

FAKTOR YANG BERHUBUNGAN DENGAN STRES KERJA PADA SOPIR AKAP

Syarifah Nurul, Arni Rizqiani, Andi Rizki Amelia*

Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Muslim Indonesia, Jl. Urip Summoharjo No.km. 5, Panaikang, Kec.
Panakukang, Kota Makassar, Sulawesi Selatan 90231, Indonesia

*andirezki.amelia@umi.ac.id

ABSTRAK

Hampir 11 juta orang mengalami stres kerja di Amerika Serikat dan dikatakan bahwa stres kerja merupakan masalah terbesar dan terpenting dalam kehidupan, stres kerja dapat dihubungkan dengan masalah psikologi dan fisik. Di Indonesia rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Pengemudi yang mengalami stres kerja akan mengakibatkan terjadinya masalah saat mengemudi. Stres tersebut dapat menjadi penyebab terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan stres kerja dalam upaya pencegahan penyakit akibat kerja di PT. Borlindo Mandiri Jaya. Penelitian kuantitatif studi *crosssectional* dengan menggunakan DASS-21 dan kuesioner sebagai alat ukur pada penelitian. Hasil analisis chi-square dengan menggunakan taraf signifikansi ($p \leq 0,05$) maka variabel independen yang berhubungan dengan stres kerja yaitu; durasi mengemudi ($p = 0,016$). Sedangkan untuk variabel independen yang tidak berhubungan dengan stres kerja yaitu; umur ($p = 0,154$), masa kerja ($p = 0,089$), serta upah ($p = 0,426$). Berdasarkan hasil di atas maka dapat disimpulkan bahwa variabel independen seperti durasi mengemudi mempengaruhi stres kerja. Sedangkan variabel independen seperti umur, masa kerja, serta upah tidak berpengaruh terhadap stres kerja.

Kata kunci: stres kerja; umur; masa kerja; upah; durasi mengemudi

FACTORS RELATED TO WORK STRESS ON AKAP DRIVERS

ABSTRACT

Nearly 11 million people experience work stress in the United States and it is said that work stress is the biggest and most important problem in life, work stress can be associated with psychological and physical problems. In Indonesia an average of 3 people die every hour due to road accidents. Drivers who experience work stress will cause problems while driving. This stress can be the cause of an increase in traffic accidents. Research purposes: This study aims to determine the factors associated with work stress in an effort to prevent occupational diseases at PT. Borlindo Mandiri Jaya. Research methods: Quantitative research is a cross-sectional study using DASS-21 and a questionnaire as a measuring tool in research. Research result: From the results of the chi-square analysis using a significance level (p) 0.05, the independent variables related to work stress are: driving duration ($p = 0.016$). As for the independent variables that are not related to work stress, namely; age ($p = 0.154$), years of service ($p = 0.089$), and wages ($p = 0.426$). Conclusion: Based on the results above, it can be concluded that independent variables such as driving duration affect work stress. While the independent variables such as age, years of service, and wages have no effect on work stress.

Keywords: age; driving duration; job stress; length of service; wage

PENDAHULUAN

Saat ini era persaingan usaha semakin ketat dan pesat, tidak lepas dari pentingnya tenaga kerja. Tenaga kerja merupakan aset yang paling penting bagi perusahaan, tetapi tidak semua perusahaan memperhatikan kesejahteraan karyawannya dan sering kali diabaikan. Tuntutan hidup dan tuntutan perusahaan membuat karyawan mengalami gangguan kesehatan sampai kepada dideritanya suatu penyakit tidak terkecuali pengemudi sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) (Suci, 2018). *Sustainable Development Goals* (Angelina, 2021) menyatakan isu kesehatan terdapat di tujuan

ketiga SDGs yaitu menjamin kehidupan yang sehat dan mendorong kesejahteraan bagi semua orang di segala usia. Dalam tujuan ke tiga SDGs terdapat 13 target di mana target ke 4 yaitu mengurangi sepertiga dari kematian dini yang disebabkan oleh penyakit tidak menular melalui tindakan pencegahan dan pengobatan. *World Health Organization* (WHO) juga menyatakan bahwa saat ini tingkat kecelakaan transportasi jalan didunia telah mencapai 1,2 juta korban meninggal dan lebih dari 30 juta korban luka-luka atau cacat akibat kecelakaan lalu lintas pertahun 2.739 jiwa dan mengalami luka-luka 63.013 jiwa perhari, 85% korban yang meninggal akibat kecelakaan terjadi di negara-negara berkembang dengan jumlah kendaraannya hanya 32% dari jumlah kendaraan yang ada didunia (Salim et al., 2019).

