# STUDI DEKSRIPTIF MENGENAI DERAJAT STRES DAN *COPING STRESS* PADA PENGEMUDI ANGKOT STASION HALL-DAGO DI KOTA BANDUNG

*Pratiwi Handaru Wulan*

Fakultas Psikologi Universitas Padjadjaran

## ABSTRAK

Pengemudi angkot merupakan ujung tombak bagi beroperasinya angkutan kota atau biasa disebut angkot. Setiap harinya para pengemudi angkot khususnya trayek Stasion Hall-Dago harus menghadapi berbagai tuntutan yang dapat dirasa menjadi tekanan. Tuntutan tersebut berupa tuntutan pekerjaan, tuntutan ekonomi, dan tuntutan fisik. Tuntutan-tuntutan inilah yang dapat dinilai sebagai situasi yang dapat menimbulkan stres, proses ini terjadi pada tahapan *primary appraisals*. Penghayatan pengemudi terhadap situasi yang menimbulkan stres menimbulkan usaha untuk mengatasinya yang disebut sebagai *coping stress*, proses ini berada pada tahap *secondary appraisals.* Interaksi antara *primary* dan *secondary* inilah yang kemudian membentuk derajat stres pada pengemudi. Derajat stres ini dapat dilihat melalui respon yang dirasakan oleh pengemudi berupa respon fisiologis, emosi, kognitif, dan perilaku.

Tujuan penelitian ini adalah untuk memperoleh gambaran mengenai derajat stres dan *coping stress* yang dilakukan oleh para pengemudi angkot trayek Stasion Hall-Dago.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kuantitatif karena dengan menggunakan jenis penelitian ini, dapat diperoleh gambaran mengenai derajat stres dan *coping stress* para pengemudi angkot Stasion Hall-Dago. Data yang diperoleh berupa angka dan kemudian akan dianalisa melalui perhitungan statistik.

Dari hasil penelitian didapatkan bahwa derajat stres para pengemudi angkot Stasion Hall-Dago bervariasi. Ada yang berada pada derajat stres tinggi, rendah, dan sedang. Proporsi terbanyak adalah pengemudi yang berada derajat stres sedang dan paling sedikit adalah derajat stres tinggi. Usaha yang paling banyak dilakukan pengemudi angkot untuk mengatasi kondisi stres atau disebut dengan *coping stress* adalah pengendalian berbentuk emosi atau *emotional focused coping.*

Kata kunci: Pengemudi Angkot Stasion Hall-Dago, *Stress Appraisals*, Derajat Stres, *Coping Stress*

***ABSTRACT***

*Public transportation drivers are the spearhead for the operation of public transportation or usually calles* "angkot". *Every day the particular route of public transportation drivers Stasion Hall-Dago must deal with demands that can be felt to be pressure. The demands can be job demands, economic demands, and physical demand. These demands can be considered as situations that can cause stress, this process occurs at the primary stage of appraisals. Drivers appraisals against stressful situations cause the effort to overcome called coping stress, it is in the secondary stage appraisals. Interaction between primary and secondary is then formed on the driver's degree of stress. The degree of stress can be seen through the response felt by the driver in the form of physiological responses, emotional, cognitive, and behavioral.*

*The purposes of this research is to gain an overview of degree of stress and stress coping undertaken by public transportation route drivers Stasion Hall-Dago.*

*This research used a descriptive quantitative research methods because the use of this type of research allow researcher gain information about the degree of stress and coping stress on public transportation drivers Station Hall-Dago. The data obtained in the form of numbers and then will be analyzed through statistical calculations*

*The result showed that the degree of stress of public transportation drivers Station Hall-Dago varies. There are degrees of stress are at high, low, and moderate. The proportion of drivers who are most are moderate degree of stress and the least degree of stress is high. Most effort do by public transportation drivers to cope with stressful condition or called coping stres is emotional focused coping.*

