

BAB 1 : PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sustainable Development Goals (SDG's) merupakan agenda pembangunan berkelanjutan dunia hingga Tahun 2030. Tujuan ke – 8 SDGs adalah pekerjaan yang layak untuk semua termasuk pekerja sektor informal. ILO (*Internasional Labour Organization*) menyusun standar ketenagakerjaan internasional yang relevan dengan target – target yang diatur dalam tujuan ke - 8 SDGs salah satunya adalah melindungi hak pekerja termasuk standar kesehatan kerja.⁽¹⁾

Kesehatan kerja bertujuan agar pekerja memperoleh derajat kesehatan setinggi – tingginya dalam kesehatan jasmani, rohani, maupun sosial dengan usaha pencegahan maupun pengobatan terhadap penyakit atau gangguan kesehatan akibat pekerjaan dan lingkungan kerja. Bahaya psikososial merupakan sumber dari lingkungan kerja yang akan berdampak pada stres kerja.⁽²⁾ Stres kerja merupakan salah satu masalah yang terjadi di berbagai negara dan berbagai tempat kerja yang berdampak negatif pada pekerja seperti; timbulnya penyakit sistem peredaran darah, penyakit sistem pencernaan, masalah fisik lainnya, masalah psikosomatik dan psikososial, hingga produktivitas kerja yang rendah.⁽³⁾

WHO mengategorikan penyakit stres terkait pekerjaan sebagai *Work-Related Non-Communicable Disease (NCDs) and Mental Disorders*, yakni penyakit yang diakibatkan kondisi pekerjaan namun penyakit ini tidak dapat menular dari satu pekerja ke pekerja lainnya. Data WHO pada tahun 2018, diperkirakan sebanyak 885.000 pekerja meninggal akibat *Work-Related NCDs and Mental Disorder* dengan bagian sebanyak 20.546 (2,3%) kematian disebabkan oleh faktor stres akibat kerja, kelebihan kerja, dan kekerasan ditempat kerja.⁽⁴⁾ Data Kesehatan Kerja dan Olahraga

Kementerian Kesehatan Indonesia pada tahun 2018 menyimpulkan bahwa 1 dari 3 pekerja mengalami gangguan mental yakni stres dan depresi akibat tekanan di tempat kerja. Dampak stres karena pekerjaan tidak hanya mengganggu kejiwaan pekerja, namun juga berdampak pada kesehatan fisik secara menyeluruh pada pekerja.^(5,6)

Indonesia merupakan negara berkembang yang selalu melakukan pengembangan diberbagai sektor guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi masyarakatnya, salah satunya sektor perhubungan.⁽⁷⁾ Bus antar kota antar provinsi merupakan bagian sektor perhubungan yang ikut mengalami perkembangan di Indonesia. Bus antar kota antar provinsi nantinya dioperasikan oleh tenaga kerja yang disebut pengemudi/ sopir bus. Perusahaan Otobus (PO) adalah organisasi kerja yang menyediakan armada bus serta bertanggung jawab terhadap pengemudi bus termasuk kesehatan kerja para pengemudi bus.⁽⁸⁾

Jumlah perusahaan otobus di Indonesia pada tahun 2018 mengalami peningkatan, dari 576 perusahaan menjadi 612 perusahaan. Provinsi Sumatera Barat merupakan provinsi ke 4 yang memiliki jumlah perusahaan otobus terbanyak di Indonesia yakni sebanyak 38 perusahaan, dengan jumlah armada bus sebanyak 412 unit bus.⁽⁸⁾ Perkembangan jumlah perusahaan otobus turut mempengaruhi pertumbuhan pekerja sektor informal terkait armada bus, yakni pengemudi bus. Pengemudi bus memiliki potensi bahaya psikologis penyebab timbulnya stres kerja yang erat kaitannya dengan performa pengemudi bus.⁽⁹⁾ Jika pengemudi mengalami stres kerja maka performa pengemudi dalam mengoperasikan bus akan ikut terpengaruh.