The American Institute of Stress pada tahun 2017 mencatat bahwa industri Amerika Serikat mengalami kerugian 300 miliar akibat dari kecelakaan, *absenteisme*, *turn over* tenaga kerja dan kompensasi akibat stres kerja (Putra, 2021). Hampir 11 juta orang mengalami stres kerja di Amerika Serikat dan dikatakan bahwa stres kerja merupakan masalah terbesar dan terpenting dalam kehidupan, stres kerja dapat dihubungkan dengan masalah psikologi dan fisik (Mahastuti et al., 2019). Survei yang dilakukan oleh *Health and Safety Environment* (HSE) menyatakan bahwa stres dan depresi terkait tenaga kerja pada tahun 2017/2018 adalah 595.000 kasus. Faktor lain yang dapat menjadi penyebab stres kerja adalah status pernikahan, kebisingan dan upah kerja seseorang dapat menjadi faktor pemicu terjadinya stres di tempat kerja (Muallivasari et al., 2021). Penelitian dari *University of California* menunjukkan bahwa 92% responden setuju bahwa upah menentukan kebahagiaan dan kepuasan kerja. Hal ini sesuai dengan penelitian Lintang Sari (2012) bahwa upah merupakan faktor utama yang dapat membuat karyawan bahagia di perusahaan (Mahani et al., 2020).

Badan Pusat Statistik (BPS) Indonesia mengemukakan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas sebesar 103.228 jiwa dengan jumlah korban meninggal 30.568 orang. Adapun faktor-faktor terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut antara lain pengemudi tidak sabar dan tidak mau mengalah, menyalip atau mendahului, berkecepatan tinggi, pelanggaran rambu dan kondisi pengemudi (Rachman et al., 2021). Di Indonesia rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9% disebabkan karena faktor kendaraan dan 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan. Pengemudi yang mengalami stres kerja akan mengakibatkan terjadinya masalah saat mengemudi, hal ini dapat mengakibatkan kondisi dan tingkah laku yang tidak aman. Sebaliknya pada pengemudi yang tidak mengalami stres kerja, mereka dapat mengemudi dengan aman dan dapat menerapkan keselamatan dan kesehatan kerja dalam berkendara dengan aman (D. M. Putri & Makomulamin, 2020).

Salah satu masalah transportasi yang sering dihadapi adalah masalah lalu lintas, ketika jumlah kendaraan tidak sebanding dengan panjang jalanan yang ada, berdampak pula pada lamanya mengemudi yang dapat menyebabkan stres pada pengemudi. Stres tersebut dapat menjadi penyebab terjadinya peningkatan kecelakaan lalu lintas. Lama mengemudi menurut Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 pasal 240 ayat 2 tentang Kendaraan dan Pengemudi adalah delapan jam sehari dan jika lebih akan mempengaruhi tingkat stres pengemudinya (Hidayat & Istriana, 2019). Stres yang tidak diatasi dengan baik akan berakibat pada ketidakmampuan seseorang untuk berinteraksi secara

positif dengan lingkungannya, baik lingkungan internal maupun lingkungan eksternal (Safitri & Astutik, 2019).

Stres bisa menimbulkan dampak negatif yang menonjol, jika stres tersebut bersifat lama atau dibiarkan berlarut begitu saja sehingga berkesinambungan di dalam tubuh dan jiwanya maka orang tersebut akan larut dalam kesedihan, ketakutan, jengkel, emosi, frustrasi dan sebagainya akan menimbulkan keadaan buruk seperti pelupa, tidak mampu untuk mengambil keputusan, kurang kreatif, sering bingung, cepat lelah, ngantuk dan lemas (Arwin et al., 2019). Pengemudi sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) seringkali harus memulai bekerja dengan durasi kerja yang sangat panjang sehingga harus terjaga lebih lama dari seharusnya. Lamanya waktu kerja seorang pengemudi bus, tidak ditentukan oleh jam kerja tetapi ditentukan oleh berapa kali putaran rute yang diselesaikan. Dalam kondisi jalan macet, jam kerja cenderung jauh lebih lama dibandingkan dalam kondisi sebaliknya. Dampaknya, pengemudi dapat mengalami kekurangan waktu istirahat yang diperlukan untuk memulihkan diri (Maulana & Nurdalisa, 2019). Mengemudi merupakan tenaga kerja yang monoton apabila dilakukan secara terus menerus. Tenaga kerja monoton akan memicu timbulnya kelelahan dan kantuk yang merupakan faktor pemicu *human error* yang akan mengakibatkan resiko kecelakaan (Hartanto, 2019). Dengan demikian, tenaga kerja mengemudi membutuhkan perhatian penuh dengan konsentrasi sangat tinggi bagi seorang pengemudi.

