

BAB I

PENGANTAR

A. Latar Belakang Masalah

Kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih tergolong tinggi. Menurut data yang di unggah oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, total jumlah kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia pada tahun 2012 terjadi 162.887 kasus kecelakaan, pada tahun 2013 terjadi 168.184 kasus kecelakaan dan tahun 2014 terjadi 152.130 kasus kecelakaan (www.hubdat.dephub.go.id). Kemudian menurut data dari Korlantas Polri pada tahun 2015 terjadi 98.970 kasus kecelakaan, dan pada tahun 2016 terjadi 105.374 kasus kecelakaan dengan rincian 25.859 orang meninggal, 120.913 orang luka ringan, dan 22.939 luka berat (www.kompas.com). Berdasarkan total jumlah kecelakaan tersebut terdapat kasus kecelakaan yang melibatkan jenis kendaraan mobil bus. Menurut data yang di unggah oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, total jumlah kasus kecelakaan lalu lintas yang melibatkan mobil bus pada tahun 2012 terjadi 8.375 kecelakaan, pada tahun 2013 terjadi 4.893 kecelakaan, dan pada tahun 2014 terjadi 4.808 kecelakaan (www.hubdat.dephub.go.id). Kemudian menurut Korlantas Polri pada tahun 2017 caturwulan pertama terjadi 1.283 kasus kecelakaan yang melibatkan mobil bus (www.korlantas-irsms.info). Dari angka kecelakaan tersebut mobil bus memiliki angka yang paling kecil, namun mobil bus mengangkut puluhan penumpang jika di

bandingkan dengan jenis kendaraan lainnya seperti sepeda motor dan kendaraan pribadi.

Banyak contoh kasus kecelakaan bus yang disebabkan oleh cara mengemudi yang berbahaya, salah satunya adalah kasus yang terjadi di Semarang. Pada tanggal 20/02/2015 bus Sang Engon yang mengalami kecelakaan di Tol Jatingaleh KM 9.300 lingkaran tol Jangli Semarang, 16 orang tewas. Bus merupakan armada baru keluaran tahun 2012 dan berfungsi normal. Kelalaian pengemudi yang diduga kelelahan menjadi penyebab utama tragedi tersebut (news.detik.com/). Kasus Kecelakaan Bus lain juga terjadi pada Bus lorena jurusan Jakarta-Probolinggo pada tanggal 20/02/2015, yang mengangkut 52 penumpang mengalami kecelakaan di Jalan Raya Krumpet, Banyumas. Dalam kejadian tersebut Sopir diduga mabuk sehingga kendaraan melaju cepat tak terkendali dan akhirnya menabrak tebing (<http://news.liputan6.com/>). Sementara itu kecelakaan juga terjadi di kota Yogyakarta pada 10 april 2015 lalu yang melibatkan Bus Sumber Waras jurusan Yogyakarta-Semarang rusak berat dikarenakan menabrak pohon dan rambu lalu lintas. Polisi menyebutkan kecelakaan tersebut dikarenakan sang sopir yang ugal-ugalan dan lalai saat mengemudi (news.detik.com/).

Kasus-kasus di atas merupakan satu bentuk kecenderungan perilaku tidak disiplin dari para sopir bus yang harus dievaluasi. Kasus tersebut juga menjadi keprihatinan bagi bangsa Indonesia. Hal ini mengindikasikan bahwa tingkat mengemudi berisiko (*Risky Driving*) pada sopir bus di Indonesia masih tergolong tinggi. Beberapa contoh kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi tersebut

menyebabkan banyak kerugian dari segi fisik maupun material dan tidak jarang hingga menyebabkan kematian. Tidak hanya korban meninggal dunia, kecelakaan lalu lintas yang terjadi juga menimbulkan kerugian material kendaraan dan kerugian fisik berupa luka berat dan luka ringan. Menurut data yang di unggah oleh Korlantas Polri pada tahun 2017 triwulan pertama untuk Polda DIY memaparkan bahwa terjadi 857 kecelakaan dengan kerugian material kendaraan sebesar Rp. 540.930.000, 120 orang meninggal, 1 orang luka berat, dan 1109 luka ringan (www.korlantas-irsms.info).

