

BAB V

HASIL PENELITIAN

5.I. Karakteristik Pekerjaan

Pool Bus Patas 9B jurusan Bekasi Barat-Cililitan/Kampung Rambutan ada di dua tempat, yaitu di Cibitung dan Cijantung. Bus yang berasal dari Pool Cibitung akan berangkat beroperasi dari Terminal Bekasi, sedangkan bus yang berasal dari Pool Cijantung akan mulai beroperasi dari Terminal Kampung Rambutan, Jakarta.

Sejak pukul 03.00 pagi para pengemudi dan kondektur Bus Patas 9B mulai berdatangan ke tempat kerja atau Pool bus untuk melapor dan mendapatkan kendaraan serta surat jalan. Bisa atau tidaknya seorang pengemudi bekerja, tergantung pada keberuntungannya karena para pengemudi tersebut harus bersaing antar sesamanya untuk mendapatkan surat jalan dari perusahaan. Hal ini dikarenakan lebih banyaknya jumlah pengemudi dibandingkan dengan jumlah kendaraan. Meskipun *shift* kerja yang ditetapkan oleh perusahaan adalah 2:1 atau 2 hari masuk kemudian 1 hari libur, namun tidak sedikit pengemudi yang tidak mengikuti peraturan tersebut, karena mereka ada yang bekerja 1:1 (1 hari masuk, 1 hari libur) atau 3:1 (3 hari masuk, 1 hari libur).

Sebelum mulai beroperasi, pengemudi bersama kondekturnya memeriksa keadaan bus, seperti mesin, ban, lampu, dan lain-lainnya, agar tercipta keselamatan yang baik pada saat bekerja. Setelah memeriksa keadaan bus dan mendapatkan surat jalan yang diperlukan, maka mulailah para pengemudi dan kondektur tersebut

mengoperasikan kendaraannya, berangkat dari Pool menuju ke terminal pemberangkatan untuk melapor dan menunggu giliran membawa penumpang.

Biaya ongkos penumpang yang ditetapkan perusahaan pada Bus Patas 9B jurusan Bekasi Barat-Cililitan/Kampung Rambutan sebesar Rp. 4000,00-Rp. 5000,00. Harga ongkos ini sudah naik Rp. 1000,00 sejak harga BBM naik pada bulan Mei tahun 2008.

Dalam satu hari, biasanya setiap bus beroperasi rata-rata sebanyak 5 rit (pulang pergi). Mereka bekerja lebih dari 8 jam setiap harinya yaitu dari dini hari hingga malam hari. Mereka bukan berarti bekerja nonstop dari pagi hingga malam hari, namun setiap selesai 1 rit mereka akan beristirahat di pangkalan atau terminal sebelum tiba gilirannya untuk mulai jalan lagi. Mereka bisa beristirahat 10 menit hingga 2 jam, tergantung banyak atau sedikitnya bus yang beroperasi. Tidak jarang mereka tidak sempat untuk beristirahat apabila hanya ada sedikit bus yang beroperasi.

Setelah selesai beroperasi, biasanya pada jam 19.00 hingga jam 23.00 malam, bus kembali ke Pool masing-masing. Jika ada keluhan pada kendaraan bus mereka, maka pengemudi atau kondektornya akan melapor kepada teknisi dan teknisi akan memperbaiki kendaraan tersebut. Pengemudi kemudian menyetero hasil yang didapat pada hari itu yang berasal dari jumlah ongkos penumpang lalu dikurangi dengan biaya operasional, seperti biaya membeli BBM, retribusi tol, dan pungutan-pungutan baik yang resmi maupun tidak. Mereka akan mendapatkan komisi sebesar 17% dari hasil setoran tersebut.

5.2. Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden

5.2.1. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

Sebagian besar responden, yaitu 31 orang (63,3%) berumur 35 tahun atau lebih, dan hanya 18 responden (36,7%) yang berumur kurang dari 35 tahun (Tabel 5.1.).

5.2.2. Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Sebagian besar responden, yaitu sebanyak 30 responden (61,2%), yang berstatus pendidikan tamat SMA. Sedangkan responden yang tamat SMP ada 14 orang (28,6%), responden yang tamat SD ada 4 orang (8,2%), 1 orang (2%) yang tidak tamat SD dan tidak ada (0%) responden yang tamat Perguruan Tinggi (Tabel 5.1.).

5.2.3. Karakteristik Responden Berdasarkan Status Perkawinan

Hanya sedikit responden, yaitu 6 orang (12,2%) yang belum menikah, sisanya sebanyak 43 responden (87,8%) sudah menikah dan tidak ada (0%) yang berstatus duda (Tabel 5.1.).

5.2.4. Karakteristik Responden Berdasarkan Masa Kerja

Lebih banyak responden yang bekerja kurang dari 10 tahun, yaitu 31 orang (63,3%), daripada responden yang sudah bekerja lebih dari 10 tahun, yaitu sebanyak 18 orang (36,7%) (Tabel 5.1.).

Tabel 5.1.
Distribusi Frekuensi Karakteristik Responden

Karakteristik Responden	n	%
1. Umur		
< 35 tahun	18	36,7
≥ 35 tahun	31	63,3
2. Status Pendidikan		
Tidak Tamat SD	1	2
Tamat SD	4	8,2
Tamat SMP	14	28,6
Tamat SMA	30	61,2
Tamat Perguruan Tinggi	0	0
3. Status Perkawinan		
Sudah Menikah	43	87,8
Belum Menikah	6	12,2
Pernah Menikah (duda)	0	0
4. Masa Kerja		
< 10 tahun	31	63,3
≥ 10 tahun	18	36,7

5.3. Distribusi Frekuensi Faktor Kondisi Pekerjaan

5.3.1. Distribusi Frekuensi Lama Bekerja dalam Satu Hari

Semua responden (100%) bekerja dari dini hari, yaitu mulai jam 3 pagi hingga jam 11 malam, oleh karena itu semua responden bekerja lebih dari 8 jam setiap harinya (Tabel 5.2.).

5.3.2. Distribusi Frekuensi Persepsi Terhadap *Shift* Kerja

Shift kerja yang ditentukan oleh perusahaan adalah 2:1 yang artinya 2 hari masuk lalu 1 hari libur. Sebagian besar pengemudi (73,5%) berpersepsi mempunyai *shift* kerja yang sedang atau sesuai dengan aturan tersebut. Sebanyak 7 orang (14,3%) berpersepsi mempunyai *shift* kerja yang ringan, sehingga bekerja dengan shift 3:1 (3 hari masuk dan 1 hari libur); dan sebanyak 6 orang (12,2%) berpersepsi mempunyai *shift* kerja yang berat, sehingga bekerja dengan shift 1:1 yang artinya 1 hari masuk dan 1 hari libur (Tabel 5.2.).

5.3.3. Persepsi Terhadap Hubungan Interpersonal dengan Kondektur

Lebih banyak responden yang mempunyai persepsi berhubungan biasa saja dengan kondekturnya, yaitu 29 responden (59,2%), daripada responden yang mempunyai persepsi berhubungan akrab dengan kondekturnya, yaitu 20 responden (40,8%). Tidak ada (0%) responden yang mempunyai persepsi berhubungan buruk (Tabel 5.2.).

