

NASKAH PUBLIKASI

**HUBUNGAN STRES KERJA DENGAN PERILAKU MENGEMUDI
AGRESIF PADA SOPIR BUS**



Oleh:

GISELLA ASWARANI GUSTAMI

THOBAGUS MOH.NU'MAN, S.Psi., Psikolog., MA.

PROGRAM STUDI PSIKOLOGI

FAKULTAS PSIKOLOGI DAN ILMU SOSIAL BUDAYA

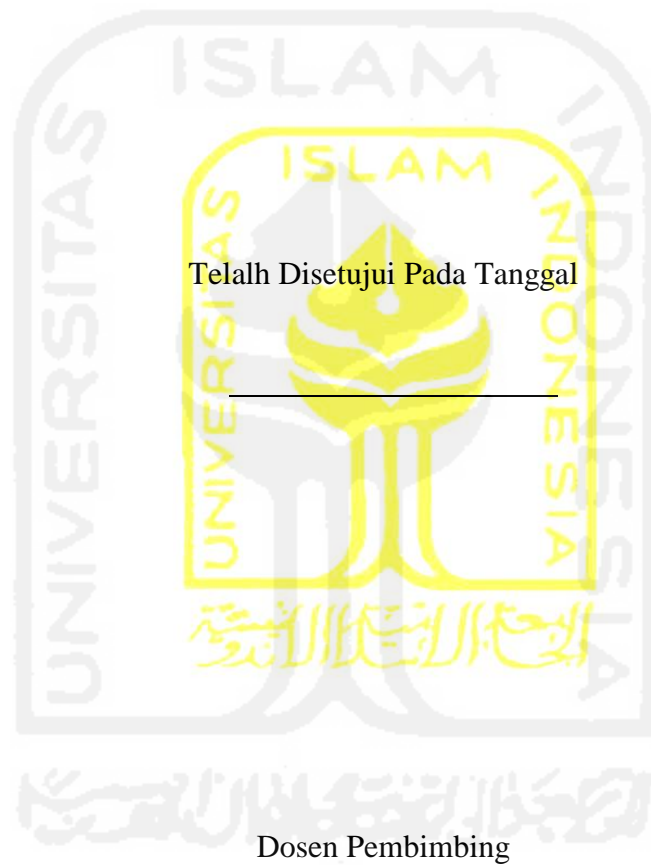
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

YOGYAKARTA

2014

NASKAH PUBLIKASI

**HUBUNGAN STRES KERJA DENGAN PERILAKU MENGEMUDI
AGRESIF PADA SOPIR BUS**



Telahl Disetujui Pada Tanggal

Dosen Pembimbing

(Thobagus Moh. Nu'man, S.Psi., Psikolog., MA.)

HUBUNGAN ANTARA STRES KERJA DENGAN PERILAKU MENGEMUDI AGRESIF PADA SOPIR BUS

Gisella Aswarani Gustami

Thobagus Moh. Nu'man

INTISARI

Penelitian ini bertujuan untuk menguji apakah ada hubungan antara stres kerja dengan perilaku mengemudi agresif pada sopir bus. Hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah ada hubungan positif antara stres kerja dengan perilaku mengemudi agresif pada sopir bus. Subjek dalam penelitian ini adalah sopir bus di salah satu perusahaan bus dengan jumlah 63 orang laki-laki dengan rentang usia 18-70 tahun. Skala yang digunakan dalam penelitian ini ada dua yaitu skala perilaku mengemudi agresif berdasarkan konsep Harris, Houston dan Norman (2008) serta skala stres kerja berdasarkan konsep Robbins dan Judge (2008). Hasil analisis dengan menggunakan teknik *product moment* dari *Spearman* menunjukkan bahwa ada hubungan signifikan antara stres kerja dengan perilaku mengemudi agresif pada sopir bus dengan koefisien korelasi r sebesar 0.419 dan $p = 0,000$ ($p < 0,01$). Namun, hasil penelitian tersebut hanya berlaku pada subjek penelitian ini saja, karena analisis yang digunakan adalah analisis non parametrik.