Berdasarkan hasil observasi awal yang dilakukan oleh peneliti pada sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) di PT. Borlindo Mandiri Jaya dengan mengikuti salah satu rute bus yaitu Palopo untuk membuktikan benar adanya stres yang dapat dialami oleh sopir bus selama melakukan tenaga kerjanya ditemukan bahwa setiap ≥ 4 jam maka dilakukan pergantian sopir dan untuk rute palopo dilakukan dengan pulang pergi tanpa bermalam di wilayah tersebut. Selain itu, peneliti juga menggunakan kuesioner dan wawancara yang dilakukan secara bersamaan ditemukan bahwa 6 dari 10 sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) di PT. Borlindo Mandiri Jaya mengalami stres kerja.

METODE

Jenis penelitian yang digunakan adalah survei analitik, dengan pendekatan “*cross sectional*”. Penelitian ini dilakukan pada tenaga kerja PT. Borlindo Mandiri Jaya di Makassar-Indonesia. Populasi penelitian berjumlah 32, kemudian dilakukan pengambilan sampel menggunakan seluruh populasi yang ada. Variabel dependen seperti stres kerja. Sedangkan variabel independent seperti upah, durasi mengemudi, umur dan masa kerja. Instrumen penelitian menggunakan DASS-21 dan kuesioner. Analisis data untuk melihat hubungan dua variabel menggunakan uji chi-square, kemudian variabel independen yang berhubungan signifikan dengan variabel dependent selanjutnya data ditampilkan dalam bentuk tabel dan narasi.

HASIL

Distribusi responden berdasarkan stres kerja menunjukkan bahwa dari 32 responden tenaga kerja PT. Borlindo Mandiri Jaya menurut stres kerja terbanyak terdapat 11 orang (34,4%) tenaga kerja dengan tingkat stres sedang serta ringan dan terdapat 10 orang (31,3%) dengan tingkat stress berat. Distribusi responden berdasarkan upah menunjukkan bahwa dari 32 responden tenaga kerja PT. Borlindo Mandiri Jaya menurut upah terbanyak yaitu terdapat 20 orang (62,5%) tenaga kerja dengan kategori sedang. Distribusi responden berdasarkan durasi mengemudi menunjukkan bahwa dari 32 responden tenaga kerja PT. Borlindo Mandiri Jaya menurut durasi mengemudi terbanyak

yaitu terdapat 17 orang (53,1%) tenaga kerja yang tidak beresiko. Distribusi responden berdasarkan umur menunjukkan bahwa dari 32 responden tenaga kerja PT. Borlindo Mandiri Jaya menurut umur terbanyak yaitu terdapat 28 orang (87,5%) tenaga kerja dewasa. Distribusi responden berdasarkan masa kerja menunjukkan bahwa dari 32 responden tenaga kerja PT. Borlindo Mandiri Jaya menurut masa kerja terbanyak yaitu terdapat 18 orang (56,3%) tenaga kerja lama.

Tabel 1.

Distribusi responden berdasarkan stres kerja, upah, durasi mengemudi, umur, dan masa kerja

Variabel	f	%
Stres Kerja		
Berat	10	31,3
Sedang	11	34,4
Ringan	11	34,4
Upah		
Tinggi	3	9,4
Sedang	20	62,5
Rendah	9	28,1
Durasi Mengemudi		
Beresiko	15	46,9
Tidak Beresiko	17	53,1
Umur		
Lansia	4	12,5
Dewasa	28	87,5
Masa Kerja		
Lama	18	56,3
Baru	14	43,8

Tabel 2.

Hubungan upah, durasi mengemudi, umur dan masa kerja dengan stres kerja

Variabel	Kategori Stres Kerja						Total		P-Value
	Berat		Sedang		Ringan		f	%	
	f	%	f	%	f	%			
Upah									
Rendah	4	44,4	2	22,2	3	33,3	9	100	0,325
Sedang	5	25	9	45	6	30	20	100	
Tinggi	1	33,3	0	0	2	66,7	3	100	
Durasi Mengemudi									
Tidak Beresiko	3	20	3	20	9	60	15	100	0,016
Beresiko	7	41,2	8	47,1	2	11,8	17	100	
Umur									
Dewasa	10	35,7	9	32,1	9	32,1	28	100	0,197
Lansia	-	-	2	50	2	50	4	100	
Masa Kerja									
Baru	5	35,7	7	50	2	14,3	14	100	0,076
Lama	5	27,8	4	22,2	9	50	18	100	

