

Bidang ilmu: Kesehatan Masyarakat

HUBUNGAN ANTARA DUKUNGAN KELUARGA TERHADAP RISIKO STRES KERJA PADA PEKERJA KERETA API

Rizki Amalia¹⁾, Nayla Kamilia Fithri²⁾, Farahdina Bachtiar³⁾

Fakultas Ilmu Kesehatan

Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jakarta

rizkiamalia@upnvj.ac.id¹⁾; naylakamiliafithri@upnvj.ac.id²⁾; farahdinabachtiar@upnvj.ac.id³⁾

ABSTRAK

Pendahuluan: Stres merupakan bagian yang sulit dihindari, salah satunya stres kerja. Stres kerja dapat dialami siapa saja, termasuk pekerja kereta api, yang dalam menjalankan pekerjaannya berhubungan dengan keselamatan orang banyak. Stres kerja dapat diminimalisir, salah satunya dengan dukungan sosial yang berasal dari keluarga. Tujuan penelitian adalah menganalisis hubungan antara dukungan keluarga terhadap risiko stres pada pekerja kereta api. **Metode:** Menggunakan rancangan *Cross Sectional*. Sampel penelitian sebanyak 202 responden secara *purposive sampling*, yang terdiri dari masinis, asisten masinis, kondektur, pengatur lalu lintas kereta api, dan penjaga gerbang perlintasan rel kereta api. *NIOSH Generic Job Stress Questionnaire* adalah instrumen dalam penelitian ini. **Hasil:** Mayoritas responden mendapatkan dukungan yang tinggi dari keluarga. Risiko stres kerja yang dialami responden disebabkan oleh kurangnya kondisi lingkungan fisik, peluang yang rendah untuk dapat bekerja di tempat lain, kuantitas beban kerja yang tinggi dan tingginya variasi tugas dari beban kerja tersebut, tingginya tanggung jawab akan keselamatan orang banyak, serta tingginya tuntutan mental. Ada hubungan yang signifikan antara dukungan keluarga dan risiko stres kerja pada pekerja ($p\text{ value} < 0,001$). **Diskusi:** Semakin rendah dukungan dari keluarga, maka pekerja memiliki risiko mengalami stres 5-14 kali lebih tinggi dibanding dengan yang mendapatkan dukungan yang tinggi dari keluarganya.

Kata kunci: Dukungan Sosial, Stres Kerja, Masinis

A STUDY ON SOCIAL SUPPORT FROM FAMILY AND WORK-RELATED STRESS AMONG RAILROAD WORKERS

ABSTRACT

Background: Stress is unavoidable nowadays, especially work-related stress. Everyone can experience it, including railroad workers, because of their nature of the job is related to the safety of other people. Occupational stress can be minimized by social support from the family. The objective of this study was to analyze the association between support given from family with work-related stress among railroad workers. **Method:** A cross-sectional study with 202 respondents as the research's sample using purposive sampling method, consist of Train Drivers, Train Driver Assistants, Train Conductors, Railway Traffic Controller, and Railway Crossing Attendants. The instrument used by this research was *NIOSH Generic Job Stress Questionnaire*. **Result:** The majority of respondents had tremendous support from their families. Respondents experienced work-related stress caused by the lack of physical environment, high quantitative workload, high variance in workload, high responsibility for other people's safety, and high mental demands. There was a significant association between social support from family and work-related stress among railroad workers ($p\text{-value} < 0,001$). **Discussion:** Workers with low social support from family were 5-14 times more likely to experience work-related stress compared to the worker with high social support from family.

Keywords: Occupational Stress; Family Support; Train Driver

Alamat korespondensi: Fakultas Ilmu Kesehatan, Jalan Raya Limo, Depok
Email: rizkiamalia@upnvj.ac.id
Nomor Hp: 082168182826

PENDAHULUAN

Di era kebangkitan industri yang sering disebut dengan era revolusi industri 4.0 saat ini, stres merupakan bagian yang sulit dihindari. Banyak hal dapat menimbulkan stres pada diri seseorang, salah satunya stres yang disebabkan oleh pekerjaan atau sering disebut dengan stres kerja. Kerugian yang diakibatkan oleh stres pada pekerja dan dampaknya pada perusahaan tidak dapat disepelekan. Menurut NIOSH (1999), stres kerja adalah respon berbahaya dari fisik dan emosional seseorang yang terjadi ketika tuntutan pekerjaan tidak sesuai dengan kemampuan, sumber daya, ataupun kebutuhan dari pekerja tersebut. Stres kerja dapat menyebabkan kondisi kesehatan memburuk bahkan dapat menimbulkan cedera.