Kata Kunci : Stres Kerja, Perilaku Mengemudi Agresif

PENGANTAR

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 tingat 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://m.kominfo.go.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.

METODE PENELITIAN

A. Subjek Penelitian

Subjek pada penelitian ini adalah sopir bus. Berusia sekitar 18 hingga 68 tahun dengan jenis kelamin laki-laki dan memiliki SIM B1. Sopir bus berada di Surakarta dan sekitarnya.

B. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan dua macam alat ukur, yaitu skala perilaku mengemudi agresif dan stres kerja. Adapun penjelasannya adalah sebagai berikut :

1. Skala Perilaku Mengemudi Agresif

Skala perilaku mengemudi agresif digunakan untuk mengetahui tingkat agresif seseorang saat mengemudi. Skala tersebut disusun dengan menggunakan skala *Likert* yang dimodifikasi, yang terdiri dari empat alternatif jawaban. Skala tersebut dibuat berdasarkan aspek mengemudi agresif dari Haris, Houston dan Norman (2008), yaitu *conflict behavior* dan *speeding*. Alat ukur ini menggunakan empat skala yang bergerak dari 1 (tidak pernah) hingga 4 (sangat sering). Angket ini terdiri dari 10 pernyataan *favourable*. Skala mengemudi agresif memiliki empat alternatif jawaban, yaitu SS (sangat sering), S (sering), KK (kadang-kadang), dan TP (tidak pernah). Penilaian angket ini bergerak dari 4 hingga 1.

2. Skala Stres Kerja

Skala stres kerja digunakan untuk mengetahui tingkat stres kerja seseorang dalam pekerjaannya. Skala tersebut disusun dengan menggunakan

skala Likert yang dimodifikasi, yang terdiri dari empat alternatif jawaban. Skala tersebut dibuat berdasarkan aspek stres kerja dari Robbins dan Judge (2008), yaitu gejala fisiologis, gejala psikologis dan gejala perilaku. Aspek ini menggunakan empat skala yang bergerak dari 1 (sangat tidak setuju) hingga 4 (sangat setuju). Skala stres kerja ini terdiri dari 20 pernyataan *favourable*. Skala stres kerja memiliki empat alternatif jawaban, yaitu SS (Sangat Setuju), S (Setuju), TS (Tidak Setuju) dan STS (Sangat Tidak Setuju). Penilaian angket ini bergerak dari 4 hingga 1.

C. Metode Analisis Data

Penelitian ini, data yang telah diperoleh dianalisis dengan menggunakan dua uji analisis, yaitu uji asumsi dan uji hipotesis. Uji asumsi meliputi uji linieritas dan uji normalitas. Kemudian, setelah ditemukan hasil dari uji linieritas dan uji asumsi, peneliti melakukan uji hipotesis dengan menggunakan analisis korelasi pendekatan dari Spearman. Uji hipotesis dilakukan untuk melihat apakah terdapat hubungan antara tiap variabelnya. Analisis data dilakukan dengan menggunakan bantuan program *Statistical Program Social Science (SPSS) for Windows versi 16.0*.

D. Hasil Penelitian

1. Deskripsi Subjek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini adalah sopir bus daerah Solo dan sekitarnya. Jumlah subjek dalam penelitian ini sebanyak 63 orang dengan jumlah yang telah ditambahkan dari subjek *try out* sebelumnya. Seluruh subjek berjenis kelamin laki-laki. Berikut deskripsi subjek penelitian secara lengkap :