Penelitian Gustami (2014) menyimpulkan bahwa, terdapat hubungan positif antara stres kerja dengan perilaku mengemudi agresif pada pengemudi bus.⁽¹⁰⁾ Sementara itu, menurut Shinar dalam penelitian Kusumastutie (2014), perilaku

mengemudi agresif dapat membahayakan orang lain. Dari uraian tersebut dapat dikatakan bahwa stres kerja pada pengemudi bus akan menimbulkan bahaya bagi orang lain, salah satunya kecelakaan lalu lintas.⁽¹¹⁾

Kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2018 mengalami peningkatan berdasarkan data statistik perhubungan Indonesia. Tahun 2018 terdapat 107.968 kasus kecelakaan lalu lintas dimana sebelumnya 104.327 kasus kecelakaan lalu lintas.⁽⁸⁾ Sementara itu, kasus kecelakaan lalu lintas di Provinsi Sumatera Barat mengalami kenaikan sebesar 17 persen pada tahun 2018 yakni dari 2.862 kasus kecelakaan lalu lintas, menjadi 2.912 kasus kecelakaan lalu lintas.⁽¹²⁾

Hasil laporan investigasi dan penelitian kecelakaan lalu lintas angkutan jalan yang melibatkan bus menyimpulkan bahwa, salah satu penyebab kecelakaan bus adalah pengemudi bus mengemudi dengan agresif (ngebut) pada saat akan menyalib kendaraan di depannya dan tidak dapat mengendalikan busnya lagi.⁽¹³⁾ Sementara itu mengemudi agresif oleh pengemudi bus tidak terlepas dari stres kerja yang dialami oleh pengemudi bus. Dengan kata lain, kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus merupakan salah satu bagian dari kecelakaan kerja akibat stres kerja yang dialami oleh pengemudi bus.

Ada beberapa jenis kapasitas yang harus dimiliki oleh seorang pengemudi bus dalam upaya pencegahan stres kerja. Kapasitas pengemudi bus tersebut terdiri dari; pekerjaan, beban fisik, dan kesehatan. Berdasarkan jenis kapasitas tersebut, maka didapatkan beberapa rekomendasi pencegahan stress kerja pada pengemudi bus, yaitu; ergonomi kabin pengemudi, rotasi pekerjaan dengan kombinasi pekerja teknis, jadwal mengemudi yang juga mencakup kualitas istirahat pengemudi, dan lingkungan kerja sosial pengemudi termasuk pengelolaan manajemen di perusahaan pengemudi bekerja. *European Agency for Safety and Health at Work* juga

menjelaskan ada beberapa faktor yang berkontribusi terhadap stres pada pekerja sektor transportasi antara lain: bekerja sendiri, jam kerja tidak teratur, kurangnya keterlibatan dalam pekerjaan, tekanan pekerjaan, agresi dari pelanggan atau rekan kerja, dan tugas yang saling bertentangan.⁽¹⁴⁾

Stres kerja pengemudi bus dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti beban kerja dan tuntutan mental yang berasal dari rasa tanggung jawab pengemudi dalam keselamatan dan kenyamanan penumpang. Hubungan antar rekan kerja yang kurang harmonis juga dapat menjadi sumber stres pada pengemudi. Durasi yang lama dalam perjalanan mengakibatkan pengemudi bus jarang berkumpul dengan keluarganya, secara tidak langsung hal ini dapat menjadi sumber stres pada pengemudi. Faktor penyebab stres diatas sesuai dengan pendapat Hurrell, yang menyebutkan bahwa beban kerja, tuntutan mental dalam pekerjaan, serta hubungan antar pekerja merupakan pembangkit stres kerja.⁽¹⁵⁾

Penelitian CS Taklikar (2016) "*Occupational Stress and Its Associated Health Disorders Among Bus Drivers*" diperoleh umur, masa kerja, dan pengalaman kecelakaan berhubungan dengan tingkat stres kerja pada pengemudi bus.⁽¹⁶⁾

