BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

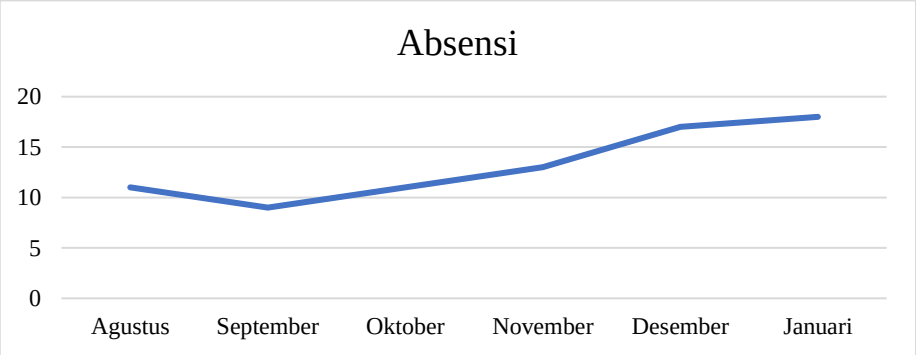
Gangguan musculoskeletal disorders merupakan salah satu masalah Kesehatan kerja yang paling banyak dialami pekerja di dunia. Organisasi Kesehatan dunia (WHO) melaporkan bahwa MSDs diderita oleh 1,71 miliar populasi manusia di seluruh dunia, dengan gejala umum berupa nyeri yang menyebabkan terbatasnya mobilitas, ketangkasan, serta menurunnya fungsi otot rangka dalam bekerja (Nurtanti et al., 2023). Dari sisi keselamatan kerja, International Labour Orgonization (ILO) diperkirakan kematian akibat kecelakaan dan penyakit akibat kerja mencapai 2,78juta orang per tahun, dengan gangguan *muskuloskeleal* menjadi salah satu contributor utama di antara berbagai penyakit akibat kerja (Damayanti et al., 2026). Data global ini menegaskan bahwa MSDs bukan sekedar keluhan Kesehatan individu, melainkan persoalaan Kesehatan kerja berskala besar yang berdapak pada produktivitas tenaga kerja di berbagai negara, termasuk pada sector transportasi dan pengemudi professional.

Di Indonesia permasalahan MSDs juga menujukkan tren yang signifikan. Dari data kementrian Kesehatan RI mencatat bahwa sebanyak 26,74% pekerja di Indonesia mengeluhkan keluhan musculoskeletal disorders (Nazmi et al., 2026). Tren peningkatan kasus penyakit akibat kerja secara nasional juga dikonfimasi oleh data BPJS Ketenagakerjaan yang mencatat peningkatan jumlah kasus kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja dari 210.989 kasus pada tahun 2019 menjadi 234.370 kasus pada tahun 2021 (A. R. Putri et al., 2024). Pada populasi pengemudi secara khusus, angka prevelensi MSDs di Indonesia juga tergolong tinggi, seperti pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Putu dkk, pada driver bus keluhan MSDs umum terjadi pada pantat (75%), punggung, leher, dan betis akibat kelelahan sedang hingga berat dari duduk statis dan beban kerja fisik tinggi. Studi yang dilakukan di kantor dinas perhubungan Gianyar terdapat 64% (9 dari 14) driver bus mengalami MSDs, dipicu oleh

factor seperti geteran, dan posisi duduk tidak ergonomis (Swandewi et al., 2024). Penelitian yang dilakukan oleh Jaya dan Poruisa (2023) di kota Surakarta pada sopir bus Batik Solo Trans melaporkan keluhan ringan sebesar 41,1%, keluhan sedang 25,4%, dan keluhan berat 5,3% (Azzahra & Romadhoni, 2025).

Berdasarkan data dari perusahaan PT. Surya Gemiliang Mansurin mengenai rute perjalanan yang dimana terdapat 14 rute penjemputan karyawan yang bervariasi dengan jarak terjauh yaitu rute Nguling sejauh 19 km hanya memmerlukan waktu tempuh 32 menit, sementara jarak terpendek rute Sumberbulu sejauh 5 km dengan waktu tempuh 34 menit. Kondisi ini juga sama pada rute Abd. Rahman dengan jarak 12 km dan waktu tempuh 34 menit, sedangkan rute Mastrip denga jarak 17 km dengan waktu tempuh 38 menit. Kondisi ini mengindikasikan bahwa durasi mengemudi pada bus karyawan tidak semata-mata ditentukan oleh jarak tempu melainkan juga oleh kondisi jalan, kepadatan lalu lintas, dan pola rute yang berulang setiap hari dengan jadwal ketat, sehingga pengemudi harus mempertahankan posisi duduk statis dan konsentrai tinggi dalam durasi yang bervariasi yang berlangsung cukup lama pada setiap perjalanan. Karakteristik operasional yang unik seperti pola shift kerja yang diterapkan yaitu lima shift penjemputan/pengantaran yang tersebar sepanjang hari dari jam 06.00 – 22.00, yang dimulai dari shift 1 (06.00–07.00), shift 2 (09.30–10.30), shift 3 (15.00–16.00), shift 4 (16.30–17.30), dan shift 5 (21.00–22.00), dengan satu orang pengemudi umumnya menjalani dua shift dalam satu hari kerja. Pola ini berarti seorang pengemudi tidak hanya mengemudi dalam satu periode singkat, melainkan harus kembali aktif mengemudi pada jam yang berbeda, dengan rentang waktu kerja harian yang terbentang hingga kurang lebih 16 jam. Sementara jeda di antara shift yang dijalani tidak selalu cukup panjang untuk memberikan waktu pemulihan otot yang optimal, terutama pada jeda antara shift 3 dan shift 4 yang hanya berselang 30 menit. Kondisi rangkap shift dengan jeda singkat, rute tetap, serta durasi mengemudi yang tidak selalu sebanding dengan jarak tempuh ini