Stres kerja dapat dialami siapa saja, di kondisi pekerjaan yang mana saja. Seperti halnya pekerjaan yang berhubungan dengan transportasi massa seperti kereta api. Sebuah penelitian yang dilakukan di India pada seratus masinis kereta api, ditemukan adanya korelasi yang signifikan dengan faktor risiko stres, yaitu kelelahan, faktor ergonomik di tempat kerja seperti posisi kerja dan ruang kabin tidak nyaman, tuntutan pekerjaan yang tinggi, control yang rendah terhadap pekerjaan, kurangnya dukungan di tempat kerja. Hal tersebut menyebabkan para masinis rentan terhadap kelelahan, kantuk, menelantarkan pekerjaan, cedera, dan kecelakaan. Serta, stres pada para masinis juga berkorelasi kuat dengan ketidakhadiran (Prakash et al., 2011). Sebuah studi yang dilakukan di Norwegia dan Swedia dengan sampel sebanyak 101 masinis yang terlibat kecelakaan serius dari tahun 1987 hingga tahun 1989, sebanyak sepertiga dari jumlah masinis tersebut melaporkan gejala stress akut, biasanya dalam kurun waktu 24 jam. Gejala-gejala stress akut tersebut adalah adanya gangguan tidur, tremor, gelisah, dan mimpi buruk (Weiss & Farrell, 2006).

Berdasarkan beberapa penelitian yang dilakukan sebelumnya, stres yang berhubungan dengan pekerjaan di perusahaan jasa transportasi seperti kereta api penting untuk dilakukan. Hal ini mengingat bahwa pekerjaan pada sektor tersebut tidak hanya memiliki risiko stres yang tinggi tetapi juga berhubungan dengan keselamatan orang banyak, baik penumpang kereta api, penduduk di pemukiman yang berdekatan dengan perlintasan kereta api, dan juga para pengguna jalan yg melalui gerbang perlintasan kereta api. Dalam hal ini, penelitian ini dilakukan tidak hanya berfokus kepada pekerjaan seperti masinis dan asisten masinis, tetapi kondektur, pengatur lalu-lintas kereta api dan penjaga gerbang perlintasan rel kereta api.

Stres kerja dapat diminimalisir, salah satunya dengan dukungan sosial pada pekerja, baik dukungan sosial yang ada di tempat kerja seperti dukungan dari atasan dan rekan kerja, juga dukungan yang di dapat dari lingkungan keluarga. Tingginya dukungan sosial berhubungan erat dengan kemampuan pekerja dalam mengatasi faktor risiko stres di tempat kerja (Schaubroeck & Fink, 1998). Dukungan dari keluarga terbukti efektif dalam mengatasi stres yang berhubungan dengan pekerjaan (Fenlason & Beehr, 1994). Dukungan dari keluarga yang rendah yang dialami pekerja memiliki akibat yang besar pada risiko stres kerja ((Hasanah et al., 2018)

Pentingnya dukungan keluarga pada pekerja untuk meminimalisir risiko stres kerja, oleh karena itu penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk menganalisis hubungan antara dukungan keluarga terhadap risiko stres kerja pada pekerja kereta api.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan rancangan *Cross Sectional*. Penelitian ini dilakukan selama 2 bulan di PT. Kereta Api Indonesia cabang Sumatera Utara yang berpusat di kota Medan. Populasi penelitian adalah semua pekerja yang ada di Perusahaan PT. Kereta Api Indonesia di Medan. Metode pengambilan sampel pada penelitian ini menggunakan *Purposive Sampling*, yang secara spesifik harus memenuhi kriteria inklusi yaitu responden yang berprofesi sebagai masinis dan asisten masinis, kondektur, pengontrol lalu lintas kereta api, dan penjaga gerbang perlintasan kereta api. Semua

responden adalah laki-laki dikarenakan pada PT. Kereta Api Indonesia, untuk keempat profesi tersebut hanya ada pekerja laki-laki. Sampel dihitung dengan menggunakan Rumus Lwanga, Lemeshow, & Organization (1991) dengan tingkat kepercayaan ($Z_{1-\alpha}$) = 1,96 dan penambahan 10% responden untuk menghindari *drop out* yaitu sebesar 202 responden. *NIOSH Generic Job Stress Questionnaire* (NIOSH, 1988) adalah instrumen yang digunakan dalam penelitian ini untuk menganalisis risiko stres yang dialami oleh para pekerja kereta api yang berhubungan langsung dengan penumpang, dan keselamatan penumpang. Baik pekerja yang mengoperasikan Kereta Api yaitu masinis dan asisten masinis. Ataupun yang juga turut bertanggung jawab dengan keselamatan penumpang dengan memastikan tidak ada hambatan saat Kereta Api beroperasi, dalam hal ini pekerja yang berprofesi sebagai kondektur, pengontrol lalu lintas kereta api, dan Ppnjaga gerbang perlintasan kereta api. Dan juga, untuk mengetahui tingkat dukungan keluarga terhadap pekerja. *NIOSH Generic Job Stress Questionnaire* telah diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia dengan metode *Back to back translation*. Hal ini bermaksud, bahwa kuesioner diterjemahkan ke bahasa Indonesia kemudian diterjemahkan kembali ke dalam bahasa Inggris untuk memastikan tidak ada perubahan makna karena proses penterjemahan. Untuk memastikan reabilitas dari kuesioner yang berbahasa Indonesia, telah dilakukan *Pilot study* pada 30 responden untuk mengetahui pemahaman responden mengenai kuesioner yang telah diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia tersebut. Nilai *Cornbach alpha* dari *NIOSH Generic Job Stress Questionnaire* dalam bahasa Indonesia adalah 0,84. Penelitian ini menggunakan uji *Chi-Square* untuk menganalisis hubungan antara dukungan keluarga dengan risiko stres yang dialami pekerja. Dimana, ada hubungan yang signifikan apabila *p value* lebih kecil dari 0,05.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Faktor-Faktor Individu, Dukungan Keluarga, dan Faktor-Faktor Risiko Stres

