

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan subyek utama adalah sopir bus. Subyek berjumlah 2 orang dengan kriteria sopir bus yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas. Setiap subyek memiliki satu *significant other* untuk membantu memperoleh data yang diinginkan oleh peneliti. Penelitian dengan metode kualitatif ini dilaksanakan kurang lebih 2 bulan mulai dari bulan Maret sampai April 2017. Dalam penelitian ini dilaksanakan di dua tempat dengan dua subyek utama (*key informant* yang berbeda). Tempat tinggal kedua subyek penelitian ini berada di daerah kelurahan yang berbeda yakni untuk subyek pertama di Kelurahan Sidorejo, dan yang kedua di Kelurahan Tempel dan berada di satu kecamatan yang sama yaitu di kecamatan Krian Sidoarjo.

Setelah mendapatkan subyek yang sesuai dengan kriteria, kemudian peneliti mencoba untuk perkenalan terlebih dahulu agar ketika wawancara nanti berlangsung sudah terbangun kepercayaan dan subyek mau menceritakan apa yang peneliti minta tanpa ada paksaan dan tidak terjadi kecanggungan ketika wawancara dan observasi berlangsung. Serta membuat *informed consent* sebagai bentuk ketersediaan subyek untuk mengungkapkan data yang dibutuhkan peneliti.

[illegible]

Dalam pelaksanaan penelitian ini peneliti mengalami beberapa hambatan seperti ketika melakukan wawancara pada *significant other* agak terhambat karena ketika libur bekerja subyek lebih sering memilih pulang kerumahnya daripada menetap di Garasi.

Nama	: Arif Nivayanto (AN)
Jenis kelamin	: Laki-laki
Usia	: 28 Tahun
Alamat	: Temanggung
Agama	: Islam
Status	: menikah
Anak ke	: pertama dari dua bersaudara

[illegible]

anak pertama dari dua bersaudara. AN sudah menikah dan memiliki 1 orang anak. AN menikah pada usia 20 tahun. AN saat ini bekerja sebagai sopir di sebuah Perusahaan Otobis (PO) di daerah Krian Sidoarjo. AN mulai bekerja pada usia yang masih sangat muda yaitu 17 tahun. Pendidikan terakhir AN adalah SMP. Semenjak lulus SMP, AN tidak melanjutkan ke jenjang pendidikan yang lebih tinggi karena tidak ingin melanjutkan sekolah. Kemudian AN di ajak bekerja oleh pamannya di PO. Raya dan Setyo Utomo sebagai kernet. AN sama sekali belum memiliki keahlian untuk menyetir, sehingga AN terlebih dahulu melamar pada bagian kernet. AN menjadi kernet di PO ini kurang lebih selama 4 tahun. karena kebutuhan ekonomi yang semakin lama semakin mahal dan penghasilan menjadi kernet tidak seberapa akhirnya AN pun memilih untuk belajar menyetir kendaraan besar kepada pamannya.

Dalam waktu satu bulan AN sudah mahir dalam mengendarai. Setelah memiliki SIM B, AN melamar ke PT. Hira Express sebagai sopir. AN bekerja di PT ini kurang lebih selama 3 tahun. Selanjutnya pindah ke PT T Jaya selama 3 bulan, PT. San Logistic selama 1 tahun, PT. Rinjani selama 1 tahun, PO. Ugama selama 6 bulan, PT. Royal Safari selama 3 tahun, PO. Rajawali selama 4 bulan dan terakhir di PO. Sumber Group sampai sekarang. AN tercatat sudah bekerja di PO ini selama kurang lebih 1 tahun. Adapun tabel pengalaman kerja AN adalah sebagai berikut:

Sekitar 6 bulan yang lalu, AN pernah mengalami kecelakaan karena menabrak pengendara sepeda motor di depan terminal Tirtonadi Solo. Pada saat itu bus yang di kendarai oleh AN baru saja keluar dari terminal, namun tiba-tiba ada pengendara sepeda motor yang hendak menyeberang jalan. AN sudah tidak mampu menguasai laju kendaraannya lagi. Sebelumnya AN sempat memperkirakan langkah yang akan di ambil seperti mempertimbangkan kemungkinan terjadinya kecelakaan yang fatal. AN sempat berpikiran untuk membanting setir ke kanan namun ada sepeda motor, membanting setir ke kiri juga ada sepeda motor yang jumlahnya lumayan banyak. Namun karena AN sudah tidak mampu menguasai laju kendaraannya akhirnya terjadilah tabrakan itu.

Pengendara sepeda motor itu meninggal dunia di tempat. Korban berjumlah 2 orang dengan jenis kelamin laki-laki. Seketika AN menghentikan busnya dan turun dari dalam bus untuk melihat kondisi orang yang baru saja dia tabrak. Setelah mengetahui bahwa kedua korban meninggal dunia, AN lalu bergegas untuk mencari pos polisi terdekat untuk melapor dan mencari perlindungan agar tidak di hakimi oleh massa.

Setelah polisi datang ke lokasi dan memasang garis polisi, AN beserta kernet dan kondektornya di bawa ke polsek solo untuk di mintai keterangan. AN pun akhirnya di masukkan kedalam sel dan di tahan selama 1 bulan. AN pun juga mendapatkan denda sebesar 3 juta. Denda itu sudah di bayar oleh PO

namun AN tetap menjalani masa kurungan selama 1 bulan. Denda itu harus di bayar oleh AN ketika sudah keluar dari penjara dengan dipotongkan premi.

Setelah melewati masa tahanan selama 1 bulan, AN dibebaskan. Seminggu kemudian AN sudah bekerja kembali. Setelah kejadian itu AN tidak merasakan trauma atau was-was ketika kembali bekerja. Perasaan AN biasa saja seperti tidak pernah terjadi apa-apa.

Kecelakaan yang kedua terjadi sekitar 3 bulan yang lalu. Bus yang dikendarai AN menabrak bus sugeng rahayu patas di daerah kedunggalar Ngawi. Tidak ada korban jiwa dalam kecelakaan itu, namun AN mendapatkan klaim dari PO sebesar 2 juta. Kecelakaan ini terjadi antara bus dari PO sumber Group yang kelas ekonomi dengan patas. Kedua bus ini saling kejar-kejaran. Saat bus patas hendak mendahului kendaraan di depannya namun kres dengan kendaraan dari arah berlawanan akhirnya bus patas banting setir ke kiri. Dari belakang bus AN melaju lumayan kencang sehingga tidak bisa lagi mengendalikan busnya. Saat itu bus patas belum sepenuhnya berada di jalur kiri karena bagian belakang bodi bus masih di sisi kanan sehingga tabrakan tidak bisa dihindarkan. AN lagi-lagi mendapatkan klaim sebesar 2 juta dari PO untuk biaya perbaikan bus patas tersebut.