5.3.4. Persepsi Terhadap Hubungan Interpersonal dengan Pengemudi Bus Patas 9B jurusan Bekasi Barat-Cililitan/Kampung Rambutan Lainnya

Hampir sama jumlah responden yang mempunyai persepsi hubungan interpersonal biasa saja dan akrab dengan kondekturnya, yaitu 27 responden (55,1%) dan 22 responden (44,9%). Tidak ada (0%) responden yang mempunyai persepsi hubungan interpersonal yang buruk (Tabel 5.2.).

5.3.5. Persepsi Terhadap Jumlah Pendapatan

Tidak ada responden yang mempunyai persepsi jumlah pendapatannya banyak. Jumlah pendapatan setiap harinya dirasa sedang atau cukup oleh 40 responden (81,6%). Hanya sebanyak 9 responden (18,4%) mempersepsikan jumlah pendapatan mereka sedikit (Tabel 5.2.).

Tabel 5.2.
Distribusi Frekuensi Persepsi Terhadap Kondisi Pekerjaan

Faktor Kondisi Pekerjaan	n	%
1. Jumlah jam Kerja dalam sehari		
≤ 8 jam	0	0
> 8 jam	49	100
2. <i>Shift</i> Kerja		
Berat	6	12,2
Sedang	36	73,5
Ringan	7	14,3
3. Hubungan interpersonal dengan kondektur		
Buruk	0	0
Biasa	29	59,2
Akrab	20	40,8
4. Hubungan interpersonal dengan pengemudi Bus 9B lain		
Buruk	0	0
Biasa	27	55,1
Akrab	22	44,9
5. Jumlah Pendapatan		
Sedikit	9	18,4
Sedang	40	81,6
Banyak	0	0

5.4. Distribusi Frekuensi Faktor Lingkungan Kerja

5.4.1. Persepsi Terhadap Kemacetan

Sebagian besar responden, yaitu 30 orang (61,2%) mempunyai persepsi sering mengalami kemacetan, hanya sebanyak 19 responden (38,8%) yang mempunyai persepsi hanya kadang-kadang mengalami kemacetan, dan tidak ada responden yang mempersepsikan tidak pernah mengalami kemacetan (Tabel 5.3.).

5.4.2. Persepsi Terhadap Penumpang Bermasalah

Sebagian besar responden, yaitu 33 orang (67,3%) mempunyai persepsi hanya kadang-kadang saja bertemu penumpang yang bermasalah, sedangkan responden

yang mempunyai persepsi sering dan yang tidak pernah bertemu penumpang bermasalah, masing-masing ada 8 orang atau 16,3% (Tabel 5.3.).

5.4.3. Persepsi Terhadap Kondisi Bus

Lebih banyak, yaitu 22 responden (44,9%), mempunyai persepsi kondisi busnya dalam keadaan sedang saja daripada responden yang mempunyai persepsi kondisi busnya dalam keadaan buruk, yaitu sebanyak 20 orang (40,8%), dan sisanya sebanyak 7 responden (14,3%) yang mempunyai persepsi kondisi busnya dalam keadaan baik (Tabel 5.3.).

5.4.4. Persepsi Terhadap Suhu panas

Lebih banyak responden yang mempunyai persepsi suhu panas di tempat mengemudi sedikit mengganggu, yaitu 26 orang (53,1%), daripada responden yang mempunyai persepsi suhu panas di tempat mengemudi mengganggu sekali dan tidak mengganggu, yaitu masing-masing 24,5% dan 22,4% (Tabel 5.3.).

5.4.5. Persepsi Terhadap Kebisingan

Lebih banyak responden yang mempunyai persepsi kebisingan di tempat mengemudi sedikit mengganggu, yaitu 24 orang (49%), daripada responden yang mempunyai persepsi kebisingan di tempat mengemudi mengganggu sekali dan tidak mengganggu, yaitu masing-masing 30,6% dan 20,4% (Tabel 5.3.).

Tabel 5.3.
Distribusi Frekuensi Persepsi Terhadap Faktor Lingkungan Kerja

Faktor Lingkungan Pekerjaan	n	%
1. Kemacetan		
Sering	30	61,2
Kadang-Kadang	19	38,8
Tidak Pernah	0	0
2. Bertemu Penumpang Bermasalah		
Sering	8	16,3
Kadang-kadang	33	67,3
Tidak pernah	8	16,3
3. Kondisi Bus		
Baik	7	14,3
Sedang	22	44,9
Buruk	20	40,8
4. Suhu Panas		
Mengganggu sekali	12	24,5
Sedikit Mengganggu	26	53,1
Tidak Mengganggu	11	22,4
5. Kebisingan		
Mengganggu sekali	15	30,6
Sedikit Mengganggu	24	49,0
Tidak Mengganggu	10	20,4

5.5. Distribusi Frekuensi Tingkat Stres Kerja

Berdasarkan nilai skor dari gejala-gejala yang dirasakan oleh responden, hampir sama antara jumlah responden yang mengalami stres ringan dan stres sedang, namun lebih banyak responden yang mengalami stres sedang, yaitu 25 orang (51%), sisanya 24 responden (49%) mengalami stres ringan dan tidak ada (0%) responden yang mengalami stres berat (Tabel 5.4.).

Tabel 5.4.
Distribusi Frekuensi Tingkat Kejadian Stres Berdasarkan Nilai Skor

Tingkat Stres	n	%
Stres berat	0	0
Stres sedang	25	51
Stres ringan	24	49

5.6. Distribusi Frekuensi Perasaan Stres

Sebagian besar responden, yaitu 34 orang (69,4%), menjawab tidak merasa dalam kondisi stres akhir-akhir ini, dan sisanya sebanyak 15 responden (30,6%) merasa akhir-akhir ini mengalami stres (Tabel 5.5.).

Tabel 5.5.
Distribusi Frekuensi Perasaan Stres Responden Berdasarkan Kuesioner

Rasa Stres	n	%
Ya	15	30,6
Tidak	34	69,4

5.7. Hubungan antara Karakteristik Individu dan Stres Kerja

5.7.1. Hubungan antara Umur dan Stres Kerja

Hasil telitian menunjukkan nilai $p \text{ value} = 0,377$ ($p > 0,05$), berarti secara statistik belum terbukti ada hubungan yang signifikan antara umur dan stres kerja. Pengemudi bus yang berumur kurang dari 35 tahun memiliki peluang 2 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang berumur 35 tahun atau lebih untuk terjadinya stres sedang. Sebanyak 61,1% responden yang berumur di bawah 35 tahun mengalami stres sedang. Sebanyak 45,2% responden yang berumur 35 tahun atau lebih yang mengalami stres sedang (Tabel 5.6.).

5.7. 2. Hubungan antara Tingkat Pendidikan dan Stres Kerja

Untuk mengetahui hubungan antara tingkat pendidikan dan stres kerja, maka dari lima kategori tingkat pendidikan, dijadikan dua kategori, yaitu rendah dan tinggi. Untuk kategori rendah adalah yang tidak tamat SD, tamat SD, dan Tamat SMP. Sedangkan kategori tinggi adalah tamat SMA dan Tamat Perguruan Tinggi.