Pada penelitian ini, hal-hal yang termasuk dalam faktor-faktor individu adalah umur responden, status pernikahan, pekerjaan, dan masa kerja responden di PT. Kereta Api Indonesia Cabang Sumatera Utara yang berpusat di kota Medan. Dalam penelitian ini dukungan yang responden dapatkan dari keluarga mereka dikategorikan ke dalam kategori tinggi dan rendah sesuai dengan skor yang telah ditentukan.

Tabel 1. Prevalens Faktor-Faktor Individu dan Dukungan Keluarga

No.	Variabel	n	%
1.	Umur		
	≥ 30 tahun	129	63,9
	< 30 tahun	73	36,1
2.	Status Pernikahan		
	Menikah	142	70,3
	Tidak Menikah	60	29,7
3.	Pekerjaan		
	Masinis	41	20,3
	Asisten Masinis	41	20,3
	Kondektur	80	39,6
	Pengontrol Lalu Lintas Kereta Api	16	7,9
	Penjaga Gerbang Perlintasan Kereta Api	24	11,9
4.	Masa Kerja		
	≥ 13 tahun	106	52,5
	<13 tahun	96	47,5
5.	Dukungan dari Keluarga		

Rendah	97	48,0
Tinggi	105	52,0

Pada Tabel 1 dapat diketahui bahwa umur para responden di kategorikan ke dalam dua kelompok yaitu di atas atau sama dengan 30 tahun, dan di bawah 30 tahun. Mayoritas responden berstatus menikah (70,3%). Responden didominasi oleh yang berprofesi sebagai Masinis dan Asisten Masinis yang berjumlah (40,6%), dan Kondektur (39,6%). Rata-rata responden telah bekerja selama 12,6 tahun, sehingga dibulatkan menjadi 13 tahun. Pada tabel juga dapat diketahui ada sebanyak 52% responden menyadari bahwa mereka mendapatkan dukungan yang tinggi dari keluarganya.

Tabel 2. Prevalens Faktor-Faktor Risiko Stres Kerja

No.	Variabel	n	%
1.	Lingkungan Fisik		
	Kurang	156	77,2*
	Baik	46	22,8
2.	Konflik Tugas		
	Ada	40	19,8
	Tidak	162	80,2
3.	Ketidajelasan Tugas		
	Ada	28	13,9
	Tidak	174	86,1
4.	Konflik Interpersonal di Tempat Kerja		
	Ada	9	4,5
	Tidak	193	95,5
5.	Ketidajelasan Masa Depan Pekerjaan		
	Ada	25	12,4
	Tidak	177	87,6
6.	Kendali Atas Pekerjaan		
	Rendah	46	22,8
	Tinggi	156	77,2
7.	Peluang Kerja di Tempat Lain		
	Rendah	175	86,6*
	Tinggi	25	13,4
8.	Kuantitas Beban Kerja		
	Rendah	106	52,5*
	Tinggi	96	47,5
9.	Variasi (Keberagaman) Beban Kerja		
	Tinggi	152	75,2*
	Rendah	50	24,8
10.	Tanggung jawab terhadap Keselamatan Orang Banyak		
	Tinggi	166	82,2*
	Rendah	36	17,8
11.	Pemanfaatan Kemampuan (Skill)		
	Rendah	16	7,9
	Tinggi	186	92,1
12.	Tuntutan Mental		
	Tinggi	175	86,6*
	Rendah	27	13,4

*Faktor risiko stres di atas dapat dikategorikan sebagai penyebab stres kerja pada responden apabila lebih dari 50% dari responden memiliki tingkat skor tinggi ataupun rendah dari nilai Median masing-masing faktor risiko stres (sesuai dengan variabel pengukuran yang telah ditentukan, baik skor normal maupun skor *reversible*).

Hasil penelitian sebagaimana yang ditunjukkan pada tabel 2, faktor risiko stres yang dialami responden yaitu pekerja di PT. Kereta Api Indonesia adalah kurangnya kondisi lingkungan fisik (77,2%). Sebanyak 86,6% responden menyatakan memiliki peluang yang rendah untuk dapat bekerja di tempat lain. Penyebab stres responden juga berasal dari kuantitas beban kerja mereka yang tinggi (52,5%), dan tingginya variasi tugas dari beban kerja tersebut (75,2%). Sebagai pekerja yang langsung bertanggung jawab akan keselamatan penumpang, sudah sewajarnya faktor risiko stres yang berhubungan dengan tanggung jawab akan keselamatan orang banyak merupakan risiko stres (82,2%) yang banyak dialami oleh responden, faktor risiko stress yang paling banyak dialami oleh responden adalah yang berhubungan dengan tuntutan mental, yaitu sebanyak 86.6% responden mengalaminya.

