

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Peran teknologi di bidang transportasi kini semakin canggih sehingga dapat mempermudah akses transportasi, khususnya bagi orang yang memiliki mobilitas tinggi. Ada berbagai pertimbangan dalam memilih jenis transportasi yang dapat digunakan, seperti kepraktisan dan kecepatan untuk mencapai tujuan. Hal inilah yang membuat banyak pengguna sepeda motor khususnya di Indonesia (Sahetapi & Pariama, 2022).

Transportasi memiliki peranan penting dalam aktivitas sehari-hari manusia. Badan Pusat Statistik (BPS) melaporkan jumlah motor yang ada di Indonesia mengalami peningkatan yang cukup besar dibandingkan jenis kendaraan lain dalam beberapa tahun belakangan ini (Sylvano & Novendy, 2021). Meningkatkan aktivitas kendaraan bermotor didorong oleh kebutuhan akan transportasi. *Online motorcycle taxis*, atau yang lebih dikenal dengan istilah ojek *online* turut andil dalam peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang sebagai alternatif mempermudah mobilitas masyarakat (Simatupang et al., 2022).

Dengan tingginya penggunaan ojek *online* penyedia jasa dalam hal ini pengemudi ojek seringkali menghabiskan waktu yang cukup lama mengendarai sepeda motor (Sylvano & Novendy, 2021). Mengendarai sepeda motor sebagai profesi utama menempatkan pengemudi ojek pada risiko masalah kesehatan, salah satu yang paling umum adalah ketegangan otot dan ligamen atau sindrom muskuloskeletal (Sahetapi & Pariama, 2022). Pengendara ojek *online* adalah kelompok pekerja yang berisiko tinggi terhadap *musculoskeletal disorders* (MSDs) yang disebabkan oleh beberapa faktor risiko antara lain faktor pekerjaan (postur tubuh saat bekerja, frekuensi, durasi, gaya atau beban, stres mekanik dan gerakan berulang), faktor lingkungan (getaran, suhu, pencahayaan, dan area kerja) dan faktor individu (umur, jenis kelamin, masa kerja, kebiasaan merokok, aktivitas olahraga dan antropometri juga ikut berkontribusi terhadap terjadinya keluhan MSDs) (Hari & Nasional, 2021).

Warga Bekasi menggunakan ojek sebagai transportasi sehari-hari mereka karena murah, mudah, dan cepat. Menurut Septania, (2022) tingginya minat masyarakat menekuni pekerjaan menjadi ojek *online* tidak lain karena tingginya kebutuhan terhadap jasa ojek *online*. Seperti diketahui, ojek *online* sudah menjadi moda transportasi konsumen dari rumah menuju ke pusat-pusat aktivitas seperti kantor, pusat perbelanjaan, dan sekolah. Moda transportasi ini dianggap lebih praktis dan lebih cepat dibandingkan angkutan umum lainnya. Hasil survei yang dilakukan oleh Badan Kebijakan Transportasi Kementerian Perhubungan yang dirilis Oktober 2022,

menunjukkan bahwa sebanyak 37,29% responden pengguna ojek *online* menyatakan menggunakan ojek *online* dikarenakan lebih praktis, dan 32% responden lainnya menyatakan menggunakan ojek *online* karena lebih cepat. Sedangkan responden sisanya menyatakan menggunakan ojek *online* dikarenakan lokasi asal atau yang dituju belum dilalui kendaraan umum, dan alasan lainnya.

Dalam undang-undang no.22 tahun 2009 disebutkan pengemudi kendaraan bermotor umumnya bekerja maksimal 8 jam perhari dan wajib beristirahat paling singkat setengah jam setelah mengemudikan kendaraan selama 4 jam berturut-turut. Dalam sebuah penelitian yang dilakukan di Medan dikatakan pengemudi ojek *online* bekerja dari pukul 06.00 sampai pukul 19.00 dengan jam kerja dan jam istirahat yang tidak menentu. Tidak menutup kemungkinan pengemudi ojek *online* ini bekerja hingga jam 23.30 untuk mencapai target. Lamanya durasi berkendara sepeda motor oleh para pengemudi ojek *online* dapat menyebabkan faktor resiko beberapa penyakit. Salah satunya adalah *low back pain* (LBP) (Sylvano & Novendy, 2021). Dalam mengendarai sepeda motor, hubungan antara duduk berkelanjutan dengan LBP. Selama duduk, panggul berputar ke belakang dan terjadi penurunan lordosis lumbal yang dengan sendirinya menyebabkan perubahan diskus patologis dan LBP. Duduk yang tidak ditopang lebih berisiko untuk LBP daripada duduk dengan tulang belakang lumbar yang didukung oleh sandaran punggung yang ergonomis (Ghasemi et al., 2020).

