

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan Pasal 1 ayat (1) menyatakan lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Pasal 3 menyatakan terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan *moda* angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

Surakarta atau sering disebut dengan kota Solo yang tergolong dalam *secondary city* atau kota kelas menengah yang terus berkembang, bahkan diperkirakan tidak lebih dari satu dasawarsa kedepan kota ini akan menjadi kota metropolitan. Pertumbuhan ekonomi dari tahun ke tahun semakin meningkat. Namun, dalam waktu kurang dari satu dasawarsa telah terjadi pertumbuhan yang pelan tapi pasti seiring membaiknya iklim investasi. Kota Solo kini menjadi barometer pertumbuhan ekonomi Jawa Tengah, selain kota Semarang. Pertumbuhan ekonomi yang cukup pesat tersebut membawa konsekuensi logis terhadap sistem dan pola transportasi kota. Sebab hampir dipastikan gerakan roda ekonomi selalu di iringi dengan pergerakan manusia dalam distribusi barang dan jasa. Perkembangan kota Surakarta dalam sektor ekonomi dan pariwisata mengalami pertumbuhan dengan yang cukup pesat dengan rata-rata pertumbuhan ekonomi sebesar 5,51% per tahun (Munawir, 2011).

Kota Surakarta terletak di pertemuan antara jalur selatan Jawa dan jalur Semarang-Madiun, yang menjadikan posisinya yang strategis sebagai kota transit. Kondisi inilah yang menjadikan berkembangnya bisnis transportasi. Perkembangan jumlah kendaraan bermotor di perkotaan

semakin mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Namun dengan banyaknya peningkatan jenis dan jumlah kendaraan umum yang beroperasi, persaingan bagi penyedia layanan transportasi umum semakin ketat (Andriani & Yuliasuti, 2013).

Transportasi atau angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari (Prasetya *et al.*, 2016).

Salah satu *moda* transportasi yang paling di gemari adalah bus. Bus merupakan jenis alat transportasi darat untuk membawa penumpang dalam jumlah banyak. Menurut Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jenis bus berdasarkan jarak adalah bus antar provinsi (AKAP) dan antarkota (AKDP). Bus (AKAP) merupakan angkutan dari satu tempat ke tempat lain luar wilayah provinsi dengan mempergunakan mobil bus umum dan penumpang umum yang bersifat mempunyai tujuan, jadwal dan lintasan yang panjang. Trayek kota antar provinsi mempunyai ciri-ciri pelayanan yaitu pertama mempunyai jadwal yang menetap, yaitu pengaturan waktu perjalanan seperti waktu keberangkatan, persinggahan dan terminal yang wajib di singgahi, kedua pelayanan yang dilakukan bersifat pelayanan yang cepat yaitu pelayanan angkutan dengan pembatasan terminal yang wajib disinggahi, ketiga dilayani hanya oleh mobil bus umum baik bus ekonomi maupun non ekonomi, keempat terminal yang merupakan tempat asal pemberangkatan, persinggahan dan tujuan adalah terminal tipe A.

Keberhasilan dari beroperasinya sebuah bus adalah pengemudi. Pengemudi itu sendiri merupakan pekerjaan yang membutuhkan konsentrasi dan juga fokus. Tugas utama sebagai pengemudi bus idealnya adalah mampu mengemudikan kendaraan dengan baik dan benar, bertanggung jawab atas keselamatan dan kenyamanan penumpang serta bertanggung jawab atas bus yang dikendarainya (Muslimah *et al.*, 2015). Oleh karena itu, pengemudi seharusnya senantiasa berada dalam kondisi

kesehatan yang prima, berkonsentrasi tinggi, dan disiplin dalam mematuhi aturan lalu lintas yang ada. Semua ini bertujuan agar terciptanya rasa aman dan nyaman bagi para penumpang maupun pengguna jalan lainnya.

Jenis pekerjaan sebagai pengemudi bus merupakan pekerjaan yang rentan terhadap stres. Stres merupakan pengalaman subyektif yang didasarkan pada persepsi seseorang terhadap situasi yang di hadapinya. Stres berkaitan dengan kenyataan yang tidak sesuai dengan harapan atau situasi yang menekan. Kondisi ini mengakibatkan perasaan cemas, marah dan frustrasi (Priyoto, 2014). Widyasari (dalam Lady *et al.*, 2017) menjelaskan stres kerja merupakan bentuk respon psikologis dari tubuh terhadap tekanan-tekanan, tuntutan-tuntutan pekerjaan yang melebihi kemampuan yang dimiliki, baik berupa tuntutan fisik atau lingkungan dan situasi sosial yang mengganggu pelaksanaan tugas, yang muncul dari interaksi antara individu dengan pekerjaannya, dan dapat merubah fungsi fisik serta psikis yang normal, sehingga dinilai membahayakan, dan tidak menyenangkan.