Tempat kerja para responden dalam penelitian ini adalah lokomotif, kereta api, stasiun kereta, dan jalur perlintasan kereta yang bertemu dengan jalan raya ataupun kawasan pemukiman. Dalam hal ini (dapat dilihat pada tabel 2), responden merasa kurangnya kualitas kondisi lingkungan fisik di tempat kerja mereka. Kondisi lingkungan fisik yang kurang di sini meliputi kebisingan, temperatur lingkungan tempat kerja yang tidak nyaman, adanya polusi udara, tingginya kelembaban udara, dan kondisi yang ramai. Kualitas kondisi lingkungan fisik yang kurang dapat memicu timbulnya stres pada pekerja.

Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa responden beranggapan bahwa mereka memiliki peluang yang rendah untuk dapat bekerja di tempat lain. Hal ini berkaitan dengan persepsi mereka bahwa tidak mudah untuk mencari pekerjaan lain yang berhubungan dengan riwayat pekerjaan mereka saat ini dikarenakan hanya ada satu perusahaan kereta api, dan merupakan perusahaan Badan Usaha Milik Negara. Hal ini juga diperkuat dengan skil mereka yang sangat spesifik untuk suatu pekerjaan, seperti masinis, pengontrol lalu-lintas kereta api, dan kondektur, dimana kemampuan mereka tidak sesuai dengan pekerjaan lain pada umumnya. Sehingga, kurangnya peluang untuk mendapatkan pekerjaan yang sama di tempat lain, menimbulkan kekhawatiran pada pekerja yang akan bermuara pada stres yang disebabkan pekerja takut dipecah ataupun kehilangan pekerjaannya, dan tidak memiliki pilihan lain selain pekerjaannya yang sekarang. Hal ini juga menimbulkan perasaan ketidakberdayaan, dan tidak memiliki kontrol penuh akan masa depan mereka.

Responden penelitian juga merasakan bahwa mereka memiliki kuantitas beban kerja yang tinggi (52,5%). Dalam menjalankan pekerjaannya, para pekerja kereta api mengalami beban kerja berlebih, hal tersebut dapat menyebabkan stress pada pekerja. Beban kerja berlebih juga berefek pada kelelahan fisik. Kelelahan fisik yang dialami oleh pekerja dapat menyumbang tingginya tingkat stress. Menurut Sauter et.al (1990) beban kerja harus sepadan dengan kemampuan dan sumber daya individu tersebut. Untuk menghindari kelebihan beban kerja, ketentuan harus dibuat yang memungkinkan pekerja untuk dapat memulihkan kondisi, atau meningkatkan kemampuan pekerja untuk dapat mengontrol beban pekerjaannya merupakan satu contoh langkah yang positif. Dalam hal ini peneliti menyarankan agar pekerja mendapatkan waktu istirahat singkat disela-sela jadwal pekerjaannya, agar terhindar dari kelelahan fisik, dan emosional. Hal ini terbukti dengan penelitian yang dilakukan oleh (Dorrian et.al (2007) bahwa masinis yang memiliki tingkat kelelahan yang tinggi memiliki kecenderungan untuk membahayakan penumpangnya, dengan meningkatnya kesalahan dan kelalaian saat sedang bekerja.

Kemudian daripada itu, sebagian besar responden tidak hanya merasakan bahwa pekerjaan mereka memiliki kuantitas beban kerja yang tinggi, tetapi juga merasakan bahwa beban kerja pekerjaan mereka juga memiliki variasi tugas yang tinggi dari beban kerja tersebut. Pekerja kereta api menganggap pekerjaan mereka memiliki tingkat kesulitan tinggi. Seperti pekerjaan masinis yang menuntut fokus yang tinggi pada pengontrolan kecepatan kereta, dan akselerasi (Branton, 1979), dan

juga terus-menerus berkonsentrasi dalam pengontrolan kecepatan yang dinamis yang disesuaikan dengan medan perlintasan rel yang dihadapi, dan rambu-rambu (Harma et al., 2002). Ditambah dengan pengaturan akselerasi kecepatan yang harus dipatuhi saat-saat mendekati stasiun untuk melakukan pemberhentian, menaikkan penumpang, dan waktu tunggu di stasiun yang harus selalu mengikuti jadwal, agar tidak terjadi keterlambatan. Hal ini dapat menyebabkan pekerja memiliki perasaan tidak mampu dan mengakibatkan stres.