2. Profil Subyek 2

Nama : Suyadi (SY)

Jenis kelamin : Laki-laki

Usia : 37 Tahun

Alamat : Solo
 Agama : Islam
 Status : menikah
 Anak ke : pertama dari dua bersaudara

SY adalah seorang lelaki dewasa berperawakan tinggi sekitar 165 cm. Saat ini SY berusia 37 tahun. SY berasal dari kota batik Solo. SY sudah menikah dan memiliki satu orang anak. Subyek beragama islam. SY merupakan anak pertama dari 2 bersaudara.

Pertama kali subyek bekerja sebagai kernet di bus Transjogja sekitar tahun 1998. Saat itu dia bekerja dengan ayahnya sendiri, ayah sebagai sopir dan SY sebagai kernet. 3 tahun menjadi kernet, SY kemudian di angkat menjadi sopir. SY bekerja di bus Transjogja ini selama kurang lebih 8 tahun. Keahlian menyopir ini SY dapatkan dari ayahnya, bahkan keluarga-keluarga terdekatnya sebagian besar juga menjadi sopir. Namun yang menjadi sopir bus hanya ayah dan SY sendiri. Sedangkan keponakannya bekerja sebagai sopir travel.

Setelah selama 8 tahun bekerja di bus Transjogja, SY bekerja di sebuah PO Pariwisata di Solo. SY bekerja selama kurang lebih 7 tahun. kemudian SY bekerja di PO sumber Group. SY sudah bekerja di PO ini selama kurang lebih satu tahun. SY ditempatkan di roaster 3 dengan jam keberangkatan dari terminal Purabaya Surabaya pukul 22.30. SY memegang trayek Surabaya-

Solo-Jogjakarta. SY bekerja selama 4 hari dan 3 hari libur. Sistem yang dipakai juga sama yaitu system sopir tunggal.

Selama bekerja 1 tahun di PO ini, SY pernah mengalami kecelakaan 2 kali. Kecelakaan pertama terjadi saat SY baru sebulan bekerja. Kejadian itu terjadi di daerah Sragen. Bus yang di kendarai SY menabrak bus EKA Cepat yang berada di depannya. Kecelakaan ini di sebabkan karena bus EKA tersebut berhenti mendadak karena lampu merah, dari arah belakang bus yang dikendarai SY melaju dengan kencang dan SY tidak dapat menguasai laju kendaraannya. Akhirnya terjadilah tabrakan. Sebelumnya bus SY dengan bus EKA ini saling kejar-kejaran semenjak lepas dari terminal Ngawi. Kedua bus saling ingin mendahului hingga akhirnya tabrakan tak dapat di hindari. SY mendapatkan klaim 2 juta dari PO untuk mengganti kerusakan bus EKA juga bus dari PO nya sendiri. Sama seperti AN, penggantian biaya tersebut akan di ambikan dari premi.

Kecelakaan kedua terjadi di daerah Balerejo Madiun terjadi sekitar 3 bulan yang lalu. Bus yang di kendarai SY menabrak truk dari arah yang berlawanan. Kecelakaan ini disebabkan karena SY mengantuk dan tidak sempat mengerem karena jarak antar keduanya sudah dekat. Tidak ada korban jiwa dalam kecelakaan ini, namun SY kembali harus berhutang kepada PO untuk biaya penggantian body bus yang rusak akibat tabrakan tersebut.

3. Profil Informan 1 dari Subyek 1

Nama : Imam Makruf (IM)

Jenis kelamin : Laki-laki

Usia : 27 Tahun

Alamat : Jombang

Agama : Islam

Status : menikah

Anak ke : pertama dari tiga bersaudara

Hubungan dengan subyek : kernet subyek 1

4. Profil Informan 1 dari subyek 2

Nama	: Purwanto (PW)
Jenis kelamin	: Laki-laki
Usia	: 25 Tahun
Alamat	: Salatiga
Agama	: Islam
Status	: menikah
Anak ke	: pertama dari dua bersaudara
Hubungan dengan subyek	: kernet subyek 2

B. HASIL PENELITIAN

1. Deskripsi Temuan Penelitian

Fokus pada penelitian ini adalah apa saja gambaran emosi pada sopir bus, bagaimana bentuk strategi regulasi emosi pada sopir, dan faktor-faktor apa

saja yang mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus. Regulasi emosi yang dimaksud oleh Gross (1999, dalam Garnefski, dkk., 2001) sebagai cara individu mempengaruhi emosi yang mereka miliki, kapan mereka merasakannya dan bagaimana mereka mengalami atau mengekspresikan emosi tersebut.

Regulasi emosi berkaitan dengan mengurangi dan menaikkan emosi negative dan positif. Emosi positif muncul apabila individu dapat mencapai tujuannya dan emosi negatif muncul bila individu mendapatkan halangan saat akan mencapai tujuannya (Gross, 1999). Yang termasuk emosi positif diantaranya adalah senang dan gembira, sedangkan yang tergolong emosi negatif diantaranya adalah marah, takut, dan sedih.

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan peneliti terhadap sopir bus yang mengacu pada gambaran emosi sebagai sopir bus, maka terdapat beberapa temuan lapangan yang dapat digambarkan pada bagian ini.

a. Subyek Pertama

Untuk mengawali hasil temuan, sebelumnya akan di paparkan gambaran emosi pada sopir bus. Berdasarkan ungkapan yang telah peneliti tanyakan kepada subyek pertama adalah sebagai berikut :

...Banyak mbak. Saya kan sudah lama kerja jadi sopir. Kerja kernet juga pernah selama 4 tahun. Arep kerjo opo maneh mbak. Wong isone yo Cuma nyopir. Arep tani yo nggak iso. Arep dagang yo gak enek modal (*banyak mbak. Saya kan sudah lama kerja jadi sopir. Kerja kernet juga pernah 4 tahun. mau kerja apa lagi mbak. Keahliannya juga Cuma nyupir. Mau tani juga nggak bisa. Mau berdagang juga tidak ada modal*)(Wcr/1/72H4)

