



Analisis Hubungan Beban Kerja Mental Terhadap Kelelahan (Fatigue) Dan Kejenuhan (Burnout) Pada Pengemudi (Studi Kasus : PT. CSM Corporatama (Indorent))

Sahrul Gunawan¹, La Ode Ahmad Safar T. ², Suwardi Gunawan³

^{1,2,3} Program Studi Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Mulawarman
Jl. Sambaliung No.9 Kampus Gunung Kelua, Samarinda, Kalimantan Timur, 75119

Abstract

Received: 14 Januari 2024
Revised: 18 Januari 2024
Accepted: 20 Januari 2024

PT CSM CORPORATAMA (Indorent) had several complaints from the employee shuttle driver, such as fatigue and boredom while driving. This is due to the uncertain working time of the employee shuttle driver, which directly affects mental condition, work fatigue and work burnout. Based on these problems, a calculation and analysis of the relationship between mental workload and fatigue and burnout is carried out for the driver. The method used is NASA-TLX because it has advantages by considering six components, namely Mental Demand, Physical Demand, Temporal Demand, Own Performance, Effort, and Frustration, the IFRC (Industrial Fatigue Research Committee) method has 30 subjective questions to measure work fatigue, and the MBI (Maslach Burnout Inventory) method has 22 subjective questions to measure work saturation. There were 4 respondents in the research. The results of the NASA-TLX method obtained an average mental load of 76.4 and it is classified as a high mental workload. In the IFRC method, the results of moderate fatigue levels were obtained for drivers 1 and 2, while drivers 3 and 4 obtained low fatigue levels. In the MBI method, it was found that all drivers experienced fatigue in the moderate category. The relationship between mental workload and fatigue and the relationship between mental workload and saturation, respectively, the two variables have a very strong relationship but there is no significance.

Keywords: *Mental workload, NASA-TLX, Fatigue, IFRC, burnout, MBI*

(*) Corresponding Author: sahrulgunawan5023@gmail.com, y.sukmono@ft.unmul.ac.id, gunawansuwardi@gmail.com

How to Cite: Gunawan, S., Safar T, L., & Gunawan, S. (2024). Analisis Hubungan Beban Kerja Mental Terhadap Kelelahan (Fatigue) dan Kejenuhan (Burnout) pada Pengemudi (Studi Kasus : PT. CSM CORPORATAMA (Indorent)). *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 10(7), 953-961.

PENDAHULUAN

Seluruh aktivitas manusia pasti memiliki atau mengandung beban kerja baik itu ringan, sedang, maupun berat. Beban kerja pada dasarnya dapat digolongkan menjadi dua yakni beban kerja kerja fisik (menggunakan tenaga fisik) dan beban kerja mental (menggunakan otak/pikiran). Kedua beban kerja ini nantinya akan sangat berdampak pada produktivitas kerja dimana semakin berat beban kerja maka akan menurunkan produktivitas pekerja.

PT. CSM CORPORATAMA (Indorent) merupakan perusahaan penyedia jasa sewa dan pengelolaan kendaraan yang telah lebih dari 30 tahun melayani korporasi dan instansi pemerintah untuk menyediakan berbagai merk dan tipe serta jenis kendaraan sesuai kebutuhan pelanggan. masalah-masalah yang dialami oleh PT. CSM CORPORATAMA (Indorent) yaitu terdapat beberapa keluhan dari pengemudi antar jemput karyawan seperti kelelahan dan kejenuhan selama

berkendara. Adapun penyebab beban kerja mental pada pengemudi yang diharuskan untuk tetap menjaga konsentrasinya adalah keharusan untuk tetap dalam kondisi kewaspadaan tinggi dalam waktu lama, kebutuhan untuk mengambil keputusan yang melibatkan tanggung jawab besar, dan menurunnya konsentrasi akibat aktivitas yang monoton. Kelelahan dapat disebabkan oleh faktor internal salah satunya adalah beban kerja dan faktor eksternal. Kejenuhan juga dipengaruhi oleh 3 faktor yaitu faktor demografik, faktor personal yaitu salah satunya adalah beban kerja, dan faktor organisasi.