Pekerja kereta api dalam melaksanakan pekerjaannya sehari-hari, langsung bertanggung jawab akan keselamatan orang-orang di sekitarnya. Oleh sebab itu, risiko stres yang berhubungan dengan tanggung jawab akan keselamatan orang banyak dalam hal ini keselamatan penumpang, baik saat sedang berada di kereta api ataupun di stasiun, juga keselamatan pengguna jalan raya dan penduduk di pemukiman yang di lewati perlintasan kereta api dan gerbang perlintasan kereta api. Mayoritas responden (82,2%) merasa bahwa pekerjaan mereka memiliki tanggung jawab yang tinggi terhadap orang lain. Pekerjaan sebagai masinis dan asisten masinis menuntut tanggung jawab penuh atas keselamatan penumpang, dan ketepatan waktu agar kereta api tetap beroperasi sesuai dengan jadwalnya (Kecklund et al., 1999). Dan temuan ini sesuai dengan pendapat Goetsch (2019) yang menyatakan bahwa perasaan bertanggung jawab atas kesejahteraan dan keselamatan orang lain dapat menimbulkan stres. Temuan dari hasil penelitian Damayanti (2018) juga memperkuat pernyataan tersebut, penelitian tersebut mengungkapkan bahwa masinis terbukti mengalami stres kerja yang tinggi dan terdapat hubungan yang bersifat negatif antara persepsi keselamatan masinis dengan tingkat stress kerja. Artinya, semakin tinggi stress kerja, maka persepsi masinis tentang pentingnya keselamatan semakin rendah.

Mayoritas responden (86,6%) merasa pekerjaan mereka memiliki tuntutan mental yang tinggi. Tuntutan mental yang tinggi juga dapat menyebabkan stres pada pekerja. Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Trisminingsih (2019) pada para masinis di Madiun, bahwa sebagian besar masinis merasa memiliki beban mental pekerjaan yang tinggi yang memiliki hubungan kuat dengan tingkat stres yang tinggi. Hal yang sama juga terjadi pada penelitian yang dilakukan pada masinis yang mengoperasikan kereta api saat kecepatan tinggi dan melalui medan pegunungan mengindikasikan beban mental yang tinggi, dan stres kerja, serta beban kerja secara emosional yang juga tinggi. (Myrtek et al., 1994)

Analisis Hubungan antara Dukungan Keluarga dan Risiko Stres

Dukungan dari keluarga termasuk faktor penting pada pekerja. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara dukungan yang diberikan oleh keluarga terhadap faktor risiko stres yang dialami oleh pekerja kereta api. Pekerja kereta api pada penelitian ini adalah masinis, asisten masinis, pengontrol lalu-lintas kereta api, dan penjaga gerbang perlintasan kereta api. Hasil analisis data dengan menggunakan uji *Chi-Square* untuk menemukan hubungan antara dukungan keluarga dan risiko stress disajikan pada tabel 3 di bawah.

Tabel 3. Hubungan antara Dukungan Keluarga terhadap Faktor Risiko Stres

Dukungan Keluarga N= 202	Lingkungan Fisik		χ^2	Prevalence odds ratio (95% CI)	p value
	Kurang n	Baik n (%)			
Rendah	67	30 (69,1)	7,058	0,401	0,008*
Tinggi	89	16 (84,8)		(0,202-0,796)	

Dukungan Keluarga	Peluang Kerja di Tempat Lain		χ^2	Prevalence odds ratio	p value
-------------------	------------------------------	--	----------	-----------------------	---------

	Rendah		Tinggi		χ^2	Prevalence odds ratio (95% CI)	p value
	n	(%)	n	(%)			
N= 202							
Rendah	94	(96,9)	3	(3,1)	17,009	9,284	<0,001*
Tinggi	81	(77,1)	24	(22,9)		(2,696-31,968)	
Dukungan Keluarga	Kuantitas Beban Kerja				χ^2	Prevalence odds ratio (95% CI)	p value
	Tinggi		Rendah				
N= 202	n	(%)	n	(%)			
Rendah	45	(46,4)	52	(53,6)	2,769	0,624	0,096
Tinggi	61	(58,1)	44	(41,9)		(0,358-1,089)	
Dukungan Keluarga	Variasi Beban Kerja				χ^2	Prevalence odds ratio (95% CI)	p value
	Tinggi		Rendah				
N= 202	n	(%)	n	(%)			
Rendah	87	(89,7)	10	(10,3)	20,900	5,354	<0,001*
Tinggi	65	(61,9)	40	(38,1)		(2,494-11,492)	
Dukungan Keluarga	Tanggung Jawab terhadap Keselamatan Orang Banyak				χ^2	Prevalence odds ratio (95% CI)	p value
	Tinggi		Rendah				
N= 202	n	(%)	n	(%)			
Rendah	94	(96,9)	3	(3,1)	27,642	14,361	<0,001*
Tinggi	72	(68,6)	33	(31,4)		(4,235-48,698)	
Dukungan Keluarga	Tuntutan Mental				χ^2	Prevalence odds ratio (95% CI)	p value
	Tinggi		Rendah				
N= 202	n	(%)	n	(%)			
Rendah	85	(87,6)	12	(12,4)	0,160	1,181	0,690
Tinggi	90	(85,7)	15	(14,3)		(0,523-2,667)	

*Hubungan signifikan apabila $p\ value < 0,05$

Pada pembahasan di tabel 2, dapat dilihat bahwa faktor-faktor risiko yang menjadi penyebab stres pada pekerja kereta api adalah kurangnya kondisi lingkungan fisik (77,2%), peluang yang rendah untuk dapat bekerja di tempat lain (86,6%), kuantitas beban kerja yang tinggi (52,5%), variasi tugas dari beban kerja yang tinggi (75,2%), tanggung jawab akan keselamatan orang banyak yang tinggi (82,2%), dan tuntutan mental yang tinggi (86,6%).

