

**STRESS PADA PENGEMUDI  
KENDARAAN BERMOTOR PENUMPANG UMUM  
DI JAKARTA**

Oleh : Tanti Santoso. \*)

**1. Pendahuluan.**

**1.1. Latar belakang**

Kendaraan bermotor penumpang umum merupakan alat transportasi yang sangat vital, khususnya di kota-kota besar. Banyak perusahaan besar dan kecil, dikelola pemerintah maupun swasta, berdiri sebagai pengelolanya. Tidak ada keseragaman dalam penanganannya, hanya ada satu keseragaman karena diatur oleh pemerintah yaitu soal tarif. Karena beragamnya macam pengelola perusahaan transportasi ini maka beragam pula cara menangani kesejahteraan tenaga kerjanya, khususnya disini pengemudi sebagai tulang punggung sebuah perusahaan transportasi.

Dilihat dari perusahaannya penemudi kendaraan bermotor penumpang umum merupakan tenaga kerja yang bekerja pada sektor formal atau informal. Termasuk tenaga kerja sektor formal bila tergabung sebagai pengemudi pada suatu perusahaan dan termasuk tenaga kerja sektor informal bila pengemudi membawa sendiri kendaraan miliknya atau milik perorangan meskipun tergabung dalam suatu perusahaan atau koperasi. Kedua model bidang usaha ini memberi dampak yang sangat berbeda bagi pengemudi. Jika pada sektor formal kesejahteraan pengemudi dapat diawasi dan diatur oleh Departemen Tenaga Kerja, maka bagi sektor informal berlaku mekanisme pasar. Karena itu dapat dimengerti bila saat sekarang, dimana kesempatan kerja diperebutkan, tenaga kerja bidang informal ini jam kerjanya mencapai 15 jam/hari dan 75 jam/minggu dengan jaminan kesejahteraan yang harus dicari sendiri (hasil wawancara dengan beberapa pengemudi kendaraan bermotor penumpang umum bidang informal, Juni 1989).

Mengemudi kendaraan bermotor memerlukan keterampilan dan kesehatan yang cukup serta rasa tanggung jawab yang besar (1), kendati energi yang

\*) Dr, Letkol Pol, Dalam Pendidikan Pasca Sarjana

diperlukan dalam pekerjaan mengemudi kecil (2), tetapi keselamatan berlalu lintas sebagian besar terletak di tangan pengemudi (3).

Betapa besar pressure yang dihadapi penemudi, khususnya pengemudi kendaraan bermotor penumpang umum, dengan demikian dapat diperkirakan dan dapat diduga besarnya stress yang dapat timbul karenanya.

## 1.2. Masalah

1.2.1. Apakah stress pada pengemudi kendaraan bermotor penumpang umum telah sedemikian besar sehingga berpengaruh dalam peningkatan gangguan lalu lintas di jalan raya.

1.2.2. Bagaimana caranya menurunkan tingkat stress sedemikian sehingga tidak menimbulkan dampak negatif pada kegiatan berlalu lintas di jalan raya.

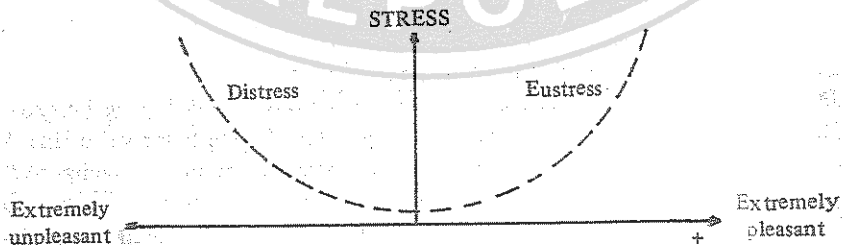
## 1.3. Tujuan

Tulisan ini dibuat untuk memberikan gambaran tentang stress pada pengemudi kendaraan bermotor penumpang umum sebagai kemungkinan penyebab tingginya kecelakaan lalu lintas yang disebabkan kesalahan/kelalaiannya.