...ya senangnya karena bisa bertemu banyak teman mbak. Bisa punya banyak teman juga. Meskipun orang embongan itu nakal nakal tapi solidaritas mereka itu tinggi mbak. Mereka nggak mungkin tega melihat temannya ada yang kesusahan. Kadang kami iuran kalau ada temen yang bener-bener butuh bantuan. semuanya kami anggap saudara. karena kami merasakan hal yang sama jauh dari keluarga, jauh dari anak dan istri. jadi ya harus bisa beradaptasi (ya senangnya karena bisa bertemu banyak teman mbak. Bisa punya banyak teman juga. Meskipun orang jalaan itu nakal-nakal tapi solidaritas mereka itu tinggi mbak. Mereka tidak mungkin tega melihat temannya ada yang kesusahan. Kadang kami iuran kalau ada temen yang bener-bener butuh bantuan semuanya kami anggap saudara. Karena kami merasakan hal yang sama yaitu jauh dari keluarga, jauh dari anak istri jadi ya harus bis beradaptasi) (Wcr/1/77H4)

...yaa.. Susahnya jauh dari keluarga mbak. Jauh dari anak istri. Dapat jatah libur juga nggak banyak. Libur Cuma 4 hari. Mau pulang rumah juga jauh. Kelamaan di perjalanannya.tapi ya mau gimana lagi. Sudah konsekuensi yang harus di jalani mbak. Yang terpenting bagi saya kebutuhane anak cukup iku wes alhamdulillah. masio bapak e nang kene ibarat e cuma iso mangan sego kucing, paling ora anak bojoku iso mangan sing enak (yaa susahnye jauh dari keluarga mbak, jauh dari anak istri. Dapat jatah libur juga nggak banyak mbak.libur Cuma 4 hari mau pulang juga jauh.kelamaan di perjalanannya. Ya ,mau gimana lagi. Sudah konsekuensi yang harus di jalani mbak. Yang terpenting bagi saya kebutuhannya anak cukup itu sudah Alhamdulillah. Meskipun bapaknye disini Cuma bisa makan nasi kucing, paling tidak anak dan istri saya bisa makan yang enak)(Wcr/1/86H4)

...susahnya sekarang banyak aturan-aturan dari PO yang terkadang menjengkelkan. Banyak sekali klaim-klaim. Semisal klaim ngeblong lampu merah, kita sudah kena klaim 50.000. belum lagi yang lain-lain. Misal spion pecah kita juga yang harus ganti. Potong premi lagi.. wes totalan mbak. apalagi kalau kena razia polisi alamat wes (susahnya sekarang banyak aturan-aturan PO yang terkadang menjengkelkan. Banyak sekali klaim-klaim. Semisal klaim melanggar lampu merah kita sudah kena klaim 50.000, belum lagi yang lain-lain. Missal spio pecah kita juga yang harus ganti. Potong premi lagi. Sudah totalan mbak. Apalagi kalau kena razia polisi) (Wcr/1/100H5)

...1 jam setengah sampai 2 jam mbak. Itu kalau pas jalannya nggak macet. Kalau macet paling Cuma bisa istirahat setengah jam. Beda mbak kalau trayek yang Jogjaan. Mereka bisa istirahat 2-3 jam di terminal Giwangan. Kalau trayek Semarang bisa istirahat 1 jam aja udah syukur. apalagi kondisi jalan yang nggak bisa di prediksi. kadang

kalau lancar ya lancar kalau lagi macet kadang sampe berjam-jam.
(Wcr/1/138H6)

Berdasarkan bentuk regulasi emosi yang digunakan oleh subyek, maka hasil wawancara yang didapatkan dari subyek adalah sebagai berikut:

...Ya pasti ada mbak. Saya kan gengsi kalau kesalip. Sebisa mungkin saya harus menyalip bus-bus yang berangkat duluan. Seneng mbak lak iso nyalipi bus-bus ngnowi. Kadang ada yang jeda sampainya di terminal Terboyo itu setengah jam sama bus saya. Kayak gitu sampai terminal sopirnya mesti misuh-misuh. itu kebanggaan tersendiri mbak. soale mereka merasa kalah. Hehehehe (ya pasti ada mbak. Saya kan gengsi kalau kesalip. Sebisa mungkin saya harus menyalip bus-bus yang berangkat duluan. Senang mbak kalau bisa menyalip bus-bus gitu. Kadang ada yang jeda sampai terminal Terboyo itu setengah jam sama bus saya. Kayak gitu sampai terminal sopirnya pasti misuh-misuh. Itu kebanggaan tersendiri mbak. Soalnya mereka merasa kalah. hehehe) (Wcr/1/287H12)

... kalau mas arif malah seneng nyalip-nyalip mbak. Gengsi lak kesalip. Kadang lak wes mentok gak iso nyalip, di pepet terus sampe terminal. Gak bakal di colne. Tapi lak iso nyalip tambah di ece sopir e karo mas arif. Paling-paling di kiss bye. Mari ngno teko terminal pisuh-pisuhan opo nyek-nyekan. yo maklum lah mabk wong kerjo nang embong ngono kae (Kalau mas Arif malah senang menyalip mbak. Gengsi kalau kesalip. Kadang kalau sudah mentok nggak bisa nyalip, di pepet terus sampai terminal. Nggak bakal di lepas. Tapi kalau bisa nyalip tambah di ketawain sama mas arif sopirnya. Paling-paling dapat kiss bye. Habis itu sampai terminal saling olok sampai misuh-mish. Ya maklumlah mbak orang kerja di jalan kayak gitu) (Wcr/3/56H24)

Berdasarkan aspek-aspek regulasi emosi yang digunakan oleh subyek, maka hasil wawancara yang didapatkan pada subyek adalah sebagai berikut :

a. Kemampuan memodifikasi situasi

...Ya mendukung tapi agak khawatir. Yang terpenting doa dari orang-orang terdekat saya agar selamat lancar kerjanya dan tidak terjadi apa-apa di jalan mbak. Ya tau sendiri lah kondisi di jalan itu seperti apa. Banyak juga orang-orang yang ngawur nyetirnya. kadang kita sudah

hati-hati tapi merekanya suka nyerobot. pasti kita yang sering di
salahkan. kadang ada yang sampai ngelempar kaca juga
(Wcr/1/239H10)

...Saya lebih baik diam mbak. Kalau nggak cocok ya langsung tak perpal ne. daripada tetep di paksa jalan tapi ning ati dongkol tiwas enek opo-opo neng embong (*saya lebih baik diam mbak. Kalau nggak cocok ya langsung tak perpalkan. Daripada tetap di paksa jalan tapi di hati nggak enak daripada ada apa-apa di jalan*) (Wcr/1/330H14)