Beberapa kasus kecelakaan di atas menunjukkan perilaku mengemudi yang berisiko yang menyebabkan berbagai kecelakaan di jalan raya yang dikarenakan oleh berbagai sebab. Menurut Jonah (1997) tolok ukur utama mengemudi berisiko adalah keterlibatannya dalam sebuah kecelakaan, dimana pengemudi kendaraan dianggap bersalah. Dapat dikatakan bahwa penyebab utama dari kecelakaan lalu lintas berasal dari pengemudi kendaraan itu sendiri. Berdasarkan data-data tersebut, dapat dikatakan bahwa penyebab utama kecelakaan adalah dari faktor *human error*. Berbagai kecelakaan tersebut dapat terjadi akibat dari faktor *human error*, *management error*, *technical error*, dan *beyond error* (Winarsunu, 2008 dalam Rahman, 2014). Sebagaimana yang disebutkan oleh Watson, dkk (2007) bahwa perilaku mengemudi yang berisiko ialah perilaku yang dapat menyebabkan keterlibatan fatal kecelakaan atau cedera serius untuk pengendara sepeda motor, penumpang pembonceng atau pengguna jalan lainnya. Lebih lanjut lagi menurut Ferreira dkk (2009) dimensi mengemudi berisiko meliputi hal-hal seperti mengemudi setelah minum alkohol ,melanggar

batas kecepatan, mengemudi saat kondisi cuaca buruk, mengemudi sambil menggunakan ponsel, menyalip dalam situasi berbahaya, perilaku distraktif, sedikit atau tidak ada penggunaan lampu penanda.

Berdasarkan penelitian-penelitian yang ada, telah ditemukan berbagai faktor yang berpengaruh terhadap terjadinya perilaku mengemudi berisiko. Penelitian-penelitian yang dilakukan oleh Zeid dkk (2011); Shinar (2005) ; Parry (2000); Mashuri dan Zaduqisti (2009) mengungkapkan bahwa hal-hal yang dapat menyebabkan perilaku mengemudi secara berbahaya antara lain tingkat sifat agresif, skor kecemasan yang tinggi, sedang mengalami *stress*, faktor-faktor personal seperti *sensation seeking* dan *hostility*, serta faktor-faktor *motivational-situasional*, *feeling pressured* dan *situational anger* (dalam Rahman, 2014). Sedangkan menurut *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ) memaparkan bahwa faktor-faktor mengemudi berisiko antara lain adalah stres, ketelitian, kecepatan, penyimpangan, kesalahan, dan pelanggaran lalu lintas (dalam Riskiansah & Zain, 2011). Najenson, dkk. (2010) menyebutkan bahwa stres adalah salah satu gangguan yang dialami oleh seorang sopir bus selain gangguan fisik seperti pegal, kelelahan dan nyeri otot saat mengemudikan kendaraan. Selain itu, penelitian lain juga menjelaskan bahwa stres merupakan masalah dan faktor yang mengganggu dalam bekerja pada pengemudi profesional dan dapat menempatkan pengemudi tersebut dalam situasi yang berbahaya (Dorn dkk, 2005).

Pengemudi yang mengalami stres cenderung melihat pengemudi lain sebagai sumber frustrasi mereka di lingkungan lalu lintas, sehingga tingkat agresivitasnya pun meningkat (Winarsunu, 2008 dalam Rahman, 2014). Menurut

penelitian yang dilakukan oleh Chliaoutakis dkk (2002) menjelaskan bahwa stres adalah salah satu penyebab perilaku mengemudi yang agresif yang termasuk dalam perilaku mengemudi yang berisiko. Gwyther dan Holland (2014), menemukan bahwa efek dari stres kerja dapat menjalar ke kehidupan lainnya, termasuk pada kemarahan di jalan raya yang dapat meningkatkan perilaku mengemudi yang berisiko. Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat diketahui salah satu penyebab mengemudi yang berisiko adalah gejala stres kerja.

Menurut penelitian yang dilakukan oleh Tse, dkk. (2006) sopir bus yang mengalami stres akan berdampak pada fisik, psikologis, perilaku, dan organisasi pengemudi tersebut sehingga akan membuat risiko keterlibatan kecelakaan pada sopir bus akan lebih besar.

B. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah ada hubungan stres kerja dengan mengemudi berisiko pada sopir bus.

C. Manfaat Penelitian

1. Secara teoritis, diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat bagi ilmu psikologi, khususnya psikologi sosial dan industri sosial yang berkaitan dengan perilaku mengemudi berisiko dan stres kerja.

2. Secara praktis, diharapkan dapat memberikan informasi dan referensi pada pembaca yang juga pengguna lalu lintas mengenai apakah adanya hubungan antara stres terhadap munculnya perilaku mengemudi yang beresiko.

D. Keaslian Penelitian

Pada penelitian yang telah dilakukan oleh Kontogiannis (2006) dengan judul *Patterns of driver stress and coping strategies in a Greek sample and their relationship to aberrant behaviors and traffic accidents*. Penelitian ini menjelaskan tentang struktur faktor stres pengemudi dan berhubungan dengan strategi mengatasinya serta beberapa bentuk kesalahan dan pelanggaran di jalan raya sehingga meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas di negara Yunani. Kesimpulan penelitian ini menemukan bahwa, seperti yang terjadi dengan negara-negara lain, pengemudi stres dalam bentuk agresi adalah terkait dengan perilaku yang tidak aman dan kecelakaan lalu lintas.

