkat kecuraman jalan yang curam itu yang bikin capek. Kalau namanya udah nanjak, siapapun, sepeda apapun, tetap kembali pada kemampuan dengkul masing-masing. Hahaha.

Tanya : Ngerasain kelelahan nggak pak?

Jawab : Saya rasa di umur saya yang udah melewati kepala 5 ini saya nggak terlalu merasakan kelelahan itu ya. Itu sebenarnya juga emang kebiasaan saya untuk selalu aktif bergerak dalam pekerjaan atau aktivitas lain juga. Bahkan sejak mulai bersepeda sekitar 5 tahun lalu kondisi fisik saya dan kebugaran saya juga kesehatan malah semakin meningkat seperti ini. Sepedaan setiap hari ke kantor juga nggak bikin saya capek, malah bikin segar pas kerja.



## LAMPIRAN 4

### TRANSKRIP WAWANCARA

#### Anggota Komunitas *Bike to Work* Indonesia

Narasumber : **Meyka**

Jabatan : **Anggota Komunitas *Bike to Work* Indonesia**

Tanggal : 30 November 2011

Waktu : 21.00 – 21.30 WIB

Tempat : Rumah Sepeda Indonesia

Pengaruh kegiatan bersepeda ke tempat kerja

Tanya : Alasan kakak memilih sepeda buat ke tempat kerja itu apa?

Jawab : Ooo, aku itu nggak tahan macet. Terus, lebih praktis aja. Sekalian olahraga soalnya. Itu aja.

Tanya : Terus pas mulai bersepeda ke tempat kerja itu karena meliha bike to work atau pengen aja?

Jawab : Pertama kali ngeliat mulai tahun 2006. Waktu itu ngeliat kok ada orang pake sepeda, pake masker, pake helm nenteng tas-tas gede, “ini ngapain mau kemana nih?”. Terus muncul di Kompas dia jadi masuk kolom komunitas Kompas di situ ada komunitas bike to work. Sejak itu join.

Jawab : Terus sebelum bersepeda, ke tempat kerja pake apa kak?

Tanya : Bis. Karena kalau makai kendaraan pribadi itu selalu macet dan aku nggak tahan macet sambil bawa kendaraan pribadi.

Tanya : Terus apa yang kakak rasakan pas pertama kali make sepeda ke tempat kerja?

Jawab : Pas pertama kali ya capek karena badan kan belum terbiasa. Capek, abis itu pegel-pegel.

Tanya : Pas pertama-tama nyoba naik sepeda ke tempat kerja itu, terus dilanjutkan sepeda ke tempat kerjanya atau pernah stop dulu untuk beberapa waktu?

Jawab : Pas pertama-tama nyoba sepeda ke kantor itu sempat beberapa kali nyerah. Ya itu tadi, karena badan belum terbiasa. Abis itu karena mulai continue ya lama kelamaan bias terus-terusan sepeda ke tempat kerja. Itu juga karena sepedaan juga udah

mulai jago. Maksudnya contohnya nih, kalau minum udah bias sambil gowes. Jadi udah mulai berkurang capeknya saat kita sepedaan.

Tanya : Terus jarak dari rumah kakak ke tempat kerja berapa jauh?

Jawab : Kalau sekarang berhubung aku udah pindah kerja ke daerah Thamrin, jaraknya sekitar 5-6 kiloan.

Tanya : Berapa lama sepedaan kak?

Jawab : 30 menit.

Tanya : Pas sepedaan di jalan gitu gak ada gangguan kak? Misalnya keserempet mobil, nabrak, atau apa?

Jawab : Kalau itu mah sering. Keserempet, jatuh, nabrak. Kadang-kadang sih, keserempet.

Tanya : Pernah cedera nggak gara-gara itu kak?

Jawab : Nggak.

Tanya : Kalau berangkat kerja sama siapa kak? Rombongan kah?

Jawab : Selalu sendirian. Nggak pernah sama rombongan.

Tanya : Ada gangguan lain nggak yang kakak rasakan saat bersepeda ke tempat kerja?

Jawab : Hmm. Gak terlalu banyak sih. Misalnya, kalau macet kan biasanya polusinya tinggi tuh, nah bias kita akalin dengan make masker. Jadi asap knalpot atau debu itu gak kehirup saat kita sepedaan. Terus misalnya jalur sepeda. Di Jakarta kan belum banyak jalur sepeda. Nah awal-awalnya emang ngerasain banget tuh nggak ada jalur sepeda, harus satu jalur sama mobil, motor, angkot, bis kota. Makanya kan aku sering banget nabrak, keserempet, atau jatuh. Nah kalau sekarang itu udah nggak terlalu jadi gangguan sih. Soalnya udah kebiasa. Dan juga udah mulai jago juga aku sepedaan.

Tanya : Rata-rata dalam satu minggu kakak berapa kali sepedaan ke kantor?