... pertamane gak gelem cerito mbak. Yowes tak njarno ae disek. Mas arif gak pernah mbak mendem-mendem lak onok masalah. Wonge lak seneng guyon to. Moro-moro lak nyetir terus meneng ae berarti lagi enek masalah. Tapi gak sering kok mbak. Sing nemen yo winginane iku. sering telpon-telpon ae awet teko Salatiga. tapi mari parkir nang solo, ngetan e wes gelem guyon-guyon maneh. cerito lak lagi enek masalah karo bojo e. bojo e moro-moro sms jare e mas arif nduwe wedokan liyo (*pertamanya nggak mau cerita mbak. Ya sudah saya biarkan saja dulu. Mas arif nggak pernah mbak mendam-mendam kalau ada masalah. Orangnya kan suka bercanda. La pas itu tiba-tiba diam aja berarti lagi ada masalah. Tapi nggak sering kok mbak. Yang parah ya kemarin itu. Sering telfon-telfon aja dari Salatiga. Tapi habis itu parker Solo, ke timurnya sudah bisa bercanda lagi. Cerita kalau lagi ada masalah sama istrinya. Istrinya tiba-tiba sms katanya mas arif punya wanita lain*) (Wcr/3/74H25)

b. Penilaian

...Ibu yang paling menolak mbak. Apalagi sejak saya kecelakaan dan nada korban meninggal 2 orang itu. Sebenarnya udah nggak di bolehin kalau kerja sopir (Wcr/1/247H11)

c. Pemantauan

...kalau kontra sama kernet atau kondektur dalam satu bus jarang mbak. Soale kernet ku kan wes apal piye sifat-sifat ku mbak. Kalau dengan crew lain ya sering. Namanya juga kita sama-sama cari nafkah mbak di sini. Yang kerja di sini juga banyak nggak Cuma 1 atau dua orang saja (*kalau kontra sama kernet atau kondektur dalam satu bus jarang mbak. Soalnya kernetku sudah hafal gimana sifat-sifatku mbak. Kalau dengan crew lain ya sering. Namanya juga kita sama-sama cari nafkah mbak disini. Yang kerja disini juga banyak nggak Cuma 1 atau 2 orang saja*) (Wcr/1/256H11)

... asline yo mergo onok arek sumber sing gae perkoro mbak. Arek e kernet e mas arif biyen pas jalan jogjaan. Paling sek loro ati mergo mas arif njaluk pindah cekelan. Wong arek iku gak betah melek e mbak. Turuan, dadi mas arif e gak betah terus njaluk pindah nang

OPS, tapi mas arif enak mbak. lak onok masalah gak nate di gowo nang kerjoan. bahaya jare e wong kene gawane nyowo uwong ogak kardus mie. terus mene ne mas arif izin gak mlaku disek mbak jare e kate nyelesaine masalah e kuwi. tapi resikone kenek glangsing teko kantor. kenek klaim 300.000. yo gak popo seh mbak. daripada di pekso mlaku terus nang dalam enek opo-opo, ruginé malah okeh (aslina ya karena ada anak sumber yang bikin perkara mbak. Dia itu kernetnya mas arif yang dulu pas jalan jogjaan. Paling masih sakit hati karena mas arif minta pindah bus. Orang dia nggak betah ngantuk mbak. Suka yidur, jadi mas arif nggak tahan terus minta pindah ke OPS, tapi mas arif enak mbak. Kalau ada masalah nggak pernah di bawa ke kerjaan. Bahaya katanya orang kerjanya bawa nyawa orang bukan kardus mis. Terus besoknya mas arif izin nggak jalan mbak buat menyelesaikan masalahnya itu. Tapi resikonya kena glangsing dari kantor. Kena klaim 300.000. tapi ya nggak apa-apa mbak, daripada dipaksa jalan terus di jalan terjadi apa-apa malah tambah banyak kerugiannya) (Wcr/4/82H25)

Berdasarkan proses regulasi emosi yang digunakan oleh subyek, maka hasil wawancara yang didapatkan pada kedua adalah sebagai berikut:

a. Modulasi respon

...Ya karna udah profesi saya mbak. Bisanya Cuma nyupir e.. La mau kerja apa lagi mbak. Sitik-sitik di tlateni insyaallah iso nyukupi kebutuhane anak bojo (*yak arena sudah profesi saya mbak. Bisanya Cuma nyupir. La mau kerja apa lagi. Sedikit-sedikit di niati insyaallah bisa mencukupi kebutuhan anak istri*) (Wcr/1/252H11)

... Kalau saya nggak akan kerja dulu kalau masalah itu belum selesai mbak. Saya kerja kan bawa nyawa orang. Nggak Cuma satu atau dua orang saja tapi puluhan. Kalau saya nggak konsen nyetirnya bisa fatal akibat e. sebisa mungkin lah jangan membawa masalah kalau lagi kerja (Wcr/1/304H13)

... kalau kontra pasti ada lah mbak. Namanya juga kerja team ya. Biasane lak mergo suasana embong lagi padet ngno mbak. Nang pikiran kan sumpek to. Hawane kudu emosi ae. Kadang mas arif ngajak guyon opo cerito ngono gak tak gatek. Onok penumpang kadang yo tak njarno. tapi yo gak sering mbak (*kalau kontra pasti ada lah mbak. Namanya juga kerja team. Biasanya pas suasana jalan lagi macet gitu mbak. Di pikiran itu kan gak enak. Bawaannya emosi terus. Kadang mas arif ngajak bercanda atau cerita gitu nggak tak*

tanggapin. Ada penumpang juga tak biarkan. Tapi ya nggak sering sih mbak) (Wcr/3/63H25)

b. Seleksi situasi

...Mungkin nggak terima karna kesalip. Atau mungkin kalau kita lagi bawa penumpang banyak terus dia kosong. Terkadang penumpang itu kalau naik bus milih-milih lo mbak. Apalagi mania-mania sumber. Mereka milih-milih kalau mau naik bus. Nyari sopir yang sess katanya (Wcr/1/262H11).

c. Perubahan kognitif

...yang jago ngeblong mbak. Yang bisa nyalip-nyalip bus di depannya. Mania-mania paling suka sama sopir yang kayak gitu. Kalau sopir yang nggak jago ngeblong nggak jago nyalip-nyalip katanya sopir lepo. Kalau saya sih nggak terlalu mementingkan omongan mania-mania mbak. yang penting saya kerja cari uang, selamat di jalan dan nggak ada apa-apa. toh kalau semisal kita lagi apes, nggak mungkin mania-mania itu mau nolongin kita kan (Wcr/1/267H11)