*Keywords: Public Transportation Drivers Stasion Hall-Dago, Stress Appraisal, Degree of Stress, Coping Stress*

## PENDAHULUAN

Bandung merupakan ibu kota provinsi Jawa Barat dan merupakan salah satu kota besar yang ada di Indonesia. Jika ditinjau dari sisi geografi, posisi Kota Bandung sangatlah strategis baik dari sisi komunikasi, perekonomian maupun keamanan. Kota Bandung sendiri juga merupakan kota dengan penduduk terpadat di Jawa Barat yang mencapai 2,5 juta jiwa (www.bandung.go.id, 2007).

Sebagai kota dengan posisi strategis dan penduduk yang padat, setiap harinya Bandung tidak pernah sepi dari berbagai aktivitas warganya, kondisi inilah yang semestinya menjadi surga bagi bisnis transportasi. Namun dengan banyaknya jenis dan jumlah kendaraan umum yang beroperasi, persaingan bagi penyedia layanan transportasi umum juga semakin ketat (Panji, 2007)

Gencarnya persaingan dalam dunia transportasi berdampak pada angkutan umum yang beroperasi di kota Bandung. Salah satu jenis transportasi umum yang merupakan angkutan utama yang melayani kota Bandung adalah angkutan kota atau disingkat dengan angkot. Salah satu trayek angkot yang terkena dampak dari gencarnya persaingan bisnis transportasi di kota Bandung adalah Stasion Hall-Dago. Angkot Stasion Hall-Dago yang beroperasi adalah sebanyak 52 unit dan merupakan angkot dengan tarif termurah. Jika dibandingkan dengan angkot trayek lain, jumlah angkot yang beroperasi pada trayek ini memang dapat dikatakan sedikit. Namun, sedikitnya jumlah angkot yang beroperasi bukan berarti angkot ini bebas dari masalah. Pendeknya trayek, jalan yang macet, murahnya tarif, serta persaingan dalam mendapatkan penumpang dengan kendaraan umum lain, menjadi permasalahan tersendiri bagi pengemudi angkot pada trayek ini.

Ujung tombak dari beroperasinya angkot ini adalah para pengemudi. Pengemudi angkot Stasion Hall-Dago merupakan pekerja yang tidak memiliki jam kerja yang tetap dan penghasilan yang tidak menentu setiap harinya. Rata-rata mereka adalah lulusan SD atau SMP. Tugas utama sebagai pengemudi idealnya adalah mampu mengemudikan kendaraan dengan baik dan benar, bertanggungjawab atas keselamatan dan kenyamanan penumpang, serta bertanggung jawab atas angkot yang dikendarai. Oleh karena itu, pengemudi seharusnya senantiasa berada dalam kondisi kesehatan yang prima, berkonsentrasi tinggi, dan disipilin dalam mematuhi aturan lalu lintas yang ada. Semua ini bertujuan agar menciptakan rasa aman dan nyaman bagi para penumpang maupun pengguna jalan lainnya.

Jenis pekerjaan sebagai pengemudi angkot merupakan pekerjaan yang rentan terhadap stres. Para pengemudi melakukan pekerjaan setiap hari selama berulang-ulang dan juga mengemban tanggung jawab untuk membayarkan untuk

bisa membayarkan setoran serta mengumpulkan uang untuk kebutuhan sehari-hari di tengah tugasnya sebagai pengemudi angkot. Kondisi inilah yang bisa memicu para pengemudi angkot berada dalam perasaan tertekan.

