

BAB I

PENGANTAR

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Menurut Baker dan Holzworth (Chomeya, 2010), perilaku agresif menyebabkan kerusakan dan bahaya bagi orang-orang dan masyarakat. Berdasarkan sudut pandang psikologis, perilaku agresif termasuk dalam tingkat serius dan dianggap sebagai suatu masalah, karena hasil dari orang-orang yang tidak dapat menyesuaikan diri. Informasi dari Badan Pusat Statistik (<http://www.bps.go.id/>), diketahui bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2010 mencapai 66.488 yang mengakibatkan korban meninggal sebanyak 19.873 orang. Sedangkan pada tahun 2011, kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 108.696 yang mengakibatkan korban meninggal sebanyak 31.195 orang. Pada wilayah tertentu seperti yang dikutip dari <http://jateng.bps.go.id/>, kecelakaan lalu lintas di wilayah Surakarta pada tahun 2011 sebanyak 454 yang mengakibatkan korban meninggal 27 orang. Sedangkan untuk wilayah Sragen, kecelakaan lalu lintas mencapai 690 dan mengakibatkan korban meninggal sebanyak 22 orang. Banyak hal yang dapat terjadi akibat dari perilaku mengemudi masyarakat yang agresif.

Informasi lain yang didapat dari <http://www.brti.or.id/>, bahwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh faktor manusia. Pada tahun 2010, kecelakaan yang terjadi akibat lengah sekitar 37,10%; tidak tertib sekitar 36,40%; tidak terampil sekitar 15,81%; mengemudi sekitar 3,61%; lelah sekitar 2,61%;

mengantuk sekitar 1,94%; sambil menelepon sekitar 1,67%; dan mabuk sekitar 1,31%. Menurut Lulie dan Hatmoko (2005), perilaku mengemudi yang agresif seperti tidak berusaha menjaga jarak yang sesuai dengan kendaraan lain yang ada di depannya, mengendara dengan kecepatan tinggi, menerjang lampu merah, menyerempet bahaya, mengkonsumsi minuman keras.

Secara spesifik, berbeda dengan kecelakaan pada kendaraan pribadi, kecelakaan pada bus lebih memiliki dampak yang besar. Menurut Yamada dkk (2008), mengemudi bus berbeda dari mobil biasa sehubungan dengan sejumlah poin, salah satunya adalah mengemudi bus adalah suatu pekerjaan yang bertanggung jawab atas kehidupan banyak penumpang. Salah satu contoh kecelakaan bus yang dapat membahayakan nyawa banyak orang adalah kecelakaan bus di Cianjur (27/2) yang mengakibatkan korban meninggal sebanyak 15 orang (www.metrotvnews.com).

Perilaku mengemudi agresif dapat terjadi karena beberapa faktor yang mempengaruhinya. Sharkin (2004) mengatakan bahwa faktor *situational / environmental conditions, personality / dispositional factors*, dan *demographic variables* merupakan faktor yang dapat mempengaruhi seseorang berperilaku mengemudi agresif. Faktor *situational / environmental conditions* meliputi, stres, saling menghalangi antar kendaraan, dan suhu (panas). Faktor *personality / dispositional* salah satunya adalah tipe kepribadian kompetitif. Selain itu, faktor *demographic variables* yang meliputi faktor usia dan lingkungan masyarakat.

Salah satu faktor yang menjadi pemicu perilaku mengemudi agresif adalah stres. James (Dukes, Clayton, Jenkins, Miller dan Rodgers, 2001) mengatakan

bahwa kemarahan jalan (*road rage*) telah merajalela karena pengalaman mengemudi seseorang penuh dengan stres, kecemasan, kemarahan, permusuhan dan ketakutan. Berdasarkan penelitian dari Hennessy dan Wiesenthal (1999), stres dapat mengakibatkan perilaku mengemudi agresif pada seseorang. Pengemudi yang stres pada akhirnya dapat menyebabkan kecenderungan disposisional untuk mengemudi dengan cara yang negatif. Pengemudi yang stres dapat menyebabkan kurangnya tingkat konsentrasi, peningkatan kecelakaan, dan perilaku mengemudi yang agresif. Berdasarkan penelitian tersebut, ditemukan bahwa stres pengemudi dapat mempengaruhi suasana hati, pikiran, perasaan, dan dalam situasi pekerjaan dan rumah.

Stres merupakan tekanan-tekanan yang datang dan mempengaruhi dengan cara yang berbeda-beda seperti merasa mampu, menjadi gairah, bahkan secara positif menjadi sangat sukses, sedangkan dalam keadaan lain menjadi sangat menderita dalam suatu hal sehingga menunjukkan tanda-tanda tidak berhasil dan tidak mampu memenuhi batas waktu akhir maupun harapan-harapan yang diinginkan (Cooper dan Straw, 2002). Stres dapat menjadi pemicu untuk hal positif, namun jika seseorang tidak dapat mengendalikannya, stres dapat memberikan efek yang sangat negatif. Kedua kondisi tersebut yang dinamakan *eustress* (stres positif) dan *distress* (stres negatif).

