



HUBUNGAN KELELAHAN MENGENAL TERHADAP PERILAKU AGRESIF PADA SOPIR BUS AKAP DI SUMATERA BARAT

Fajri Agisman, Zulmi Yusra

Departemen Psikologi Fakultas Psikologi dan Kesehatan, Universitas Negeri Padang

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji hubungan antara kelelahan mengemudi dan perilaku agresif pada sopir bus AKAP di Sumatera Barat. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif korelasional dengan populasi sebanyak 97 orang, dipilih melalui Teknik accidental sampling. Instrumen penelitian berupa kuesioner yang dikembangkan berdasarkan teori Houston & Harris (2003) tentang perilaku agresif mengemudi dan Maslach (1993) tentang kelelahan mengemudi. Data dianalisis menggunakan uji korelasi produk moment dengan bantuan SPSS 27 for Windows. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kelelahan mengemudi dan perilaku agresif mengemudi pada sopir bus AKAP di Sumatera Barat berada pada kategori tinggi. Analisis korelasi menunjukkan nilai sebesar 0,624 ($p < 0,001$), yang mengindikasikan adanya hubungan positif signifikan antara kelelahan mengemudi dan perilaku agresif mengemudi.

Kata Kunci: kelelahan mengemudi, perilaku agresif mengemudi, sopir bus AKAP.

PENDAHULUAN

Transportasi di Indonesia merupakan sarana penting yang dibutuhkan masyarakat untuk mendukung aktivitas sehari-hari, untuk mengangkut orang dan barang ke tempat tujuan (Novantirani dkk., 2015). Salah satu transportasi darat yang sering dijumpai adalah bus, bus sudah menjadi pilihan transportasi darat yang populer dari berbagai kalangan. Di Provinsi

Sumatera Barat Perusahaan yang bergerak pada bidang PO (Perusahaan Otobus) dan PT (Perusahaan Terbatas) bus berkembang dengan pesat terutama dalam melayani penumpang pariwisata maupun AKAP (Antar Kota Antar Provinsi). Adapun perbedaan antara keduanya terletak pada fungsinya. Adapun fungsi bus pariwisata dipergunakan untuk mengangkut kelompok penumpang dengan satu tujuan seperti berwisata, sedangkan bus

AKAP berfungsi sebagai sarana mengangkut penumpang dari suatu daerah menuju daerah lainnya dengan rute bus yang sudah ditentukan, penumpang yang berbeda asal dan tujuan yang umumnya tidak saling mengenal (Kepmen No. 35 tahun 2003.)

Kondisi Jalan pada daerah Provinsi Sumatera Barat memerlukan perhatian khusus terhadap sistem pengereman bus karena kondisi jalan yang berbukit dengan pendakian dan penurunan yang curam (Sirait & Fajrin, 2024). Selain perhatian terhadap sistem pengereman terdapat juga kondisi sopir bus dengan usia lanjut, sehingga berkurangnya focus dan perilaku berkendara yang tidak aman menjadi penyebab terjadinya kecelakaan (Nurdjanah & Puspitasari, 2017). Dalam hal lain khususnya untuk Sopir bus AKAP, sistem gaji yang diterima menerapkan premi atau uang jalan. Maka dari hal itu sopir akan menerima upah dari sisa uang jalan dengan membagi sebanyak kru yang ada di dalam bus serta setoran loket.

Di Indonesia kecelakaan yang melibatkan bus AKAP sering terjadi. Kemenhub (2023), melaporkan data dari Korlantas Polri bahwa pada tahun 2022 angka kecelakaan lalu lintas mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya sebesar 34,6% dengan total 94.617 kasus. Berdasarkan catatan tersebut diperoleh 61% kasus disebabkan *human error* seperti kecerobohan sopir, lalai, ugal ugalan dan kurangnya keterampilan mengemudi. Dalam lingkup *human error* perilaku mengemudi dengan menyalip tanpa memperhatikan kendaraan dari arah yang berlawanan termasuk kategori *aggressive driving*. *Aggressive driving* merupakan gaya mengemudi yang beresiko menyebabkan kecelakaan karena pengemudi tidak memperhatikan kendaraan lain dan melanggar aturan lalu lintas dengan mengemudi secara ceroboh dan ugal-ugalan (Afifah dkk.,

2021). Kecelakaan lalu lintas masih menjadi penyebab utama kematian akibat kecelakaan, yang sering kali terjadi akibat mengemudi secara agresif (Su dkk., 2023). Perilaku beresiko, seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, membuntuti kendaraan dari jarak dekat, atau menerobos jalur lalu lintas, dapat memicu perilaku mengemudi agresif dan meningkatkan peluang terjadinya kecelakaan. Perilaku pengemudi yang lengah dan tidak tertib, seringkali dilakukan dengan alasan ingin menghemat waktu, juga dikenal dengan istilah *aggressive driving* (Kurniawan & Nugroho, 2021).