Berdasarkan hasi studi pendahuluan melalui wawancara kepada pengemudi angkot Stasion Hall Dago pada bulan Februari 2014 diperoleh data bahwa pekerjaan mereka penuh dengan tuntutan yang membuat mereka berada pada kondisi tertekan. Tuntutan tersebut dikategorikan menjadi tuntutan pekerjaan, tuntutan ekonomi, dan tuntutan fisik. Tuntutan pekerjaan berupa uang setoran, trayek yang melewati jalan macet, larangan untuk tidak "ngetem" di Stasion Hall, dan tuntutan lain yang terkait dengan pekerjaan mereka. Untutan ekonomi berupa tuntutan untuk biaya memenuhi kebutuhan hidup primer, uang anak sekolah, biaya tempat tinggal, dll. Terakhir adalah tuntutan fisik yang terkait dengan kondisi fisik mereka seperti kondisi tubuh tetap prima dan pemenuhan gizi yang sulit untuk dicukupi. Tuntutan-tuntutan inilah yang kemudian dihayati pengemudi dimakanakan sebagai sesuatu yang *stressful.*Proses ini terjadi dalam tahapan *primary appraisals* yang didalamnya terdapa *stress appraisals* berupa *harm/loss, challenge,* dan *threat.*

Kondisi ini memunculkan usaha dalam diri mereka untuk mengatasi kondisi stres yang dihadapi. Inilah yang kemudian disebut sebagai *coping stress.* Proses ini terjadi pada *secondary appraisal.* Namun, tidak selamanya jenis *coping* yang digunakan oleh pengemudi dapat mengatasi kondisi stresnya. Hasil interaksi antara *primary* dan *secondary* inilah yang kemudian akan membentuk derajat stres. Derajat stres yang dirasakan pengemudi kemudian dimanifestasikan merlalui respon fisiologis, respon emosi, respon perilaku, dan respon kognitif. Dengan tanggung jawab sebagai pengemudi dan kondisi yang dihadapi ini maka penulis merasa tertarik untuk melihat derajat stres dan *coping* yang dilakukan oleh pengemudi angkot Stasion Hall-Dago.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran derajat stres dan *coping stress* para pengemudi angkot trayek Stasion Hall-Dago di Kota Bandung.

Kegunaan penelitian ini adalah sebagai bahan masukan dan informasi bagi pihak yang berwenang saat mengeluarkan aturan atau kebijakan yang terkait dengan pengemudi angkot Stasion Hall-Dago. Serta masukan bagi para pengemudi untuk dapat menangani kondisi mereka saat menghadapi tuntutan.

Adapun yang dimaksud dengan derajat stres pada penelitian ini adalah tingkatan dari kondisi stres yang dialami pengemudi yang akan diukur melalui respon fisiologis, respon kognitif, respon emosi, dan respon perilaku. Sementara *coping stress* adalah usaha yang dialkukan pengemudi untuk mengatasi kondisi stresnya.

## METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang diguanakn dalam penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif. Varaibel dalam penelitian ini adalah derajat stres dan *coping stress.* Populasi dalam penelitian ini adalah pengemudi tetap angkot Stasion Hall-Dago yang berjumlah 52 orang dan penelitian ini menggunakan pengambilan sampel berupa *simple random sampling.* Kriteria sampel pada penelitian ini adalah pengemudi tetap angkot Stasion Hal-Dago dan yang memiliki kewajiban untuk membayarkan uang setoran.

Berikut rumus Slovin untuk menentukan jumlah sampel minimal:

$$n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

Dari rumus tersebut diperolehlah sampel minimal sejumlah 34 orang.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan instrumen berupa kuisioner. Kuisioner diberikan kepada pengemudi tetap angkot Stasion Hall-Dago. Kuisioner yang digunakan diturunkan berdasarkan konsep teori dari Lazarus dan Folkman (1984) untuk mengukur *stress appraisals* dan *coping stress*, serta ditambahkan oleh Taylor (1999) untuk melihat derajat stres. Skala ukur yang digunakan adalah skala Likert. Untuk menghitung *stress appraisals* dan *coping stress* digunakan z-score, sementara untuk derajat

stres digunakan norma untuk melihat apakah derajat stres pengemudi berada pada tingkatan rendah, sedang, atau tinggi.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Dari hasil penelitian ini diketahui bahwa sebanyak 21 orang responden atau 60% memiliki derakat stres pada kategori sedang, kemudian kategori rendah sebanyak 13 orang (37,14%), dan sisanya adalah berada pada kategori tinggi sebanyak 1 orang (2,86%).