Uji statistik menunjukkan nilai $p \text{ value} = 0,773$ ($p > 0,05$), yang berarti secara statistik belum terbukti ada hubungan yang signifikan antara tingkat pendidikan dan stres kerja. Pengemudi bus yang berpendidikan rendah memiliki peluang 0,78 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang berpendidikan tinggi, untuk terjadinya stres sedang. Sebanyak 53,3% responden yang berpendidikan tinggi mengalami stres sedang. Hanya sebanyak 47,4% responden yang rendah mengalami stres sedang (Tabel 5.6.).

5.7.3. Hubungan antara Status Perkawinan dan Stres Kerja

Penelitian ini menunjukkan tidak ada hubungan yang signifikan antara status perkawinan dan stres kerja ($p \text{ value} = 0,098$ yang berarti $p > 0,05$), namun ada perbedaan distribusi frekuensi antara responden yang sudah menikah dengan yang belum menikah. Responden yang mengalami stres sedang lebih banyak terjadi pada yang sudah menikah (55,8%) daripada yang belum menikah (16,7%). Pengemudi bus yang sudah belum menikah memiliki peluang 0,158 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang menikah, untuk terjadinya stres sedang (Tabel 5.6.).

5.7.4. Hubungan antara Masa Kerja dan Stres Kerja

Pada penelitian ini tidak ditemukan hubungan yang signifikan antara masa kerja dan stres kerja (nilai $p \text{ value} = 0,769$ ($p > 0,05$)), namun stres sedang lebih banyak dialami pada responden yang bekerja lebih dari 10 tahun atau lebih (55,6%) daripada responden yang bekerja kurang dari 10 tahun (48,4%).

Pengemudi bus yang mempunyai masa kerja kurang dari 10 tahun memiliki peluang 0,75 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai masa kerja 10 tahun atau lebih, untuk terjadinya stres sedang (Tabel 5.6.).

Tabel 5.6.
Hubungan Karakteristik Responden dengan Stres Kerja

Karakteristik Responden	Stres Ringan n	%	Stres Sedang n	%	p	OR	CI:95%
1. Umur							
≥ 35 tahun	17	54,8	14	45,2	0,377	1	0,585-
<35 tahun	7	38,9	11	61,1		1,908	6,226
2. Status Pendidikan							
Tinggi	14	46,7	16	53,3	0,773	1	0,249-
Rendah	10	52,6	9	47,4		0,788	2,490
3. Status perkawinan							
Menikah	19	44,2	24	55,8	0,098	1	0,017-
Belum Menikah	5	83,3	1	16,7		0,158	1,472
4. Masa Kerja							
< 10 tahun	8	44,4	10	55,6	0,769	1	0,234-
≥ 10 tahun	16	51,6	15	48,4		0,750	2,408

5.8. Hubungan antara Persepsi Terhadap Faktor Kondisi Pekerjaan dan Stres Kerja

5.8.1. Hubungan antara Jumlah Jam Kerja dalam Satu Hari dan Stres Kerja

Semua responden (100%) bekerja lebih dari 8 jam. Sebanyak 51% responden mengalami stres sedang, dan sisanya sebanyak 49% hanya mengalami stres ringan (Tabel 5.7.).

5.8.2. Hubungan antara Persepsi Terhadap *Shift* Kerja dan Stres Kerja

Untuk mengetahui keeratan hubungan antara shift kerja dan stres kerja, maka kategori *shift* (ringan, sedang, dan berat) dijadikan dua kategori, yaitu *shift* yang sesuai dengan aturan (*shift* sedang) dan *shift* yang tidak sesuai dengan aturan (*shift* ringan dan berat). Responden yang tidak sesuai dengan aturan bekerja 2:1 (2 hari masuk dan 1 hari libur), ada yang bekerja 1:1 (1 hari masuk dan 1 hari libur) dan ada yang bekerja 3:1 (3 hari masuk dan 1 hari libur).

Penelitian ini didapatkan tidak ada hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap *shift* kerja dan stres kerja (nilai *p value* = 1,000 ($p > 0,05$)). Pada responden yang mempunyai persepsi tidak sesuai dengan *shift* kerja yang sudah ditentukan, sebanyak 53,8% mengalami stres sedang. Pada responden yang mempunyai persepsi sesuai dengan *shift* yang sudah ditentukan, hanya separuhnya (50%) yang mengalami stres sedang.

Pengemudi bus yang mempunyai persepsi tidak sesuai dengan *shift* kerja yang sudah ditentukan memiliki peluang 1,2 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai persepsi sesuai dengan *shift* kerja tersebut, untuk terjadinya stres sedang (Tabel 5.7.).

5.8.3. Hubungan antara Persepsi Terhadap Hubungan Interpersonal dengan Kondektur dan Stres Kerja

Hasil telitian menunjukkan nilai *p value* = 0,387 ($p > 0,05$), maka dalam penelitian ini belum terbukti bahwa ada hubungan antara persepsi terhadap hubungan interpersonal dengan kondektur dan stres kerja. Stres sedang lebih banyak terjadi pada responden yang berhubungan akrab dengan kondekturnya (60%) daripada yang hanya berhubungan biasa saja (44,8%).

Pengemudi bus yang mempunyai persepsi berhubungan biasa saja dengan kondekturnya memiliki peluang 0,5 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai persepsi berhubungan akrab dengan kondekturnya, untuk terjadinya stres sedang (Tabel 5.7.).

5.8.4. Hubungan antara Persepsi Terhadap Hubungan Interpersonal dengan Pengemudi Bus Patas 9B jurusan Bekasi Barat-Cililitan/Kampung Rambutan Lainnya dan Stres Kerja

Penelitian ini belum terbukti ada hubungan antara persepsi terhadap hubungan interpersonal dengan pengemudi Bus Patas 9B jurusan Bekasi Barat-Cililitan/Kampung Rambutan lainnya dan stres kerja, dengan nilai $p\text{ value} = 1,000$ ($p > 0,05$), namun ada kecenderungan responden yang mempunyai persepsi hanya berhubungan biasa saja, lebih banyak yang mengalami stres sedang (51,9%) dibandingkan dengan responden yang mempunyai persepsi berhubungan akrab (50%) dengan pengemudi Bus Patas 9B tersebut lainnya.

Pengemudi bus yang mempunyai persepsi hubungan interpersonal biasa saja dengan pengemudi bus lainnya memiliki peluang 1,077 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai persepsi hubungan interpersonal akrab dengan pengemudi bus lainnya, untuk terjadinya stres sedang (Tabel 5.7.).

5.8.5. Hubungan antara Persepsi Terhadap Jumlah Pendapatan dan Stres Kerja

Pada penelitian ini belum terbukti bahwa persepsi terhadap jumlah pendapatan berhubungan dengan stres kerja, nilai $p\text{ value} = 0,074$ ($p > 0,05$). Namun stres sedang lebih banyak terjadi pada responden yang mempunyai persepsi jumlah pendapatan mereka sedang atau cukup (57,5%) dibandingkan dengan responden yang mempunyai persepsi sedikit jumlah pendapatan mereka (22,2%) (Tabel 5.7.).

Pengemudi bus yang mempunyai persepsi jumlah pendapatannya sedikit memiliki peluang 0,2 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai persepsi jumlah pendapatannya sedang, untuk terjadinya stres sedang (Tabel 5.7.).