Jawab : Hampir tiap hari.

Tanya : Nah kalau kita sepedaan persiapan kita dan barang bawaan kita jadi banyak nih kak? Merasa keganggu nggak kak dengan itu?

Jawab : Pertamanya sih iya. Soalnya harus nyiapin baju ganti, trus yang lainnya juga. Macem-macem lah. Tapi ya lama kelamaan udah terbiasa.

Tanya : Di kantornya sendiri nyediain fasilitas untuk pesepeda nggak kak?

Jawab : Fasilitasnya sih kamar mandi aja. Belum ada locker.

Tanya : Kalau dibandingin, lebih cepat mana berangkat kerjanya sepedaan sama naik bis kak?

Jawab : Lebih cepat sepeda. Dan itu juga jam berangkat kerjanya juga gak berubah. Berangkat tiap hari jam 7. Pas dulu naik bis juga jam 7 dan kalau bisa juga lebih awal. Tapi nyampe kantornya tetap lebih cepat kalau sepedaan.

Tanya : Kalau pulang kerjanya lebih cepat mana kak?

Jawab : Lebih cepat naik sepeda juga. Jadi waktu istirahat juga makin panjang deh.

Tanya : Ada makanan khusus yang kakak makan selama sepedaan ke tempat kerja?

Jawab : Yah biasa aja sih kalau aku. Paling minum susu tiap hari, nambah-nambah makan vitamin, terus seimbang aja pola makannya. Pokoknya harus susu.

Tanya : Setelah bersepeda ke tempat kerja itu kakak ngerasa apa? Lebih sehat kah?

Jawab : Nah itu yang susah. Sekarang sejak gue pindah ke Thamrin kerjanya, pasti masuk angin, gampang masuk angin abis gowe. Gue nggak tau kenapa. Itu pertama. Terus kedua jadi gampang ngantuk.

Tanya : Ngantuknya pas kerja?

Jawab : Iya pas lagi kerja. Itu gue juga lagi mau nanya-nanya ke dokter “itu kenapa yah?”. Memang dulu gue selama dua bulan sempat berhenti kerja kemaren sebelum melanjutkan lagi. Nah setelah kerja lagi terus sepedaan hamper tiap hari kok jadi lebih gampang masuk angin. Padahal dulu sebelum pindah tempat kerja nggak pernah kaya gitu sama sekali.

Tanya : Jadi ada pengaruh dari sepedaan ke tempat kerja kak?

Jawab : Nah itu yang nggak tau. Itu gara-gara sepedanya atau kurang istirahat atau gimana, gitu.

## LAMPIRAN 5

### TRANSKRIP WAWANCARA

#### Humas Komunitas *Bike to Work* Indonesia

Narasumber : **Seklie**  
Jabatan : **Humas Komunitas *Bike to Work* Indonesia**  
Tanggal : 17 Desember 2011  
Waktu : 14.00 – 15.30 WIB  
Tempat : Rumah Sepeda Indonesia

---

#### **Komunitas *Bike to Work* Indonesia**

Tanya : Siapa aja anggota komunitas *bike to work* itu?

Jawab : Yang menjadi anggota *bike to work* itu sebenarnya siapa aja yang menggunakan sepeda sebagai alat transportasi alternative untuk melakukan kegiatan mereka ya. Kita mungkin makai nama *bike to work*, tapi di sini tidak harus mereka mereka yang ke kantor dengan menggunakan sepeda gitu. Mungkin dia nggak punya kantor tapi dia menggunakan sepeda untuk melakukan kegiatannya, apapun kegiatannya, itu sudah kita anggap sebagai *bike to work*. Ibu rumah tangga yang nggak bekerja tapi kayak ke pasar dia naik sepeda atau ngantar anaknya les naik sepeda itu termasuk di kita, *bike to work*.

Tanya : kalau anggota resminya ada nte?

Jawab : Kita nggak ada istilah begitu yak arena begini, mungkin kalau misalnya dikategorikan sebagai anggota resmi, kita seakan-akan ada pendaftaran, ada uang registrasi, ada uang bulanan, terus mereka mendapat nomor anggota seperti itu, itu kita tidak ada yang seperti itu. mungkin kalau ada itu mereka yang ikut program yang namanya Bicycle Privilege Card. Itu pun sebenarnya adalah program asuransi untuk pesepeda. Namun di luar itu lebih banyak lagi member *bike to work*.

Tanya : Jadi untuk bikin perhitungan berapa jumlah pesepeda yang aktif bersepeda untuk kegiatan sehari-hari itu bagaimana?

