

tahun 1992 Bab IV pasal 18 ayat 1-2). Hal lain yang perlu diperhatikan untuk menjadi seorang sopir adalah tuntutan untuk memiliki keahlian dalam mengemudikan bus dan pengalaman mengendarai bus. Bagi pemilik usaha angkutan yang memiliki kendaraan bermotor, kereta gandeng, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan wajib diuji yaitu meliputi uji tipe dan atau uji berkala serta memiliki trayek (UU Lalu Lintas No 14 1992 Bab II pasal 4-8). Kendaraan yang dinyatakan lulus ujian diberikan tanda bukti berupa KIR terdapat dalam Bab V tentang Kendaraan, bagian ke dua Pengujian Kendaraan Bermotor pasal 13. Trayek merupakan lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil atau bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap serta jumlah (UU Lalu Lintas No.14 tahun 1992 Bab I Ketentuan Umum pasal 1). Tanda bus telah melakukan uji berkala dan uji tipe pada bagian kanan disisi bawah sebelah pintu sopir bus dengan cat putih berbentuk persegi panjang terdapat berat jenis kendaraan besarnya muatan yang dapat diangkut atau jumlah maksimal penumpang.

Keadaan krisis yang terjadi menyebabkan kenaikan harga suku cadang, bahan bakar, kebutuhan hidup sehari-hari. Hal ini menyebabkan para pemilik usaha angkutan umum mengalami kesulitan untuk menaikkan gaji sesuai dengan kondisi krisis yang terjadi. Gaji yang diperoleh sopir berdasarkan hasil setoran yang telah ditetapkan perusahaan yang dikenal dengan premi. Akibatnya para sopir bus berusaha mengejar target setoran yang ditetapkan oleh perusahaan dengan berbagai cara termasuk ngebut, menjejalkan penumpang, berlomba-lomba dengan sopir lain untuk mencari penumpang guna menambah jumlah setoran. Hasil dari premi yang diperoleh dipergunakan untuk memenuhi berbagai kebutuhan sehari-hari. Dalam

kehidupan sehari-hari sering dijumpai bahwa kendaraan yang telah penuh terisi, tetap dipaksakan untuk menaikkan penumpang. Beberapa di antara mereka terpaksa berdiri di pintu masuk. Keadaan ini mereka lakukan sebagai perwujudan keinginan meningkatkan setoran. Peristiwa di atas merupakan suatu pelanggaran. Bagi sopir sendiri hal tersebut dianggap wajar tetapi sebenarnya amat berbahaya bagi penumpang dan dirinya sendiri. Menurut para sopir situasi-situasi yang sering dialami terkadang menjadikan peraturan yang berlaku lebih sering dikesampingkan daripada ditaati atau dapat dikatakan sebagai penghalang. Sebagai contoh, saat penumpang berdiri di daerah larangan bagi kendaraan umum berhenti, sopir akan tetap menghentikan bus karena ada sejumlah penumpang yang akan menambah besarnya setoran. Dalam kejadian ini apakah peraturan masih berlaku? Dalam benak mereka tidak ada lagi peraturan namun sejumlah penumpang yang akan memberikan tambahan setoran padanya.

Alternatif lain yang sering ditempuh seorang sopir untuk mengejar setoran adalah kebut-kebutan untuk berebut penumpang dengan sopir-sopir lain. Kondisi ini jelas melelahkan karena para sopir harus waspada dan berada dalam kondisi siap. Seorang sopir menjadi stres sebab harus mengejar rit sebanyak mungkin sedangkan kondisi jalanan macet, tak jarang makanpun tidak teratur. Stres yang terjadi pada sopir dapat disebabkan beban tanggung jawab menanggung keselamatan penumpang (Smet, 1994, h.117-118). Hal ini diperkuat dengan UU Lalu Lintas no 14 tahun 1992 pasal 31 dikatakan bila sopir mengemudikan mobil dengan kecepatan tinggi, sehingga mengakibatkan terjadi kecelakaan yang dapat membahayakan nyawa penumpang dapat dikenakan sanksi. Bahkan bila kurang berhati-hati mereka dapat

berhadapan dengan maut, terlebih bila sopir dalam kondisi mengantuk tetap dipaksakan untuk mengemudikan mobil.