... ya sebisa mungkin tidak meluapkan emosi pas kerja mbak. Bahaya lah. Nang embong musuhe gak trimo sepeda motor, tapi truk-truk gede. Gawane yo gak kerdus tapi nyowo. Lak enek opo-opo sing kenek yo sopire (ya sebisa mungkin tidak meluapkan emosi pas kerja mbak. Bahayalah. Kita di jalan kan lawannya nggak Cuma sepeda motor, tapi truk-truk besar. Bawaannya juga nggak kardus mie tapi nyawa orang. Kalau ada apa-apa yang kena ya sopirnya) (Wcr/1/310H13)

... Mungkin sebagian orang menilai suatu masalah sebagai beban. Bagi saya juga beban, tapi tak buat slow mbak. Soale ya itu saya bawa banyak nyawa orang. Jadi sebisa mungkin ya nenangin diri agar tidak emosi di jalan (Wcr/1/321H13)

d. Penyebaran atensi

... Biasanya dengan bercanda sama temen gitu mbak. Biar nggak kepikiran terus. Nanti kalau udah sampai garasi baru di selesaikan masalahnya. Kalau semisal masalah belum selesai dan besoknya saya harus kerja lagi, ya terpaksa saya izin libur meskipun konsekuensinya kena klaim Rp. 300.000,- (Wcr/1/315H13)

e. Modifikasi situasi

...Saya lebih baik diam mbak. Kalau nggak cocok ya langsung tak perpal ne. daripada tetep di paksa jalan tapi ning ati dongkol tiwas enek opo-opo neng embong (*saya lebih diam mbak. Kalau nggak*

cocok ya langsung perpal aja. Daripada di paksa jalan tapi di hati nggak srek daripada ada apa-apa juga di jalan) (Wcr/1/330H14).

Berdasarkan strategi regulasi emosi yang digunakan oleh subyek, maka hasil wawancara yang di dapatkan pada subyek adalah sebagai berikut :

a. *Positif refocusing*

...ya paling keluar kata-kata kotor mbak. Maklumlah wong kerjo nang embongan ya kyok ngnoke. Omongan e los. Tapi bagi saya itu sudah biasa mbak. Lak nggak gitu nggak asyik (ya paling keluar kata-kata kotor mbak. Maklumlah orang kerja di jalanan ya kayak gitu. Omongannya los. Tapi bagi saya itu sudah biasa mbak. Kalau nggak gitu nggak asyik) (Wcr/1/277H11)

... asline yo mergo onok arek sumber sing gae perkoror mbak. Arek e kernet e mas arif biyen pas jalan jogjaan. Paling sek loro ati mergo mas arif njaluk pindah cekelan. Wong arek iku gak betah meleak e mbak. Turuan, dadi mas arif e gak betah terus njaluk pindah nang OPS. tapi mas arif enakan mbak. lak onok masalah gak nate di gowo nang kerjoan. bahaya jare e wong kene gawane nyowo uwong ogak kardus mie. terus mene ne mas arif izin gak mlaku disek mbak jare e kate nyelesaine masalah e kuwi. tapi resikone kenek glangsing teko kantor. kenek klaim 300.000. yo gak popo seh mbak. daripada di pekso mlaku terus nang dalan enek opo-opo, rugine malah okeh (aslinya ya karena ada anak sumber yang bikin perkara mbak. Dia itu kernetnya mas arif yang dulu pas jalan jogjaan. Paling masih sakit hati karena mas arif minta pindah bus. Orang dia nggak betah ngantuk mbak. Suka yidur, jadi mas arif nggak tahan terus minta pindah ke OPS, tapi mas arif enak mbak. Kalau ada masalah nggak pernah di bawa ke kerjaan. Bahaya katanya orang kerjanya bawa nyawa orang bukan kardus mis.

Terus besoknya mas arif izin nggak jalan mbak buat menyelesaikan masalahnya itu. Tapi resikonya kena glangsing dari kantor. Kena klaim 300.000. tapi ya nggak apa-apa mbak, daripada dipaksa jalan terus di jalan terjadi apa-apa malah tambah banyak kerugiannya) (Wcr/4/82H25)

... Pernah mbak. Tapi jarang sih. Soalnya kalau ada masalah nggak terlalu tak pikir nemen-nemen mbak. Dibawa santai saja. Namanya juga orang hidup, masalah pasti akan selalu datang (*pernah mbak. Tapi jarang sih. Soalnya kalau ada masalah nggak terlalu tak pikir mbak.*)

Di bawa santai saja. Namanya juga orang hidup, masalah pasti akan selalu datang) (Wcr/1/300H13)

b. *Positif re-evaluation*

...ya kita ngalah aja mbak. Daripada nanti ujung-ujung ribut. Toh penumpang juga masih banyak. Nggak Cuma 1 atau 2 orang. Ya berbagi rejeki lah sama yang lain. Yang butuh uang kan nggak Cuma kita aja. Mereka juga butuh uang buat anak istrinya. Kita kerja di jalan buat nyari teman nggak pengen nyari musuh. itu prinsip saya mbak (Wcr/1/281H12)

... lak misal e masalah e iso mari ya perjalanan di lanjut mbak, tapi lak misal e harus membutuhkan banyak waktu ya diperpalne. Soale kita kerja kan buru waktu mbak. Jam e mepet. Kalau kita nggak pinter-pinter ngatur waktu, waktu istirahat kita yang kurang. opo maneh trayek semarang mbak. wes jarak tempuh e panjang, durung macet e, iku pun iso istirahat 1 jam wes syukur. biasane sampe terminal Terboyo jam 17.30-18.00 lah kalo kondisi jalan macet. jam 19.00 sudah berangkat lagi. belum kita makan atau sekedar bersih-bersih badan. ngorong mbak kerjone nang embong ki. dadi lak semisal enek masalah yo di lebih baik di selesaine disek (kalau misalnya masalahnya bisa selesai ya perjalanan tak lanjut mbak, tapi kalau misalnya membutuhkan banyak waktu ya di perpalkan. Soalnya kita kerja kan buru waktu mbak. Jamnya mepet. Kalau kita nggak pintar-pinter mengatur waktu, waktu istirahat kita yang kurang. Apa lagi trayek semarang mbak. Udah jarak tempuhnya panjang, belum macetnya, itu pun bisa istirahat 1 jam udah syukur. Biasanya sampai terminal Terboyo jam 17.30-18.00 lah kalau kondisi jalan macet. Jam 19.00 sudah berangkat lagi. Belum kita makan atau sekedar bersih-bersih badan. Berat mbak kerja di jalan. Jadi kalau semisal ada masalah ya lebih baik di selesaikan dulu) (Wcr/3/95H26)