Berikut akan disajikan frekuensi gambaran derajat stres dalam bentuk tabel.

Tabel 1 Gambaran Derajat Stres

| No | Derajat Stress | Jumlah (orang) | Persentase |
|---|---|---|---|
| 1 | Tinggi | 1 | 2,86 % |
| 2 | Sedang | 21 | 60,00% |
| 3 | Rendah | 13 | 37,14% |
| **Jumlah** | | **35** | **100 %** |

Derajat stres tinggi yang dialami oleh pengemudi angkot ini disebabkan karena tuntutan yang dihadapi dirasakan lebih besar dibanding dengan sumber daya yang dimilikinya. Sumber daya tersebut terkait dengan dukungan yang diberikan keluarga dan teman disekitarnya, kondisi kesehatan, pihak yang diperlukan untuk membantu mengatasi permasalahan yang mereka hadapai sebagai pengemudi angkot, serta keyakinan dari pengemudi untuk dapat mengontrol keadaan yang dihadapinya. Respon yang berkaitan dengan stres seperti fisiologis, emosi, kognitif, dan perilaku juga sering bahkan selalu dimunculkan olehnya. *Coping strategy* yang digunakan juga tampaknya tidak efektif, sehingga membuatnya tidak bisa menangani kondisi stresnya dan membuatnya berada pada tingkat stres tinggi. Respon dominan yang dimunculkan oleh pengemudi dengan derajat stres tinggi adalah respon kognitif.

Pengemudi yang mengalami tingkat stres sedang merasakan bahwa sumber daya yang mereka miliki sebanding dengan tuntutan yang mereka hadapi, namun mereka harus mengeluarkan usaha yang besar agar dapat menghadapi

tuntutan tersebut. *Coping* yang mereka gunakan dalam menangani kondisi stresnya juga membuatnya bisa menguasai kondisi stres yang dialami, sehingga respon yang terkait dengan kondisi stres seperti fisiologis, emosi, kognitif, dan perilaku setidaknya dapat dikontrol dengan baik berbeda dengan pengemudi dengan derajat stres tinggi. Respon dominan yang ditampilkan pengemudi ini juga bervariasi dan terbanyak adalah repon fisiologis.

Tingkatan yang terakhir adalah pengemudi yang mengalami derajat stres rendah, mereka merasakan bahwa sumber daya yang mereka miliki dapat membantunya dengan baik untuk dapat menghadapi tuntutan yang ada. *Coping strategy* yang digunakan juga sudah sangat baik dalam membantu individu ini mengatasi kondisi stresnya, sehingga respon stres yang mereka tampilkan juga minimal. Seperti yang telah dijelaskan bahwa individu yang mengalami stres akan menunjukkan respon yaitu fisiologis, emosi, kognitif, dan perilaku. Hal ini disesuaikan berdasarkan teori Lazarus dan Folkman (1984), yang kemudian ditambahkan oleh Taylor (1999).

Untuk hasil penelitian *coping strategy*, ternyata jenis *coping* yang banyak digunakan oleh para pengemudi ini berupa *emotion focused coping.* Sebanyak 15 pengemudi melakukan hal ini. Berikut akan disajikan dalam bentuk tabel:

Tabel 2 Jenis *Coping Stress*

| **No** | ***Coping*** | **Jumlah (orang)** | **Persentase** |
|---|---|---|---|
| 1 | *Problem Focused Coping* | 8 | 22,86 % |
| 2 | *Emotion Focused Coping* | 15 | 42,86 % |
| 3 | *Positive Reappraisal* | 12 | 34,29 % |
| **Jumlah** | | **35** | **100 %** |

*Stress appraisals* terbanyak yang dilakukan oleh pengemudi adalah *harm/loss* artinya pengemudi menilai bahwa tuntutan yang dihadapinya dapat menimbulkan kehilangan atau kerugian. Dalam konteks ini pengemudi merasa kehilangan waktu luangnya, kekurangan waktu untuk beristirahat, serta semakin kesulitan untuk mengumpulkan pendapatan.