Hubungan antara dukungan yang diberikan oleh keluarga terhadap faktor risiko stres yang dialami oleh pekerja kereta api dapat dilihat pada tabel 3 di atas. Hubungan dikatakan signifikan apabila $p\ value$ nilainya lebih kecil dari 0,05. Berdasarkan tabel tersebut, dukungan keluarga dan faktor risiko yang menjadi penyebab stres pada responden secara garis besar memiliki hubungan yang signifikan. Ada hubungan yang signifikan antara dukungan dari keluarga dengan stres yang dialami responden, yaitu faktor risiko stres yang berhubungan dengan lingkungan fisik ($p\ value = 0,008$), peluang kerja di tempat lain ($p\ value < 0,001$), variasi beban kerja ($p\ value < 0,001$), dan tanggung jawab terhadap keselamatan orang banyak ($p\ value < 0,001$). Sedangkan untuk faktor risiko stres kuantitas beban kerja dan tuntutan mental, tidak memiliki hubungan yang signifikan.

Terdapat hubungan yang signifikan ($p\ value = 0,008$) antara dukungan dari keluarga dengan risiko stres yang disebabkan oleh kondisi lingkungan fisik di tempat kerja. Di antara responden yang memiliki dukungan keluarga yang rendah, sebanyak 69,1% menilai lingkungan fisik tempat kerja mereka rendah. Sementara itu, responden yang memiliki dukungan keluarga yang tinggi, sebanyak 84,8% juga merasakan hal yang sama. Sehingga, dapat ditarik kesimpulan bahwa pada penelitian ini, rendahnya dukungan dari keluarga merupakan *protective factor* pada responden untuk dapat

mengalami stres kerja yang disebabkan oleh rendahnya kualitas lingkungan fisik di tempat kerja (POR= 0,401 dan 95% CI 0,202-0,796).

Dukungan dari keluarga memiliki hubungan yang signifikan (p value < 0,001) dengan risiko stres yang disebabkan oleh persepsi pekerja terhadap peluang mereka untuk dapat bekerja di tempat lain. Responden yang memiliki dukungan keluarga yang rendah, sebanyak 96,9% diantaranya menilai bahwa mereka memiliki kesempatan yang rendah untuk dapat bekerja di tempat lain. Penelitian ini menemukan bahwa pekerja yang mendapat dukungan keluarga yang rendah memiliki sembilan kali risiko lebih besar untuk mengalami stres yang disebabkan oleh rendahnya peluang pekerja untuk dapat bekerja di tempat lain (POR=9,284 dan 95% CI 2,696-31,968).

Dalam penelitian ini, ditemukan hubungan yang signifikan (p value < 0,001) antara dukungan keluarga dan risiko stres yang disebabkan oleh variasi beban kerja. Responden yang memiliki dukungan keluarga yang rendah, sebanyak 89,7% diantaranya mengalami stres yang disebabkan oleh variasi beban kerja mereka yang tinggi. Penelitian ini menemukan bahwa dukungan keluarga yang rendah terhadap pekerja menyebabkan pekerja memiliki risiko lima kali lebih besar untuk mengalami stres kerja yang disebabkan oleh tingginya variasi beban kerja, dibandingkan dengan pekerja yang mendapatkan dukungan yang besar dari keluarganya (POR=5.354 dan 95% CI 2.494-11.492).

Dukungan keluarga juga memiliki hubungan yang signifikan (p value < 0,001) terhadap risiko stres yang disebabkan oleh tanggung jawab terhadap keselamatan orang banyak. Sebanyak 96,9% responden yang memiliki dukungan rendah dari keluarga mengalami stres yang disebabkan oleh tingginya tanggung jawab yang mereka emban terhadap keselamatan orang banyak. Sehingga pekerja yang memiliki dukungan rendah dari keluarganya mempunyai risiko empat belas kali lebih besar untuk mengalami stres yang disebabkan oleh tingginya tanggung jawab terhadap orang banyak yang melekat pada pekerjaan mereka, jika dibandingkan dengan pekerja yang mendapatkan dukungan yang tinggi dari keluarga mereka (POR=14.361 with 95% CI 4.235-48.698).