Berdasarkan permasalahan tersebut, maka dapat diketahui hubungan beban kerja mental dengan kelelahan dan kejenuhan saat proses antar jemput pegawai di PT. CSM CORPORATAMA (Indorent). Untuk mengukur beban mental menggunakan metode NASA - TLX, untuk mengukur kelelahan menggunakan metode IFRC (*Industrial Fatigue Research Committe*), dan untuk mengukur kejenuhan menggunakan metode MBI (*Maslach Burnout Inventory*).

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan pada PT. CSM CORPORATAMA (Indorent) yang merupakan sebuah industri yang bergerak di bidang penyedia jasa sewa dan pengelolaan kendaraan yang bertempat di Jalan Muslimin, RT. 13, Kelurahan Desa Sangkima, Kecamatan Sangatta Selatan, Kota Sangatta, Kalimantan Timur. Tahapan penelitian dimulai dari tahap persiapan, pengumpulan data, pengolahan data, analisis dan pembahasan, serta penutup. Penelitian ini dilakukan pada 1 Agustus 2022 sampai dengan 14 Agustus 2022. Objek penelitian ini adalah menganalisis hubungan beban kerja mental terhadap kelelahan dan kejenuhan pada pengemudi. Data yang diperoleh terdiri dari dua data yakni data primer dan data sekunder. Data primer yang diperoleh dari hasil pengisian kuisioner NASA-TLX untuk mengukur Beban kerja mental, IFRC untuk mengukur Kelelahan, dan MBI untuk mengukur Kejenuhan. Sedangkan untuk data sekunder pada penelitian ini adalah hasil observasi yang dilakukan di PT. CSM CORPORATAMA (Indorent) dan studi Pustaka yang melakukan pengumpulan informasi mengenai topik yang akan diteliti dengan mempelajari dari informasi penelitian- penelitian sebelumnya.

The National Aeronautical and Space Administration Task Load Index (NASA-TLX) dikembangkan berdasarkan munculnya kebutuhan pengukuran subjektif yang terdiri dari skala sembilan faktor (kesulitan tugas, tekanan waktu, jenis aktivitas, usaha fisik, usaha mental, performansi, frustasi, stres dan kelelahan). Dari sembilan faktor disederhanakan lagi menjadi 6 yaitu (*Mental demand, Physical demand, Temporal (time) demand, Own Performance, Effort, dan Frustration*).

Menurut Hart and Staveland, 1988. Tahapan-tahapan dalam metode NASA-TLX adalah sebagai berikut:

a. Pemberian Rating

Rating yang diberikan adalah subjektif tergantung dari seberapa besar beban mental yang dirasakan oleh responden tersebut.

b. Pembobotan

Pada tahapan pembobotan responden diminta untuk memilih salah satu dari dua indikator yang dirasakan lebih dominan menimbulkan beban kerja mental terhadap penugasan.

c. Menghitung Produk

Produk diperoleh dengan cara mengalikan rating dengan bobot faktor untuk masing-masing indikator.

d. Menghitung *Weighted Workload* (WWL)

Weighted Workload (WWL) diperoleh dengan menjumlahkan keenam nilai produk.

e. Menghitung rata-rata *Weighted Workload* (WWL)

Rata-rata *Weighted Workload* (WWL) diperoleh dengan *membagi Weighted Workload* (WWL) dengan jumlah bobot total.

f. Interpretasi Hasil Nilai Skor

Langkah ini dilakukan dengan cara menginterpretasi nilai skor yang didapatkan dari hasil pengukuran dengan kategori skor beban kerja.

Industrial Fatigue Research Committee (IFRC) merupakan sebuah uji subjektif oleh sebuah komite dari Jepang. IFRC (*Industrial Fatigue Research Committe*) mengandung tiga puluh macam perasaan kelelahan yang dirasakan, merupakan alat ukur tingkat kelelahan subjektif. IFRC menggunakan empat skala *likert* yang terbagi menjadi sangat sering, sering, kadang-kadang, dan tidak pernah. Dari total skor yang didapatkan akan diklasifikasikan dalam empat kategori, yakni kelelahan rendah, sedang, tinggi, dan sangat tinggi. Berikut adalah klasifikasi kelelahan menurut IFRC (Bridger, 2003).