Tabel 5.7.
Hubungan antara Faktor Kondisi Pekerjaan dan Stres Kerja

Kondisi Pekerjaan	Stres Ringan		Stres Sedang		p	OR	CI:95%
	n	%	n	%			
1. Jumlah jam Kerja dalam sehari							
≤ 8 jam	0	0	0	0			
> 8 jam	24	49	25	51			
2. <i>Shift</i> Kerja							
Sesuai	18	50	18	50	1,000	1	0,327 -
Tidak sesuai	6	46,2	7	53,8		1,167	4,159
3. Hubungan interpersonal dengan Kondaktur							
Akrab	8	40	12	60	0,387	1	0,171-
Biasa	16	55,2	13	44,8		0,542	1,721
4. Hubungan Interpersonal dengan Pengemudi Bus 9B lain							
Akrab	11	50	11	50	1,000	1	0,349-
Biasa	13	48,1	14	51,9		1,077	3,321
5. Jumlah Pendapatan							
Sedang	17	42,5	23	57,5	0,074	1	0,039 -
Sedikit	7	77,8	2	22,2		0,211	1,147

5.9. Hubungan antara Faktor Lingkungan Kerja dan Stres Kerja

5.9.1. Hubungan antara Persepsi Terhadap Kemacetan dan Stres Kerja

Penelitian ini menunjukkan nilai p value = 0,561 ($p > 0,05$), berarti belum terbukti bahwa ada hubungan antara persepsi terhadap kemacetan dan stres kerja, namun ada kecenderungan lebih banyak yang mengalami stres sedang pada responden yang mempunyai persepsi hanya kadang-kadang menemui kemacetan (57,9%) jika dibandingkan dengan responden yang mempunyai persepsi sering menemui kemacetan (46,7%).

Pengemudi bus yang mempunyai persepsi sering menemui kemacetan memiliki peluang 0,6 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai persepsi

hanya kadang-kadang menemui kemacetan, untuk terjadinya stres sedang (Tabel 5.8.).

5.9.2. Hubungan antara Persepsi Terhadap Penumpang Bermasalah dan Stres Kerja

Untuk mengetahui hubungan antara penumpang bermasalah dan stres kerja, maka kategori sering, kadang-kadang, dan tidak pernah, dijadikan dua kategori, yaitu kategori pernah (sering dan kadang-kadang) dan kategori tidak pernah.

Penelitian ini menunjukkan nilai $p \text{ value} = 0,138$ ($p > 0,05$), berarti belum terbukti ada hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap bertemu penumpang bermasalah dan stres kerja. Namun ada kecenderungan responden yang mempunyai persepsi pernah bertemu penumpang bermasalah, lebih banyak (56,1%) mengalami stres sedang bila dibandingkan dengan responden yang menjawab tidak pernah bertemu penumpang.

Pengemudi bus yang mempunyai persepsi pernah bertemu penumpang bermasalah memiliki peluang 3,8 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai persepsi tidak pernah bertemu, untuk terjadinya stres sedang (Tabel 5.8.).

5.9.3. Hubungan antara Persepsi Terhadap Kondisi Bus dan Stres Kerja

Untuk mengetahui hubungan antara kondisi bus dan stres kerja, maka kategori baik, sedang, dan buruk, dijadikan dua kategori, yaitu kategori layak (kondisi bus baik dan sedang) dan kategori tidak layak (kondisi bus buruk).

Penelitian ini menunjukkan nilai $p \text{ value} = 0,042$ ($p < 0,05$), berarti terbukti bahwa ada hubungan yang signifikan antara kondisi bus dan stres kerja. Ada kecenderungan responden yang mempunyai persepsi kondisi busnya sudah tidak layak

(buruk), lebih banyak (70%) yang mengalami stres sedang dibandingkan dengan responden yang mempunyai persepsi masih layak (sedang atau baik).

Pengemudi bus yang mempunyai persepsi kondisi busnya sudah tidak layak memiliki peluang 3,8 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai persepsi kondisi busnya masih layak, untuk terjadinya stres sedang (Tabel 5.8.).

5.9.4. Hubungan antara Persepsi Terhadap Suhu Panas dan Stres Kerja

Untuk mengetahui hubungan antara persepsi terhadap suhu panas dan stres kerja, maka kategori sedikit mengganggu dan mengganggu sekali dijadikan satu kategori yaitu mengganggu. Didapatkan nilai $p\text{ value} = 0,742$ ($p > 0,05$), yang berarti belum terbukti ada hubungan antara suhu panas dan stres kerja. Ada kecenderungan responden yang mempunyai persepsi suhu di tempat mereka mengemudi mengganggu, lebih banyak (52,6%) mengalami stres sedang dibandingkan dengan responden yang tidak terganggu dengan suhu di tempat mereka mengemudi, sebanyak (45,5%) mengalami stres sedang. Pengemudi bus yang terganggu dengan suhu panas memiliki peluang 1,3 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang tidak terganggu dengan suhu panas, untuk terjadinya stres sedang (Tabel 5.8.).

5.9.5. Hubungan antara Persepsi Terhadap Kebisingan dan Stres Kerja

Untuk mengetahui hubungan antara persepsi terhadap kebisingan dan stres kerja, maka kategori sedikit mengganggu dan mengganggu sekali dijadikan satu kategori yaitu mengganggu. Walaupun didapatkan nilai $p\text{ value} = 0,496$ ($p > 0,05$), berarti belum terbukti ada hubungan antara kebisingan dan stres kerja. Namun ada kecenderungan responden yang mempunyai persepsi terganggu dengan suara bising

(53,8%) lebih banyak mengalami stres sedang dibandingkan dengan responden yang tidak terganggu dengan kebisingan (40%).

Pengemudi bus yang mempunyai persepsi kebisingan dapat mengganggu mereka memiliki peluang 1,75 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai persepsi tidak terganggu dengan kebisingan, untuk terjadinya stres sedang (Tabel 5.8.).

Tabel 5.8.
Hubungan antara Faktor Lingkungan Kerja dan Stres Kerja

Lingkungan Kerja	Stres Ringan		Stres Sedang		p	OR	CI: 95%
	n	%	n	%			
1. Kemacetan							
Kadang-Kadang	8	42,1	11	57,9	0,561	1	0,2 – 2,028
Sering	16	53,3	14	46,7			
2. Penumpang Bermasalah							
Tidak Pernah	6	75	2	25	0,138	1	0,690- 21,302
Pernah	18	43,9	23	56,1			
3. Kondisi Bus							
Layak	18	62,1	11	37,9	0,042	1	1,132- 12,874
Tidak Layak	6	30	14	70			
4. Suhu Panas							
Tidak Mengganggu	6	54,5	5	45,5	0,742	1	0,347- 5,127
Mengganggu	18	47,4	20	52,6			
5. Kebisingan							
Tidak Mengganggu	6	60	4	40	0,496	1	0,426- 7,190
Mengganggu	18	46,2	21	53,8			

BAB VI

PEMBAHASAN

6.1. Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan beberapa keterbatasan, yaitu:

1. Mengingat keterbatasan waktu dan dana, penelitian ini hanya meneliti faktor karakteristik individu dan faktor yang berhubungan dengan pekerjaan, yaitu kondisi pekerjaan dan lingkungan kerja. Faktor di luar pekerjaan tidak diteliti.
2. Sebagian pertanyaan pada variabel independen jawabannya lebih subjektif, karena berdasarkan persepsi responden, oleh karena itu jawaban didukung dengan mengadakan *crosscheck* melalui observasi dan wawancara.
3. Penelitian ini hanya menggunakan kuesioner yang merupakan *self-reporting*. Validitas data tergantung dari motivasi dan kejujuran dalam mengisi kuesioner, serta faktor psikologis juga mempengaruhi responden dalam menjawab kuesioner.
4. Penelitian ini tidak melakukan pengukuran lain, seperti pemeriksaan medis, untuk mengukur perubahan biokimiawi tubuh.
5. Kuesioner tidak diketahui realibilitas dan validitasnya, karena sebelum digunakan tidak dilakukan uji validitas *cronbach*.
6. Peneliti tidak dapat mengontrol setiap jawaban yang diisi responden, sehingga kemungkinan terjadi kesalahpahaman persepsi responden dalam memahami pertanyaan yang diajukan.