Menurut Tasca (2000), perilaku agresif dalam mengemudi merujuk pada sikap pengemudi yang tidak sabar, mudah emosi, dan mengancam keselamatan pengendara lain, penumpang, serta pejalan kaki sebagai respons terhadap kemacetan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas umumnya disebabkan oleh kelalaian dan ketidaktertiban pengemudi dalam mematuhi aturan lalu lintas, yang sering kali dipicu oleh ketidaksabaran pengemudi untuk segera sampai di tujuan (Santun, 2022). Selain itu, kelelahan juga merupakan faktor penting yang berkontribusi pada kecelakaan (Nugroho dkk., 2024). Kelelahan mengurangi kewaspadaan, menurunkan motivasi, dan mengurangi kemampuan pengemudi untuk bereaksi dengan cepat dan aman dalam situasi darurat. Penurunan kewaspadaan akibat kantuk atau kelelahan saat mengemudi menjadi faktor utama pemicu kecelakaan (Sutalaksana & Mahacandra, 2013), dengan kelelahan berkontribusi lebih dari 25% terhadap kecelakaan (Umyati dkk., 2015).

Kelelahan sering kali terjadi saat seseorang sedang bekerja, dan kondisi ini dapat menyebabkan penurunan kualitas kerja serta kurangnya konsentrasi dalam menjalankan tugas.

Kelelahan kerja merujuk pada situasi di mana fisik tubuh dan motivasi untuk melaksanakan pekerjaan mengalami penurunan. Berbagai faktor dapat menyebabkan kelelahan pada pekerja, termasuk gerakan berulang dalam pekerjaan yang dapat menimbulkan gejala atau tanda-tanda fisik kelelahan, seperti tubuh yang merasa lelah, kekurangan energi, penurunan motivasi, penurunan berat badan, otot yang lemah dan nyeri, hingga penurunan konsentrasi yang berdampak pada rasa kantuk. Hal ini juga berpotensi memengaruhi kesehatan mental dan fisik seseorang (Azizul, 2020).

Pada sopir bus AKAP, kelelahan sering terjadi karena jarak tempuh yang jauh dan kurangnya waktu istirahat, karena mereka harus melanjutkan perjalanan ke tujuan yang memerlukan waktu dari pagi hingga malam. Menurut Nurul dkk., (2022), pengemudi mengemudi dengan berbagai jarak, ada yang hanya di dalam kota dan ada juga yang melaksanakan perjalanan antar daerah, yang merupakan salah satu faktor penyebab kelelahan. Sopir bus AKAP sering kali mengalami kelelahan akibat durasi mengemudi yang panjang, waktu istirahat yang terbatas, dan tempat istirahat yang tidak nyaman. Berdasarkan penyelidikan dari KNKT, faktor utama kecelakaan bus adalah kehilangan rem, serta faktor manusia seperti kelelahan dalam mengemudi, terutama pada hari libur (Ekonomi Bisnis.com).

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan sebuah penelitian kuantitatif yang bertujuan untuk menggambarkan atau merangkum kondisi atau berbagai variabel yang ada dalam masyarakat sebagai fokus penelitian (Priadana & Sunarsi, 2021, p. 26). Jenis metode penelitian yang akan diterapkan dalam langkah-langkah penelitian ini adalah penelitian korelasional. Penelitian korelasional

adalah jenis penelitian yang menggunakan metode statistik untuk mengukur pengaruh atau hubungan antara dua variabel atau lebih (Hamdi & Bahrudin, 2015).

Dalam penelitian ini, peneliti akan mencoba untuk menemukan apakah ada hubungan antara variabel-variabel yang diteliti, misalnya hubungan antara kelelahan dengan perilaku mengemudi agresif atau faktor-faktor lain yang memengaruhi keselamatan berkendara. Penelitian korelasional memungkinkan peneliti untuk memahami arah dan kekuatan hubungan antara variabel-variabel tersebut tanpa mencoba untuk mengendalikan atau memanipulasi variabel independen. Penelitian ini secara khusus difokuskan pada hubungan antara kelelahan mengemudi dengan perilaku agresif pada sopir bus AKAP di Sumatera Barat.

Untuk menganalisis data, penelitian ini menggunakan teknik korelasi product moment, yaitu metode statistik yang digunakan untuk menilai dan memprediksi hubungan antara variabel yang diteliti. Jika terdapat hubungan yang signifikan antara kedua variabel, maka satu variabel dapat diperkirakan berdasarkan variabel lainnya. Seluruh analisis data dilakukan menggunakan program *SPSS for Windows*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil pada penelitian ini, diketahui saat dilakukan kategorisasi dengan Pearson Correlation pada variabel tingkat kelelahan mengemudi meningkat seiring dengan perilaku agresif mengemudi. Dengan nilai korelasi 0,624 menunjukkan bahwa korelasi dalam kategori kuat. Hal ini mengindikasikan bahwa individu yang mengalami tingkat kelelahan yang lebih tinggi cenderung menunjukkan perilaku agresif yang lebih besar saat mengemudi, yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan di jalan.