Topper (2007), *Maslach Burnout Inventory* (MBI) telah diakui sejak lama sebagai salah satu alat ukur yang dapat digunakan untuk mengukur *burnout* (kejenuhan). MBI memuat tiga skala, yaitu:

1. *Emotional Exhaustion*, untuk menghitung perasaan dan emosi yang terlibat secara berlebihan dan kelelahan pada suatu pekerjaan.
2. *Depersonalization*, menghitung respon perasaan dalam bertemu dengan klien atau orang lain yang berhubungan dengan pekerjaan.
3. *Reduced of Personal Accomplishment*, menghitung perasaan menghargai diri sendiri dan berhasil dalam melakukan pekerjaan.

Hasil dan Pembahasan

Responden

Responden pada penelitian ini adalah pengemudi antar jemput karyawan PT. CSM CORPORATAMA (Indorent) yang berjumlah 4 orang.

Tabel 1 Data Pengemudi

Nama Pengemudi	Umur	Masa Kerja
Arifin	53 Tahun	7 Tahun
Suwardi	48 Tahun	7 Tahun
Parman	41 Tahun	7 Tahun
Pathullah	45 Tahun	7 Tahun

Pengukuran Beban Kerja Mental

Pengukuran beban kerja mental dengan menggunakan metode *NASA-Task Load Index* ini dilakukan dengan cara menyebarkan kuesioner kepada pengemudi antar jemput PT. CSM CORPORATAMA (Indorent) dengan jumlah responden sebanyak 4 orang. Berikut hasil perhitungan NASA-TLX pada tiap pengemudi selama 14 hari kerja :

Tabel 2 Pengukuran Rata-rata Beban Kerja Mental Peluruh Pengemudi

Rata-Rata (Skor)	Jumlah	Kategori
------------------	--------	----------

Nama Pengemudi	Perjalanan 1	Perjalanan 2	Perjalanan 3	Perjalanan 4	Perjalanan 5		Skor Nasa-TLX	
Arifin	81,3	60	80,6	78,6	65,3	365,8	73,16	Tinggi
Suwardi	73,3	77,3	81,3	68	69,3	369,2	73,84	Tinggi
Parman	77,3	75,3	72	74	0	298,6	74,6	Tinggi
Pathullah	76	80	72	71,3	0	299,3	74,8	Tinggi

Berdasarkan rata-rata total skor NASA-TLX pada tabel 2, dapat dilihat bahwa semua pengemudi memiliki kategori beban kerja „tinggi“ selama 14 hari ia bekerja. Secara umum penyebab kategori pengemudi tersebut berada di dalam kategori „tinggi“ adalah pengemudi perlu mengemudi selama berjam-jam dan merasa harus memberikan pelayanan terbaik sehingga pengemudi secara tidak sadar merasa tertekan.

Pengukuran Kelelahan Kerja

Pengukuran kelelahan kerja menggunakan metode IFRC (*Industrial Fatigue Research Committee*) dilakukan dengan cara menyebarkan kuesioner kepada pengemudi antar jemput PT. CSM CORPORATAMA (Indorent) dengan jumlah responden sebanyak 4 orang. Berikut hasil perhitungan kelelahan kerja pada tiap pengemudi selama 14 hari kerja :

Tabel 3 Pengukuran Rata-rata Kelelahan Kerja Seluruh Pengemudi

Nama Pengemudi	Rata-Rata (Skor)					Jumlah	Rata-rata	Kategori
	Perjalanan 1	Perjalanan 2	Perjalanan 3	Perjalanan 4	Perjalanan 5			
Arifin	47	68	59	56	54	284	56,8	Sedang
Suwardi	59	55	52	52	57	275	55	Sedang
Parman	45	48	43	54	0	190	47,5	Rendah
Pathullah	46	51	53	48	0	198	49,5	Rendah

Berdasarkan rata-rata total skor kelelahan Kerja pada tabel 3, dapat dilihat bahwa pengemudi 1 dan 2 memiliki kategori beban kerja „sedang“ dan pengemudi 3 dan 4 memiliki kategori beban kerja „rendah“ selama 14 hari ia bekerja. Secara umum penyebab pengemudi 1 dan 2 berada di dalam kategori „tinggi“ adalah posisi tubuh saat mengemudi tidak berubah selama berjam-jam waktu perjalanan pengantaran serta usia pengemudi yang menyebabkan pengemudi 1 dan 2 lebih merasa Lelah dibandingkan pengemudi 3 dan 4.