Hasil uji statistik antara upah dengan tingkat stres kerja pada sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PT. Borlindo Mandiri Jaya sebagaimana yang diuraikan pada tabel 2 menunjukkan bahwa sopir dengan upah rendah yang mengalami stres ringan sebanyak 3 responden (33,3%), yang mengalami stres sedang sebanyak 2 responden (22,2%), yang mengalami stres berat sebanyak 4 responden (44,4%). Sopir dengan upah sedang yang mengalami stres ringan sebanyak 6 responden (30%), yang mengalami stres sedang sebanyak 9 responden (45%) dan yang mengalami stres berat sebanyak 5 responden (25%). Sedangkan sopir dengan upah tinggi yang mengalami stres ringan sebanyak 2 responden (66,7%) dan yang mengalami stres berat sebanyak 1 responden (33,3%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan uji *Chis quare* diperoleh nilai signifikan (p) yang besarnya 0.325 dimana nilai tersebut lebih besar dari nilai $\alpha = 0.05$ ($p > 0.05$) sehingga dapat dikatakan bahwa tidak terdapat hubungan antara upah dengan stres kerja pada sopir AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PT. Borlindo Mandiri Jaya. Hasil uji statistik antara durasi mengemudi dengan tingkat stres kerja pada sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PT. Borlindo Mandiri Jaya sebagaimana yang diuraikan pada tabel 3 menunjukkan bahwa sopir dengan durasi mengemudi tidak beresiko yang mengalami stres ringan sebanyak 9 responden (60%), yang mengalami stres sedang sebanyak 3 responden (20%), yang mengalami stres berat sebanyak 3 responden (20%). Sedangkan sopir dengan durasi mengemudi beresiko yang mengalami stres ringan sebanyak 2 responden (11,8%), yang mengalami stres sedang sebanyak 8 responden (47,1%) dan yang mengalami stres berat sebanyak 7 responden (41,2%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan uji *Chis quare* diperoleh nilai signifikan (p) yang besarnya 0,016 dimana nilai tersebut lebih besar dari nilai $\alpha = 0.05$ ($p < 0.05$) sehingga dapat dikatakan bahwa terdapat hubungan antara durasi mengemudi dengan stres kerja pada sopir AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PT. Borlindo Mandiri Jaya. Hasil uji statistik antara umur dengan tingkat stres kerja pada sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PT. Borlindo Mandiri Jaya sebagaimana yang diuraikan pada tabel 4 menunjukkan bahwa sopir dengan umur dewasa yang mengalami stres ringan sebanyak 9 responden (32,1%), yang mengalami stres sedang sebanyak 9 responden (32,1%), yang mengalami stres berat sebanyak 10 responden (35,7%). Sedangkan sopir dengan umur lansia yang mengalami stres ringan sebanyak 2 responden (50%) dan yang mengalami stres sedang sebanyak 2 responden (50%).

Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan uji *Chis quare* diperoleh nilai signifikan (p) yang besarnya 0.197 dimana nilai tersebut lebih besar dari nilai $\alpha = 0.05$ ($p > 0.05$) sehingga dapat dikatakan bahwa tidak terdapat hubungan antara umur dengan stres kerja pada sopir AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PT. Borlindo Mandiri Jaya. Hasil uji statistik antara masa kerja dengan tingkat stres kerja pada sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PT. Borlindo Mandiri Jaya sebagaimana yang diuraikan pada tabel 5 menunjukkan bahwa sopir dengan masa kerja baru yang mengalami stres ringan sebanyak 2 responden (14,3%), yang mengalami stres sedang sebanyak 7 responden (50%), yang mengalami stres berat sebanyak 5 responden (35,7%). Sedangkan sopir dengan masa kerja lama yang mengalami stres ringan sebanyak 9 responden (50%), yang mengalami stres sedang sebanyak 4 responden (22,2%) dan yang mengalami stres berat sebanyak 5 responden (27,8%). Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan uji *Chis quare* diperoleh nilai signifikan (p) yang besarnya 0,076 dimana nilai tersebut lebih besar dari nilai $\alpha = 0.05$

($p > 0.05$) sehingga dapat dikatakan bahwa tidak terdapat hubungan antara masa kerja dengan stres kerja pada sopir AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PT. Borlindo Mandiri Jaya.