Pada saat uji normalitas dengan nilai *unstandardized residuals* untuk kedua variabel bahwa data terdistribusi normal, dengan nilai signifikansi 0,200. Dapat disimpulkan bahwa data terdistribusi normal dikarenakan memiliki nilai signifikansi $>0,05$.

Berdasarkan hasil uji linearitas, nilai signifikansi (*Sig. Deviation from Linearity*) untuk hubungan antara variabel perilaku agresif mengemudi dan kelelahan mengemudi adalah 0,349, yang lebih besar dari tingkat signifikansi $\alpha = 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa hubungan antara kedua variabel tersebut memenuhi asumsi linearitas.

Pada pengujian hipotesis, Berdasarkan hasil analisis, nilai P untuk variabel perilaku agresif mengemudi dan kelelahan mengemudi adalah $<0,001$, yang lebih kecil dari ambang batas signifikansi umum ($p < 0,05$). Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kedua variabel tersebut. Selain itu, nilai Pearson Correlation untuk kedua variabel adalah 0,624, yang menunjukkan adanya hubungan positif yang kuat antara perilaku agresif mengemudi dan kelelahan mengemudi. Hubungan positif ini berarti bahwa ketika tingkat kelelahan mengemudi meningkat, perilaku agresif mengemudi juga cenderung meningkat, dan sebaliknya. Dengan nilai korelasi sebesar 0,624, hubungan ini berada dalam kategori korelasi kuat berdasarkan pedoman korelasi yang umum digunakan. Temuan ini mengindikasikan bahwa individu yang mengalami tingkat kelelahan yang lebih tinggi cenderung menunjukkan perilaku agresif yang lebih besar saat mengemudi, yang berpotensi meningkatkan risiko keselamatan di jalan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi hubungan antara kelelahan mengemudi dengan perilaku agresif pada sopir bus AKAP di Sumatera

Barat. Hasil analisis uji hipotesis menunjukkan nilai $P < 0,001$, yang lebih kecil dari tingkat signifikansi 0,05. Dengan demikian, hipotesis alternatif (H_a) diterima, yang berarti terdapat hubungan yang signifikan antara kedua variabel tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat kelelahan mengemudi yang dimiliki sopir bus AKAP berhubungan erat dengan perilaku agresif mereka. Artinya, semakin tinggi tingkat kelelahan yang dialami sopir bus AKAP, semakin tinggi pula kecenderungan mereka untuk menunjukkan perilaku agresif saat mengemudi, yang mencerminkan hubungan erat antara kelelahan dan agresivitas dalam konteks pekerjaan mereka.

Hasil ini sejalan dengan kategori data yang menunjukkan bahwa sebagian besar responden memiliki tingkat perilaku agresif dan kelelahan mengemudi yang tinggi, memperkuat kesimpulan bahwa kelelahan berkontribusi secara signifikan terhadap perilaku agresif dalam konteks mengemudi sopir bus AKAP di Sumatera Barat.

Temuan ini sejalan dengan penelitian oleh Kacandra dkk., (2024), yang menunjukkan bahwa pengemudi dengan pengalaman kerja lebih lama cenderung mengalami penurunan kemampuan fisik dan emosional, yang dapat memperburuk reaksi mereka terhadap situasi di jalan. Selain itu, studi oleh Lutfia dkk., (2024) juga menekankan bahwa sopir yang lebih tua atau berpengalaman sering kali menghadapi tantangan dalam menjaga ketahanan fisik dan mental, yang bisa membuat mereka lebih rentan terhadap kelelahan dan agresivitas. Oleh karena itu, bagi sopir bus AKAP di rentang usia ini, perhatian khusus terhadap manajemen kelelahan dan pengelolaan stres menjadi sangat penting untuk menjaga keselamatan di jalan raya.