Pengukuran Kejenuhan Kerja

Pengukuran kejenuhan kerja menggunakan metode MBI (*Maslach Burnout Inventory*) dilakukan dengan cara menyebarkan kuesioner kepada pengemudi antar jemput PT. CSM CORPORATAMA (Indorent) dengan jumlah responden sebanyak 4 orang. Berikut hasil perhitungan kejenuhan kerja pada tiap pengemudi selama 14 hari kerja :

Tabel 4 Pengukuran Rata-rata Kejenuhan Kerja Seluruh Pengemudi

Pengemudi	Kategori			Jumlah	Kategori
	Kelelahan Emosional	Kehilangan Rasa Empati	Kurang Menghargai Diri Sendiri		
Arifin	23	10,6	28,8	62,4	Sedang
Suwardi	22,2	12,2	24,2	58,6	Rendah
Parman	19,75	12,25	26,5	58,4	Rendah
Pathullah	22,5	8	20,75	51,25	Rendah
Jumlah	87,45	43,3	100,75	230,65	

Rata-rata	21,8	10,8	25	57,6	Rendah
-----------	------	------	----	------	--------

Berdasarkan rata-rata total skor kejenuhan Kerja pada tabel 4, dapat dilihat bahwa pengemudi 1 memiliki kategori beban kerja „sedang“ dan pengemudi 2, 3, dan 4 memiliki kategori beban kerja „rendah“ selama 14 hari ia bekerja. Secara umum penyebab pengemudi 1 berada di dalam kategori „sedang“ adalah jarak tempuh perjalanan yang dilewati lebih jauh dibandingkan pengemudi 2, 3, dan 4. Pengemudi 1 berangkat ke 3 kota berbeda (Samarinda, Balikpapan, dan Tanjung) sedangkan pengemudi 2, 3, dan hanya berangkat ke 2 kota berbeda Samarinda dan Balikpapan).

Hubungan Beban Kerja Mental terhadap Kelelahan dan Kejenuhan

Penyebaran data pada penelitian masuk kedalam kategori statistik non-parametrik karena sampel yang didapatkan hanya berjumlah 4 orang, dengan ini pula uji normalitas tidak perlu dilakukan. Koefisien Korelasi *Rank Spearman* digunakan untuk data *diskrit* dan *kontinu* namun untuk statistik nonparametrik. Statistik nonparametrik adalah statistik yang digunakan ketika data tidak memiliki informasi parameter, data tidak berdistribusi normal atau data diukur dalam bentuk ranking. Berbeda dengan Korelasi *Pearson*, korelasi ini tidak memerlukan asumsi normalitas, maka korelasi *Rank Spearman* cocok juga digunakan untuk data dengan sampel kecil.

1. Hubungan Beban Kerja Mental terhadap Kelelahan

Formulasi Hipotesis:

H0 = Tidak ada hubungan antara beban kerja mental terhadap kelelahan kerja

H1 = Ada hubungan antara beban kerja mental terhadap kelelahan kerja

Berikut adalah output dari perhitungan korelasi spearman menggunakan SPSS :

		Correlations		
			Beban_Kerja_Mental	IFRC
Spearman's rho	Beban_Kerja_Mental	Correlation Coefficient	1.000	-.894
		Sig. (2-tailed)	.	.106
		N	4	4
IFRC	IFRC	Correlation Coefficient	-.894	1.000
		Sig. (2-tailed)	.106	.
		N	4	4

Gambar 1 Output SPSS Hubungan Beban Kerja Mental dengan Kelelahan

a. Signifikansi hubungan

Berdasarkan output SPSS, didapatkan nilai signifikansi atau Sig. (2-tailed) sebesar 0.106, karena nilai Sig. (2-tailed) 0.106 lebih besar (>) dari 0.05, maka artinya tidak ada hubungan yang signifikan (berarti) antara variabel beban kerja mental terhadap kelelahan kerja. Dengan dasar pengambilan keputusan: jika nilai Signifikansi < 0,05, maka berkorelasi dan jika nilai Signifikansi > 0,05, maka tidak berkorelasi (Raharjo, 2017).