## 2. Stress kerja

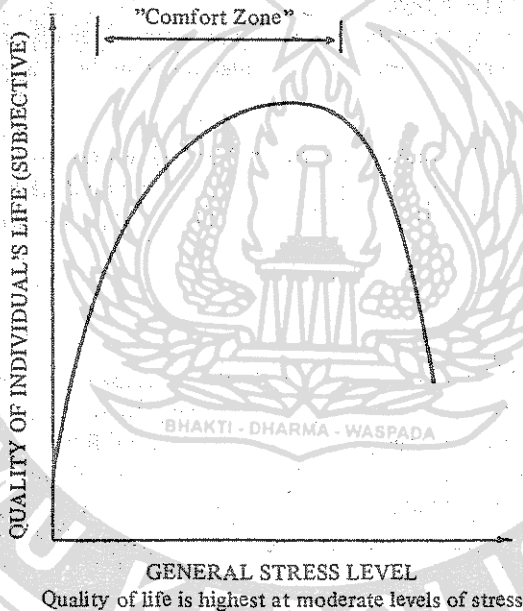
### 2.1. Arti stress

Setiap tekanan pada manusia memberikan reaksi berbentuk stress karena stress merupakan reaksi spesifik biokimiawi dalam tubuh manusia sebagai manifestasi usahanya untuk mengambil suatu keputusan. Reaksi ini ada, baik pada kejadian yang menyenangkan maupun tidak menyenangkan. Stress yang timbul untuk reaksi yang menyenangkan disebut eustress sedangkan untuk keadaan yang tidak menyenangkan disebut distress. Pada pembicaraan sehari-hari jika disebut stress biasanya yang dimaksud adalah distress, reaksi yang tidak menyenangkan (4).



### 2.2. Stress dan kualitas hidup

Stress pada dasarnya berguna untuk kehidupan ini. Jika stress tepat timbulnya karena disebabkan stressor yang tepat, stress ini akan meningkatkan kualitas hidup individu. Stressor perlu diatasi bukan dihindari. Stressor yang tepat memberikan reaksi stress yang berguna sebagai latihan/stimulus dalam menghadapi problema yang selalu akan ada dalam kehidupan (5)



### 2.3. Tipe manusia dalam menghadapi stressor (6)

Dalam menghadapi stressor setiap orang mempunyai reaksi yang berbeda. Berdasar sifat reaksi, manusia dapat dibagi dalam 2 tipe besar yaitu tipe A dan tipe B, meskipun jarang manusia yang benar-benar murni mempunyai tipe A saja atau tipe B saja, biasanya tipe seseorang berada diantara ke duanya  
Tipe A : manusia dengan kepribadian tipe ini selalu bergerak dengan tergesa-

gesa, segalanya serba cepat, selalu dikejar-kejar waktu dan agresive.

Tipe B : mempunyai kepribadian sebaliknya dari tipe A.

Bekerja karena senang bekerja, tidak tergantung pada waktu, relax.

Model kepribadian sebaiknya menjadi bahan pertimbangan dalam memilih pekerjaan agar stress mencapai derajat yang optimal sehingga dapat meningkatkan kualitas hidup.

#### 2.4. Stress pada pengemudi.

Mengemudi adalah suatu kerja. Stress pada pengemudi merupakan suatu stress yang timbul dalam lingkungan kerja. Karena itu dalam menangani stress yang muncul akibat pekerjaan mengemudi perlu dipertimbangkan faktor-faktor manusianya (si pengemudi) selain lingkungan.