Tabel 3*Distribusi subjek berdasarkan kelompok usia*

Usia	Jumlah Subjek
18 – 40	35
41 – 70	28
Jumlah	63

2. Deskripsi Data Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian yang berupa angka-angka, maka dapat diperoleh gambaran mengenai data penelitian yang berisi fungsi-fungsi dasar statistik. Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan, dari data-data yang diperoleh dari skala, maka diketahui skor hipotetik dan skor empiric yang meliputi skor maksimal, minimal, *mean* (rata-rata), dan standard deviasi (SD) pada masing-masing skala. Deskripsi dari data penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4*Deskripsi data penelitian*

Variabel	Hipotetik				Empirik			
	Min	Max	Mean	SD	Min	Max	Mean	SD
Mengemudi Agresif	10	40	25	5	11	40	26,37	7,825
Stres Kerja	20	80	50	10	32	73	57,41	9,525

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui bahwa rerata (*mean*) empirik dari mengemudi agresif lebih tinggi dibandingkan rerata (*mean*) hipotetiknya. Hal ini menunjukkan bahwa perilaku mengemudi agresif subjek cenderung lebih tinggi. Sama halnya dengan rerata (*mean*) empirik dari variabel stres

kerja, lebih tinggi dibandingkan dengan rerata (*mean*) hipotetiknya. Hal tersebut menunjukkan bahwa subjek memiliki stres kerja yang cukup tinggi.

Deskripsi data penelitian tersebut juga digunakan untuk membuat kategorisasi kelompok subjek sebagai acuan, pada saat data empiris telah didapatkan. Peneliti menggunakan deskripsi data penelitian untuk membuat kategori tiap variabel dengan lima kategori sebagai berikut :

Tabel 5

Norma Kategorisasi

Kategorisasi	Norma Kategorisasi
Sangat Rendah	$X \leq \mu - 1.8 SD$
Rendah	$\mu - 1.8 SD < X \leq \mu - 0.6 SD$
Sedang	$\mu - 0.6 SD < X \leq \mu + 0.6 SD$
Tinggi	$\mu + 0.6 SD < X \leq \mu + 1.8 SD$
Sangat Tinggi	$X > \mu + 1.8 SD$

Berdasarkan norma kategori di atas, maka subjek penelitian dapat dikelompokkan menjadi kategori berdasarkan pada masing-masing variabel yang dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 6

Kategorisasi Skala Mengemudi Agresif

Kategorisasi	Rentang Skor	Frekuensi	Prosentase
Sangat Rendah	$X \leq 12,285$	3	1,89%
Rendah	$12,285 < X \leq 21,675$	15	9,45%
Sedang	$21,675 < X \leq 31,065$	19	11,97%
Tinggi	$31,065 < X \leq 40,455$	26	16,38%
Sangat Tinggi	$X > 40,455$	0	0%

Dari hasil kategori skala Mengemudi Agresif di atas, diketahui bahwa sebagian besar subjek, yaitu 26 subjek, masuk dalam kategori tinggi dengan prosentase sebesar 16,38%. Selain itu, 19 subjek berada dalam kategori mengemudi agresif sedang dengan prosentase sebesar 11,97% dan 15 subjek masuk dalam kategori mengemudi agresif rendah dengan prosentase 9,45%. Sisanya yakni sebanyak 3 subjek masuk dalam kategori mengemudi agresif yang sangat rendah dengan prosentase sebesar 1,89%.

Sedangkan untuk kategorisasi variabel stres kerja dapat dilihat di tabel berikut :

Tabel 7

Kategorisasi Skala Stres Kerja

Kategorisasi	Rentang Skor	Frekuensi	Prosentase
Sangat Rendah	$X \leq 40,265$	5	3,15%
Rendah	$40,265 < X \leq 51,695$	12	7,56%
Sedang	$51,695 < X \leq 63,125$	26	16,38%
Tinggi	$63,125 < X \leq 74,555$	20	12,6%
Sangat Tinggi	$X > 74,555$	0	0%

Dari hasil kategorisasi skala Stres Kerja di atas, diketahui bahwa 20 subjek berada dalam kategori stres kerja yang tinggi dengan prosentase sebesar 12,6%. Dengan jumlah subjek yang lebih besar, yaitu 26 subjek, berada pada kategori stres kerja yang sedang dengan prosentasi sebesar 16,38%. Selain itu, 12 subjek berada dalam kategori stres kerja yang rendah dengan prosentase sebesar 7,56%. Sisanya yakni sebanyak 5 subjek, yang memiliki stres kerja yang sangat rendah dengan prosentase sebesar 3,15%.