Derajat stres tinggi pada pengemudi angkot Stasion Hall-Dago diperoleh dari hasil interaksi antara penilaian *challenge* dan *coping* yang berfokus pada

*emotion focused coping.* Untuk derajat stres sedang jenis *coping* dan *stress appraisals* bervariasi dan terbanyak dibentuk oleh hasil interaksi antara *challenge* dan *emotion focused coping.* Interaksi ini sama dengan derajat stres tinggi, namun tingkatannya menjadi berbeda karena faktor ketersediaan sumber daya pada pengemudi. Untuk derajat stres rendah terbanyak dibentuk oleh penilaian *harm/loss* yang berinteraksi dengan jenis *coping positive reappraisals.* Derajat stres ini tidak lepas dinamikanya dari sumber daya yang dimiliki. Kemudian derajat stres inilah yang dimanifestasikan melalui respon emosi, perilaku, kognitif, dan fisiologis. Bagi pengemudi yang pekerjaannya bersinggungan langsung dengan orang banyak maka kondisi stres ini bisa menjadi berbahaya sebab akan memengaruhi cara mereka mengemudi.

## SIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang dilakukan, maka diperoleh simpulan bahwa sebagian besar pengemudi angkot Stasion Hall-Dago berada pada tingkat stres sedang dan jenis *coping* yang dominan digunakan adalah *emotion focused coping.*

## SARAN

Saran Praktis:

1. Untuk pengemudi angkot Stasion Hall-Dago diharapkan dapat menggunakan jenis penanganan stres berupa *positive reappraisals*, sebab *stress appraisals* yang berinteraksi dengan jenis *coping* ini membentuk derajat stres rendah terbanyak.
2. Bagi pihak Kobanter untuk dapat lebih memperhatikan kondisi para pengemudi angkot Stasion Hall-Dago, sebab selama ini kondisi mereka tidak terlalu menjadi perhatian. Selain itu perlu juga melakukan peninjauan terhadap tarif, karena dengan tarif yang kecil, pengemudi ini sulit untuk mengumpulkan pendapatan.

Bagi Penelitian Selanjutnya:

1. Penelitian serupa bisa dilakukan dengan sampel lebih banyak, tidak hanya satu trayek, tapi bisa seluruh trayek angkot di Kota Bandung, tetapi harus

jeli memperhatikan permasalahan yang serupa, karena tiap trayek situasi yang dihadapi berbeda.

2. Apabila alat ukur menggunakan kuisioner, maka penggunaan bahasa harus benar-benar diperhatikan dengan mempertimbangkan tingkat pendidikan para pengemudi.

## DAFTAR PUSTAKA


Baum, Andrew, Sutton, Stephen. 2005. *The Sage Handbook of Health Psychology*. Sage Publication: London.

Christensen, Larry B. 2007. *Experimental Methodology 10th edition*. Pearson Education: United Stated of America.

Correnberg, Jerrold S. 1996. *Comprehensive Stress Management 5th edition*. The McGraw-Hill Companies, Inc: United States of America.

Fraenkel Jack R. And Norman E. Wallen. 2008. *How to Design and Evaluate in Research.* The McGraw – Hill Companies, Inc: New York

Lazarus, Richard S. dan Susan Folkman. 1984. *Stress, Appraisals, and Coping*. Springer Publishing Company: New York.

Leary, Mark. 2012. *Introduction to Behavioral Reasearch Methods 6th edition.* Pearson Education, Inc: United Stated of America.