Bahaya stres diakibatkan juga karena kondisi kelelahan kerja yang akan menurunkan kinerja dan menambah tingkat kesalahan kerja. Apabila stres ini tidak dikelola dengan baik dan tidak benar akan menimbulkan akibat-akibat buruk yang membahayakan. Akibatnya bukan hanya pada tubuh, tetapi juga akan berakibat pada mental terlebih berakibat buruk pada kejiwaan atau membahayakan individu karena diakibatkan oleh pekerjaan yang dapat mengancam keselamatan seseorang (Hidayat, 2016).

Pekerjaan pengemudi bisa membuat stres pekerjaannya, banyaknya tekanan dan tantangan seperti melakukan pekerjaan setiap hari selama berulang-ulang dan juga mengemban tanggung jawab untuk membayarkan setoran dan memerlukan waktu sehari-hari untuk mengumpulkan uangnya serta bertanggung jawab membawa penumpang dengan selamat sampai tujuan dan kondisi lingkungan yang macet sehingga memicu para pengemudi bus berada dalam perasaan tertekan (Syah & Indrawati, 2016). Pada kenyataannya stres yang dialami para sopir lama kelamaan akan mengarah kepada perasaan apatis, tidak peduli dan tidak bertanggung jawab

karena mereka belajar dari pengalaman bahwa sistem tidak memihak kepada mereka untuk berlaku benar, disiplin dan teratur sehingga dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan.

Informasi dari Korlantas Polri (Korps Lalulintas Kepolisian RI), diketahui bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2017 mencapai 25,307 yang mengakibatkan korban meninggal sebanyak 6,211 orang. Sedangkan pada tahun 2018, kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 26,762 kendaraan yang mengakibatkan korban meninggal sebanyak 6,488 orang. Di Jawa Tengah sendiri kecelakaan lalu lintas juga masih tinggi. Pada tahun 2018 jumlah kecelakaan lalu lintas mencapai 4422 kendaraan dengan korban meninggal dunia 1015 orang, korban luka berat 20 orang, korban luka ringan 5215 orang dan kerugian materi 3,312,295,000 rupiah.

Berdasarkan hasil studi pendahuluan melalui wawancara kepada 5 pengemudi bus di Terminal Tirtonadi pada bulan November 2018 diperoleh data pada responden satu mengatakan bahwa kesulitan yang dihadapi adalah kendaraan yang semakin banyak membuat terjadinya kemacetan, penumpang yang sepi, mengejar target jam, dan adanya kecelakaan, pada responden ke dua mengatakan kesulitannya adalah terjadinya kemacetan, responden ketiga mengatakan yaitu terjadinya kemacetan, responden ke empat yaitu penumpang yang komplek dan jalanan yang macet, responden kelima mengatakan banyak sepeda motor membuat terjadi kemacetan dan kendaraan yang berhimpitan. Kesimpulan dari wawancara di atas adalah tuntutan pengemudi adalah harus melalui adanya kemacetan, penumpang yang sepi, mengejar target jam, adanya kecelakaan, penumpang yang komplek dan kendaraan yang berhimpitan. Kondisi tersebut yang membuat pengemudi bus mengalami stres.

Berdasarkan uraian dan alasan diatas, maka penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan tersebut untuk dilakukan penelitian secara lebih mendalam dengan judul “Gambaran Karakteristik dan Tingkat Stres Kerja

pada Pengemudi Bus AKAP di Terminal Tirtonadi Kota Surakarta”.

B. PERUMUSAN MASALAH

Bedasarkan latar belakang di atas rumusan masalah pada penelitian adalah “Bagaimana gambaran karakteristik dan tingkat stres kerja pada pengemudi bus AKAP di Terminal Tirtonadi Kota Surakarta?”

C. TUJUAN PENELITIAN

1. Tujuan Umum

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran karakteristik dan tingkat stres kerja pada pengemudi bus AKAP di Terminal Tirtonadi.

2. Tujuan Khusus

- a. Mendeskripsikan usia pengemudi bus AKAP di Terminal Tirtonadi.
- b. Mendeskripsikan pendidikan pengemudi bus AKAP di Terminal Tirtonadi.
- c. Mendeskripsikan masa kerja pengemudi bus AKAP di Terminal Tirtonadi.
- d. Mendeskripsikan status perkawinan pengemudi bus AKAP di Terminal Tirtonadi.
- e. Mendeskripsikan tingkat stres kerja pada pengemudi bus AKAP di Terminal Tirtonadi.

D. MANFAAT PENELITIAN

Setelah dilakukan penelitian mengenai tingkat stres kerja pada pengemudi bus maka di harapkan dapat memberikan manfaat pada berbagai pihak antara lain:

1. Peneliti

Manfaat penelitian ini bagi peneliti adalah untuk menambah wawasan pengetahuan dan pengalaman nyata saat melakukan penelitian.

2. Ilmu Pengetahuan

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada ilmu pengetahuan khususnya dunia kesehatan sehingga dapat mengembangkan dan menambah wawasan .

3. Masyarakat

Penelitian ini bermanfaat untuk menambah wawasan para pengemudi bus mengenai tingkat stres sehingga dapat melakukan pencegahan untuk menghindari stres kerja.