Secara keseluruhan, temuan penelitian ini menegaskan pentingnya pengelolaan kelelahan sebagai faktor utama yang mempengaruhi perilaku agresif pada sopir bus AKAP di Sumatera Barat. Hasil analisis menunjukkan adanya hubungan signifikan antara kelelahan mengemudi dan perilaku agresif, di mana kelelahan yang dialami oleh sopir dapat meningkatkan kecenderungan mereka untuk bertindak agresif di jalan raya. Hal ini mencerminkan kebutuhan mendesak untuk mengidentifikasi dan mengurangi faktor-faktor yang menyebabkan kelelahan, serta meningkatkan kesadaran akan dampaknya terhadap keselamatan lalu lintas. Intervensi yang berfokus pada pengelolaan waktu kerja, pemberian istirahat yang cukup, serta pelatihan pengelolaan stres bagi sopir dapat menjadi langkah yang efektif untuk mengurangi perilaku agresif dan meningkatkan keselamatan di jalan.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai hubungan antara kelelahan mengemudi terhadap perilaku agresif pada sopir bus AKAP di Sumatera Barat bahwa perilaku agresif sopir bus AKAP pada kategori tinggi. Untuk Tingkat kelelahan juga diperoleh kategori tinggi, maka berdasarkan nilai Pearson correlation sebesar 0,624 antara variabel perilaku agresif mengemudi dan kelelahan mengemudi. Nilai ini menunjukkan adanya hubungan positif yang kuat antara kedua variabel tersebut, yang dapat dikategorikan sebagai "korelasi kuat".

DAFTAR PUSTAKA

- Afifah, L. A. K. H. L., Hartoyo, K., Deny, H. M., & Lestyanto, D. L. (2021). Literature Review: Aggressive Driving. *Jurnal Riset Kesehatan Poltekkes Depkes Bandung*, 13(2), 319-331.
- Azizul, I. (2020). Analisis Faktor Resiko Tingkat Kelelahan Supir Bus Rapid Transit (BRT)

Trans Jateng Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas. SKRIPSI.

Hamdi, A. S., & Bahrudin, E. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif Aplikasi Dalam Pendidikan*. Deepublish

Kacandra, W., Abdullah, A., & Arifin, V. N. (2024). Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Kelelahan Kerja Pada Supir Bus Penumpang Rute Aceh-Medan Kota Banda Aceh Tahun 2024. *Jurnal Kesehatan Tambusai*, 5(2).

Kurniawan, M. W., & Nugroho, I. P. (2021). Peran Self Control terhadap Perilaku Aggressive Driving Pengguna Sepeda Motor. *Psycho Idea*, 19(1), 79-88.

Lutfia, Y. K., Arganata, F. Z., & Fitri, N. (2024). Analisis Gambaran Durasi Kerja dan Masa Kerja dengan Kelelahan Kerja pada Driver Perusahaan Distributor Gas di Gresik. *Calory Journal: Medical Laboratory Journal*, 2(3), 164-172.

Novantirani, A., Sabariah, M. K., & Effendy, V. (2015). Analisis Sentimen pada Twitter untuk Mengenai Penggunaan Transportasi Umum Darat Dalam Kota dengan Metode Support Vector Machine. *eProceedings of Engineering*, 2(1).

Nugroho, S. A., Akbar, S. A., & Rahmatullah, I. (2024). Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Kerja pada Operator Dump Truck di Bagian Produksi di Perusahaan Tambang Batubara. *Faletehan Health Journal*, 11(02), 217-226.

Nurdjanah, N., & Puspitasari, R. (2017). Faktor yang Berpengaruh terhadap Konsentrasi Pengemudi. *Warta Penelitian Perhubungan*, 29(1), 141-157.

Nurul, S., Rizqiani, A., & Amelia, A. R. (2022). Faktor yang Berhubungan dengan Stres Kerja pada Sopir AKAP. *Jurnal Keperawatan Jiwa*, 10(4), 775-784.

Priadana, M. S., & Sunarsi, D. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Pascal Books.

Santun, S. (2022). HUBUNGAN ANTARA SELF CONTROL DENGAN PERILAKU AGGRESSIVE DRIVING PADA PENGENDARA KENDARAAN RODA EMPAT DI KOTA BUKITTINGGI (Doctoral dissertation, Universitas Putra Indonesia" YPTK" Padang).

Sirait, H. R., & Fajrin, F. (2024). Kesesuaian Geometrik Jalan Ditinjau dari Aspek Alinyemen Horizontal dengan Metode Bina Marga:(Studi Kasus: Jl. Padang-Solok Kelurahan Indarung, Kec. Lubuk Kilangan, Kota Padang, Prov. Sumatera Barat). JURNAL RISET RUMPUN ILMU TEKNIK, 3(1), 197-214.

Su, Z., Woodman, R., Smyth, J., & Elliott, M. (2023). The relationship between aggressive driving and driver performance: A systematic review with meta-analysis. Accident Analysis & Prevention, 183, 106972.

Sutalaksana, I. Z., & Mahacandra, M. (2013). Aktivitas sekunder audio untuk menjaga kewaspadaan pengemudi mobil Indonesia. J@ TI Undip: Jurnal Teknik Industri, 7(3), 185-190.

Tasca, L. (2000). A review of the literature on aggressive driving research.

Umyati, A., Yadi, Y. H., & Sandi, E. S. N. (2015). Pengukuran Kelelahan Kerja Pengemudi Bis dengan Aspek Fisiologis Kerja dan Metode Industrial Fatigue Research Committee (IFRC).