3. Uji Asumsi

a. Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan dengan menggunakan teknik *One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test* dari aplikasi SPSS 16.0 *for Windows*. Hasil dari uji normalitas dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 8

Uji Normalitas

Variabel	Skor KS-Z	p	Keterangan
Mengemudi Agresif	1,405	0,039	Tidak Normal
Stres Kerja	1,470	0,027	Tidak Normal

Variabel dikatakan normal apabila nilai $p > 0,05$. Hasil uji normalitas memperlihatkan bahwa variabel mengemudi agresif memiliki skor KS-Z sebesar 1,405 dengan nilai $p = 0,039$ ($p < 0,05$), sehingga dapat dikatakan bahwa sebaran data variabel mengemudi agresif tidak normal. Selain itu, untuk variabel stres kerja yang memiliki skor KS-Z sebesar 1,470 dengan nilai $p = 0,027$ ($p < 0,05$), dapat dikatakan bahwa variabel stres kerja tidak normal.

b. Uji Linieritas

Uji linieritas dilakukan dengan menggunakan bantuan SPSS 16.0 *for Windows*. Adapun hasil dari uji linieritas dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 9

Uji Linieritas

Variabel	F	P	Keterangan
Mengemudi Agresif Stres Kerja	31,326	0,000	Linier

Data dapat dikatakan linier apabila memiliki nilai $p < 0,05$. Hasil uji linieritas antara variabel mengemudi agresif dengan variabel stres kerja adalah $F = 31,326$ dan $p = 0,000$ ($p < 0,05$), sehingga dapat dikatakan kedua variabel linier.

4. Uji Hipotesis

Pada uji asumsi sebelumnya, yaitu uji normalitas dan linieritas, diketahui bahwa data yang dimiliki peneliti dikatakan linier namun dua variabelnya masuk dalam kategori tidak normal. Uji hipotesis pada penelitian dilakukan dengan menggunakan uji korelasi dengan pendekatan *Spearman* dengan bantuan program SPSS 16.0 *for Windows*. Hasil dari uji hipotesis dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 10

Uji Hipotesis

Variabel	R	p	Keterangan
Mengemudi Agresif Stres Kerja	0,419	0,000	Signifikan

Analisis koefisien determinasi menunjukkan bahwa $r^2 = 0,316$ dan $p = 0,000$ ($p < 0,01$). Dapat dikatakan bahwa variabel perilaku mengemudi agresif berkorelasi dengan stres kerja, dimana stres kerja memiliki sumbangan

sebesar 31,6% terhadap perilaku mengemudi agresif pada sopir bus. Namun hasil penelitian ini hanya berlaku untuk sampel atau subjek dari penelitian ini saja, karena kedua variabel dalam penelitian ini tidak berdistribusi normal.

5. Analisis Tambahan : Uji Beda

Uji beda dilakukan untuk melihat apakah terdapat perbedaan perilaku mengemudi agresif antara subjek kelompok usia 1 (18 – 40) dengan kelompok usia 2 (41 – 70). Uji beda dilakukan dengan menggunakan uji *Two Independent Samples-Test Mann Whitney-U* dengan bantuan program SPSS 16.0 *for Windows*. Peneliti menggunakan *Two Independent Samples-Test Mann Whitney-U* dikarenakan data yang dimiliki peneliti bersifat non-parametrik dan tidak normal. Hasil dari uji beda dijelaskan melalui tabel berikut :

Tabel 11

Uji Beda

	Kelompok	N	Mean Rank	Sum of Ranks
Agresif	1	35	37,90	1326,50
	2	28	24,62	689,50
Total		63		