Berdasarkan data dari Satlantas Kodya Semarang antara bulan Januari sampai bulan April tahun 2000 diperoleh data telah terjadi enam kali kecelakaan bus. Dua diantaranya dikarenakan rem blong yang terjadi pada Bus Sabar Subur dan Bus Nasima. Bila seseorang dihadapkan pada kondisi yang menekan akan menimbulkan perilaku agresif. Agresivitas itu pasti ada pada setiap manusia sebagai ciri bawaan. Manusia menurut kodratnya bersifat kejam dan sadistis (Kartono, 1984, h.257, h.263).

Menurut Joyopuspito (Murniati, 1996, h.2.) sikap ugal-ugalan sopir dalam kehidupan sehari-hari tidak hanya ngebut dan saling mendahului namun melanggar *traffic light*, berhenti atau belok tidak memberikan tanda, tidak memeriksa kondisi kendaraan, menurunkan penumpang sambil berjalan, menginjak rem mendadak, seenaknya saja berhenti tanpa memperdulikan keadaan lalu lintas sekelilingnya, menjejalkan penumpang meskipun telah penuh. Hal ini dilakukan seorang sopir sebagai perwujudan perilaku agresif. Agresi dapat muncul dalam keluarga terutama anak dan istri, dengan berbagai tindakan yang berbeda seperti melontarkan kata-kata kotor (*misuh*) sampai pada pemukulan dan penganiayaan (agresi non verbal). Ini didukung dengan pendapat Straus (Koeswara, 1988, h.76) yang mengemukakan tindak kekerasan atau agresi di lingkungan keluarga sangat umum dan hampir universal. Gelles (dalam Koeswara, 1988, h.88-89) mengatakan tindakan kekerasan terhadap anak-anak dan istri lebih sering ditemukan pada keluarga dengan taraf pendidikan rendah dan penghasilan rendah. Maslow mengatakan bahwa taraf agresivitas ditentukan oleh taraf pemenuhan kebutuhan-kebutuhan primer. Gill menambahkan

agresivitas lebih sering terjadi dalam keluarga yang mengalami kondisi ekonomi rendah (Koeswara, 1988, h. 70-80).

Waktu yang dibutuhkan untuk bekerja pada sopir maksimum 15 jam dan istirahat empat jam (Murniati, 1996, h. 11). Seorang sopir rata-rata dalam mengemudikan kendaraan dua banding satu, suatu ungkapan untuk menyatakan bahwa dua hari bekerja dan satu hari istirahat. Apabila dipandang dari sudut setoran, tanggung jawab seorang sopir sangatlah berat. Pambagio (dikutip Muluk, 1996, h. 38) mengatakan seorang sopir ibaratnya kepala keluarga besar yang harus menghidupi banyak pihak. Sopir harus menghidupi keluarganya sendiri, aparat yang harus ia setori sebagai pungutan-pungutan tak resmi, kepada para preman dan timer. Sopir dituntut untuk menjamin keselamatan banyak orang, namun dilain pihak imbalan yang diberikan baik materil (gaji, tunjangan dan sebagainya) maupun non materil (pujian, penghargaan) sangatlah tidak memadai.

Melihat keadaan seperti itu posisi seseorang sopir terjepit ditengah-tengah kepentingan. Kondisi kemacetan di jalan, keinginan untuk mendapatkan bonus tambahan, kondisi jalan (polusi udara, asap kendaraan bermotor), kepatuhan sopir terhadap peraturan yang ada, persaingan antar sopir, tingkat pendidikan, status perkawinan, retribusi, dan berbagai masalah sehari-hari yang dialami dapat memicu munculnya banyak ketegangan pada diri sopir (Atkinson, 1991, h. 199-200). Salah satu faktor yang dapat menimbulkan stres kerja menurut Grath (1976, h. 135) adalah stres yang berasal dari lingkungan fisik perasaan dan interaksi sosial kita yang sangat mempengaruhi prasaan dan interaksi sosial kita. Kondisi lingkungan yang dimaksud sebagai pemicu munculnya stres pada diri seseorang berupa kejadian harian seperti

kebisingan, panas, polusi udara, dan gangguan lainnya (Evans, dalam Peplau,1994, h.238).