6.2. Gambaran Stres Kerja pada Pengemudi Bus Patas 9B jurusan Bekasi Barat-Cililitan/Kampung Rambutan

Dengan melakukan analisis data atas jawaban-jawaban responden mengenai gejala-gejala stres yang dirasakan oleh mereka dan berdasarkan rumus yang telah dijelaskan dalam metodologi penelitian, bahwa nilai skor 0-1 termasuk kategori stres ringan; nilai skor 1,1-2 termasuk kategori stres sedang; dan nilai skor 2,1-3 termasuk kategori stres berat, maka didapatkan gambaran nilai skor tingkat stres pada pengemudi Bus Patas 9B jurusan Bekasi Barat-Cililitan/Kampung Rambutan, adalah sebagai berikut:

- Nilai skor tertinggi tingkat stres adalah 1,8 dan skor terendah adalah 0,2.
- Terdapat sebanyak 25 orang (51%) dari total sampel 49 responden yang mengalami stres sedang, sisanya 24 orang (49%) yang mengalami stres ringan, dan tidak ada yang mengalami stres berat (Tabel 5.4.).

Hal ini sesuai dengan pendapat Kompier bahwa mengemudi bus di lingkungan perkotaan merupakan pekerjaan yang penuh stres. Pengemudi bekerja dalam suatu gerakan yang terbatas dan menghadapi bising kendaraan. Pengemudi bus kota harus melaksanakan tugasnya menurut jadwal yang mengikat, melewati jam kerja yang panjang, sering menghadapi kemacetan di jalan raya, penumpang dengan berbagai karakter dan jarang mempunyai kesempatan istirahat (Kompier, 1996).

Mengenai perasaan stres yang dirasakan oleh responden akhir-akhir ini, ada sebanyak 30% responden yang mengaku mengalami stres, dan sisanya tidak merasa stres (Tabel 5.5.). Perbedaan tersebut diduga karena kemampuan *coping* setiap pengemudi yang berbeda-beda. Seseorang yang mempunyai kemampuan *coping* yang baik, akan dapat menanggapi dan mengatasi stresor sehingga tidak sampai

berpengaruh pada kondisi fisik, emosi dan perilakunya. Hal ini sesuai dengan pendapat Sarwono (1992) bahwa *coping* yang baik adalah penyesuaian antara diri individu dengan lingkungannya (adaptasi) atau penyesuaian keadaan lingkungan pada diri individu (*adjustment*).

6.3. Hubungan antara Karakteristik Individu dan Stres Kerja

6.3.1. Hubungan antara Umur dan Stres Kerja

Hasil telitian menunjukkan bahwa pengemudi bus yang berumur kurang dari 35 tahun memiliki peluang 2 kali bila dibandingkan dengan yang berumur 35 tahun atau lebih untuk terjadinya stres sedang. Secara statistik belum terbukti ada hubungan yang signifikan antara umur dan stres ($p\text{ value} = 0,377; p > 0,05$). Jumlah responden yang mengalami stres sedang pada kelompok umur kurang dari 35 tahun lebih banyak daripada yang mengalami stres ringan (Tabel 5.6.). Hal ini diduga karena mereka belum lama bekerja sebagai pengemudi bus, sehingga belum terbiasa dan kurang bisa menghadapi atau menerima kenyataan bahwa mereka menjadi pengemudi bus.

Hal ini sejalan dengan pendapat Spielberger dan Turnage 1991 yang mengatakan bahwa semakin muda usia karyawan maka kecenderungan untuk mempersepsikan stresor kerja semakin besar, sehingga terdapat kemungkinan karyawan yang lebih muda kurang dapat mengatasi stres kerja secara efektif dibandingkan yang berusia lebih tua (dalam Widyawati, 1998).

Sebaliknya pada kelompok umur 35 tahun atau lebih, lebih banyak yang mengalami stres ringan daripada stres sedang. Hal ini sesuai dengan pendapat Robbins bahwa tuntutan dari kebanyakan pekerjaan, bahkan pekerjaan dengan

persyaratan kerja tangan yang berat, tidak cukup ekstrim untuk kemerosotan keterampilan jasmani apapun yang disebabkan oleh usia berdampak pada produktivitas; atau jika ada sesuatu kemerosotan terhadap usia, sering diimbangi oleh perolehan pengalaman (Robbins, 1998). Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk membuktikan hubungan yang signifikan antara umur dan stres kerja pada pengemudi bus tersebut.

6.3.2. Hubungan antara Tingkat Pendidikan dan Stres Kerja

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi bus yang berpendidikan rendah (tidak tamat SD, tamat SD dan tamat SMP) memiliki peluang 0,8 kali bila dibandingkan dengan pengemudi yang berpendidikan tinggi (tamam SMA dan tamam Perguruan Tinggi), untuk terjadinya stres kerja. Hasil penelitian menunjukkan nilai p value = 0,773 ($p > 0,05$), berarti secara statistik belum terbukti ada hubungan yang signifikan antara tingkat pendidikan dan stres kerja (Tabel 5.6.).

Responden yang berpendidikan rendah lebih banyak yang mengalami stres ringan daripada stres sedang. Responden yang berpendidikan tinggi lebih banyak yang mengalami stres sedang daripada stres ringan. Hal ini diduga responden yang berpendidikan tinggi merasa kurang cocok berprofesi sebagai pengemudi bus karena mereka merasa seharusnya mampu untuk mendapat pekerjaan yang lebih baik, namun karena sangat sulit mendapatkannya, maka mereka terpaksa menjadi pengemudi bus.

Mc Farlan (1954) menyatakan pada umumnya pendidikan yang lebih tinggi menggambarkan tingkat profesional dan tanggung jawab yang lebih besar, serta kedudukan yang memerlukan otoritas yang 'lebih' dibandingkan level pendidikan yang berada dibawahnya. Bagi mereka yang berprofesi sebagai pengemudi bus hal

tersebut tidak berlaku karena pekerjaan sebagai pengemudi bus merupakan jenis pekerjaan yang lebih mengandalkan pada kekuatan dan ketahanan fisik, konsentrasi yang terus menerus, serta kemahiran mengemudi yang baik (dalam Santoso, 1990). Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk membuktikan hubungan yang signifikan antara tingkat pendidikan dan stres kerja pada pengemudi bus tersebut.