c. *Ruminative thinking*

...Ya pasti ada mbak. Saya kan gengsi kalau kesalip. Sebisa mungkin saya harus menyalip bus-bus yang berangkat duluan. Seneng mbak lak iso nyalipi bus-bus ngnowi. Kadang ada yang jeda sampainya di terminal Terboyo itu setengah jam sama bus saya. Kayak gitu sampai terminal sopirnya mesti misuh-misuh. itu kebanggan tersendiri mbak. soale mereka merasa kalah. Hehehehe (ya pasti ada mbak. Saya kan gengsi kalau kesalip. Sebisa mungkin saya harus menyalip bus-bus yang berangkat duluan. Senang mbak kalau bisa menyalip bus-bus gitu. Kadang ada yang jeda sampai terminal Terboyo itu setengah jam sama bus saya. Kayak gitu sampai terminal sopirnya pasti misuh-

misuh. Itu kebanggaan tersendiri mbak. Soalnya mereka merasa kalah. Hehehe) (Wcr/1/287H12)

... kalau mas arif malah seneng nyalip-nyalip mbak. Gengsi lak kesalip. Kadang lak wes mentok gak iso nyalip, di pepet terus sampe terminal. Gak bakal di colne. Tapi lak iso nyalip tambah di ece sopir e karo mas arif. Paling-paling di kiss bye. Mari ngno teko terminal pisuh-pisuhan opo nyek-nyekan. yo maklum lah mabk wong kerjo nang embong ngono kae (Kalau mas Arif malah senang menyalip mbak. Gengsi kalau kesalip. Kadang kalau sudah mentok nggak bisa nyalip, di pepet terus sampai terminal. Nggak bakal di lepas. Tapi kalau bisa nyalip tambah di ketawain sama mas arif sopirnya. Paling-paling dapat kiss bye. Habis itu sampai terminal saling olok sampai misuh-mish. Ya maklumlah mbak orang kerja di jalan kayak gitu) (Wcr/3/56H24)

d. *Refocusing on-planning*

...iya mbak. Di pepet terus sampai terminal. Kadang kalau nggak bisa sampai nyalip paling nggak mepet lah sampai terminal. Ben kalah e nggak nemen-nemen mbak (*iya mbak. Di pepet terus sampai terminal. Kadang kalau nggak bisa nyalip paling nggak mepet lah sampai terminalnya. Biar kalahnyya gak terlalu*) (Wcr/1/295H12)

Berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi regulasi emosi pada subyek, maka hasil wawancara yang didapatkan pada subyek adalah sebagai berikut :

a. Hubungan Interpersonal

...Kondisi badan, kemudian hubungan dengan sesama crew. Kita kerja kan nggak sendiri mbak. Ada kernet juga kondektur. Jadi semuanya harus bisa bekerja sama. Kalau kita nggak kompak mau kerja juga males mbak. (kondisi badan kemudian hubungan dengan sesama crew. Kita kerja kan nggak sendiri mbak. Ada kernet juga kondektur. Jadi semuanya harus bisa bekerja sama. Kalau kita nggak kompak mau kerja juga malas mbak) (Wcr/1/325H14)

Temuan Tambahan

Berdasarkan lama bekerja subyek, maka hasil wawancara yang didapatkan pada subyek adalah sebagai berikut :

...sudah jalan satu tahun ini mbak. Meskipun gaji gak seberapa ya di syukuri saja. Yang penting kebutuhan anak sama istri bisa tercukupi. Masalah buat makan disini saya bisa cari "langsiran" kalau sudah nggak pegang uang sama sekali. Nongkrong di garasi sambil nyari langsiran. lumayanlah dapat 1 atau 2 bus. udah dapet 40.000 (Wcr/1/40H2)

kadang kan ada yang senang ada yang nggak suka juga mbak. yang nggak suka ya gitu kerjanya, ngelemparin kaca bus sampe pecah. kadang saya suka jengkel sendiri, wong saya nyupir bawa nyawa orang. kalau pas nglempar kena saya terus kecelakaan apa resikonya malah nggak fatal. penumpang juga nanti yang kena imbasnya. nggak cuma satu atau 2 orang saja. wong dalam bus bisa sampe 50 orang lebih. itu kalau kondisi bangku penuh. belum yang berdiri. Kalau kecelakaan yang fatal cukup dua kali saja. udah nggak mau nambah lagi (kalau kecelakaan ringan ya berkali-kali mbak. Seperti serempetan, ban meletus, kaca di lempar. Paling sering itu di lempar kacanya sampai pecah. Mbak tahu sendiri kan gaya nyupir orang-orang sumber seperti apa. Paling senang menuhi jalan terus ngeblong. Kadang kana da yang senang ada yang nggak suka mbak. Yang nggak suka ya gitu kerjanya, ngelemparin kaca bus sampai pecah. Kadang saya suka jengkel sendiri, orang saya nyupir lo bawa nyawa orang. Kalau pas neglempar terus kena saya terus terjadi kecelakaan apa resikonya tidak fatal. Penumpang juga nanti yang kena imbasnya, nggak Cuma satu atau dua orang saja. Kan dalam satu bus bisa sampai 50 orang lebih. Itu kalau kondisi bangku penuh. Belum yang berdiri. Kalau kecelakaan fatal; ya cukup 2 kali saja nggak mau nambah lagi) (Wcr/1/180H8)

... ada mbak. Korbannya 2 orang meninggal dunia. Kejadiannya waktu itu di depan terminal Tirtonadi Solo. Pas bus saya mau keluar dari terminal tiba-tiba ada sepeda motor yang menyeberang. Nah dia itu mendadak mbak nyebrang e yo saya kaget to. Udah nggak bisa ngerem lagi. langsung ke tabrak dan mati di tempat dua-duanya. mau banting setir ke kanan nabrak sepeda itu banting setir ke kiri juga bakal nabrak sepeda. ya wes tak teruske ae mbak (ada mbak. Korbannya 2 orang meninggal dunia. Kejadiannya waktu itu di depan terminal Tirtonadi Solo. Pas bus saya keluar dari terminal tiba-tiba ada sepeda motor yang mau menyeberang. Nah dia itu mendadak mbak menyeberangnya saya kan jadi kaget. Udah nggak bisa ngerem lagi. Langsung tak tabrak dan mati di tempat dua-duanya. Mau banting setir ke kanan nabrak sepeda mau banting setir ke kiri juga bakal nabrak sepeda. Ya sudah tak lanjutne saja mbak) (Wcr/1/192H8)