Penelitian Muslimah (2015) dalam pengukuran beban kerja mental pada responden pengemudi bus AKDP rute Solo – Semarang diperoleh variabel tuntutan mental mempunyai rata – rata nilai yang paling tinggi diantara dimensi tuntutan lainnya dalam pekerjaan mengemudi.⁽¹⁷⁾ Namun, penelitian tersebut tidak menganalisis hubungan antara variabel tuntutan mental dengan stres kerja pada pengemudi bus. Sementara penelitian Lady (2017) memperoleh ada hubungan signifikan antara tuntutan mental dengan stres kerja pada pegawai BPBD.⁽¹⁸⁾

Penelitian Hidayat (2018) memperoleh adanya korelasi yang bermakna antara lama mengemudi dengan stres pada supir bus antar kota. Dari 72 responden yang

memiliki tingkat stres berat, 4 diantaranya memiliki lama mengemudi 8 – 12 jam dan sisanya 68 responden memiliki lama mengemudi > 12 jam.⁽¹⁹⁾ Lama mengemudi dapat diartikan sebagai durasi pengemudi dalam mengoperasikan/ mengemudi bus. Dengan kata lain durasi mengemudi menjadi salah satu sumber stres kerja pada pengemudi.

Penelitian Yuanda (2016) mengenai Faktor Stres Kerja pada Pengemudi Angkutan Umum Kota Jurusan Pasar Raya – Bungus diperoleh hasil analisis bivariat bahwa adanya hubungan signifikan antara variabel masa kerja, tuntutan fisik, tuntutan tugas dengan stres kerja pada pengemudi angkutan umum.⁽²⁰⁾ Penelitian Zamara (2018) dalam Faktor Stres Kerja pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Pasar Raya - Lubuk Buaya Padang diperoleh bahwa masa kerja dan tuntutan antar pribadi memiliki hubungan dengan terjadinya stres pada supir angkot jurusan Pasar Raya - Lubuk Buaya.⁽²¹⁾

Perusahaan Otobus (PO) Naikilah Perusahaan Minang (NPM) adalah salah satu perusahaan otobus tertua di Indonesia yang berasal dari Sumatera Barat dan berdiri sejak tahun 1937.⁽²²⁾ Survey pendahuluan yang telah dilaksanakan pada Januari 2020, diketahui jumlah armada bus PO NPM saat ini sebanyak 70 unit bus yang didominasi bus tipe AC (*Air Conditoner*) *Executive*. Tiap unit bus memiliki penanggung jawab yang terdiri dari dua orang perngemudi (pengemudi satu, pengemudi dua) dan satu orang kondektur, dengan kata lain PO NPM telah memiliki 140 pengemudi bus yang siap untuk mengemudikan bus yang menjadi tanggung jawabnya.

Melalui wawancara pendahuluan pada 10 pengemudi bus di pul NPM Kota Padang, diketahui 6 pengemudi mengalami perubahan fisiologis akibat stres kerja. Perubahan fisiologis yang dialami antara lain; mulut terasa kering, sering mengalami

sakit kepala, sering mengalami kram dikepala, kadang – kadang tangan dari beberapa pengemudi bus gemetar tanpa mereka sadari, dan sering merasakan otot kaku atau tegang. Pengemudi juga mengalami perubahan perilaku selama mengemudi akibat stres yang dialami pengemudi yaitu mengemudi dengan kecepatan tinggi guna mengejar target jadwal pemberhentian bus selanjutnya.

Pengemudi bus PO NPM menjelaskan ada beberapa hal yang menjadi sumber stres kerja bagi pengemudi antara lain; adanya target waktu pada pemberhentian selanjutnya, tuntutan konsentrasi maksimal selama mengemudi, tuntutan rasa aman dan nyaman penumpang selama mengemudi, mengemudi saat cuaca buruk, desakan agen PO NPM wilayah untuk tepat waktu dalam jadwal pemberhentian, komunikasi yang kurang baik antara agen PO NPM wilayah, kualitas tidur yang buruk selama istirahat mengemudi, durasi mengemudi yang cukup lama sehingga menimbulkan otot yang tegang saat dan setelah mengemudi, kerusakan mesin pada bus, tidak ada aturan tujuan tetap pada masing – masing bus, hingga upah *one trip* (pulang – pergi) yang tidak mencukupi bagi pengemudi..