6.3.3. Hubungan antara Status Perkawinan dan Stres Kerja

Uji statistik belum dapat membuktikan bahwa ada hubungan yang signifikan antara status perkawinan dan tingkat stres kerja, nilai *p value* = 0,098 ($p > 0,05$), namun ada kecenderungan lebih banyak responden yang berstatus sudah menikah mengalami stres sedang (55,8%) dibandingkan dengan yang mengalami stres ringan (44,2%). Berbeda dengan responden yang berstatus belum menikah, yang mengalami stres ringan (83,3%) lebih banyak daripada yang mengalami stres sedang (16,7%) (Tabel 5.6.). Hal ini diduga karena tanggung jawab kelangsungan hidup keluarga yang dipikul oleh responden yang sudah menikah semakin berat, apalagi dengan meningkatnya harga BBM tentu akan mempengaruhi meningkatnya pengeluaran keluarga, namun di sisi lain pendapatan responden malah menurun. Sedangkan jika pada responden yang belum menikah, mereka tidak memiliki tanggung jawab yang besar untuk kelangsungan hidup keluarganya (istri dan atau anak).

Pengemudi bus yang belum menikah memiliki peluang 0,158 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang sudah menikah, untuk terjadinya stres sedang. Namun secara statistik hasil ini tidak signifikan. Soewondo (2003) menyatakan bahwa bagi pekerja yang berstatus menikah, keadaan keluarga bisa menjadi penghambat, mempercepat atau menjadi penangkal proses terjadinya stres. Bila seseorang mempunyai masalah gawat di rumah kecenderungan untuk

mendapatkan stres di tempat kerja akan lebih besar. Sebaliknya bila rumah tangga dirasakan aman, nyaman, dan menyenangkan maka masalah-masalah di tempat kerja dapat dihadapi dengan lebih baik (dalam Evayanti, 2003).

Robbins berpendapat bahwa dari beberapa riset yang konsisten menunjukkan bahwa pekerja yang sudah menikah, lebih sedikit absensinya, lebih puas dengan pekerjaan mereka daripada rekan sekerjanya yang bujangan. Perkawinan memaksakan tanggung jawab yang meningkat dapat membuat suatu pekerjaan menjadi lebih berharga dan penting (Robbins, 1998). Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk membuktikan hubungan yang signifikan antara status perkawinan dan stres kerja pada pengemudi bus tersebut.

6.3.4. Hubungan antara Masa Kerja dan Stres Kerja

Hasil telitian menunjukkan bahwa pengemudi bus yang mempunyai masa kerja kurang dari 10 tahun memiliki peluang 0,75 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai masa kerja 10 tahun atau lebih, untuk terjadinya stres sedang. Namun nilai $p\ value = 0,769$ ($p > 0,05$) yang berarti secara statistik belum terbukti ada hubungan yang signifikan antara masa kerja dan stres kerja (Tabel 5.6.).

Responden yang mengalami stres sedang lebih banyak terjadi pada responden yang sudah bekerja sebagai pengemudi bus lebih dari 10 tahun (55,6%) daripada responden yang sudah bekerja kurang dari 10 tahun (48,4%). Hal ini diduga responden yang sudah bekerja lebih lama merasa bahwa beban kerja yang mereka hadapi saat ini lebih berat jika dibandingkan dengan tahun-tahun pertama mereka mulai bekerja, karena bertambahnya saingan, menurunnya pendapatan akibat naiknya harga BBM, dan menurunnya jumlah penumpang. Masa kerja yang lama

membuat merasa bosan akan rutinitas kerjanya dan pada akhirnya dapat menimbulkan stres kerja (Herawati, 2006).

Munandar (2001) menyatakan bahwa baik masa kerja yang sebentar ataupun lama dapat menjadi pemicu terjadinya stres dan diperberat dengan adanya beban kerja yang besar. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk membuktikan hubungan yang signifikan antara masa kerja dan stres kerja pada pengemudi bus tersebut.

6.4. Hubungan antara Faktor Kondisi Pekerjaan dan Stres Kerja

6.4.1. Hubungan antara Jumlah Jam Kerja dalam Satu Hari dan Stres Kerja

Semua responden bekerja dari dini hari hingga malam hari, yang berarti lebih dari 8 jam dalam sehari. Mereka bukan bekerja nonstop dari pagi hingga malam. Namun setiap selesai 1 rit mereka akan beristirahat di pangkalan atau terminal sebelum tiba gilirannya untuk mulai jalan lagi. Mereka bisa beristirahat dari mulai 10 menit hingga 2 jam. Tapi jika hanya ada sedikit bus yang beroperasi, tidak jarang mereka tidak sempat untuk beristirahat. Hal tersebut yang diduga menyebabkan responden yang mengalami stres sedang lebih banyak (51%) daripada yang mengalami stres ringan atau 49% (Tabel 5.7.).

Bekerja dalam waktu yang sangat lama ini tidak sesuai dengan Peraturan Pemerintah RI Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi, yang antara lain menentukan bahwa: 1) waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum adalah 8 jam sehari; 2) pengemudi kendaraan umum yang telah mengemudikan kendaraan selama 4 jam berturut-turut, harus istirahat sekurang-kurangnya setengah jam; 3) dalam hal-hal tertentu pengemudi dapat dipekerjakan menyimpang dari

waktu kerja 8 jam sehari dan tidak boleh lebih dari 12 jam sehari termasuk istirahat 1 jam; 4) perusahaan seharusnya membuat peraturan untuk menyediakan pengemudi pengganti.

Sesuai peraturan pemerintah tersebut, sebaiknya perusahaan mengatur untuk menyediakan pengemudi pengganti atau melibatkan 2 orang pengemudi dalam mengoperasikan setiap satu buah bus dalam satu hari. Namun untuk membuktikan hubungan yang signifikan antara jumlah jam kerja dalam satu hari dan stres kerja pada pengemudi bus, perlu dilakukan penelitian lebih lanjut.

6.4.2. Hubungan antara Persepsi Terhadap *Shift* Kerja dan Stres Kerja

Responden yang mengalami stres sedang lebih banyak terjadi pada responden yang mempunyai persepsi tidak sesuai dengan *shift* kerja yang sudah ada (53,8%), daripada responden yang mempunyai persepsi sesuai aturan *shift* (50%) (Tabel 5.7.). Mereka yang mempunyai persepsi tidak sesuai dengan *shift* kerja yang ditentukan, ada yang bekerja 1:1 atau 3:1. Ketidaksesuaian pada responden yang bekerja dengan *shift* 1:1 diduga karena tenaga mereka tidak kuat jika bekerja 2 hari berturut-turut, sedangkan pada responden yang bekerja 3:1, diduga karena tuntutan ekonomi hidupnya, sehingga dia ingin mendapatkan uang atau pendapatan yang lebih banyak.

Pengemudi bus yang tidak sesuai dengan *shift* kerja yang sudah ditentukan memiliki peluang untuk terjadinya stres sedang 1,2 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang sesuai dengan ketentuan *shift* kerja. Hasil penelitian menunjukkan nilai $p \text{ value} = 1,000$ ($p > 0,05$), berarti secara statistik belum terbukti ada hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap *shift* kerja dan stres kerja. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk membuktikan hubungan yang signifikan antara *shift* kerja dan stres kerja pada pengemudi bus tersebut.