b. Kekuatan hubungan

Dari output SPSS, diperoleh nilai korelasi koefisien sebesar 0.894, artinya tingkat kekuatan hubungan antara variabel beban kerja mental terhadap kelelahan kerja ialah sangat kuat. Dengan pedoman kekuatan hubungan : 0,00 - 0,25 = korelasi sangat lemah; 0,26 - 0,50 = korelasi cukup; 0,51 - 0,75 = korelasi kuat; 0,76 - 0,99 = korelasi sangat kuat; 1,00 = korelasi sempurna (Raharjo, 2017).

c. Arah hubungan

Nilai korelasi koefisien sebesar -0.894 dan masuk dalam kategori nilai negatif, sehingga hubungan kedua variabel tersebut bersifat tidak searah, Nilai positif menunjukkan hubungan searah (X naik maka Y naik) dan nilai negatif menunjukkan hubungan terbalik (X naik maka Y turun). Dengan demikian dapat diartikan bila beban kerja mental pengemudi meningkat maka akan terjadi sebaliknya pada kelelahan kerja yakni menurun, dan di titik tertentu signifikansi hubungan dari kedua variabel ini tidak dapat menjadi berarti.

2. Hubungan Beban Kerja Mental terhadap Kejenuhan

Formulasi Hipotesis:

H0 = Tidak ada hubungan antara beban kerja mental terhadap kejenuhan kerja

H1 = Ada hubungan antara beban kerja mental terhadap kejenuhan kerja

Berikut adalah output dari perhitungan korelasi spearman menggunakan SPSS :

Correlations				
		Beban_Kerja_Mental		MBI
Spearman's rho	Beban_Kerja_Mental	Correlation Coefficient	1.000	-.894
		Sig. (2-tailed)	.	.106
		N	4	4
MBI		Correlation Coefficient	-.894	1.000
		Sig. (2-tailed)	.106	.
		N	4	4

Gambar 2 Output SPSS Hubungan Beban Kerja Mental dengan Kejenuhan

a. Signifikansi hubungan

Berdasarkan output SPSS, didapatkan nilai signifikansi atau Sig. (2-tailed) sebesar 0.106, karena nilai Sig. (2-tailed) 0.106 lebih besar (>) dari 0.05, maka artinya tidak ada hubungan yang signifikan (berarti) antara variabel beban kerja mental terhadap kejenuhan kerja. Dengan dasar pengambilan keputusan: jika nilai Signifikansi < 0,05, maka berkorelasi dan jika nilai Signifikansi > 0,05, maka tidak berkorelasi (Raharjo, 2017).

b. Kekuatan hubungan

Dari output SPSS, diperoleh nilai korelasi koefisien sebesar 0.894, artinya tingkat kekuatan hubungan antara variabel beban kerja mental terhadap kejenuhan kerja berada pada kategori sangat kuat. Dengan pedoman kekuatan hubungan : 0,00 - 0,25 = korelasi sangat lemah; 0,26 - 0,50 = korelasi cukup; 0,51 - 0,75 = korelasi kuat; 0,76 - 0,99 = korelasi sangat kuat; 1,00 = korelasi sempurna (Raharjo, 2017).

c. Arah hubungan

Nilai korelasi koefisien sebesar -0.894 dan masuk dalam kategori nilai negatif, sehingga hubungan kedua variabel tersebut bersifat tidak searah, Nilai positif menunjukkan hubungan searah (X naik maka Y naik) dan nilai negatif menunjukkan hubungan terbalik (X naik maka Y turun). Dengan demikian dapat diartikan bila beban kerja mental pengemudi meningkat maka akan terjadi sebaliknya pada kejenuhan kerja yaitu menjadi menurun.

Usulan Perbaikan

Dari hasil penelitian ditunjukkan bahwa beban kerja mental yang dialami oleh pengemudi PT. CSM CORPORATAMA (Indorent) berada pada kategori beban kerja mental tinggi. Menurut Wiruni (2015), tiga faktor dominan yang memengaruhi beban kerja mental adalah tingkat usaha, performa, dan kebutuhan waktu.