PEMBAHASAN

Hubungan Upah Kerja dengan Stres Kerja

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan pada 32 sopir dapat diketahui bahwa tidak terdapat hubungan antara upah dengan stres kerja sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PT. Borlindo Mandiri Jaya. Ditemukan bahwa upah sedang lebih tinggi sebanyak 20 sopir (62,5%), dibandingkan upah tinggi sebanyak 3 sopir (9,4%). Dengan hasil *chi square* diperoleh nilai signifikan (p) yang besarnya 0,325 dimana nilai tersebut lebih besar dari nilai $\alpha = 0.05$ ($p > 0.05$). Upah menurut peraturan pemerintah tahun 1982 pasal 1 adalah suatu penerimaan sebagai imbalan dari pekerjaan kepada buruh untuk suatu pekerjaan atau jasa yang telah atau akan dilakukan, dinyatakan atau dinilai dalam bentuk uang yang ditetapkan menurut suatu perjanjian, atau perundang-undangan dan dibayarkan atas dasar perjanjian kerja antar perusahaan dan buruh, termasuk tunjangan baik untuk buruh sendiri maupun untuk keluarganya. Menurut Marbun (2016) pendapatan adalah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan dan organisasi lain dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos dan laba (Zulfikri, 2021). Hal ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang menunjukkan hasil uji univariat bahwa sebagian besar responden memiliki pendapatan sebesar 5-10 juta rupiah yaitu sebanyak 60%. Pendapatan yang dimaksud pada penelitian ini adalah hasil yang diterima oleh responden dari tenaga kerjanya atau usaha lainnya yang diukur dengan uang. Berdasarkan hasil uji bivariat didapatkan hasil *P-value* sebesar 0,473. Hal ini berarti tidak terdapat hubungan yang signifikan antara pendapatan dengan stres kerja (Singal dkk., 2020).

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil penelitian pada responden dengan kepuasan upah kerja terdapat terdapat 19 orang (44,2%) yang mengalami stress kerja tinggi dan 16 orang (37,2%) mengalami stres kerja sedang. Untuk responden yang tidak puas dengan upah kerja terdapat 5 orang (45,5%) mengalami stres kerja tinggi dan terdapat 4 orang (36,4%) mengalami stres kerja sedang (Muallivasari dkk., 2021). Sedangkan bertolak belakang dengan penelitian yang menunjukkan hasil uji *Chi-square* tidak memenuhi syarat, sehingga digunakan uji Kolmogorov-smirnov dan diperoleh *P-value* = 0.000 di mana *P-value* < 0,05 artinya terdapat hubungan yang bermakna antara upah dengan stres kerja pada karyawan perusahaan pengelolaan limbah di Karawang. Akan tetapi jumlah responden yang menerima upah yang sesuai UMK lebih banyak yang mengalami stres tinggi dibandingkan mereka yang menerima upah di bawah UMK dengan hasil analisis bivariat dinyatakan adanya hubungan yang bermakna antara besaran upah dengan stres kerja pada karyawan perusahaan pengelolaan limbah di Karawang (Sarifa & Wartono, 2020).

Hubungan Durasi Mengemudi Kerja dengan Stres Kerja

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan pada 32 sopir dapat diketahui bahwa terdapat hubungan antara durasi mengemudi dengan stres kerja sopir bus AKAP PT. Borlindo Mandiri Jaya. Ditemukan bahwa durasi mengemudi beresiko lebih tinggi sebanyak 17 sopir (53,1%), dibandingkan durasi mengemudi tidak beresiko sebanyak 15 sopir (46,9%). Dengan hasil *chi square* diperoleh nilai signifikan (p) yang besarnya 0,016 dimana nilai tersebut lebih rendah dari nilai $\alpha = 0.05$ ($p < 0.05$). Sejalan dengan penelitian terdahulu menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara durasi mengemudi dengan tingkat stres yang dimana nilai *P-value* = 0,000 yang lebih rendah dari *p-value* = 0,005 artinya terdapat hubungan yang bermakna

antara durasi mengemudi dengan stres kerja pada sopir AKAP (Hidayat & Istriana, 2019), (Muhammad et al., 2021).

Mengemudi sebenarnya merupakan kegiatan yang mengandung risiko tinggi seperti kerugian, kerusakan, kehilangan, kecelakaan, bahkan kematian. Dengan demikian, pekerjaan mengemudi membutuhkan perhatian penuh dengan konsentrasi sangat tinggi bagi seorang pengemudi. Pengemudi wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi. Hal ini karena pengemudi bertanggung jawab sepenuhnya terhadap keselamatan dirinya, penumpang, muatan yang dibawa, maupun pengguna jalan yang lain (Maulana & Nurdalisa, 2019). Durasi mengemudi merupakan waktu yang dibutuhkan seorang pengemudi dalam mengendarai kendaraan yang dioperasikannya pada satu kali perjalanan. Peraturan Pemerintah RI Nomor 44 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi menguraikan batas durasi mengemudi yang aman bagi pengemudi yakni maksimal 8 jam. Berdasarkan hasil penelitian diperoleh hampir dari separuh responden memiliki durasi mengemudi berisiko yakni sebesar 49,2%. Durasi mengemudi berisiko pada penelitian ini adalah durasi mengemudi selama lebih dari 8 jam (Suwandi, 2020).