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan restribusi bus yang masuk ke terminal disesuaikan dengan jenis bus seperti dilaporkan dalam Suara Merdeka (2000,h.XIII) . Sopir menjadi terdesak untuk mengejar target setoran yang cukup tinggi, sementara operasionalisasi di lapangan juga terdapat sejumlah hambatan seperti pungutan-pungutan tidak resmi dari berbagai pihak dan banyaknya kendaraan yang beroperasi pada rute tertentu. Hal ini dapat menjadi salah satu penghambat setoran sopir. Bila suatu masalah hidup tidak terpecahkan sedangkan kebutuhanpun tidak terpenuhi maka dapat menimbulkan terjadinya frustrasi (Kartono,1984.h.253-254). Jika seseorang dihadapkan pada persoalan tertentu maka ia akan berusaha untuk mengatasi dengan cara yang berbeda-beda disesuaikan kemampuan masing-masing individu.

Bila seseorang berada dalam kondisi ajeg dan membutuhkan konsentrasi yang tinggi sedangkan terdapat hambatan menyebabkan munculnya ketegangan maka dapat memunculkan stres pada diri individu tersebut (Lazarus,1976,h.47). Apabila perusahaan dicekam iklim stres maka para karyawan akan menampilkan sikap apatis, bosan dalam bekerja dan tidak peduli pada pekerjaannya (Anoraga dan Widiyanti,1990,h.163-165). Kenaikan harga suku cadang menjadi penyebab dalam pengadaan suku cadang bila bus memerlukan penganti. Sopir harus mengantisipasi kondisi ini dan meminta ganti pada perusahaan bila telah benar-benar aus. Lingkungan kerja dapat memicu munculnya stres kerja sebab anggapan para sopir mereka telah memberikan segenap kemampuannya namun para pemilik angkutan tidak menghargai hasil kerja mereka (Atkinson,1991,h.31). Sebagai contoh pemilik

angkutan umum terkadang tidak mau tahu kondisi yang dialami sopir bahwa hari ini setoran tidak cukup karena kena tilang polisi, atau ritnya kurang karena ada kemacetan atau karena kendaraan mogok. Hal ini menyebabkan sopir mengalami stres, oleh karena itu perilaku yang muncul untuk mengatasi rasa kekesalan yang mereka alami adalah perilaku ngebut demi setoran, perilaku terhadap para penumpang. Peristiwa ini didukung oleh pendapat Wirawan (1996,h.24) yang mengatakan bahwa pengguna jalan yang sedang stres saat mengemudikan kendaraan perhatian yang mereka berikan cenderung terpecah, kurang waspada dan kurang dapat menggunakan kemampuan dan pengetahuannya. Akibatnya keadaan ini membahayakan mereka, sehingga dapat menyebabkan banyak kecelakaan terjadi.

Melihat hal di atas maka muncul permasalahan penelitian ini adalah Apakah ada hubungan antara agresivitas sopir ditinjau stres kerja ?

### **B. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui agresivitas sopir ditinjau dari stres kerja.

### **C. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang diharapkan dari penelitian yang akan dilakukan ini adalah sebagai berikut :

### **1. Manfaat Teoritis**

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah khasanah Psikologi, khususnya di bidang Psikologi Sosial dan Psikologi Industri serta menjadi masukan bagi peneliti-peneliti lain yang akan mengembangkan penelitian ini di masa yang akan datang.

### **2. Manfaat Praktis**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan pada sopir bus agar mereka mampu mengalihkan perilaku agresif yang muncul akibat stres kerja agar tidak merugikan pihak-pihak lain. Bagi para pemilik angkutan bus untuk ikut membantu para sopir dalam usaha menekan perilaku agresif.