Jawab : Kita memiliki website, juga ada milis untuk *bike to work* secara keseluruhan se-Indonesia. Terus kita bias ngeliatnya dari event-event seputar sepedaan. Nah dari sana kita bias estimasi kira-kira jumlahnya ada berapa. Tapi dari itungan kasarnya sih seluruh indonesianya itu kurang lebih 50.000-an yah sedangkan untuk Jakarta sendiri jumlahnya kira-kira 10-15.000-an. Itu yang benar-benar yang ber-*bike to work* lah. Tapi kalau

untuk pesepeda yang muncul pas weekend doing mungkin jumlahnya bias sampai jutaan ya. Dan weekend cyclist itu yang mau kita racunin supaya ya jangan sepedaan pas sabtu minggu aja, senin sampai jumatnya juga kalau bias sepedaan.

Tanya : Terus di bike to work itu sendiri ada istilah khusus nggak sih nte untuk panggilan ke anggotanya?

Jawab : Kita ada panggilan “om” dan “tante”. Itu semuda apapun atau setua apapun seseorang tetap dipanggil om atau tante. Panggilan itu sendiri ada unsure respect-nya. Kita menyetarakan mereka karena kalau sepedaan itu nggak ada batasan usia. Mungkin dari situ prinsipnya. Terus kalau untuk cewek-ceweknya ada panggilan srikandi. Kalau untuk ceweknya kita manggil om aja.

Tanya : Terus dari anggota-anggotanya, ada anggota yang aktif atau Cuma anggota yang Cuma ngumpul-ngumpul doang di sini?

Jawab : Kita ada pengurus komunitas. Itu di dalam pengurus itu juga ada yang aktif datang ke sini untuk kadang Cuma jaga markas dan juga ada yang aktif ikut kegiatan. Untuk anggota yang lain juga ada yang seperti itu, ada yang ikut aktif di kegiatan dan ada yang Cuma datang nongkrong di sini. Weekend cyclist pun juga banyak yang seperti itu. datang ke sini, pulang kerja misalnya datang ke sini. Jadinya hamper selalu ada orang di sini. Paling yang datang tiap hari ke sini itu, kita kan ada PT-nya juga, PT Pekerja Bersepeda Indonesia, paling mereka yang kerja di PT itu yang setiap hari ke sini karena jam kerjanya juga.

Tanya : Terus kalau ada orang yang belum punya sepeda datang ke sini mau Tanya-tanya atau nyari-nyari infoemasi tentang sepeda itu bagaimana? Itu bias dianggap sebagai anggota?

Jawab : Prospective anggota. Karena kita di sini juga punya bike rental. Target kita adalah orang-orang yang seperti itu. orang-orang yang ingin nyoba sepedaan ke kantor tapi belum tahu akan nyaman atau nggak nih perjalanannya nanti. Jadi mereka belum mau buang-buang duit beli sepeda terus ternyata nggak kepake dan akhirnya nggak jadi ber-bike to work. Mungkin dia bias datang ke sini dari rumahnya naik mobil atau motor sewa sepeda kita. Nah dari situ dia bias coba sepedaan ke kantor itu enak apa nggak. Nanti pulang kerja dia ke sini lagi balikin sepedanya. Dan kalau dia merasa nyaman dengan itu dan berniat membeli sepeda dia bias Tanya-tanya di sini. Dari sana dia bias memutuskan. Jadi yang baru niat untuk bersepeda itu lah yang terus kita coba untuk dukung agar nanti jadi ber-bike to work karena mereka itu belum berani bersepeda karena banyak yang mungkin mereka belum tahu. Untuk itu kita terus nyoba ngasih informasi-informasi kepada mereka.

Tanya : Sistem sewa sepedanya gimana nte?

Jawab : Kita kalau mau sepeda sepeda itu prosedurnya dia ada deposit 200.000 terus dia bayar sewanya 50.000 per 12 jam. Nanti depositnya akan dikembalikan setelah dia balikin sepedanya. Depositnya gak harus tiap kali nyewa tiap kali ngasih deposit. Bias untuk beberapa waktu tertentu depositnya bias stay aja di sini. Kita felksibel sih, isa diobrolin dulu enaknyanya bagaimana. Terus kalau nyewa dia harus ninggalin ktp asli di sini unuk jaminannya kita. Terus nanti dia di foto sama sepedanya juga untuk database kita.

Tanya : Terus yang tiap hari Rabu itu judulnya apa acara ngumpul-ngumpulnya nte?

Jawab : Itu rapat kegiatan. Jadi bike to work itu sering, hamper setiap weekend itu ada kegiatan. Nggak hanya weekend kadang hari jumat juga udah termasuk. Pernah dalam satu hari event-nya lebih dari satu. Misalnya pernah di satu hari minggu itu ada car free day, ada funbike, trus ada acara cocoa di sarinah gitu. Itu kan perlu alokasi orang yang cukup ya. Dan kita nggak mau acaranya jadi berantakan. Karena itu kita meeting setiap rabu malam membahas kegiatan apa yang akan kita hadapi beberapa minggu ke depan, terus staffing, sama progress apa yang udah kita lakukan.