Berdasarkan uraian data, observasi dan wawancara diatas, maka peneliti mengajukan penelitian mengenai stres kerja pada pengemudi bus PO NPM, terutama pengemudi bus trayek AKAP. Trayek AKAP dipilih peneliti karena trayek ini memiliki jarak tempuh yang lebih jauh serta membutuhkan waktu perjalanan yang lebih lama jika dibandingkan dengan trayek AKDP. Pemilihan PO NPM dikarenakan PO NPM merupakan perusahaan bus tertua di Indonesia dan belum ada penelitian yang berkaitan dengan stres kerja yang dialami pengemudi bus tersebut.

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut diajukan rumusan masalah penelitian yaitu faktor - faktor apa sajakah yang berhubungan dengan stres kerja pada

pengemudi bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PO NPM Kota Padang Tahun 2020?

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Untuk mengetahui faktor - faktor yang berhubungan dengan stres kerja pada pengemudi bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PO NPM Kota Padang Tahun 2020.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Diketuainya distribusi frekuensi stres kerja pada pengemudi bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PO NPM Kota Padang.
2. Diketuainya distribusi frekuensi masa kerja pada pengemudi bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PO NPM Kota Padang.
3. Diketuainya distribusi frekuensi durasi mengemudi pada pengemudi bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PO NPM Kota Padang.
4. Diketuainya distribusi frekuensi konflik interpersonal pada pengemudi bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PO NPM Kota Padang.
5. Diketuainya distribusi frekuensi beban kerja pada pengemudi bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PO NPM Kota Padang.
6. Diketuainya distribusi frekuensi tuntutan mental pada pengemudi bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PO NPM Kota Padang.
7. Diketuainya hubungan antara masa kerja dengan stres kerja pada pengemudi bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PO NPM Kota Padang.
8. Diketuainya hubungan antara durasi mengemudi dengan stres kerja pada pengemudi bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PO NPM Kota Padang.

9. Diketuainya hubungan antara konflik interpersonal dengan stres kerja pada pengemudi bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PO NPM Kota Padang.
10. Diketuainya hubungan antara beban kerja dengan stres kerja pada pengemudi bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PO NPM Kota Padang.
11. Diketuainya hubungan antara tuntutan mental dengan stres kerja pada pengemudi bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PO NPM Kota Padang.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Bagi Perusahaan Bus

Diharapkan melalui hasil penelitian ini perusahaan dapat mengambil kebijakan dalam pencegahan stres kerja pada pengemudi bus agar pengemudi bus bekerja tanpa membahayakan orang lain

2. Bagi Peneliti

Dapat menerapkan ilmu Kesehatan dan Keselamatan Kerja serta ilmu metodologi penelitian yang telah diperoleh selama kuliah sehingga dapat memberikan kontribusi yang baik bagi institusi terkait terutama dalam penerapapan aspek Kesehatan dan Keselamatan Kerja

3. Bagi Instansi Terkait

Diharapkan dengan penelitian ini dapat menjadi sumber informasi bagi instansi terkait sebagai upaya pencegahan stres kerja pada pengemudi bus sehingga dapat meningkatkan keselamatan dan kenyamanan penggunaan kendaraan lainnya yang memiliki jalur transportasi yang sama dengan bus AKAP .

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Faktor - faktor yang akan diteliti pada penelitian ini adalah masa kerja, durasi mengemudi, konflik interpersonal, beban kerja, dan tuntutan mental yang menjadi faktor stress kerja pada responden pengemudi bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PO NPM Kota Padang dengan desai penelitian *cross sectional* yakni pengukuran faktor penyebab dengan dampak dilakukan secara bersamaan pada bulan Januari – Juli 2020.