... ya lumayan mbak. Setengah tahun yang lalu. Pas awal-awal saya kerja disini. Itu kejadian yang pertama kali saya alami selama hampir 12 tahun kerja jadi sopir. Ya pas awak lagi apes mbak (ya lumayan mbak. Setengah tahun yang lalu. Pas awal-awal saya kerja disini. Itu kejadian yang pertama kali saya alami selama hampir 12 tahun jadi sopir. Ya mungkin pas saya lagi tidak beruntung aja mbak) (Wcr/1/201H9)

mas arif sering e melanggar rambu mbak. Seneng e ngeblong dalam terus. Tapi aku tambah seneng karo sopir koyok ngono ben mataku melek terus.tambah meleh maneh lak di jak balapan (kalau itu lihat-lihat situasi dan kondisinya mbak. Kita nunggu info dulu soalnya biasanya di kasih tau daerah mana aja yang ada razia. Kalau mas arif sering melanggar rambu mbak. Senangnya ngeblong jalan terus. Tapi aku tambah senang sama sopir kayak gitu biar mataku nggak ngantuk mbak. Tambah nggak ngantuk lagi kalau di ajak balapan) (Wcr/3/34H23)

Berdasarkan pada kepatuhan sopir pada aturan PO (Perusahaan Otobus) pada subyek, maka hasil wawancara yang didapatkan pada subyek adalah sebagai berikut :

...Disini kerjanya ya hampir 24 jam mbak. Kalau kita angkatan jam 07.15 paling cepet sampai garasi jam 02.30 (Wcr/1/127H6)

...Di stut mbak. Kalau dari bungur udah sarapan, nanti makan lagi di Solo. Jadi, di terminal Nganjuk hanya ngetime saja sekitar 10-15 menit. Lumayanlah mbak buat ngopi-ngopi (Wcr/1/130H6)

...Di terminal Tirtonadi Solo mbak. Biasanya sampai sana langsung makan. Istirahatnya sekitar setengah jam. Sambil menunggu jam keberangkatan mbak. Habis itu langsung gas Semarang (Wcr/1/134H6)

...1 jam setengah sampai 2 jam mbak. Itu kalau pas jalannya nggak macet. Kalau macet paling Cuma bisa istirahat setengah jam. Beda mbak kalau trayek yang Jogjaan. Mereka bisa istirahat 2-3 jam di terminal Giwangan. Kalau trayek Semarang bisa istirahat 1 jam aja udah syukur. apalagi kondisi jalan yang nggak bisa di prediksi. kadang kalau lancar ya lancar kalau lagi macet kadang sampe berjam-jam (Wcr/1/138H6)

...10 jam-an lah mbak. Kalau surabaya jogja kan Cuma 8 jam. Itu normalnya. Apalagi dalam satu PP (Pulang Pergi) itu dari PO sistemnya pake sistem sopir tunggal. Jadi 1 PP ya dengan sopir yang sama (Wcr/1/146H6)

...Ya 16 hari mbak atau 8 PP (Pulang Pergi). Atau 4 hari jalan 4 hari libur. Itu sistem dari kantor. Kadang pas jatah libur sering juga di suruh jalan sama OPS nya. Di suruh ganti sopir yang lagi sakit, atau nambah jatah buat nambah-nambah premi. Kadang suruh gantiin sopir-sopir yang lagi ada urusan. seringnya gantiin yang jatah jogjaan (Wcr/1/150H7)

memandang dari keluarga yang kaya atau tidak. Intinya kalau posisi kerja jauh dari rumah jauh dari anak istri ya teman-teman ini yang jadi keluarganya. Ada apa-apa di jalan yang bantu juga teman. Jadi sopir itu sudah pilihanku mbak. Karena saya senang dan hati saya sudah mantep yang penting kebutuhan anak dan istri cukup mbak). saya merasa jauh dari keluarga yaitu anak dan istrinya. tapi akan melakukan apapun demi kebahagiaan anak dan istrinya. (Wcr/2/26H16)

Berdasarkan bentuk regulasi emosi yang digunakan oleh subyek, maka hasil wawancara yang didapatkan dari subyek adalah sebagai berikut:

...Ya langsung tak kejar mbak. Aku kan gengsi kalau kesalip. Tak pepet terus pokok e sampe aku iso nyalip maneh. Gak lego mbak kerjo nang sumber lak gak surung-surungan opo maneh balapan. Udah jadi makanan sehari-hari (Ya langsung tak kejar mbak. Aku kan gengsi kalau kesalip. Tak pepet terus pokoknya sampai aku bisa menyalip lagi. Nggak lega mbak kerja di sumber kalau nggak pepet-pepetan apa lagi balapan.sudah jadi makanan sehari-hari) (Wcr/2/108H19)

... Kalau sama crew lain ki masalah e paling-paling yo mergo balapan mbak. Pak yadi kan emoh lak kongkon ngalah. Gengsi lak sampe ke salip. Di pepet terus pokok e. kadang kan yo enek sing gak trimo mbak, biasane yo pisuh-pisuhan. Lak semisal sampe adu mulut ngnowi pak yadi lagi ngalah mbak. Timbang e smpe adu fisik nang embong kan gak lucu. Yo ngalah ae lah mbak. Wong podo-podo golek rejekine, dadi yo kudu iso berbagi karo konco-koncane. Toh lak emang rejekine yo gak bakal tertukar mbak (kalau sama crew lain masalahnya paling-paling karena balapan mbak. Pak yadi kan nggak mau kalau ngalah. Gengsi kalau sampai kesalip. Dipepet terus pokoknya. Kadang kan ada yang nggak terima juga mbak, biasanya ya pisuh-pisuhan. Kalau semisal sampai adu mulut pak yadi baru ngalah mbak. Daripada sampai adu fisik di jalan kan nggak lucu. Ya ngalah aja mbak. Orang sama-sam cari rekeki, jadi ya harus bisa berbagi sama teman-teman yang lain. Toh kalau memang rejekinya ya nggak bakal tertukar mbak) (Wcr/4/62H30)