Muluk, H. 1995. Ketidakberdayaan dan Perilaku Ugal-Ugalan Sopir Metromini. Universitas Indonesia.

Nazir, Mohammad. 2005. *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia: Bogor.

Robbins, Stephen P. 2002. *Perilaku Organisasi, edisi ke-8 jilid.* (diterjemahkan oleh: Agus Widyantoro). PT Prenhallindo: Jakarta.

Sarafino, Edward P. 2005. *Health Psychology 5th edition*. Jhon & Wiley Son: New Jersey.

_____. 2006. *Health Psychology: Biopsychosocial Interaction 5th edition.* John Wiley & Sons, Inc: New York.

Sanapiah, Faisal. 2003. *Format-format Penelitian Sosial*.. Raja Grafindo Persada: Jakarta

Santrok, John W. 1990. *Adolescence*. Brown Publisher: USA

Sugiyono. 2006. *Statistik Untuk Penelitian*. Alfabeta: Bandung.

Sudjana.2005. Metode Statistik edisi 6. Penerbit Tarsito: Bandung.

Taylor, Shelley E. 1999. *Health Psychology 4th edition*. McGraw-Hill: New York.

_____. 2009. *Health Psychology 7th edition*. McGraw-Hill Companies: NewYork.

Tim Pustaka Merah Putih. 2009. *Undang-undang Lalu Lintas No.14 Tahun 1992*. Pustaka Merah Putih: Yogyakarta

Referensi Skripsi:

Fadhilah Amalia. 2013. *Studi Deskriptif Mengenai Derajat Stres dan Coping Stres Pada Incarcerated Mothers di Lembaga Permasyarakatan Wanita Kelas II A.* Skripsi. Universitas Padjadjaran.

Regina Ivanny. 2013. *Studi Deskriptif Mengenai Stres dn Coping Stres Terhadap Kemacetan Lalu Lintas Pada Pengendara Mobil di Kecamatan Cibiru Kota Bandung.* Skripsi. Universitas Padjadjaran.

Panji Dwi Risantoro. 2007. *Coping Terhadap Stres Pada Sopir Angkutan Kota Semarang.* Skripsi. Universitas Katolik Soegijapranata.

Vira Septiyanti. 2013. *Gambaran Stres Kerja Pengemudi Bus Kota Perum Damri Bandung.* Skripsi. Universitas Padjadajaran.

Referensi Web:

Anonim. 2011. *Bandung 247*. Diperoleh 16 Februari 2014, dari http://bandung247.com/

Ardia, Hedi. 2013. *Pertumbuhan Kendaraan di Bandung11% Setiap Tahunnya*. Diperoleh 13 Maret 2014, dari http://www.bisnis-jabar.com/index.php/berita/pertumbuhan-kendaraan-di-bandung-11-setiap-tahunnya

Badan Pusat Statistik Kota Bandung 2012. Diperoleh 14 Februari 2014, dari http://bandungkota.bps.go.id/

Marseno, Dodiek. 1995. *Pengaruh Penyediaan Tempat Pemberhentian Untuk Angkutan Kota.* Diperoleh 14 Februari 2014, dari http://digilib.itb.ac.id/

MP. 2013. *Keteteran Mendapatkan Penumpang, 1500 Angkot Tak Bisa Beroperasi*. Diperoleh 11 Februari 2014, dari http://www.prfmnews.com/

Portal Kota Bandung. 2007. *Sejarah Kota Bandung*. Diperoleh 14 Februari 2014, dari http://bandung.go.id/

_____. 2007. *Rat KE 18 Tahun Buku 2006 Kobanter Baru.* Diperoleh 27 Juni 2014, dari http://bandung.go.id/

Rowden, Peter J., et al., 2011. *The Relative Impact of Work-Related Stress, Life Stress, and Driving Environment Stress on Driving Outcomes.* Diperoleh 29 Juni 2014, dari http://eprints.qut.edu.au/41260/2/41260.pdf