merupakan karakteristik operasional yang khas pada bus penjemputan karyawan, berbeda dari pengemudi bus antarkota maupun angkutan umum pada umumnya yang biasanya bekerja dalam satu periode kerja yang lebih kontinu dengan waktu istirahat yang lebih jelas antar-perjalanan.



Pada laporan absensi perusahaan juga tercatat bahwa jumlah pekerja yang mengajukan izin sakit dengan keluhan pegal menunjukkan tren peningkatan dalam enam bulan terakhir, yaitu sebanyak 11 pekerja pada bulan Agustus 2025, 9 pekerja pada bulan September 2025, 11 pekerja pada bulan Oktober 2025, 13 pekerja pada bulan November 2025, 17 pekerja pada bulan Desember 2025, dan 18 pekerja pada bulan Januari 2026, dengan mayoritas alasan izin sakit karena badan merasakan pegal.

Hal tersebut juga ditemukan pada saat melakukan studi pendahuluan yang dilakukan pengukuran yang menggunakan kuesioner *Nordic Body Map* dan wawancara terhadap 10 sopir bus angkutan karyawan di PT. Surya Gemilang Mansurin dengan hasil wawancara terhadap beberapa pekerja mengatakan sering mengalami pegal pada bagian bahu, punggung, tangan, pinggang, kaki, dan pergelangan kaki. Hasil dari pengukuran terhadap 10 orang pengemudi tersebut menunjukkan bahwa bahwa 5 (50%) pekerja pada risiko berat, 4 (40%) pekerja pada risiko sedang, dan 1 (10%) pekerja pada risiko rendah. Dalam hal ini mengindikasikan bahawa keluhan musculoskeletal yang dialami berada pada tingkat risiko sedang hingga berat, sejalan dengan data absensi peusahaan yang menunjukkan peningkatan pada beberapa bulan terakhir.

Kondisi ini tidak hanya mengganggu kesehatan pengemudi, tetapi juga membahayakan keselamatan perjalanan, menurunkan kinerja, serta meningkatkan kerugian perusahaan akibat absensi dan biaya perawatan kesehatan. Pengemudi bus penjemputan karyawan memiliki karakteristik operasional yang unik, yaitu rute tetap, frekuensi perjalanan harian yang tinggi (pulang-pergi), pola kerja rangkap shift dengan jeda pemulihan yang terbatas, serta durasi mengemudi yang tidak selalu sebanding dengan jarak tempuh, sehingga berpotensi menghasilkan pola akumulasi beban kerja fisik dan risiko MSDs yang berbeda dari populasi pengemudi bus umum atau antarkota yang telah banyak diteliti sebelumnya. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk menganalisi hubungan antara beban kerja fisik dengan keluhan *musculoskeletal disorders* pada pekerja sopir angkutan karyawan PT. Surya Gemilang Mansurin.

B. Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah pada penelitian ini adalah "Apakah terdapat hubungan beban kerja fisik dengan keluhan *musculoskeletal disorders* pada pekerja sopir angkutan karyawan PT. Surya Gemilang Mansurin (Anugerah)?"

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

   Menganalisis hubungan beban kerja fisik dengan keluhan *musculoskeletal disorders* pada pekerja sopir angkutan karyawan PT. Surya Gemilang Mansurin (Anugerah)

2. Tujuan Khusus

   a. Mengidentifikasi tingkat beban kerja fisik yang dialami oleh pekerja sopir angkutan karyawan PT. Surya Gemilang Mansurin (Anugerah)
   b. Mengidentifikasi keluhan *musculoskeletal disorders* yang dirasakan oleh pekerja sopir angkutan karyawan PT. Surya Gemilang Mansurin (Anugerah)

c. Menganalisis hubungan beban kerja fisik dengan keluhan *musculoskeletal disorders* pada pekerja sopir angkutan karyawan PT. Surya Gemilang Mansurin (Anugerah)

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Peneliti dapat menambah wawasan mengenai pengaruh beban kerja terhadap keluhan *muskuloskeltal disorders* pada pekerja sopir angkutan karyawan PT. Surya Gemilang Mansurin (Anugerah)

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai pendukung informasi dan evaluasi dalam mengelola beban kerja untuk mengurangi keluhan *muskuloskeletal disorders* pada sopir angkutan karyawan