Stress berawal dari masuknya stressor kemudian diolah oleh individu untuk menjadi keluaran yang berbentuk stress (7) Faktor yang dapat merupakan stressor pada suatu kerja dapat berbentuk variabel lokasi, variabel demografi, variabel kepribadian, variabel lingkungan sosial dan variabel lingkungan kerja. Bagaimana seorang individu mengelola stressor tergantung pada sikap dan kepribadiannya. Hasil akhir dari proses ini merupakan stress. Stress dapat berbentuk behavioral strain, gangguan somatik, gangguan kesehatan maupun berbentuk kecelakaan (8) Proses ini juga berlaku bagi pengemudi. Hanya saja bila pada suatu kerja, tenaga kerja yang menjadi pusat perhatian dan evaluasi, pada pekerjaan mengemudi yang selalu menjadi sorotan adalah hasil akhir yaitu adanya suatu kecelakaan yang melibatkan orang lain, bahkan kadang-kadang si pengemudi sama sekali tidak mendapatkan cedera sehingga lepas dari evaluasi.

### 3. Stress pada pengemudi kendaraan bermotor penumpang umum.

#### 3.1. Kondisi lalu lintas di Jakarta.

Jakarta sebagai satu contoh dari kota besar di Indonesia. Data kecelakaan lalu lintas dari Polda Metro Jaya tahun 1981 memperlihatkan bahwa pengemudi kendaraan bermotor penumpang umum adalah penyebab utama tingginya kecelakaan lalu lintas di jalan raya Jakarta (9). Jika di perhatikan perilaku pengemudi kendaraan umum sehari-hari terlihat adanya kesan ketidaksiplinan yang menonjol, meskipun operasi tertib lalu lintas sering dilaksanakan dengan gebrakan-gebrakan mendadak.

### 3.2. Penelitian gangguan lalu lintas.

Telah diketahui bahwa 80% dari penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah faktor manusia. Sering disebut oleh para pejabat, dalam seminar, dalam makalah ilmiah dan pada setiap kesempatan pembicaraan tentang lalu lintas faktor manusia harus dibenahi, tetapi penelitian-penelitian lalu lintas yang ada saat ini tidak banyak yang mencoba untuk mencari sebab mengapa faktor manusia menjadi penyebab gangguan lalu lintas. Mengapa pengemudi melakukan pelanggaran lalu lintas, hanya asumsi-asumsi saja yang banyak diajukan.

### 3.3. Stress pada pengemudi.

Pengemudi kendaraan bermotor penumpang umum di kota besar mendapat bermacam ragam stressor. Stressor tersebut dapat berbentuk lokasi kerja yang semrawut, umur yang sudah cukup lanjut tetapi keadaan ekonominya mengharuskan tetap mengemudi karena tidak mempunyai kemampuan lain yang dapat dipergunakan untuk menghidupi keluarganya, organisasi tempat kerja yang tidak mantap, perlindungan kerja yang tidak memadai khususnya pada sektor informal, tidak ada jaminan sosial, lingkungan kerja yang bising, panas, gangguan kesehatan akibat gas buangan kendaraan bermotor, setoran yang harus dipenuhi tanpa memperhitungkan jam kerja, dan lain-lain. Dari stressor di atas yang mana yang banyak mengganggu pengemudi kendaraan bermotor penumpang umum, khususnya di kota-kota besar, saat ini belum banyak diketahui.

Dalam menghadapi stressor pengaruh kepribadian pengemudi sangat besar. Dalam seleksi calon pengemudi kendaraan bermotor umum, pihak Polri telah melakukan berbagai cara untuk memilih pengemudi yang memadai baik dalam keterampilan, kesehatan maupun kepribadian.