Penelitian yang hampir sama telah dilakukan oleh Riskiansah dan Zain pada tahun 2011 dengan judul Analisis pola tingkah laku pengendara sepeda motor di kota Surabaya dengan *Driver Behaviour Questionnaire (DBQ)*. Penelitian ini bertujuan menganalisis perilaku pengendara yang menyimpang berdasarkan faktor DBQ. Pada hasil penelitian Variabel stres memiliki koefisien bertanda positif jadi semakin tinggi tingkat stres yang dialami seseorang semakin tinggi pula resikonya terlibat dalam kecelakaan. Kemudian adapun penelitian lain yang telah dilakukan oleh Oz, Ozkan, dan Lejunen (2010) dengan judul *Professional and non-professional drivers' stress reactions and risky driving*. Tujuan dari

penelitian ini adalah untuk menyelidiki reaksi stres, ngebut/ugal-ugalan, jumlah hukuman/pelanggaran lalu lintas dan keterlibatan kecelakaan antara kelompok pengemudi yang berbeda (sopir taksi, sopir bus, pengemudi kendaraan berat, dan pengemudi non-profesional).

Penelitian lain juga telah dilakukan oleh Gwyther dan Holland (2014) dengan judul *Feelings of vulnerability and effects on driving behaviour – A qualitative study*. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menguji apakah respon emosional terhadap risiko mempengaruhi sopir fungsi mengatasi dan membatasi mengemudi atau perilaku mobilitas. Dalam penelitian ini gejala stres muncul dikarenakan faktor kepribadian dan lingkungan yang mempengaruhi proses kognitif sehingga merusak kinerja mengemudi. Selain itu, McClinton dan Dollard (2010) juga telah melakukan penelitian dengan judul *Work stress and driving anger in Japan*. Penelitian ini berisi tentang pengemudi yang mengalami stres kerja yang timbul akibat dari ketidakseimbangan antara upaya dan upah kerja sehingga akan memberikan suatu efek pada pengemudi yang marah yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas di negara Jepang.

Terdapat juga penelitian yang dilakukan oleh Rahman pada tahun 2014 dengan judul *Dangerous driving behavior ditinjau dari Big Five Factors Personality*. Tujuan dari penelitian ini adalah ingin mengetahui apakah ada perbedaan *dangerous driving behavior* ditinjau dari *Big Five Factors Personality* pada pengemudi. Salah satu dari *Big Five Factors Personality* adalah faktor *neuroticism* yang memiliki skor rata-rata *dangerous driving behavior* tertinggi

kedua, memiliki ciri-ciri yaitu mudah cemas, mudah stres, pemurung, dan sedih. Faktor tersebut berada pada kategori dalam mengemudi yang berisiko.

Perbedaan penelitian ini dengan penelitian-penelitian yang telah dilakukan sebelumnya adalah pada penelitian ini mengangkat adanya hubungan antara stres dengan perilaku mengemudi yang berisiko.

1. Keaslian Topik Penelitian

Topik yang diangkat dalam penelitian yang telah dilakukan oleh Gwyther dan Holland (2014) lebih membahas mengenai efek stres kerja pada mengemudi marah. Pada penelitian ini, peneliti lebih mengangkat mengenai masalah perilaku mengemudi berisiko yang ditimbulkan oleh stres kerja.

2. Keaslian Teori

Teori yang digunakan dalam penelitian ini mengacu pada teori yang telah digunakan sebelumnya. Teori mengemudi berisiko menggunakan teori Hilde Iversen (2004) dan sedangkan untuk teori stres kerja menggunakan teori Robbins dalam Almasitoh, 2011.

3. Keaslian Alat Ukur

Penelitian menggunakan alat ukur berupa angket. Terdapat dua angket dalam penelitian ini yaitu angket yang mengukur mengenai perilaku mengemudi berisiko dan angket yang mengukur mengenai stres kerja. Alat ukur untuk mengemudi berisiko diadaptasi dari alat ukur *Risky Driving Behavior* oleh Iversen (2004). Sedangkan alat ukur dari stres kerja dari Schultz dan Schultz, dan Robbins yang di adaptasi oleh Almasitoh, 2011.

4. Keaslian Responden Penelitian

Karakteristik responden yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengemudi atau sopir bus yang berusia dalam kategori dewasa. Berdasarkan penelitian-penelitian sebelumnya, responden penelitian ini merujuk kepada penelitian yang dilakukan oleh Duffy dan McGoldrick (1990) yang meneliti tentang sumber stres dari 376 orang laki-laki pengemudi bus di Transportasi Industri UK. Selain itu, penelitian lain juga dilakukan oleh Oz, dkk (2010) yang meneliti tentang reaksi dari stres dan mengemudi berisiko pada pengemudi profesional seperti sopir bus, sopir taxi, sopir kendaraan berat dan pengemudi non-profesional.