Kegiatan yang dapat dilakukan untuk menurunkan beban kerja mental bagi pengemudi sebagai berikut:

1. Mengatur pola tidur yang cukup

Gangguan tidur menjadi salah satu penyebab pengemudi mengalami kelelahan mental. Oleh karena itu, meningkatkan kualitas hidup diharapkan bisa mengatasi kelelahan mental itu sendiri.

2. Olahraga

Olahraga merupakan salah satu cara paling ampuh dalam mengatasi kelelahan mental. Diharapkan meluangkan waktu untuk berolahraga selama 30 menit setiap harinya.

3. Menerapkan pola makan sehat

Makanan yang dikonsumsi dapat memberikan dampak cukup besar terhadap suasana hati sepanjang hari. Diharapkan untuk mengurangi asupan karbohidrat dan gula (kentang goreng) dan memperbanyak mengkonsumsi asam lemak omega-3 (ikan) sebelum melakukan pekerjaan.

Hasil penelitian yang telah dikemukakan di atas menunjukkan bahwa beban kerja mental berkorelasi negatif terhadap kelelahan dan kejenuhan pengemudi. Manajemen perusahaan perlu mengevaluasi beban mental, kelelahan dan kejenuhan kerja secara berkala, membuat kegiatan rekreasi bersama untuk sarana hiburan bagi para karyawan dan driver, mempertimbangkan untuk dapat memainkan musik di dalam kendaraan ketika pengemudi sedang berkendara dan mendapatkan jadwal teratur dikarenakan jadwal teratur berdampak pada tidur teratur dan dapat mengurangi kelelahan.

Dengan mengetahui seberapa besar hubungan beban kerja mental terhadap kelelahan dan kejenuhan serta mengingat temuan penelitian ini dan pentingnya profesi pengemudi bagi perusahaan, maka sangat penting untuk mengatasi masalah pengemudi. Oleh karena itu, diperlukan penelitian lebih lanjut dengan desain yang berbeda dan jumlah responden yang lebih banyak pada studi kasus yang berbeda untuk mengetahui lebih lanjut faktor-faktor yang berhubungan dengan beban kerja mental, kelelahan dan kejenuhan pada pengemudi.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian analisis hubungan beban kerja mental terhadap kelelahan (*fatigue*) dan kejenuhan (*burnout*) pada pengemudi yang telah dilakukan, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan berdasarkan tujuan penelitian yang telah ditetapkan sebagai berikut:

1. Pengukuran beban kerja mental yang dialami pengemudi selama 14 hari penelitian adalah pengemudi 1 (Arifin) sebesar 73,16, pengemudi 2 (Suwardi) sebesar 73,84, pengemudi 3 (Parman) sebesar 74,6, dan pengemudi 4 (Pathullah) sebesar 74,8. Rata-rata beban kerja mental seluruh pengemudi selama 14 hari penelitian adalah 76,4. Skor beban kerja mental ini berada di rentang 59-79 yang tergolong beban kerja mental tinggi.
2. Nilai hasil perhitungan rata-rata tingkat kelelahan kerja seluruh pengemudi yaitu pengemudi 1 (Arifin) sebesar 56,8, pengemudi 2 (Suwardi) sebesar 55, pengemudi 3 (Parman) sebesar 47,5, dan pengemudi 4 (Pathullah) sebesar 49,5. Skor tingkat kelelahan pengemudi 1 dan 2 berada di rentang 53-75 yang

tergolong tingkat kelelahan sedang, sedangkan skor tingkat kelelahan pengemudi 3 dan 4 berada di rentang 30-52 yang tergolong tingkat kelelahan rendah. Rata-rata tingkat kelelahan seluruh pengemudi selama 14 hari penelitian adalah 52,6 yang tergolong tingkat kelelahan rendah.