	Agresif
Mann-Whitney U	283,500
Wilcoxon W	689,500
Z	-2,863
Asymp. Sig. (2-tailed)	0,004

Dari hasil tes diatas diketahui bahwa, nilai U sebesar 283,5 dan nilai W sebesar 689,5. Apabila dikonversikan ke nilai Z maka besarnya -2,863. Nilai $p = 0,004$ ($p < 00,05$). Dari hal tersebut dikatehui terdapat perbedaan bermakna antara dua kelompok tersebut. Karena bentuk dan penyebaran tidak sama, yaitu kelompok 1 berjumlah 35 dan kelompok 2 berjumlah 28, maka Uji Mann Whitney hanya dapat digunakan untuk menyimpulkan adanya perbedaan rerata atau mean antara 2 kelompok.

PEMBAHASAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara stres kerja dengan perilaku mengemudi agresif pada sopir bus. Berdasarkan analisis penelitian yang dilakukan dengan menggunakan teknik korelasi *Product Moment* dari *Spearman* didapatkan hasil $r^2 = 0,316$ dan $p = 0,000$ ($p < 0,01$). Hal tersebut menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif antara stres kerja dengan perilaku mengemudi agresif pada sopir bus. Sehingga dapat diartikan, semakin tinggi stres kerja maka semakin tinggi perilaku mengemudi agresif yang dimiliki oleh sopir bus. Begitu juga sebaliknya, semakin rendah stres kerja seseorang maka semakin rendah juga perilaku mengemudi agresif yang dimiliki sopir bus. Hipotesis tersebut juga memperlihatkan bahwa stres kerja juga merupakan prediktor terbentuknya perilaku mengemudi agresif. Stres kerja memiliki sumbangan sebesar 31,6% untuk terbentuknya perilaku mengemudi agresif.

Berdasarkan penjelasan dari Cooper dan Straw (2002), stres memiliki efek positif dan negatif bagi penderitanya. Stres yang dialami seseorang, dapat

mejadikannya sangat sukses atau sebaliknya, membuatnya menderita dan terpuruk. Dalam duni pekerjaan sendiri, stres dapat memiliki faktor tersendiri pada penderitanya. Seperti yang disampaikan Arandelović & Ilić (2006) yang menyampaikan bahwa secara umum, kombinasi tuntutan tinggi dalam pekerjaan dan jumlah rendah dari kontrol atas situasi dapat menyebabkan stres. Dalam pekerjaannya, seorang sopir bus memiliki faktor-faktor yang dapat membuatnya mengalami stres. Masalah dengan rekan kerja, tekanan dari pimpinan, rasa frustrasi, kecemasan yang berlebihan, dan faktor kelelahan dapat menyebabkan sopir bus mengalami gejala stres.

Ketika seorang sopir bus mengalami gejala stres kerja, hal tersebut akan berpengaruh saat ia menjalankan pekerjaannya. Banyak faktor lingkungan lainnya yang dapat menyebabkan seorang sopir bus mengalami stres kerja. faktor-faktor tersebut yang membuat seorang sopir bus dapat mengemudi tidak aman atau agresif. Seperti yang dikatakan oleh Yamada dkk (2008), bahwa mengemudi secara aman akan sulit dilakukan oleh sopir bus yang mengalami stres.

Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian ini menunjukkan bahwa subjek yang memiliki kategorisasi stres kerja yang sedang sebesar 16,38%, kategori tinggi sebesar 12,6%, kategori rendah sebesar 7,56% dan untuk kategori sangat rendah sebesar 3,15%. Sedangkan untuk kategorisasi perilaku mengemudi agresif yang tinggi sebesar 16,38%, kategori sedang sebesar 11,97%, kategori rendah sebesar 9,45%, dan kategori sangat rendah sebesar 1,89%. Hasil data tersebut menunjukkan rata-rata subjek penelitian, memiliki stres kerja yang dapat mempengaruhi perilaku mengemudi agresif.