Hubungan Umur Kerja dengan Stres Kerja

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan pada 32 sopir dapat diketahui bahwa tidak terdapat hubungan antara umur dengan stres kerja sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PT. Borlindo Mandiri Jaya. Hasil penelitian yang diperoleh ditemukan bahwa tenaga kerja yang berumur dewasa mengalami stres kerja lebih tinggi sebanyak 28 sopir (87,5%) dibandingkan tenaga kerja yang berumur lansia sebanyak 4 responden (12,5%). Berdasarkan hasil uji statistik dengan menggunakan uji *Chi square* diperoleh nilai signifikan (p) yang besarnya 0,197 dimana nilai tersebut lebih besar dari nilai $\alpha = 0.05$ ($p > 0.05$). Menurut Cooper dalam Munandar menyatakan bahwa umur merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi stres kerja seseorang karena tenaga kerja yang berusia lanjut akan merasa lebih cepat lelah dan tidak dapat bergerak dengan gesit ketika melaksanakan tugasnya sehingga dapat mempengaruhi kinerjanya. Dalam penelitian ini variabel umur dibagi ke dalam 2 kategori, yaitu umur < 34 tahun dan umur ≥ 34 tahun. Berdasarkan hasil penelitian ini diketahui bahwa kategori umur ≥ 34 tahun memiliki persentase lebih besar dalam mengalami stres kerja dibandingkan dengan kategori umur < 34 tahun. Hal ini dapat disebabkan oleh karena pengemudi yang berumur ≥ 34 tahun memiliki suatu tanggung jawab yang lebih besar (Siregar, 2019).

Berdasarkan penelitian terdahulu yang telah dilakukan pada 50 tenaga kerja dapat diketahui bahwa tenaga kerja dewasa sebanyak 17 orang (34,0%) tidak mengalami stres kerja dan 14 orang (28%) mengalami stress kerja. Sedangkan, tenaga kerja lansia sebanyak 4 orang (8,0%) tidak mengalami stres kerja dan 15 orang (30,0%) mengalami stres kerja. Hasil uji *Chi Square* dapat dikatakan bahwa terdapat hubungan antara umur dengan dengan stres kerja nilai $p=0,040$ kurang dari $\alpha = 0,05$. Kategori umur lansia yang mengalami stres kerja bisa terjadi karena kondisi fisik yang semakin menurun karena faktor umur yang sudah tidak seimbang dengan beban kerja yang diterimanya. Kategori umur lansia yang mengalami stres ringan bisa diakibatkan oleh kondisi fisik yang sudah tidak kuat namun masih bisa mengedalikan beban kerja yang diterimanya sehingga hanya mengalami stres ringan (H. P. Putri, 2021). Dari hasil penelitian Fahamsyah (2017) menyatakan bahwa faktor umur bukan merupakan faktor yang menyebabkan stres kerja. Demikian juga hasil penelitian yang dilakukan Nurani (2017) yang menyatakan bahwa faktor umur berhubungan dengan stres kerja dengan rata-rata umur sebanyak 61,9% mengalami stres kerja

ringan dan sebanyak 38,1% mengalami stres kerja berat (Samura & Sitompul, 2020). Hasil uji *chi-square*, nilai signifikan *p-value* untuk variabel umur dengan stress kerja adalah sebesar 0,491. Karena nilai signifikan tersebut di atas 0,05 memiliki artian bahwa tidak ada hubungan antara umur dengan stres kerja (Ginting, 2021).

Hubungan Masa Kerja Kerja dengan Stres Kerja

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan pada 32 sopir dapat diketahui bahwa tidak terdapat hubungan antara masa kerja dengan stres kerja sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PT. Borlindo Mandiri Jaya. Ditemukan bahwa masa kerja lama lebih tinggi sebanyak 18 sopir (56,3%) dibandingkan masa kerja baru sebanyak 14 sopir (43,8%). Dengan hasil *chi square* diperoleh nilai signifikan (*p*) yang besarnya 0,076 dimana nilai tersebut lebih besar dari nilai $\alpha = 0.05$ ($p > 0.05$). Bertolak belakang dengan penelitian menunjukkan bahwa tenaga kerja di PT. Pertamina TBBM Bitung paling banyak pada masa kerja 5-15 tahun dengan mengalami stres kerja sedang sebanyak 26 responden dengan presentase 41,9%, terdapat hubungan antara masa kerja dengan stres kerja pada tenaga kerja di PT. Pertamina TBBM Bitung. Masa kerja berhubungan dengan pengalaman tenaga kerja dalam menghadapi masalah di tempat kerja. Masa kerja dapat berpotensi timbulnya stres kerja, baik itu untuk masa kerja yang baru ataupun masa kerja yang sudah lama dapat memicu terjadinya stres kerja pada seorang tenaga kerja. Masa kerja dapat mempengaruhi tenaga kerja baik positif maupun negatif (Manabung dkk., 2018).