3. Nilai hasil perhitungan rata-rata tingkat kejenuhan kerja seluruh pengemudi yaitu pengemudi 1 (Arifin) sebesar 62,4, pengemudi 2 (Suwardi) sebesar 58,6, pengemudi 3 (Parman) sebesar 58,4, dan pengemudi 4 (Pathullah) sebesar 51,25. Rata-rata tingkat kejenuhan seluruh pengemudi selama 14 hari penelitian adalah 57,6.
4. Dari output SPSS, tingkat kekuatan hubungan antara variabel beban kerja mental terhadap kelelahan kerja ialah sangat kuat. Karena diperoleh nilai korelasi koefisien sebesar 0.894. Dengan pedoman kekuatan hubungan : 0,00 - 0,25 = korelasi sangat lemah; 0,26 - 0,50 = korelasi cukup; 0,51 - 0,75 = korelasi kuat; 0,76 - 0,99 = korelasi sangat kuat; 1,00 = korelasi sempurna. Sedangkan Tingkat kekuatan hubungan antara variabel beban kerja mental terhadap kejenuhan kerja berada pada kategori sangat kuat. Karena diperoleh nilai korelasi koefisien sebesar 0.894. Dengan pedoman kekuatan hubungan : 0,00 - 0,25 = korelasi sangat lemah; 0,26 - 0,50 = korelasi cukup; 0,51 - 0,75 = korelasi kuat; 0,76 - 0,99 = korelasi sangat kuat; 1,00 = korelasi sempurna.

Saran

Bagi peneliti selanjutnya, penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan untuk melakukan penelitian selanjutnya. Dari ketiga variabel yang diteliti, sebaiknya untuk menambahkan variabel – variabel lain, karena masih terdapat variabel – variabel lain yang dapat mempengaruhi dan tidak dibahas dalam penelitian ini. Oleh karena itu, perlu diteliti lebih lanjut mengenai variabel lain seperti beban kerja fisik, tingkat pendidikan dan intelegensi, Usia, lama kerja stress kerja dan variabel berpengaruh lainnya. Peneliti selanjutnya dapat mengadakan penelitian pada objek penelitian yang lebih luas dan objek penelitian yang berbeda.

DAFTAR PUSTAKA

- Bridger, R.S. (2003). *Introduction to Ergonomics*. London : Taylor & Francis.
- Diniaty, D., Ikhsan, M. (2018). Analisis Beban Kerja Mental Operator Lantai Produksi Pabrik Kelapa Sawit Dengan Metode NASA-TLX di PT. Bina Pratama Sakato Jaya, Dharmasraya. *Jurnal Teknik Industri: Jurnal Hasil Penelitian Dan Karya Ilmiah Dalam Bidang Teknik Industri*, 4(1), 1. <https://doi.org/10.24014/jti.v4i1.5880>
- Hart, S.G. and Staveland, L.E. (1988). Development of NASA-TLX (Task Load Index): Results of Empirical and Theoretical Research. *Advances in Psychology*, 52, 139-183. [http://dx.doi.org/10.1016/S0166-4115\(08\)62386-9](http://dx.doi.org/10.1016/S0166-4115(08)62386-9)
- Hutabarat, Y. (2017). *Dasar-Dasar Pengetahuan Ergonomi*. Media Nusa Creative. Cetakan Pertama. Malang.
- Rachmat, A., Fathimahayati, L. D., Sitania, F. D. (2021). Analisis Beban Kerja Fisik Dan Mental (Studi Kasus PT. Bukaka Teknik Utama Tbk Balikpapan) Analysis Of Physical And Mental Workloads And Levels Of Work. *Jurnal Ilmiah Intech*, 3(01), 1–9.
- Sugiono, dkk. 2018. *Ergonomi Untuk Pemula (Prinsip Dasar & Aplikasinya)*,

Malang: UB Press.

Susanti, E. L., Zadry, H. R., Yuliandra, B. (2015). Pengantar Ergonomi Industri. AU PRESS. Cetakan Pertama. Padang.

Tarwaka, dkk. 2004. Ergonomi Untuk Keselamatan, Kesehatan Kerja dan Produktivitas. UNIBA PRESS. Cetakan Pertama. Surakarta.

Topper, E. (2007). What's New Libraries : Stress in the Library Workplace New Library Word. *Journal Library* , 561-564.

Winurini, S. (2015). Analisis Beban Kerja Pengemudi Antar Jemput Pegawai Dengan Metode NASA TLX (Studi Kasus Sekretariat Jenderal DPR RI). *Jurnal Aspirasi*, 6(2), 132–144.