Dilihat dari pengaruhnya stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif, yakni sebesar 31,6%, maka sisa dari prosentase tersebut sebesar 68,4%. Sisa dari prosentase tersebut, yakni 68,4% dapat dikatakan adalah faktor lain yang dapat menyebabkan perilaku mengemudi agresif pada seseorang. Menurut Sharkin (2004), perilaku mengemudi agresif dapat dipengaruhi oleh *situational / environmental conditions*, *personality / dispositional factors*, dan *demographic variables*. Sedangkan terdapat faktor tambahan lain dari Laing (2010) yang dapat menyebabkan seseorang berperilaku agresif dalam mengemudi, yaitu frustrasi dan kemarahan, kondisi lingkungan, faktor budaya, serta beberapa faktor lain yang berkaitan satu sama lainnya. Hal tersebut memperlihatkan bahwa faktor stres kerja yang masuk dalam kategori *situational conditions* merupakan faktor yang memiliki hubungan yang cukup tinggi terhadap perilaku mengemudi agresif seseorang.

Berdasarkan salah satu faktor perilaku mengemudi agresif adalah *demographic variables*, peneliti melakukan uji beda apakah terdapat perbedaan perilaku mengemudi agresif pada dua kelompok usia. Dari uji beda tersebut diketahui bahwa nilai $p = 0,004$ ($p < 0,05$) yang menunjukkan terdapat perbedaan perilaku mengemudi agresif diantara kelompok usia 1 (18-40) dengan kelompok usia 2 (41-70). Gulian, Gledon, Matthews, Davies & Debney (Sharkin, 2004) mengatakan bahwa pengemudi muda ditemukan laporan terlibat dalam kemacetan lalu lintas dan menunjukkan perilaku mengemudi yang lebih agresif ketika berhadapan dengan kemacetan. Sebaliknya, menurut Parker, Lajunen, dan Sumala

(Sharkin, 2004) pengemudi yang lebih tua memiliki kemungkinan lebih kecil untuk mengemudi secara ugal-ugalan dan tidak sabaran.

Perilaku mengemudi seseorang secara agresif, memiliki banyak dampak yang negatif untuk sekitar. Hal ini dikarenakan perilaku mengemudi agresif merupakan perilaku yang terwujud sebagai tindakan ugal-ugalan atau mengganggu diarahkan pada orang lain, dan juga termasuk sengaja mengemudi berbahaya (Shinar dalam Dulla & Geller, 2003). Perilaku ini dapat meresahkan masyarakat sekitar karena perilaku ini dapat menempatkan bahaya resiko pada pengemudi lain juga. Seperti, kecepatan yang berlebih, masuk dan keluar dari jalur, dan berjalan melalui lampu merah, yang semuanya dapat terkait dengan kecelakaan lalu lintas, luka berat, dan kematian (Akalanka, dkk, 2010).

Seorang sopir bus harus dipersiapkan terlebih dahulu, sebelum memulai pekerjaannya. Tugasnya sebagai seorang sopir, mengantarkan berpuluh-puluh penumpang agar selamat sampai tujuan. Faktor-faktor yang dapat menyebabkan timbulnya perilaku agresif, dapat mengakibatkan hal buruk bukan hanya dirinya tetapi juga para penumpang. Dari hasil penelitian ini, dapat terlihat bahwa ada hubungan yang positif antara stres kerja dengan perilaku mengemudi agresif. Semakin tinggi tingkat stres kerja sopir bus, maka semakin tinggi perilaku mengemudi agresifnya. Hal ini dapat dikatakan, bahwa sopir bus harus menurunkan tingkat stres kerja yang dihadapainya sebelum memulai pekerjaannya agar saat berkendara, tidak berperilaku mengemudi agresif. Begitu juga untuk faktor-faktor tambahan lainnya.