Tanya : Terus dengan anggota yang nggak tercatat secara pasti apa nggak susah tuh dalam alokasi anggota di setiap kegiatan?

Jawab : Kita memang tidak ada anggota resmi di sini. Tapi kita bersyukur banget Karena banyak temen-temen kita yang mau volunteer di sini. Tenaga sukarelawan kita banyak sekali. Mereka-mereka adalah yang ber-bike to work setiap hari dan mereka memandang nilai yang sama dengan kita bahwa mereka ingin mengampanyekan bersepeda. Jadi mereka yang sering bantu kita di sini. Nah karena itu setiap hari Rabu om bias liat bahwa komandan kegiatan kita satu. Dan dia punya tim. Jadi mereka bias minta bantuan dari teman-teman lain. Dan dari jaringan pertemanan mereka pas lagi ada kegiatan itu kita bias banyak ngumpulin orang.

Tanya : Untuk kegiatannya sendiri, apa aja kegiatan bike to work?

Jawab : Kalau untuk kegiatan kampanye, kita hanya ada dua sebenarnya, Kelap-kelips dan car free day. Kalau car free day itu kan diadakan sama BPLHD. Setiap minggu kedua dan minggu terakhir jalan sudirman sampai thamrin ditutup. Awalnya dulu car free day bike to work diberi kesempatan untuk sumbang saran. Kalau sekarang kita mengadakan simulasi jalur sepeda. Kita ingin di Jakarta ada jalur sepeda yang bias terintegrasi dengan baik di dalam kotanya. Jalur sepeda bukan hanya untuk keuntungan pesepeda tapi pengguna jalan yang lain juga akan merasakannya juga karena tidak terganggu. Kalau Kelap-kelips itu biasanya kita laksanakan minggu ke tiga hari Jumat. Itu dikenal juga dengan Night Ride atau gowes malam. Itu kita coba ngumpulin orang, pesertanya bias sampai 200 atau 300 orang. Itu bentuk kampanyenya kita konvoi dari satu titik ke titik lain. Kita berusaha melewati jalan-jalan yang justru macet parah.. nah kita ingin menunjukkan sama orang-orang yang menikmati macet bahwa kita bias nggak kejebak macet kalau makai sepeda. Itu disebut kelap-kelips karena kita menggunakan lampu sepeda yang berkelap-kelip, sebagai salah satu syarat safety riding juga.

Tanya : Kegiatan lainnya apa nte?

Jawab : Yang lainnya ya lebih bersifat eventual sih. Contohnya kalau sekarang kan lagi booming orang-orang ngadain acara funbike tuh. Semua orang pengen go green. Jadinya buat orang-orang yang belum tau isinya di acara funbike itu apa biasanya mereka datang ke kita. Minta bantuan untuk konsultasi bikin acaranya ke kita. Tapi kita tetap pada prinsip kalau ngadain funbike yang ada hadiahnya kayak kendaraan bermotor gitu kita nggak bias ikutan.

Tanya : Harapan ke depan dari B2W sendiri apa nte?

Jawab : Sebenarnya kita pengennya simple. Kita pengennya orang mengganti sepeda motor dan mobilnya dengan sepeda. Tapi pada dasarnya mereka kurang informasi. Kita maunya pengguna sepeda di Jakarta khususnya dan Indonesia umumnya meningkat. Tapi kita juga mau si pengguna sepeda ini menerapkan safety riding karena yang kita perhatikan adalah karena akhir-akhir ini pengguna sepeda booming dengan salah satu jenis sepeda yang pada dasarnya nggak safety. Nah di situ kita mau terus mengampanyekan safety riding. Terus kita juga terus mengampanyekan share the road, berbagi sepeda. Respect kita yang make sepeda, dan kita juga respect juga ke pengguna jalan lainnya.

Tanya : Harapan buat pemerintah nte?

Jawab : Harapan terbesarnya adalah dibikannya jalur sepeda. Kita udah nyediain blueprint jalur sepeda ya. Soalnya kita juga nggak mau banyak nuntut tanpa ngasih kontribusi ke pemerintah. Nah itu ketua-ketua kita udah mulai lobi-lobi sama pemerintah dengan mengusulkan blueprint jalur sepeda tadi supaya terintegrasi dengan baik dengan tata kota dan fasilitas transportasi umum. Tapi ya sampai sekarang belum terealisasi dari pemerintahnya. Kita pernah dijanjikan akan ada jalur sepeda kalau jumlah pesepeda di Jakarta udah mencapai 1 juta orang.

### **Pengaruh kegiatan bersepeda ke tempat kerja**

Tanya : Nte udah berapa lama mulai sepeda ke tempat kerja?