Saat ini yang sering terjadi pada pengemudi ojek *online* yaitu masalah nyeri punggung bawah non spesifik. Fenomena ini diakibatkan oleh duduk lama di atas motor dengan posisi yang salah sehingga menyebabkan kerusakan jaringan di area punggung bawah (Satrio et al., 2020). Faktor lain yang juga berkaitan erat dengan terjadinya keluhan LBP adalah usia. Berdasarkan hasil penelitian dari Kantana (2010) mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi keluhan LBP pada kegiatan mengemudi Tim Ekspedisi PT. Enseval Putera Megatrading Jakarta Tahun 2010, didapatkan faktor usia mempengaruhi terjadinya keluhan LBP dengan $p=0,017$, yang artinya usia pekerja mempunyai hubungan yang bermakna dengan keluhan LBP (Sasamu et al., 2017).

LBP adalah nyeri yang dirasakan di daerah punggung bawah, dan dapat berupa nyeri lokal atau nyeri radikuler atau keduanya. Nyeri ini dirasakan antara sudut kosta bawah ke daerah lumbar atau lumbosakral dan sering disertai dengan nyeri menjalar ke tungkai dan kaki. Nyeri punggung bawah dapat disebabkan oleh penyakit muskuloskeletal, gangguan psikologis dan mobilisasi yang salah (Sahetapi & Pariama, 2022). LBP tanpa patologi spesifik seperti tumor, fraktur dan peradangan dikenal sebagai *non spesifik low back pain* (NSLBP) (Sribastav et al., 2018). Menurut Balagué et al., (2012) NSLBP merupakan gejala dari penyebab yang tidak diketahui (yaitu,

gejala yang saat ini kami tidak dapat mengidentifikasi patologi dengan andal). Namun, banyak faktor yang telah diidentifikasi sebagai kemungkinan penyebab nyeri atau yang dapat mempengaruhi perkembangannya dan perjalanan selanjutnya.

NSLBP biasanya dikategorikan dalam 3 sub tipe: nyeri punggung bawah akut, sub-akut dan kronis. Pembagian ini didasarkan pada durasi nyeri punggung. Nyeri punggung bawah akut adalah nyeri punggung bawah selama kurang dari 6 minggu, nyeri punggung bawah sub-akut antara 6 dan 12 minggu dan nyeri punggung bawah kronis selama 12 minggu atau lebih (Kurniawa, 2021). Banyak penelitian telah dilakukan untuk NSLBP. Evaluasi yang paling umum adalah penilaian nyeri, fleksibilitas batang tubuh, kemampuan fungsional dan kualitas hidup. Evaluasi tersebut tampaknya berkorelasi dengan populasi yang mengalami NSLBP, karena NSLBP terutama menyebabkan rasa sakit, penurunan fleksibilitas gerakan, keterbatasan fungsional dan kadang-kadang juga mempengaruhi kualitas hidup. Selain itu, sebagian besar penelitian juga dilakukan dalam intervensi fisioterapi untuk NSLBP (Anggiat, 2020).

Dari latar belakang yang membahas tentang banyaknya pengguna sepeda motor yang berprofesi sebagai ojek *online* menjadikan peneliti tertarik untuk membuktikan tentang hubungan durasi berkendara terhadap kejadian NSLBP pada pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang ada maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah apakah terdapat hubungan antara durasi berkendara terhadap kejadian NSLBP pada pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi?

C. Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Untuk mengetahui hubungan antara durasi berkendara terhadap kejadian NSLBP pada pengemudi ojek *online* di Kota Bekasi.

2. Tujuan Khusus

- a. Untuk mengetahui durasi berkendara pada pengemudi ojek *online*.
- b. Untuk mengetahui kejadian NSLBP pada pengemudi ojek *online*.

D. Manfaat penelitian

1. Bagi Institusi Pendidikan

Penelitian ini dapat dijadikan referensi keilmuan dalam proses pendidikan fisioterapi mengenai NSLBP yang disebabkan durasi saat berkendara dan menjadi media informasi untuk peneliti selanjutnya yang ingin melakukan penelitian lebih lanjut.

2. Bagi Institusi fisioterapi

- a. Memberikan bukti empiris dari teori tentang hubungan durasi berkendara terhadap kejadian NSLBP pada pengemudi ojek *online*.
- b. Menjadi dasar penelitian dan pengembangan ilmu fisioterapi di masa yang akan datang.
- c. Dapat menjadi sebuah pertimbangan untuk dijadikan standar pelayanan fisioterapi dalam durasi berkendara terhadap kejadian NSLBP pada pengemudi ojek *online*.
- d. Dengan adanya hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan kajian untuk diteliti lebih lanjut sekaligus menjadi referensi tambahan bagi mahasiswa yang membutuhkan pengetahuan lebih lanjut mengenai hubungan durasi berkendara terhadap kejadian NSLBP pada pengemudi ojek *online*.

3. Bagi peneliti

Menambah pemahaman dan pengetahuan penulis mengenai hubungan antara durasi berkendara terhadap kejadian NSLBP pada pengemudi ojek *online*.

4. Bagi Pengemudi Ojek *Online*

Penelitian ini dapat dijadikan bahan untuk melakukan upaya berkendara yang baik dan benar dengan memperhatikan durasi berkendara sehingga pengendara ojek *online* terhindar dari keluhan NSLBP.