Menurut Suma'mur terjadinya stres kerja dapat dipicu oleh masa kerja karena semakin lama tenaga kerja melakukan aktivitas tenaga kerja yang sama (monoton) dapat menimbulkan kebosanan atau rasa jenuh sehingga berakibat pada tenaga kerja. Masa kerja diartikan sebagai sepenggal waktu yang agak lama dimana seorang karyawan masuk dalam satu wilayah tempat usaha sampai batas waktu tertentu. Berdasarkan hasil uji Chi Square antara masa kerja dengan stres kerja pada pekerja bagian Weaving PT. Kosoema Nanda Putra diperoleh *p-value* sebesar ($0,004 < 0,05$), sehingga H_0 ditolak artinya ada hubungan masa kerja dengan stres kerja (Jati, 2018). Penelitian Yuanda dan Zamara yang mengukur stres kerja pada tenaga kerja jasa transportasi, memperoleh hasil lebih dari separuh responden pengemudi angkutan umum memiliki masa kerja berisiko. Masa kerja merupakan pekerja dalam menekuni pekerjaannya dari awal mulai masuk hingga pekerja tersebut masih bekerja. Masa kerja berisiko cenderung mengalami kejenuhan pekerjaan yang merupakan stresor dalam stres kerja (Suwandi, 2020). Dari hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Nadialis dan Nugrohoseno pada karyawan PT. Coca Cola Distribution Surabaya menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan antara masa kerja dengan stres kerja karyawan. Penelitian lainnya oleh Iqbal pada tenaga kerja penjaga jalan pelintasan kereta api Yogyakarta menemukan bahwa tidak terdapat hubungan yang antara masa kerja dengan stres kerja (Habibi & Jefri, 2018).

SIMPULAN

Berdasarkan tujuan dan hasil penelitian mengenai faktor yang berhubungan dengan stres kerja pada sopir AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) PT. Borlindo Mandiri Jaya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: tidak terdapat hubungan antara upah dengan stres kerja sopir AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) di PT. Borlindo Mandiri Jaya. Terdapat hubungan antara durasi mengemudi dengan stres kerja sopir AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) di PT. Borlindo Mandiri Jaya. Tidak terdapat hubungan antara umur dengan stres kerja sopir AKAP (Antar Kota Antar

Propinsi) di PT. Borlindo Mandiri Jaya. Tidak terdapat hubungan antara masa kerja dengan stres kerja sopir AKAP (Antar Kota Antar Propinsi) di PT. Borlindo Mandiri Jaya.

DAFTAR PUSTAKA

- Angelina, M. (2021). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Hipertensi pada Pengemudi Kopaja di Terminal Kampung Rambutan Jakarta Tahun 2019. *Jurnal Kesehatan*, 14(1), 43–51.
- Arwin, Ciamas, E. S., Siahaan, R. F. B., Vincent, W., & Rudy. (2019). Analisis Stress Kerja Pada PT. Gunung Permata Valasindo Medan. *Seminar Nasional Teknologi Komputer & Sains (SAINTEKS)*, 1(1), 75–78.
- Ginting, S. B. (2021). *Analisa faktor yang berhubungan dengan stress pada pegawai sipir di lapas tebing tinggi tahun 2020*.
- Habibi, J., & Jefri. (2018). *Analisis Faktor Risiko Stres Kerja pada Pekerja Di Unit Produksi PT. Borneo Melintang Buana Export*. 6(2), 50–59.
- Hartanto, B. D. (2019). Pengaruh Mengemudi Malam dan Kondisi Jalan Monoton Terhadap Tingkat Kelelahan Pengemudi dan Implikasinya Pada Kecelakaan. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 21(2), 117–124.
- Hidayat, J., & Istriana, E. (2019a). Hubungan lama mengemudi dan tingkat stres pada supir bus antar kota. *Jurnal Biomedika dan Kesehatan*, 2(1), 34–38.
- Hidayat, J., & Istriana, E. (2019b). *Hubungan lama mengemudi dan tingkat stres pada supir bus antar kota*. 2(1), 34–38.
- JATI, L. O. W. S. (2018). *Hubungan Beban Kerja dan Masa Kerja Dengan Stres Kerja Pada Tenaga Kerja Bagian Weaving Pt Kosoema Nanda Putra*.
- Mahani, D. S., Ma'rufi, I., & Indrayani, R. (2020). Beban Kerja Mental Dan Pendapatan Dengan Kebahagiaan Di Tempat Kerja Pada Dosen Di Universitas Jember. *Jurnal Ikesma*, 16(1).
- Mahastuti, P. P., Muliarta, I. M., & Adiputra, L. I. (2019). Perbedaan Stress Kerja pada Perawat di Ruang Unit Gawat Darurat dengan Perawat di Ruang Rawat Inap Rumah Sakit" S" di Kota Denpasar tahun 2017. *Jurnal Intisari Sains Medis*, 10(2), 284–289.
- Manabung, A. R., Suoth, L. F., & Warouw, F. (2018). Hubungan Antara Masa Kerja dan Beban Kerja Dengan Stres Kerja pada Tenaga Kerja Di PT. Pertamina TBBM Bitung. *Kesmas*, 7(5), 1–10.
- Maulana, M. R., & Nurdalisa. (2019). Pengaruh Psikososial terhadap Risiko Mengemudi yang Dimediasi Oleh Kelelahan Pada Supir Mini Bus Di Banda Aceh – Langsa. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Manajemen*, 4(4), 700–714.
- Muallivasari, U., Nukman, & Muthhalib, N. U. (2021). Faktor yang Berhubungan dengan Stres Kerja di PT. Maruki Internasional Indonesia Makassar. *Window of Public Health Journal*, 2(2), 1137–1144. <https://doi.org/10.33096/woph.v2i2.216>
- Muhammad, K. B., Thamrin, Y., & Arman, A. (2021). Pengaruh Penerapan Program Keselamatan dan Kesehatan Kerja terhadap Produktivitas Karyawan di PT . Consolidated Elektrik (CEPA