4. Institusi Pendidikan

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan menambah studi kepustakaan sehingga di harapkan menjadi sumber informasi bagi mahasiswa STIKES ‘Aisyiyah Surakarta.

E. KEASLIAN PENELITIAN

Keaslian penelitian ini dapat diketahui dari penelitian terdahulu yang berhubungan dengan stres pada pengemudi, dengan penelitian yang dilakukan oleh penelitian sekarang di antaranya:

1. Ulum, Wahyuni & Ekawati (2018), **judul** penelitian mengenai Faktor-faktor yang berhubungan dengan Stres Kerja pada Pengemudi Bus Rapid Transit (BRT) koridor II kota Semarang. **Tujuan** penelitian yaitu untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan Stres Kerja pada Pengemudi Bus Rapid Transit (BRT) koridor II kota Semarang. **Metode** jenis penelitian ini merupakan penelitian analitik dengan menggunakan studi *cross-sectional*. Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah pengemudi *Bus Rapid Transit* (BRT) Koridor II Kota Semarang yang berjumlah 37 orang, dan sampel dalam penelitian ini menggunakan seluruh populasi (*Total Sampling*). **Hasil** penelitian sebagian besar kelompok umur Pengemudi Bus Rapid Transit (BRT) Koridor II Kota Semarang adalah umur tua (>35tahun) (75,7%) masa kerja baru (≤ 5 Tahun) (59,5%), Kepribadian yang dialami oleh Pengemudi kurang baik (78,4%). Peran individu dalam

organisasi kurang baik (73,0%). Hubungan dalam pekerjaan baik (51,4%). Sebagian besar Pengemudi tidak mengalami stres kerja (56,8%). Tidak ada hubungan antara umur, masa kerja, hubungan dalam pekerjaan dan Ada hubungan antara kepribadian dan peran individu dalam organisasi dengan stres kerja pada pengemudi Bus Rapid Transit (BRT) Koridor II Kota Semarang. **Persamaan** dengan penelitian yaitu tema dan **perbedaan** yaitu lokasi penelitian dan sasaran penelitian.

2. Fikri dan Lisfarika Napitupulu (2015), **judul** penelitian ini mengenai Pengaruh Faktor Kepribadian dan Stres Kerja Supir dengan Kecelakaan Jalan Raya. **Tujuan** penelitian yaitu untuk mengetahui pengaruh Faktor Kepribadian dan Stres Kerja Supir dengan Kecelakaan Jalan Raya pada supir bus yang mempunyai jarak tempuh menyupir yang jauh. **Metode** penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Subyek penelitian terdiri dari supir bus sebanyak 100 orang yang diambil dengan teknik purposive random sampling. Kajian ini telah dilaksanakan di Kota Pekanbaru, Provinsi Riau. **Hasil** analisis regresi linier sederhana di temukan nilai *constant* sebesar 3,097, artinya tanpa faktor kepribadian dan stres kerja, kecelakaan kerja sebesar 3,097. Kemudian besarnya koefisien regresi untuk kepribadian adalah sebesar 0,315 artinya apabila meningkat kesesuaian kompetensi setiap 1 satuan maka terjadi peningkatan kecelakaan sebesar 0,315. Besarnya koefisien regresi untuk kerja adalah sebesar 0,649 artinya apabila meningkat stres kerja setiap 1 satuan maka terjadi peningkatan kecelakaan lalu lintas sebesar 0,649. Jadi terdapat pengaruh antara kepribadian, stres kerja supir dengan kecelakaan lalu lintas di Provinsi Riau. **Persamaan** dengan peneliti yaitu sama-sama melakukan penelitian stres kerja supir dan **perbedaan** yaitu lokasi penelitian dan sasaran penelitian.
3. Syah dan Indarwati (2016), **judul** penelitian ini mengenai Hubungan antara Kepuasan kerja dengan Stres Kerja pada Supir PO AGRA MAS

(Divisi AKAP) Tujuan Wonogiri - Jakarta. **Tujuan** penelitian ini untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan antara kepuasan kerja dengan stres kerja pada sopir PO AGRA MAS (Divisi AKAP) tujuan Wonogiri - Jakarta, dengan menggunakan **metode** yang digunakan menggunakan teknik pengambilan sampel *Covenience Sampling*, pengumpulan yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah model skala likert. **Hasil** penelitian stres kerja yaitu 0% sopir bus PO AGRA MAS berada pada kategori stres kerja sangat rendah, 52% sopir bus berada di kategori rendah, 44% pada kategori tinggi, dan 4% sopir bus PO AGRA MAS berada di katagori sangat tinggi. Rata-rata stres kerja yang dialami subjek saat penelitian berada pada kategori rendah dimana persentasi menunjukkan 52% pada rentang nilai 46.25 sampai 62.5. Data tersebut berarti sopir PO AGRA MAS dapat mengelola stres kerja dengan baik sehingga dapat mengatasi kendala dalam pekerjaan, produktivitas kerja dan kepuasan kerja. **Persamaan** dengan peneliti yaitu sama-sama ingin mengetahui stres kerja pada pengemudi dan **perbedaan** lokasi penelitian dan sasaran penelitian.