6.4.3. Hubungan antara Persepsi Terhadap Hubungan Interpersonal dengan Kondektur dan Stres Kerja

Hasil telitian menunjukkan bahwa pengemudi bus yang mempunyai persepsi hubungan interpersonal biasa saja dengan kondekturnya memiliki peluang untuk terjadinya stres sedang 0,5 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai persepsi hubungan interpersonalnya akrab dengan kondektur. Hasil telitian menunjukkan nilai $p\text{ value} = 0,387$ ($p > 0,05$), berarti secara statistik belum terbukti ada hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap hubungan interpersonal dengan kondektur dan stres kerja (Tabel 5.7.).

Penelitian ini menunjukkan responden memiliki hubungan interpersonal antara rekan sekerja cukup baik dan tidak ada responden yang mempunyai hubungan yang buruk antar sesamanya. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk membuktikan hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap hubungan interpersonal dengan kondektur dan stres kerja pada pengemudi bus tersebut.

6.4.4. Hubungan antara Persepsi Terhadap Hubungan Interpersonal dengan Pengemudi Bus Patas 9B jurusan Bekasi Barat-Cililitan/Kampung Rambutan Lainnya dan Stres Kerja

Hasil telitian menunjukkan nilai $p\text{ value} = 1,000$ ($p > 0,05$), berarti secara statistik belum terbukti ada hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap hubungan interpersonal dengan pengemudi Bus Patas 9B jurusan Bekasi Barat-Cililitan/Kampung Rambutan lainnya dan stres kerja. Pengemudi bus yang mempunyai persepsi hubungan interpersonal biasa saja dengan pengemudi bus lainnya memiliki peluang untuk terjadinya stres sedang 1,077 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai persepsi hubungan interpersonal akrab

dengan pengemudi bus lainnya (Tabel 5.7.). Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk membuktikan hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap hubungan interpersonal dengan pengemudi bus lainnya dan stres kerja.

Responden yang mengalami stres sedang lebih banyak terjadi pada responden yang hanya berhubungan biasa saja dengan pengemudi Bus Patas 9B lain (51,9%) daripada yang berhubungan akrab (50%). Hal ini sesuai dengan pernyataan Cooper bahwa hubungan dan dukungan sosial yang kurang baik antara atasan dengan bawahan dan rekan kerja dapat mempengaruhi suasana di tempat kerja, karena dapat menimbulkan ketegangan sehingga dapat menimbulkan stres (Cooper, 1987).

6.4.5. Hubungan antara Persepsi Terhadap Jumlah Pendapatan dan Stres Kerja

Hasil telitian menunjukkan nilai $p \text{ value} = 0,074$ ($p > 0,05$), berarti secara statistik belum terbukti ada hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap jumlah pendapatan dan stres kerja. Pengemudi bus yang mempunyai persepsi jumlah pendapatannya sedikit memiliki peluang untuk terjadinya stres sedang 0,2 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai persepsi jumlah pendapatannya sedang (Tabel 5.7.).

Responden yang mengalami stres sedang lebih banyak terjadi pada responden yang mempunyai persepsi jumlah pendapatannya sedikit (77,8%) daripada responden yang mempunyai persepsi jumlah pendapatannya sedang (57,5%). Setelah diteliti lebih lanjut, ternyata pada 9 responden yang jumlah pendapatannya sedikit, berdasarkan nilai skor kuesioner mengenai gejala-gejala stres yang dirasakan responden, yang betul-betul stres ringan hanya 2 orang dan yang betul-betul stres sedang juga 2 orang, sisanya 5 orang terletak pada perbatasan antara stres ringan dan

stres sedang, sehingga dapat dikatakan kelompok responden yang jumlah pendapatannya sedikit, lebih banyak yang cenderung mengalami stres sedang.

Responden yang mempunyai persepsi jumlah pendapatannya sedikit tapi tidak mengalami stres sedang, diduga karena pendidikan mereka yang rendah sehingga mereka merasa sudah sesuai atau cukup hasil yang didapat dari profesinya (dari 9 orang responden yang jumlah pendapatannya sedikit, ada 5 orang yang berpendidikan rendah), atau responden tersebut memiliki rasa syukur, nrimo atau rasa puas yang lebih besar.

Teori Dua Faktor oleh Herzberg (1990) menyatakan bahwa salah satu komponen faktor ketidakpuasan kerja yang sangat menentukan motivasi untuk bekerja adalah gaji atau upah (dalam Adas, 2006). Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk membuktikan hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap jumlah pendapatan dan stres kerja pada pengemudi bus tersebut.

6.5. Hubungan antara Faktor Lingkungan Kerja dan Stres Kerja

6.5.1. Hubungan antara Persepsi Terhadap Kemacetan dan Stres Kerja

Responden yang mempunyai persepsi sering menemui kemacetan ternyata lebih banyak yang mengalami stres ringan (53,3%) daripada stres sedang (46,7%), sedangkan responden yang mempunyai persepsi hanya kadang-kadang menemui kemacetan lebih banyak yang mengalami stres sedang (57,9%) daripada stres ringan (42,1%). Hal ini diduga karena responden yang mempunyai persepsi sering menemui kemacetan sudah terbiasa oleh keadaan tersebut sehingga mampu mengatasi stres yang timbul. Hal ini sesuai dengan pendapat Nurjanah, bahwa kondisi transportasi di Jakarta sangat memprihatinkan, kemacetan lalu lintas selalu terjadi di jalan-jalan

utama pada jam-jam sibuk baik pagi maupun sore hari, tidak terkecuali di jalan-jalan tol. Pengemudi bus sudah terbiasa pada kemacetan lalu lintas tersebut, sehingga stres yang timbul saat menghadapi stresor tersebut dapat segera diatasi (Nurjanah, 1999).

Hasil telitian menunjukkan nilai $p\ value = 0,561$ ($p > 0,05$), berarti secara statistik belum terbukti ada hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap kemacetan dan stres kerja. Pengemudi bus yang mempunyai persepsi sering menemui kemacetan memiliki peluang untuk terjadinya stres sedang 0,6 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai persepsi hanya kadang-kadang menemui kemacetan (Tabel 5.8.). Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk membuktikan hubungan yang signifikan antara kemacetan dan stres kerja pada pengemudi bus tersebut.

6.5.2. Hubungan antara Persepsi Terhadap Penumpang Bermasalah dan Stres Kerja

Responden yang mempunyai persepsi pernah bertemu dengan penumpang bermasalah lebih banyak yang mengalami stres sedang (56,1%) daripada yang mengalami stres ringan (43,9%). Responden yang mempunyai persepsi tidak pernah bertemu dengan penumpang bermasalah lebih sedikit yang mengalami stres sedang (25%) daripada stres ringan (75%). Hal ini sesuai dengan pendapat Kompier, bahwa berdasarkan beberapa penelitian, penumpang yang bermasalah adalah salah satu masalah utama yang menjadi *stressor* pada pengemudi bus, yaitu sebesar 36% (Kompier, 1996).