Temuan dalam penelitian ini, yaitu hubungan antara dukungan keluarga dan risiko stres yang dialami oleh pekerja kereta api sejalan dengan penelitian yang dilakukan pada perawat di Rumah Sakit Bandung, bahwa dukungan keluarga yang rendah memiliki efek pada risiko stres di tempat kerja (Hasanah et al., 2018).

Hasil dari penelitian ini juga memperkuat temuan dari penelitian sebelumnya bahwa tingginya dukungan sosial berhubungan erat dengan kemampuan pekerja dalam mengatasi faktor risiko stres di tempat kerja (Schaubroeck & Fink, 1998). Dukungan dari keluarga terbukti efektif dalam mengatasi stres yang berhubungan dengan pekerjaan (Fenlason & Beehr, 1994).

Penelitian yang dilakukan di India mendapati bahwa wanita bekerja yang memiliki anggota keluarga yang suportif dalam membantu pekerjaan rumah tangga memiliki tingkat stres yang lebih rendah (Zarra-Nezhad, 2010). Dalam penelitian pada pekerja kereta api ini, semua responden adalah pria, hasil penelitian menunjukkan bahwa pekerja yang memiliki dukungan yang tinggi dari keluarganya memiliki 5-14 kali peluang yang lebih rendah untuk mengalami risiko stres kerja. Sehingga, dapat ditarik kesimpulan bahwa baik pekerja pria maupun wanita, yang memiliki dukungan yang tinggi dari keluarga lebih berpeluang terhindar dari risiko stres dibandingkan mereka yang kurang mendapatkan dukungan keluarga.

Penelitian yang dilakukan pada dua pekerjaan yang memiliki tekanan paling tinggi di perusahaan kereta api di India, yaitu masinis dan pengatur lalu lintas kereta api (Jayakumar, 2017). Hasil penelitian tersebut mendapati bahwa adanya konflik kepentingan dalam memenuhi tanggung jawab terhadap pekerjaan dan keluarga, serta situasi di mana pekerjaan mengganggu tanggung jawab terhadap keluarga merupakan faktor risiko stres pada kedua jenis pekerjaan tersebut. Temuan tersebut sesuai dengan penelitian ini yang menitikberatkan pada hubungan antara dukungan keluarga terhadap risiko stres pada pekerja. Dukungan dari keluarga yang rendah menyebabkan pekerja memiliki kecenderungan 5-14 kali mengalami risiko stress kerja.

Dalam *Stress prevention at Work Checkpoints* ILO (2012), menyatakan bahwa perusahaan perlu melibatkan pekerja dalam mendesain jam kerja, hal ini disebabkan karena pekerja akan lebih sehat

secara fisik dan mental apabila “*work-life balance*” antara pekerjaan dan keluarga dapat tercapai. Untuk itu dukungan dari keluarga dan kesehatan mental dan fisik pekerja memiliki kaitan yang erat dalam memastikan pekerja terhindar dari risiko stress kerja.

SIMPULAN

Hasil dari penelitian ini didapatkan bahwa mayoritas pekerja mendapatkan dukungan yang tinggi dari keluarga. Risiko stres kerja yang dialami oleh pekerja kereta api disebabkan oleh kurangnya kondisi lingkungan fisik, peluang yang rendah untuk dapat bekerja di tempat lain, kuantitas beban kerja yang tinggi dan tingginya variasi tugas dari beban kerja tersebut, tingginya tanggung jawab akan keselamatan orang banyak, serta tingginya tuntutan mental. Ada hubungan yang signifikan antara dukungan keluarga dan risiko stres kerja pada pekerja kereta api. Semakin rendah dukungan dari keluarga, maka pekerja memiliki risiko mengalami stres 5-14 kali lebih tinggi dibanding dengan mereka yang mendapatkan dukungan yang tinggi dari keluarganya.

SARAN

Beberapa saran dalam upaya pencegahan stres kerja pada pekerja kereta api adalah:

1. Untuk perusahaan, meningkatkan kondisi kualitas lingkungan, melibatkan pekerja dalam mengatur waktu istirahat dan waktu kerja pekerja, meningkatkan dukungan dari atasan dan rekan kerja.
2. Untuk pekerja, meningkatkan keterlibatan dalam keluarga dan meminta pengertian keluarga sehingga mendapatkan dukungan dari keluarga.

Beberapa masukan untuk studi selanjutnya, peneliti merekomendasikan:

1. Penggunaan *NIOSH Generic Job Stress Questionnaire* dalam penelitian dengan jenis pekerjaan yang berbeda, disebabkan kuesioner ini telah digunakan secara luas di berbagai negara dan berbagai pekerjaan sehingga memiliki validitas dan reliabilitas yang tinggi untuk mengukur faktor risiko stres kerja.
2. Penambahan variabel faktor individu seperti tingkat pendapatan, tingkat pendidikan, gaya hidup (kebiasaan merokok, konsumsi minuman beralkohol, olah raga, tingkatan aktifitas fisik, dan jam tidur) dan etnis. Juga variabel di lingkungan fisik seperti keterpaparan terhadap bahaya kimia, dan faktor ergonomik.