Meskipun demikian, peneliti merasa memiliki kekurangan dalam penelitian ini. Diantaranya, kurang memperhatikan waktu saat pengambilan data dilakukan. Peneliti mengambil waktu disela-sela jam istirahat yang secara psikologis sopir bus lebih menginginkan untuk istirahat dan makan setelah menyupir berjam-jam sehingga saat mengisi kuesioner dengan sedikit terburu-buru.

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan positif antara stres kerja dengan perilaku mengemudi agresif pada sopir bus. Semakin tinggi stres kerja yang dimiliki sopir bus, maka semakin tinggi perilaku mengemudi agresifnya. Begitu juga sebaliknya, semakin rendah stres kerja yang dimiliki sopir bus maka semakin rendah juga perilaku mengemudi agresifnya. Namun, hasil penelitian ini hanya berlaku untuk sampel atau subjek dalam penelitian ini, yaitu sopir bus.

SARAN

1. Saran bagi peneliti lain

Melalui penelitian ini, diharapkan bagi peneliti yang ingin meneliti hal yang sama, sebaiknya memperhatikan beberapa hal. Sebaiknya peneliti memperhatikan jadwal istirahat dari sopir bus, agar saat pengisian kuesioner dapat lebih leluasa dan tidak terburu-buru. Peneliti juga sebaiknya menambahkan wawancara dengan sopir bus, agar penelitian lebih maksimal.

Selain itu juga dapat menggunakan metode observasi untuk mengetahui tingkat dari stres kerja itu sendiri.

2. Saran bagi sopir bus

Melalui penelitian ini, diharapkan untuk para sopir bus agar mulai memperhatikan tingkat stres kerja yang dimilikinya. Hal-hal yang dapat membuat seseorang sopir menjadi stres kerja, diharapkan untuk diminimalisir dengan baik. Agar tidak terjadi kesalahan atau perilaku yang tidak diinginkan, seperti mengemudi agresif, saat sopir sedang bekerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Akalankan, E.C., Fujiwara, T., Desapriya, E., Peiris, D.C., & Scime, G. (2012). "Sociodemographic Factors Associated with Aggressive Driving Behaviors of 3-Wheeler Taxi Drivers in Sri Lanka". *Asia Pac J Public Health*. 24. 91-103.
- Arandelović, M & Ilić, I. (2006). "Stress in Workplace – Possible Prevention". *Facta Universitatis Series Medicine and Biology*. 13. 139-144.
- Ario, R. (2014). "Pengaruh Job Demand terhadap Perilaku Mengemudi Agresif yang Dimediasi oleh Stres Kerja pada Sopir Bus". *SKRIPSI*.
- Badan Pusat Statistik. *Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi yang Diderita Tahun 1992-2012*. http://www.bps.go.id/tab_sub/view.php?tabel=1&daftar=1&id_subyek=17&no_tab=14
- Badan Pusat Statistik. *Banyaknya Kecelakaan Lalu Lintas, Korban dan Nilai Kerugiannya di Wilayah Polda Jawa Tengah Tahun 2011*. Sumber : Bidang TI Subbid Tek Info Polda Jawa Tengah. http://jateng.bps.go.id/Subyek_Statistik/Series/2012/04.Sosial/04-10-15.pdf

Badan Regulasi Telekomunikasi Indonesia. *Siaran Pers No. 59 /PIH/KOMINFO/7/2013 TENTANG Layanan Telekomunikasi Jelang Lebaran 2013*. Sumber : Kepala Pusat Informasi dan Humas Kementerian Kominfo (Gatot S. Dewa Broto) <http://www.brti.or.id/component/content/article/75-press-release/255-siaran-pers-no-59pihkominfo72013-tentang-layanan-telekomunikasi-jelang-lebaran-2013>

Chomeya, R. (2010). "Aggressive Driving Behavior : Undergraduate Students Study". *Journal of Social Sciences*. 6 (3). 411-415.