Jawab : Aku dulu mulai nyoba sepeda ke kantor itu tahun 2007 untuk pertama kalinya. Satu kali nyoba aku nggak pernah sepeda ke kantor lagi abis itu. Itu karena trauma diklaksonin sama mobil dibelakang aku. Jadinya takut buat nyoba sepeda ke kantor ada itu setahun. Sampe ketemu lagi temen aku yang anggota B2W juga. Ngobrol-ngobrol jadinya dia rekomendasiin buat sepeda sama rombongan. Jadinya mulai lagi sepeda ke kantor. Pulangnya juga kita janjian buat pulang bareng. Nah pas di perjalanan itu mulai dikasihtau apa aja yang perlu buat sepeda. Itu tahun 2009 aku mulai sepeda intens dan rutin.

Tanya : Itu alasan nte makai sepeda ke kantor apa?

Jawab : Karena aku nggak punya duit buat beli mobil. Hahaha. Tapi sebenarnya aku make sepeda karena merasa nggak nyaman kalau naik kendaraan umum. Kalau naik angkot itu kita harus bergantung banget sama kendaraan lain. Belum lagi nggak nyaman di dalam angkotnya. Terus karena buat sekalian olahraga ya karena aku nggak punya waktu buat olahraga.

Tanya : Berapa lama sepedaan buat nyampe ke kantor nte?

Jawab : Kadang 30 menit. Kadang 45 menit. Tergantung aku maunya pelan atau ngebut sih. Tapi biasanya sekitaran itu sih.

Tanya : Nte pas sepedaan ke kantor itu nggak ngerasa capek begitu sampai kantor terus langsung kerja?

Jawab : Kalau dari sepedaannya aku rasa sih nggak ngeruh ke capeknya ya. Malah aku ngerasa segar sih begitu sampe di kantor terus kerja. Soalnya ya tadi itu kan abis olahraga. Mungkin juga karena aku udah kebiasa ya. Pas dulu awal-awal sih iya. Begitu udah nyampe kerja emang agak capek sih. Tapi selain itu menurut aku ngerasa capek pas kerja abis sepedaan itu tergantung bagaimana kita enjoy sama kerjaan kita.

Tanya : Secara umum nte ngerasain pengaruh apa setelah rutin sepedaan ke kantor?

Jawab : Kalau aku sih ngerasanya paru-paru aku makin kuat ya. Soalnya dulu pas awal-awal susah banget napas kalau lagi sepedaan. Ngos-ngosan. Terus begitu tiga bulan rutin sepedaan, aku ngerasa lega banget kalau napas. Nah itu kalau lagi sepedaan aja kayak gitu, napasnya jadi kuat, apalagi kalau kita cuma ngelakuin aktivitas biasa.

Tanya : Ngerasaan kelelahan nggak nte?

Jawab : Kalau bicara soal kelelahan mungkin itu relatif ya, tapi buat saya mungkin nggak merasakannya ya. Soalnya begitu pulang kerja saya masih sempat main-main ke sini (Rumah Sepeda Indonesia). Jadinya ya nggak capek. Sejak mulai sepedaan ke kantor, saya juga nggak terlalu ngerasain capek, mungkin pas awal-awal sepedaan ke kantor dulu iya capek banget, bahkan saya kapok buat sepedaan sampe setahunan lebih, dari 2007, baru mulai lagi 2009. Kalau sekarang saya ngerasanya jadi lebih sehat dan nggak gampang capek malah.

**LAMPIRAN 6**  
**HASIL ANALISIS SPSS**

**Karakteristik Responden**

**Usia Responden**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 18-25 tahun	23	23,0	23,0	23,0
26-35 tahun	47	47,0	47,0	70,0
36-45 tahun	21	21,0	21,0	91,0
46-55 tahun	9	9,0	9,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Jenis Kelamin Responden**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Laki-laki	75	75,0	75,0	75,0
Perempuan	25	25,0	25,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Status Responden sebagai Karyawan**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Karyawan Tetap / Permanen	66	66,0	66,0	66,0
Karyawan Tidak Tetap / Kontrak	34	34,0	34,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Penghasilan Rata-rata Responden Per Bulan**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid < Rp. 2.500.000,-	21	21,0	21,0	21,0
Rp. 2.500.001,- - Rp. 5.000.000,-	40	40,0	40,0	61,0
Rp. 5.000.001,- - Rp. 10.000.000,-	25	25,0	25,0	86,0
> Rp. 10.000.001,-	4	4,0	4,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid < 1 Tahun	31	31,0	31,0	31,0
1-2 Tahun	31	31,0	31,0	62,0
2-5 Tahun	27	27,0	27,0	89,0
> 5 Tahun	11	11,0	11,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

#### Alasan Responden Bersepeda ke Tempat Kerja

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Lebih Cepat	17	17,0	17,0	17,0
Lebih Sehat	39	39,0	39,0	56,0
Praktis	16	16,0	16,0	72,0
Ekonomis	18	18,0	18,0	90,0
Lain-lain	10	10,0	10,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