DAFTAR PUSTAKA

- Branton, P. (1979). Investigations into the skills of train-driving. *Ergonomics*, 22(2), 155-164. <https://doi.org/10.1080/00140137908924600>
- Damayanti, A. T. (2018). Analisis Persepsi Keselamatan Perjalanan Kereta Api Terhadap Stres Kerja Masinis Di Stasiun Tugu Yogyakarta. *Indonesian Railway Journal*, 2(1), 34-39.
- DHHS (NIOSH). (1999). *STRESS ...AT WORK*. Cincinnati.
- Dorrian, J., Roach, G. D., Fletcher, A., & Dawson, D. (2007). Simulated train driving: Fatigue, self-awareness and cognitive disengagement. *Applied Ergonomics*, 38(2), 155-166. <https://doi.org/10.1016/j.apergo.2006.03.006>
- Fenlason, K. J., & Beehr, T. A. (1994). Social support and occupational stress: Effects of talking to others. *Journal of Organizational Behavior*, 15(2), 157-175. <https://doi.org/10.1002/job.4030150205>
- Goetsch, D. L. (2019). *OCCUPATIONAL SAFETY AND HEALTH For Technologists, Engineers, and Managers Ninth Edition*. Retrieved from <https://lcn.loc.gov/>
- Harma, M., Sallinen, M., Ranta, R., Mutanen, P., & Muller, K. (2002). The effect of an irregular shift system on sleepiness at work in train drivers and railway traffic controllers. *Journal of Sleep Research*, 11(2), 141-151. <https://doi.org/10.1046/j.1365-2869.2002.00294.x>
- Hasanah, L., Rahayuwati, L., & Yudianto, K. (2018). *Types of Personality, Work Load, Responsibility and*

Social Support of Nurses Based in Hospital. 2(3), 1-7.

- ILO. (2012). *Stress Prevention at Work Checkpoints*. Retrieved from http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_168053.pdf
- Jayakumar, D. (2017). Occupational stress and hypertension among railway loco pilots and section controllers. *Indian Journal of Occupational and Environmental Medicine*, 21(1), 23-28. https://doi.org/10.4103/ijjem.IJOEM_45_17
- Kecklund, G., Åkerstedt, T., Ingre, M., & Söderström, M. (1999). *Train drivers' working conditions and their impact on safety, stress and sleepiness: a literature review, analyses of accidents and schedules*. Stockholm.
- Lwanga, S. K., Lemeshow, S., & Organization, W. H. (1991). *Sample size determination in health studies : a practical manual* (p. 80 p.). p. 80 p. Geneva: World Health Organization.
- Myrtek, M., Deutschmann-Janicke, E., Strohmaier, H., Zimmermann, W., Lawerenz, S., Brügger, G., & Müller, W. (1994). Physical, mental, emotional, and subjective workload components in train drivers. *Ergonomics*, 37(7), 1195-1203. <https://doi.org/10.1080/00140139408964897>
- Prakash, S., Khapre, P., Laha, S. K., & Saran, N. (2011). Study to assess the level of stress and identification of significant stressors among the railway engine pilots. *Indian Journal of Occupational and Environmental Medicine*, 15(3), 113-119. <https://doi.org/10.4103/0019-5278.93201>
- Sauter, S. L., Murphy, L. R., & Hurrell, J. J. (1990). Prevention of work-related psychological disorders. A national strategy proposed by the National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH). *The American Psychologist*, 45(10), 1146-1158. <https://doi.org/10.1037//0003-066x.45.10.1146>
- Schaubroeck, J., & Fink, L. S. (1998). Facilitating and inhibiting effects of job control and social support on stress outcomes and role behavior: A contingency model. *Journal of Organizational Behavior*. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1099-1379\(199803\)19:2<167::AID-JOB831>3.0.CO;2-T](https://doi.org/10.1002/(SICI)1099-1379(199803)19:2<167::AID-JOB831>3.0.CO;2-T)
- The National Institute for Occupational Safety and Health (NIOSH). (1988). NIOSH Generic Job Stress Questionnaire. Retrieved December 28, 2019, from <https://www.cdc.gov/niosh/topics/workorg/detail088.html>
- Trisminingsih, K. A. (2019). HUBUNGAN ANTARA BEBAN KERJA MENTAL DENGAN STRES KERJA PADA MASINIS UPT CREW KERETA API BLITAR DAERAH OPERASIONAL VII MADIUN PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO). *Medical Technology and Public Health Journal*, 3(2), 170-175. <https://doi.org/10.33086/mtphj.v3i2.673>
- Weiss, K. J., & Farrell, J. M. (2006). PTSD in Railroad Drivers Under the Federal Employers' Liability Act. *Journal of the American Academy of Psychiatry and the Law Online*, 34(2).
- Zarra-Nezhad. (2010). Occupational Stress and Family Difficulties of Working Women. *Current Research in Psychology*, 1(2), 75-81. <https://doi.org/10.3844/crpsp.2010.75.81>