Hasil telitian menunjukkan bahwa secara statistik belum terbukti ada hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap penumpang bermasalah dan stres kerja $p\ value = 0,138$ ($p > 0,05$). Pengemudi bus yang pernah bertemu penumpang

bermasalah memiliki peluang untuk terjadinya stres sedang 3,8 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang tidak pernah bertemu (Tabel 5.8.).

Hal ini diduga para pengemudi mampu menanggapi *stressor* tersebut, karena yang lebih langsung menghadapi penumpang bermasalah tersebut adalah kondektur bus bukan pengemudi. Masalah yang ditimbulkan penumpang biasanya adalah tidak mau membayar ongkos (menumpang) dan salah jurusan. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk membuktikan hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap penumpang bermasalah dan stres kerja pada pengemudi bus tersebut.

6.5.3. Hubungan antara Persepsi Terhadap Kondisi Bus dan Stres Kerja

Uji statistik menunjukkan nilai *p value* = 0,042 ($p < 0,05$), berarti terbukti ada hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap kondisi bus dan stres kerja. Pengemudi bus yang mempunyai persepsi kondisi busnya sudah tidak layak memiliki peluang untuk terjadinya stres sedang 3,8 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai persepsi kondisi busnya masih layak (Tabel 5.8.).

Sebanyak 70% responden yang mempunyai persepsi kondisi busnya tidak layak mengalami stres sedang, dan sebaliknya responden yang mempunyai persepsi kondisi busnya masih layak hanya ada 37,9% yang mengalami stres sedang. Kondisi bus yang sudah tidak layak dapat menimbulkan kebisingan, getaran yang tinggi, dan mesin yang sering rusak yang pada akhirnya dapat membuat ketidaknyamanan pada pengemudi bus saat bekerja. Ketidaknyamanan saat bekerja, dapat memicu timbulnya stres pada seseorang.

Pada saat ini sudah ada beberapa mobil bus yang diganti dengan yang baru, namun masih ada juga mobil yang menurut pengamatan penulis sudah tidak layak

masih beroperasi. Perusahaan perlu meninjau kembali bus-bus mana saja yang harus diperbaiki atau bahkan diganti dengan yang baru.

6.5.4. Hubungan antara Persepsi Terhadap Suhu Panas dan Stres Kerja

Hasil telitian menunjukkan bahwa nilai $p\ value = 0,742$ ($p > 0,05$), berarti secara statistik belum terbukti ada hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap suhu panas dan stres kerja. Responden yang mempunyai persepsi bahwa suhu panas mengganggu saat mereka bekerja memiliki peluang 1,3 kali bila dibandingkan dengan responden yang mempunyai persepsi tidak terganggu dengan suhu panas, untuk terjadinya stres sedang (Tabel 5.8.). Hal ini diduga para pengemudi sudah terbiasa dengan suhu panas saat mereka bekerja. Perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk membuktikan hubungan yang signifikan antara suhu panas dan stres kerja pada pengemudi bus tersebut.

Suhu panas yang mengganggu responden mengakibatkan lebih banyak responden yang mengalami stres sedang (52,6%) daripada stres ringan (47,4%). Responden yang tidak terganggu dengan suhu panas, hanya 45,5% saja yang mengalami stres sedang dan 54,5% yang mengalami stres ringan. Suhu panas yang mengganggu berasal dari mesin yang berada di dekat tempat mengemudi. Hal ini sesuai dengan pendapat Achmadi bahwa tekanan panas yang berlebihan merupakan beban tambahan yang harus diperhatikan dan diperhitungkan. Beban tambahan berupa panas lingkungan dapat menyebabkan beban fisiologis, misalnya kerja jantung menjadi bertambah (Achmadi, 1990).

Sebaiknya perusahaan menyediakan bus yang mesinnya ada di bagian belakang kendaraan, agar para pengemudi tidak merasakan suhu panas saat bekerja sehingga tidak mengganggu pekerjaan mereka dan mencegah timbulnya stres.

6.5.5. Hubungan antara Persepsi Terhadap Kebisingan dan Stres Kerja

Sebagian besar responden yang mempunyai persepsi bahwa kebisingan mengganggu saat mereka bekerja, mengalami stres sedang (53,8%). Responden yang mempunyai persepsi tidak terganggu dengan suara bising, hanya 40% saja yang mengalami stres sedang. Hal ini sesuai dengan pendapat Achmadi bahwa kebisingan di tempat kerja dapat menimbulkan gangguan fisis dan juga psikologis. Suara kebisingan pada hakikatnya memiliki "tekanan". Tekanan akibat getaran udara yang diteruskan ke dalam organ dalam telinga inilah yang memiliki potensi bahaya kesehatan kerja. Pembicaraan atau instruksi dalam pekerjaan tidak dapat didengar secara jelas, sehingga dapat menimbulkan gangguan lain, seperti kecelakaan. Pembicara terpaksa berteriak-teriak, selain memerlukan ekstra tenaga, juga menambah kebisingan. Suara yang tidak dikehendaki dapat menimbulkan stres, gangguan jiwa, sulit berkonsentrasi, berpikir, dan lain-lain (Achmadi, 1990).

Hasil penelitian menunjukkan nilai $p \text{ value} = 0,496$ ($p > 0,05$), berarti secara statistik belum terbukti ada hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap kebisingan dan stres kerja. Pengemudi bus yang mempunyai persepsi terganggu dengan kebisingan memiliki peluang 1,75 kali bila dibandingkan dengan pengemudi bus yang mempunyai persepsi tidak terganggu dengan kebisingan, untuk terjadinya stres sedang (Tabel 5.8.).

Hal ini diduga sesuai dengan pendapat Munandar bahwa bunyi menjadi kurang mengganggu jika merupakan bagian dari pekerjaan yang dilakukan. Kebisingan yang konstan atau kebisingan yang sebentar-sebentar ada namun timbulnya teratur, seseorang dapat menyesuaikan diri dengan kondisi tersebut. Penyesuaian tersebut hanya berlangsung pada taraf sadar, tapi dampak fisiologis tetap berlangsung.

Pekerja secara sadar tidak terganggu oleh kebisingan lagi, padahal pendengaran mereka sedang menderita, pembuluh-pembuluh darah menyempit, dan lebih banyak tenaga yang diperlukan untuk melaksanakan pekerjaan dengan tempo kerja yang sama, sehingga dapat menyebabkan perasaan sangat lelah, mudah marah, gelisah, tidak bisa tidur, bahkan dapat membuat seseorang tuna rungu (Munandar, 2001).

Bising yang dialami oleh pengemudi bus biasanya berasal dari suara mesin yang terletak di dekat tempat mengemudinya, kondisi bus yang kurang prima atau suara orang yang sedang mengamen di dalam bus. Perusahaan perlu mengusahakan suatu pengurangan dari tingkat kebisingan untuk melindungi keselamatan dan kesehatan para pekerjanya (pengemudi bus). Sebaiknya digunakan bus yang memiliki mesin di bagian belakang kendaraan. Untuk mengurangi bunyi mesin dapat dilakukan dengan menyediakan mesin-mesin yang lebih halus suaranya atau dengan meredam suara dari mesin-mesin tersebut. Masih perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk membuktikan hubungan yang signifikan antara persepsi terhadap kebisingan dan stres kerja pada pengemudi bus tersebut.