#### Jarak antara Tempat Tinggal dengan Tempat Kerja Responden

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid < 10 Km	50	50,0	50,0	50,0
11 - 20 Km	29	29,0	29,0	79,0
21 - 30 Km	20	20,0	20,0	99,0
> 31 Km	1	1,0	1,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

#### Lama Perjalanan Responden dalam Bersepeda ke Tempat Kerja

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid < 30 Menit	26	26,0	26,0	26,0
31 - 45 Menit	26	26,0	26,0	52,0
46 - 60 Menit	31	31,0	31,0	83,0
> 61 Menit	17	17,0	17,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

### Analisis Deskriptif

#### Sebaran Frekuensi Penilaian Responden terhadap Variabel Kelelahan

#### Dimensi Pelemahan Kegiatan

Persepsi karyawan ..., Fadry Kurniawan Kasim, FISIP UI, 2012

Merasakan perasaan berat di kepala saat beraktivitas

4	18	18,0	18,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Merasakan perasaan lelah di seluruh tubuh saat beraktivitas**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	19	19,0	19,0	19,0
2	36	36,0	36,0	55,0
3	29	29,0	29,0	84,0
4	15	15,0	15,0	99,0
5	1	1,0	1,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Merasakan kaki terasa berat saat beraktivitas**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	17	17,0	17,0	17,0
2	38	38,0	38,0	55,0
3	28	28,0	28,0	83,0
4	14	14,0	14,0	97,0
5	3	3,0	3,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Menguar dan mengantuk saat beraktivitas**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	15	15,0	15,0	15,0
2	25	25,0	25,0	40,0
3	40	40,0	40,0	80,0
4	17	17,0	17,0	97,0
5	3	3,0	3,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Merasakan kacau pikiran saat beraktivitas**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	21	21,0	21,0	21,0
2	44	44,0	44,0	65,0
3	26	26,0	26,0	91,0
4	9	9,0	9,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Beban mata menjadi berat saat beraktivitas**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	8	8,0	8,0	8,0
2	37	37,0	37,0	45,0
3	38	38,0	38,0	83,0
4	15	15,0	15,0	98,0
5	2	2,0	2,0	100,0

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	18	18,0	18,0	18,0
2	39	39,0	39,0	57,0
3	31	31,0	31,0	88,0
4	11	11,0	11,0	99,0
5	1	1,0	1,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Badan tidak seimbang saat beraktivitas**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	23	23,0	23,0	23,0
2	38	38,0	38,0	61,0
3	28	28,0	28,0	89,0
4	9	9,0	9,0	98,0
5	2	2,0	2,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Muncul perasaan ingin berbaring saat beraktivitas**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	18	18,0	18,0	18,0
2	28	28,0	28,0	46,0
3	34	34,0	34,0	80,0
4	17	17,0	17,0	97,0
5	3	3,0	3,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Statistik Deskriptif Dimensi Pelemahan Kegiatan**

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Merasakan perasaan berat di kepala saat beraktivitas	100	1	4	2,50	,927
Merasakan perasaan lelah di seluruh tubuh saat beraktivitas	100	1	5	2,43	,998
Merasakan kaki terasa berat saat beraktivitas	100	1	5	2,48	1,030
Menguap dan mengantuk saat beraktivitas	100	1	5	2,68	1,024
Merasakan kacau pikiran saat beraktivitas	100	1	4	2,23	,886
Beban mata menjadi berat saat beraktivitas	100	1	5	2,66	,901
Gerakan menjadi kaku saat beraktivitas	100	1	5	2,38	,940
Badan tidak seimbang saat beraktivitas	100	1	5	2,29	,988
Muncul perasaan ingin berbaring saat beraktivitas	100	1	5	2,59	1,065

## Dimensi Pelemahan Motivasi

### Merasa susah berpikir saat beraktivitas

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	29	29,0	29,0	29,0
2	33	33,0	33,0	62,0
3	30	30,0	30,0	92,0
4	6	6,0	6,0	98,0
5	2	2,0	2,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

### Menjadi gugup saat beraktivitas

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	21	21,0	21,0	21,0
2	34	34,0	34,0	55,0
3	35	35,0	35,0	90,0
4	8	8,0	8,0	98,0
5	2	2,0	2,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

### Merasa lelah untuk berbicara saat beraktivitas

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	22	22,0	22,0	22,0
2	41	41,0	41,0	63,0
3	28	28,0	28,0	91,0
4	7	7,0	7,0	98,0
5	2	2,0	2,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

### Tidak dapat berkonsentrasi saat beraktivitas

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	28	28,0	28,0	28,0
2	35	35,0	35,0	63,0
3	25	25,0	25,0	88,0
4	9	9,0	9,0	97,0
5	3	3,0	3,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