) Power Asia. *An Idea Health Journal*, 1(02).

- Putra, A. M. F. A. (2021). *HUBUNGAN KARAKTERISTIK INDIVIDU DAN SHIFT KERJA DENGAN STRES KERJA PADA PERAWAT DI RUMAH SAKIT ISLAM FAISAL MAKASSAR TAHUN 2021*.
- Putri, D. M., & Makomulamin. (2020). Penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Pada Pengemudi Bus Trans Metro Kota Pekanbaru. *JURNAL KESEHATAN KOMUNITAS*, 6(1), 92–97.
- Putri, H. P. (2021). *Faktor Yang Berhubungan Dengan Stres Kerja Pada Pekerja Konstruksi Bagian Produksi PT. Haka-Hidup Indah KSO*.
- Rachman, I., Septiyanti, & Mahmud, N. U. (2021). *Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Pengangkut Semen Curah Pt . Prima Karya Manunggal*. 2(4), 1498–1506.
- Safitri, L. N., & Astutik, M. (2019). Pengaruh Beban Kerja Terhadap Kepuasan Kerja Perawat Dengan Mediasi Stress Kerja. *Jurnal Riset Manajemen Dan Bisnis Dewantara (JMD)*, 2(1), 13–26.
- Salim, G., Suoth, L. F., & Nancy, M. (2019). Hubungan Antara Kelelahan Kerja dengan Stres Kerja Pada Sopir Angkutan Umum Trayek Karombasan – Malalayang Kota Manado. *Kesmas*, 8(7), 336–343.
- Samura, M. D., & Sitompul, F. (2020). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Stres Kerja Pada Karyawan. *Jurnal Inovasi Kesehatan Masyarakat*, 1(2), 52–59.
- Sarifa, & Wartono, M. (2020). Hubungan antara beban kerja, besaran upah, dan stres kerja pada karyawan PT. HBSP. *Jurnal Biomedika Dan Kesehatan*, 4(2), 70–78. <https://doi.org/10.18051/jbiomedkes.2021.v4.70-78>
- Singal, E. M., Manampiring, A. E., & Nelwan, J. E. (2020). *Analisis Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Stres Kerja Pada Pegawai Rumah Sakit Mata Provinsi Sulawesi Utara*. 1(1), 40–51.
- SIREGAR, T. T. (2019). *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Stres Kerja pada Pengendara Go-Jek Community Medan Tahun 2018*.
- Suci, I. S. M. (2018). *Analisis Hubungan Faktor Individu dan Beban Kerja Mental dengan Stres Kerja*. 7(2), 220–229.
- Suwandi, O. (2020). *Faktor – Faktor yang Berhubungan dengan Stres Kerja pada Pengemudi Bus AKAP (ANTAR KOTA ANTAR PROPINSI) PO NPM Kota Padang Tahun 2020*.
- Zulfikri, M. (2021). *Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan taksi pasca beroperasi online (studi kasus taksi di makassar)*.