Cooper, C & Straw, A. (2002). *Psikologi Kerja*. Jakarta : Rineka Cipta.

Dukes, R.L., Clayton, S.L., Jenkins, L.T., Miller, T.L., & Rodgers, S.E. (2001). "Effects of Aggressive Driving and Driver Characteristic on Road Rage". *The Social Science Journal*. 38. 323-331.

Dulla., C.S. & Geller, E. S. (2003). "Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research". *Journal of Safety Research*. 34. 559-566.

Harris, P.B & Houston, J.M. 2008. "Recklessness in Context Individual and Situational Correlates to Aggressive Driving." *Environment and Behavior*. 42. 44 - 60.

Hennessy, D.A. & Wiesenthal, D. L. (1999). "Traffic Congestion, Driver Stress, and Driver Aggression". *Aggressive Behavior*. 25. 409-423.

Houston, J.M., Harris, P.B., & Norman, M. (2003). "The Aggressive Driving Behavior Scale : Developing a Self-Report Measure of Unsafe Driving Practices". *North American Journal of Psychology*. 5. 269-278.

Ivancevich, J.M., Konopaske, R., & Matteson, M.T. (2005). *Perilaku dan Manajemen Organisasi*. Jakarta : Erlangga.

- Joglo Semar. *Bus Langsung Jaya Hantam Tebing Jembatan Kali Samin*. Penulis : Ahmad Rodif Hafidz. <http://joglosemar.co/2014/08/bus-langsung-jaya-hantam-tebing-jembatan-kali-samin.html>
- Laing, C. (2010). *Aggressive Driving*. Buku Publikasi www.cops.usdoj.gov.
- Lajunen, T & Parker, D. (2001). "Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving". *Accident Analysis and Prevention*. 33. 243–255.
- Lulie, Y. & Hatmoko, J. (2005). "Perilaku Agresif Menyebabkan Resiko Kecelakaan saat Mengemudi". *Jurnal Teknik Sipil*. 6. 60-73.
- Metro News. *Ini Kronologis Kecelakaan Bus Maut di Cianjur*. Sumber : Budi Kansil/Nav. <http://microsite.metrotvnews.com/metronews/read/2013/02/27/6/134354/Ini-Kronologis-Kecelakaan-Bus-Maut-di-Cianjur>
- Robbins, S. (2006). *Perilaku Organisasi*. Jakarta : Gramedia.
- Robbins, S. P & Judge, T. A. (2008). *Perilaku Organisasi*. Edisi ke 12. Jakarta: Salemba Empat.
- Rooy, D., Rotton, J., & Burns, T. (2006). "Convergent, Discriminant, and Predictive Validity of Aggressive Driving Inventories : They Drive as They Live". *Aggressive Behavior*. 32. 89-98.
- Sharkin, B.S. (2004). "Road Rage : Risk Factors, Assessment, and Intervention Strategies". *Journal of Counseling & Development*. 82. 191-198.
- Solopos. *KECELAKAAN BOYOLALI : Bus Langsung Jaya Hajar Mobil dan Truk di Jalan Solo – Semarang*. Penulis : Septhia Ryanthie. <http://www.solopos.com/2014/03/29/kecelakaan-boyolali-bus-langsung-jaya-hajar-mobil-dan-truk-di-jalan-solo-semarang-499420>
- Sopiah, Dr. (2008). *Perilaku Organisasi*. Yogyakarta : Andi.

Yamada, Y., Mizuno, M., Sugiura, M., Tanaka, S., Mizuno, Y., Yanagiya, T., & Hirosawa, M. (2008). "Bus Drivers' Mental Conditions and Their Relation to Bus Passengers' Accidents with a Focus on the Psychological Stress Concept". *J Human Ergol.* **37**: 1-11.

Yohanes, L & Hatmoko, T. (2005). "Perilaku Agresif Menyebabkan Resiko Kecelakaan saat Mengemudi". *Jurnal Teknik Sipil.* 6 (1). 60-73.