### Cenderung lupa terhadap sesuatu saat beraktivitas

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	19	19,0	19,0	19,0
2	38	38,0	38,0	57,0
3	31	31,0	31,0	88,0
4	10	10,0	10,0	98,0

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	31	31,0	31,0	31,0
2	29	29,0	29,0	60,0
3	30	30,0	30,0	90,0
4	9	9,0	9,0	99,0
5	1	1,0	1,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Muncul perasaan cemas terhadap sesuatu saat beraktivitas**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	23	23,0	23,0	23,0
2	39	39,0	39,0	62,0
3	25	25,0	25,0	87,0
4	12	12,0	12,0	99,0
5	1	1,0	1,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Tidak dapat tekun dalam pekerjaan saat beraktivitas**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	32	32,0	32,0	32,0
2	34	34,0	34,0	66,0
3	24	24,0	24,0	90,0
4	10	10,0	10,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Prestasi kerja menjadi turun**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	46	46,0	46,0	46,0
2	32	32,0	32,0	78,0
3	16	16,0	16,0	94,0
4	5	5,0	5,0	99,0
5	1	1,0	1,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Hubungan dalam rumah tangga / keluarga menjadi buruk**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	43	43,0	43,0	43,0
2	41	41,0	41,0	84,0
3	14	14,0	14,0	98,0
4	2	2,0	2,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Statistik Deskriptif Dimensi Pelemahan Motivasi**  
Persepsi karyawan ..., Fadry Kurniawan Kasim, FISIP UI, 2012

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Merasa cemas memiliki saat					

Merasa lelah untuk berbicara saat beraktivitas	100	1	5	2,26	,949
Tidak dapat berkonsentrasi saat beraktivitas	100	1	5	2,24	1,055
Cenderung lupa terhadap sesuatu saat beraktivitas	100	1	5	2,38	,972
Kepercayaan kepada orang lain berkurang saat beraktivitas	100	1	5	2,20	1,015
Muncul perasaan cemas terhadap sesuatu saat beraktivitas	100	1	5	2,29	,988
Tidak dapat tekun dalam pekerjaan saat beraktivitas	100	1	4	2,12	,977
Prestasi kerja menjadi turun	100	1	5	1,83	,943
Hubungan dalam rumah tangga / keluarga menjadi buruk	100	1	4	1,75	,770
Valid N (listwise)	100				

### Dimensi Pelemahan Fisik Akibat Keadaan Umum

#### Merasakan sakit kepala saat beraktivitas

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	15	15,0	15,0	15,0
2	37	37,0	37,0	52,0
3	35	35,0	35,0	87,0
4	13	13,0	13,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

#### Merasakan kekakuan di bahu saat beraktivitas

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	15	15,0	15,0	15,0
2	30	30,0	30,0	45,0
3	35	35,0	35,0	80,0
4	18	18,0	18,0	98,0
5	2	2,0	2,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

#### Merasakan nyeri di bahu saat beraktivitas

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	17	17,0	17,0	17,0
2	32	32,0	32,0	49,0

**Pernafasan terasa tertean saat beraktivitas**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	14	14,0	14,0	14,0
2	34	34,0	34,0	48,0
3	39	39,0	39,0	87,0
4	11	11,0	11,0	98,0
5	2	2,0	2,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Merasakan haus saat beraktivitas**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	13	13,0	13,0	13,0
2	25	25,0	25,0	38,0
3	30	30,0	30,0	68,0
4	28	28,0	28,0	96,0
5	4	4,0	4,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Suara menjadi serak saat beraktivitas**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	18	18,0	18,0	18,0
2	36	36,0	36,0	54,0
3	37	37,0	37,0	91,0
4	8	8,0	8,0	99,0
5	1	1,0	1,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Merasakan Pusing di kepala saat beraktivitas**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	18	18,0	18,0	18,0
2	33	33,0	33,0	51,0
3	36	36,0	36,0	87,0
4	11	11,0	11,0	98,0
5	2	2,0	2,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

**Muncul spasme (ketegangan) di kelopak mata saat beraktivitas**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	20	20,0	20,0	20,0
2	33	33,0	33,0	53,0
3	32	32,0	32,0	85,0
4	13	13,0	13,0	98,0
5	2	2,0	2,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

2	35	35,0	35,0	53,0
3	35	35,0	35,0	88,0
4	9	9,0	9,0	97,0
5	3	3,0	3,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

### Merasa kurang sehat saat beraktivitas

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1	40	40,0	40,0	40,0
2	21	21,0	21,0	61,0
3	24	24,0	24,0	85,0
4	15	15,0	15,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