Pada saat mengemudi di jalan raya, terjadi interaksi antara stressor dan kepribadian pengemudi yang menimbulkan stress. Stress yang timbul dapat berbentuk bermacam-macam. Belum banyak dilakukan penelitian tentang reaksi ini, penyebab, proses pengolahan berbagai macam kepribadian pengemudi maupun akibatnya. Khusus untuk akibat, yang banyak diteliti adalah korban, bukan akibat pada pengemudi yang akhirnya menimbulkan korban, justru sering-kali bukan pengemudi yang dievaluasi/disorot, bukan stress tetapi akibat. Tidak pernah timbul gagasan untuk meneliti mengapa pengemudi berhenti seandainya, dengan ekspresi wajah tidak bersalah, meskipun dia membuat kemacetan yang panjang. Perilaku yang menggambarkan ke

tidak perdulian ini sering diasumsikan sebagai akibat mengejar setoran. Tapi benarkah demikian? Apakah tidak mungkin hilangnya kepekaan ini akibat pengaruh gas buangan kendaraan bermotor yang mempengaruhi susunan syaraf pusat pengemudi. Masih banyak perilaku pengemudi yang menyimpang dari biasa, jika ada minat untuk melakukan penelitian. Minat, sarana dan kemudahan itulah yang diperlukan.

#### 4. Kesimpulan dan saran .

##### 4.1. Kesimpulan .

- 4.1.1. Pengemudi kendaraan bermotor penumpang umum memberikan andil yang besar pada tingginya kecelakaan di jalan raya khususnya di kota-kota besar.
- 4.1.2. Resiko kerja pada pengemudi kendaraan bermotor penumpang umum berdampak luas terhadap kesejahteraan masyarakat.
- 4.1.3. Belum dirasakan adanya peran serta kesehatan kerja dalam bidang pekerjaan mengemudi, terlebih pada sektor informasi.

##### 4.2. Saran

- 4.2.1. Karena stress kerja dapat meningkatkan kemungkinan kecelakaan, maka diperlukan pengawasan yang lebih bagi pelaksanaan peraturan ketenaga kerjaan bagi pengemudi kendaraan bermotor penumpang umum sektor formal maupun informal.
- 4.2.2. Seleksi bagi pengemudi kendaraan bermotor penumpang umum perlu dilakukan secara adekuat, baik keterampilan, kesehatan maupun psikologis. Seyogyanya dihindari mereka yang mempunyai kepribadian tipe A murni melakukan pekerjaan mengemudi.
- 4.2.3. Perlu penelitian lebih lanjut dan lebih rinci tentang faktor manusia pada kecelakaan lalu lintas, kemacetan, maupun pelanggaran, sebagai bahan acuan untuk mengurangi stressor pada pengemudi secara maksimal.

**Daftar Kepustakaan**

1. Santoso, Tanti, dr, "Kesehatan Pengemudi", bahan ceramah untuk siswa sekolah mengemudi Natuna Jaya, Jakarta 1988.
2. Sumasardjono, Sadoso, dr, : "Kesehatan Olahraga" PT. Grafidian Jaya, Jakarta 1984.
3. Menteri Perhubungan: "Keselamatan perhubungan darat, laut dan udara" ceramah pada Konvensi dan Musyawarah Nasional Hiperkes dan Keselamatan Kerja, Jakarta Februari 1987.
4. Albrecht, Karl : "The difference between stress and pressure", The physiology of stress, Stress and the manager, Prentice Hall, Inc, Englewood Cliffs, New Jersey 07632.
5. Albrecht, Karl: "The stress of life", The physiology of stress, Stress and the manager, Prentice Hall Inc, Englewood Cliffs, New Jersey 07632
6. Stress: Causes and coping strategy, Individual, behavior and applications.
7. John. S. Nimpoeno: "Stress kerja dan tatacara pencegahannya", Seminar Manajemen Kesehatan Kerja dan Pemeliharaan Lingkungan, Jakarta 18 - 29 Maret 1985.
8. NIOSH : "Stress among police officers"
9. Santoso. T. dr. : "Morbiditas dan mortalitas di jalan raya di Jakarta. Suatu tinjauan", makalah pada Program Studi Dasar Demografi Lembaga Pemerintah dan Organisasi Kemasyarakatan Angkatan II, Lembaga Demografi FEUI, Jakarta 1982.