Secara lebih spesifik, pemicu stres dapat terjadi di lingkungan mana saja, salah satunya di tempat kerja. Hal inilah yang disebut dengan stres kerja. Sopiah (2008) menjelaskan, terdapat banyak stresor (penyebab stres) dalam organisasi atau pekerjaan, antara lain lingkungan fisik (kebisingan, resiko keamanan,

ketiadaan privasi), stres karena peran atau tugas (konflik peran, peran mendua / ambiguitas, beban kerja dan karakteristik kerja), *interpersonal stressor* (persaingan, perbedaan karakter, latar belakang dan persepsi) dan *organizational stressor* (beban kerja yang menumpuk ketika ada PHK, rasa tidak aman dan tidak nyaman jika suatu saat dikeluarkan, restrukturisasi). Selain itu, Canadian Mental Health Association (Arandelović dan Ilić, 2006) menjelaskan bahwa takut akan redundansi pekerjaan, PHK karena ekonomi yang tidak menentu, peningkatan tuntutan untuk lembur karena pemotongan staf bertindak sebagai stres negatif.

Salah satu populasi yang memungkinkan munculnya stres kerja adalah sopir bus. Stres kerja yang dialami oleh sopir bus dapat berakibat buruk saat sedang melakukan pekerjaannya. Tekanan akan pekerjaan, konflik antar pegawai, lingkungan fisik pekerjaan, tuntutan dari keluarga juga dapat menimbulkan stres kerja pada sopir bus. Melalui sebuah wawancara singkat, peneliti mewawancarai ST (44) yang sudah bekerja sebagai sopir bus selama 17 tahun di salah satu perusahaan. ST mengatakan bahwa penghasilan yang diterimanya sebagai sopir bus terkadang suka mengganggu pikirannya dikarenakan tekanan dari keluarga yang tidak paham akan penghasilan yang dimilikinya. Tekanan dari keluarga terkadang membuatnya cukup stres. Selain itu, kelelahan, pusing, kemacetan yang tinggi, pengamen, dan penumpang yang bermasalah juga membuatnya cukup terganggu saat sedang menyetir. Di sisi lain, beberapa sopir bus ekonomi lainnya mengatakan bahwa salah satu penyebabnya adalah tekanan akan tuntutan setoran yang diharuskan tiap harinya. Tuntutan itu terkadang membuat mereka harus bersaing dengan pengemudi lainnya. Berdasarkan penjelasan dari Sopiha (2008)

sebelumnya, persaingan dalam pekerjaan merupakan tekanan yang terkadang membuat seseorang menjadi stres, masuk dalam kategori *inter-personal stressor*.

Sopir bus memiliki banyak tekanan dalam pekerjaan yang dapat menyebabkan terjadinya perilaku mengemudi agresif. Jika dilihat dari salah satu penyebab stres, yaitu tuntutan setoran terkadang sopir bus harus bersaing dengan bus lainnya untuk mendapatkan penumpang. Sehingga, saat berada di jalan raya sopir bus melakukan pelanggaran lalu lintas yang merupakan ciri dari mengemudi agresif. Seperti, melanggar lampu merah, mendahului kendaraan lain tanpa memperhatikan marka jalan, dan berhenti mendadak di sekitar lampu lalu lintas yang dapat menyebabkan kemacetan dan terparahnya adalah terjadinya kecelakaan. Seperti yang disampaikan oleh Yamada dkk (2008), kecelakaan penumpang dapat terjadi di berbagai situasi, seperti tiba-tiba bus berjalan, tikungan tajam dan berhenti mendadak. Kelelahan dalam bekerja merupakan salah satu dampak dari seseorang yang mengalami stres kerja. Selain itu, rasa pusing, detak jantung yang meningkat, dan daya konsentrasi yang tinggi merupakan gejala dari seseorang yang mengalami stres (Robbins dan Judge, 2008). Keadaan tersebut yang dapat membuat sopir bus mengendarai secara agresif atau tidak aman. Sesuai dengan pernyataan dari Yamada dkk (2008), bahwa mengemudi secara aman sangat sulit dilakukan oleh sopir bus yang mengalami stres karena pekerjaan tersebut merupakan pelayanan publik dan harus selalu berkonsentrasi menyetir demi keamanan penumpang.

Dari hal tersebut, dapat diketahui bahwa salah satu hal yang dapat menyebabkan seseorang untuk berperilaku mengemudi agresif adalah stres kerja

yang dialami oleh sopir bus. Maka dari itu, peneliti mengangkat judul hubungan stres kerja dengan perilaku mengemudi agresif pada sopir bus.

B. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan stres kerja dengan perilaku mengemudi agresif pada sopir bus.

C. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat Teoritis

Penelitian akan hubungan stres kerja dan perilaku mengemudi agresif ini dapat bermanfaat bagi perkembangan informasi dalam bidang psikologi, terutama dalam bidang Psikologi Sosial dan Psikologi Industri dan Organisasi. Penelitian ini juga berguna sebagai masukan untuk penelitian sejenis selanjutnya dengan pengembangan teori yang lebih baik lagi mengenai teori stres kerja dan perilaku mengemudi agresif.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini memberikan gambaran bagi masyarakat umum akan hubungan stres kerja dengan perilaku mengemudi agresif. Memberikan informasi yang sesuai dengan analisis yang diberikan bahwa terdapat hubungan stres kerja dengan perilaku mengemudi agresif. Diharapkan penelitian ini dapat menjadikan perusahaan bus terutama kepada sopir bus untuk lebih berhati-hati dalam mengemudi dan lebih memperhatikan lagi tanda-tanda yang dapat memicu perilaku mengemudi agresif di jalan raya.

D. KEASLIAN PENELITIAN

Penelitian mengenai pengaruh stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif belum pernah dilakukan akan tetapi penelitian mengenai variabel stres kerja dan perilaku mengemudi agresif sudah banyak diteliti sebelumnya dengan subjek serta lokasi yang berbeda. Beberapa dari penelitian tersebut akan dijadikan sumber referensi peneliti.

Penelitian pertama berjudul *Bus Drivers' Mental Conditions and Their Relation to Bus Passengers' Accidents with a Focus on the Psychological Stress Concept* (Yamada, dkk, 2008) berfokus pada konsep stres psikologis sebagai faktor individu yang tidak stabil pada sopir bus yang berhubungan dengan kecelakaan penumpang.

Penelitian berjudul *Traffic Congestion, Driver Stress, and Driver Aggression* (Hennessy dan Wiesenthal, 1999) yang memiliki hipotesis yaitu mengemudi yang agresif lebih sering terjadi pada saat tingginya kemacetan. Selain itu, sopir yang agresif akan membuat sopir menjadi stres dalam keadaan kemacetan yang tinggi. Tujuan penelitian adalah untuk memeriksa setiap kemungkinan dari hubungan yang ada dalam kemacetan rendah dan tinggi.

Penelitian yang ketiga adalah *Perilaku Agresif Menyebabkan Resiko Kecelakaan saat Mengemudi* (Yohanes dan Hatmoko, 2005). Permasalahan yang diangkat adalah ketidaksadaran pengemudi berperilaku agresif saat di jalan raya dapat membahayakan dirinya dan orang lain.

1. Keaslian Topik

Topik yang diangkat dari penelitian Yamada, dkk hampir memiliki kesamaan topik yang peneliti angkat. Mengenai sopir bus yang mengalami stres dan bagaimana saat berkendara dengan membawa penumpang yang banyak. Selain itu, bila dihubungkan dengan mengemudi yang agresif, topik sejenis seperti yang diteliti oleh Hennessy dan Wiesenthal (1999) yang mengangkat judul *Traffic Congestion, Driver Stress, and Driver Aggression*.

2. Keaslian Teori

Teori yang peneliti gunakan berasal dari bermacam sumber penelitian. Penelitian dari Dulla dan Geller (2003) berjudul *Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research*, yang memiliki berbagai definisi perilaku mengemudi dari berbagai sumber, seperti Lajunen, dkk (1998), Tasca (2000), Shinar (1998), dan lain-lain. Sedangkan untuk topik mengenai stres kerja, peneliti mengambil salah satu sumber penelitian dari Arandelović dan Ilić (2006) mengenai *Stress in Workplace-Possible Prevention*.

3. Keaslian Alat Ukur

Alat ukur yang digunakan berasal dari yang sudah digunakan oleh peneliti Harris & Houston (2008) pada penelitian berjudul "*Recklessness in Context Individual and Situational Correlates to Aggressive Driving. Environment and Behavior*". Selain itu, juga menggunakan penelitian dari Lajunen & Parker (2001) yang berjudul *Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver*

anger and aggressive driving. Alat ukur untuk stres kerja sendiri diambil dari penjelasan Robbins dan Judge (2008) dengan buku berjudul *Perilaku Organisasi*.

4. Keaslian Subjek Penelitian

Subjek dari penelitian Yamada dkk (2008) adalah sopir bus yang berjumlah 39 dengan usia rata-rata 40,2 tahun dan bekerja di Prefektur Chiba. Sama halnya dengan Yamada, dkk., peneliti akan meneliti tingkatan stres yang dialami oleh sopir bus di wilayah Surakarta dan Sragen.