### Statistik Deskriptif Dimensi Pelemahan Fisik Akibat Keadaan Umum

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Merasakan sakit kepala saat beraktivitas	100	1	4	2,46	,904
Merasakan kekakuan di bahu saat beraktivitas	100	1	5	2,62	1,013
Merasakan nyeri di bahu saat beraktivitas	100	1	5	2,57	1,057
Pernafasan terasa tertean saat beraktivitas	100	1	5	2,53	,937
Merasakan haus saat beraktivitas	100	1	5	2,85	1,095
Suara menjadi serak saat beraktivitas	100	1	5	2,38	,908
Merasakan Pusing di kepala saat beraktivitas	100	1	5	2,46	,979
Muncul spasme (ketegangan) di kelopak mata saat beraktivitas	100	1	5	2,44	1,018
Muncul tremor (getaran) pada anggota badan tertentu saat beraktivitas	100	1	5	2,44	,988
Merasa kurang sehat saat beraktivitas	100	1	4	2,14	1,110
Valid N (listwise)	100				

### Statistics

nptotal

N	Valid	100
	Missing	0
Mean		68,7500
Median		65,0000
Mode		58,00
Std. Deviation		21,10167
Variance		445,280
Range		92,00
Min		

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	29,00	3	3,0	3,0	3,0
	31,00	1	1,0	1,0	4,0
	33,00	1	1,0	1,0	5,0
	35,00	1	1,0	1,0	6,0
	39,00	1	1,0	1,0	7,0
	41,00	2	2,0	2,0	9,0
	44,00	1	1,0	1,0	10,0
	45,00	1	1,0	1,0	11,0
	46,00	2	2,0	2,0	13,0
	47,00	1	1,0	1,0	14,0
	48,00	1	1,0	1,0	15,0
	49,00	1	1,0	1,0	16,0
	50,00	1	1,0	1,0	17,0
	51,00	2	2,0	2,0	19,0
	52,00	1	1,0	1,0	20,0
	53,00	3	3,0	3,0	23,0
	54,00	1	1,0	1,0	24,0
	56,00	3	3,0	3,0	27,0
	57,00	3	3,0	3,0	30,0
	58,00	6	6,0	6,0	36,0
	59,00	3	3,0	3,0	39,0
	61,00	2	2,0	2,0	41,0
	62,00	2	2,0	2,0	43,0
	64,00	5	5,0	5,0	48,0
	65,00	3	3,0	3,0	51,0
	66,00	1	1,0	1,0	52,0
	68,00	2	2,0	2,0	54,0
	69,00	3	3,0	3,0	57,0
	70,00	5	5,0	5,0	62,0
	71,00	1	1,0	1,0	63,0
	72,00	1	1,0	1,0	64,0
	73,00	1	1,0	1,0	65,0
	75,00	4	4,0	4,0	69,0
	76,00	2	2,0	2,0	71,0
	79,00	1	1,0	1,0	72,0
	80,00	1	1,0	1,0	73,0
	82,00	2	2,0	2,0	75,0
	83,00	1	1,0	1,0	76,0
	86,00	1	1,0	1,0	77,0
	87,00	4	4,0	4,0	81,0
	88,00	3	3,0	3,0	84,0
	89,00	1	1,0	1,0	85,0
	94,00	1	1,0	1,0	86,0
	96,00	1	1,0	1,0	87,0
	99,00	1	1,0	1,0	88,0
	101,00	1	1,0	1,0	89,0
	102,00	2	2,0	2,0	91,0
	103,00	2	2,0	2,0	93,0
	108,00	2	2,0	2,0	95,0
	109,00	1	1,0	1,0	96,0

### Statistics

renp

N	Valid	100
	Missing	0
Mean		2,2100
Median		2,0000
Mode		2,00
Std. Deviation		,90224
Variance		,814
Range		3,00
Minimum		1,00
Maximum		4,00
Sum		221,00

renp

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	sangat tidak mengalami kelelahan	20	20,0	20,0	20,0
	tidak mengalami kelelahan	51	51,0	51,0	71,0
	mulai merasakan gejala kelelahan	17	17,0	17,0	88,0
	mengalami kelelahan	12	12,0	12,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Fadry Kurniawan Kasim  
Tempat dan Tanggal Lahir : Bukittinggi, 11 Desember 1989  
Alamat : Jl. Bukittinggi By-Pass Blok A/5 RT 04 RW 02 Kel.  
Kubu Gulai Bancah, Kec. Mandiangin Koto  
Selayan, Bukittinggi, 26122, Sumatera Barat.  
Nomor telepon, email : 085274526696  
cupaik.kasim@yahoo.co.id  
Nama Orang Tua : Ayah : Kasim Amin  
Ibu : Yamsasni

### Riwayat Pendidikan Formal :

TK : TK Pembina Bukittinggi (1994-1995)  
SD : SD N 09 Belakang Balok Bukittinggi (1995-2001)  
SMP : SMP N 1 Bukittinggi (2001-2004)  
SMA : SMA N 1 Bukittinggi (2004-2007)  
S 1 : FISIP UI, Ilmu Administrasi Negara (2007-2011)