Berdasarkan aspek-aspek regulasi emosi yang digunakan oleh subyek, maka hasil wawancara yang didapatkan pada subyek adalah sebagai berikut :

a. Pemantauan

...Pernah seh mbak tapi jarang. Wong aku ki paling gak seneng kok lak kudu padu-padu ngnowi. Pokok kerjo di gae seneng ae. Yo lak missal epas kerjo terus padu ya tak barne disek mbak. Kerjo nang embong musuh e nyowo e. mosok goro-goro padu garai gak sido kerjo *(pernah sih mbak tapi jarang. Orang aku paling nggak suka kalau harus marah-marah kayak gitu. Pokok kerja di buat senang aja. Ya kalau missalnya pas kerja terus marah-marah ya tak selesaikan dulu mbak. Kerja di jalan lawannya nyawa. Masak gara-gara marah malah nggak jadi kerja)* (Wcr/2/92H19)

... Tak pendem sek mbak. Mengko lak wes mudun lagi tak selesaine masalah e. tanah kerjo nang embong ki yo akeh godaan e mbak. Dadi yo sebisa mungkin kita menahan emosi tersebut. Missal e karo guyon-guyon kan dadi lali masalah e, *(Tak pendam dulu mbak. Nanti kalau sudah sampai garasi tak selesaikan masalahnya. Memang kerja di jalan itu banyak godaannya mbak. Jadi ya sebisa mungkin kita menahan emosi itu. Missal dengan bercanda kan jadi lupa masalahnya)* (Wcr/2/117H20)

b. Kemampuan memodifikasi situasi

... Ya mendukung ya menentang mbak. Mendukung e ki yam ergo isone iso nyopir. Menentang e mergo bus sumber kan terkenal ugal-ugalan kuwi mbak. Wedi bojo ku, was-was (*ya mendukung ya menentang mbak. Mendukungnya itu karena bisanya Cuma nyupir. Menentang karena bus sumber kan terkenal ugal-ugalan mbak. Istriku takut, was-was*) (Wcr/2/87H18)

... Lak kuwi aku sering mbak. Lak gak nemen yo tak terusne tapi aku meneng mbak. Lak gak yo bus tinggal tak perpalne. Hal perpalne bus kan Cuma sopir mbak. Kerjone paling rekoso (*kalau itu sering mbak. Kalau nggak terlalu ya tak lanjutkan tapi aku diam saja mbak. Tapi kalau nggak ya tinggal tak perpalkan busnya. Hak perpalkan bus kan sopir mbak. Kerjanya paling berat*) (Wcr/2/142H21)

c. Penilaian

...Kalau bisa segera di selesaikan ya sebisa mungkin akan saya selesaikan mbak. Kalau memang masalah e kuwi nemen bis e tak perpal ne mbak (*Kalau bisa segera di selesaikan ya sebisa mungkin akan saya selesaikan mbak. Kalau memang masalah itu berat ya busnya tak perpalkan mbak.*) (Wcr/2/122H20)

Berdasarkan proses regulasi emosi yang digunakan oleh subyek, maka hasil wawancara yang didapatkan pada kedua adalah sebagai berikut:

a. Modulasi respon

...Ya langsung tak kejar mbak. Aku kan gengsi kalau kesalip. Tak pepet terus pokok e sampe aku iso nyalip maneh. Gak lego mbak kerjo nang sumber lak gak surung-surungan opo maneh balapan. Udah jadi makanan sehari-hari (ya langsung tak kejar mbak. Aku kan gengsi kalau kesalip. Tak pepet terus pokoknya sampai aku bisa nyalip lagi mbak. Nggak lega mbak kerja di sumber kalau nggak pepet-pepetan apalagi balapan. Udah jadi makanan sehari-hari) (Wcr/2/108H19)

b. Seleksi situasi

...Pernah mbak. Tapi yo gak tak piker nemen-nemen disek lak pas aku lagi mlaku. Wedi ngko lak enek opo-opo nang dalan. Mending tak pendem disek (*pernah mbak. Tapi ya nggak tak pikir terlalu dulu kalau pas aku lagi jalan. Takut kalau di jalan ada apa-apa di jalan. Lebih baik tak pendem dulu*) (Wcr/2/113H19)

... Sering mbak. Paling perkoru tak tinggal turu. Aku lak wes mari terminal madiun arah Surabaya mesti matakun gak kuat mbak. Tapi posisine penumpang kan rame mbak. Yo kuwi aku di nesoni goru-goru gak focus kerjone. Tapi yo tanah salah ku sih mbak. Soale pak yadi lak gak seneng karo sesuatu ki langsung di omongne mbak dadi ngerti opo salah e (sering mbak. Paling masalah tak tinggal tidur. Aku kalau sudah habis terminal madiun arah Surabaya pasti matakun nggag kuat nahan ngantuk mbak. Tapi posisinya penumpang kan ramai ya mbak.ya itu aku di marahi gara-gara nggag focus kerjanya. Tapi ya emang aku salah sih mbak. Soalnya pak yadi nggag senang dengan sesuatu langsung di omongkan jadi ya tahu salahnya apa) (Wcr/4/55H29)

c. Modifikasi situasi

...Tak pendem sek mbak. Mengko lak wes mudun lagi tak selesaine masalah e. tanah kerjo nang embong ki yo akeh godaan e mbak. Dadi yo sebisa mungkin kita menahan emosi tersebut. Missal e karo guyon-guyon kan dadi lali masalah e, *(tak pendam dulu mbak. Nanti kalau sudah habis jatah tak selesaikan masalahnya. Memang kerja di jalanan ya banyak godaannya mbak. Jadi ya sebisa mungkin kita menahan emosi tersebut. Misalnya dengan bercanda kan jadi kan lupa masalahnya)* (Wcr/2/117H20)

Berdasarkan strategi regulasi emosi yang digunakan oleh subyek, maka hasil wawancara yang di dapatkan pada subyek adalah sebagai berikut :

a. *Refocusing on planning*

...Biasane karna rebutan penumpang juga bisa mbak. Terus balapan kalah ngnowi kadang yo enek sing nesu. Lak aku sih tak anggep guyon ae mbak. Seneng ku kan nyurungi bus-bus ngarep ku to. Aku emoh lak kongkon ngalah (*biasanya karena rebutan penumpang juga bisa mbak. Terus balapan kalah kayak gitu kadang ya ada yang marah-marah. Kalau aku sih tak anggap bercandaan aja mbak. Senangku kan dorong-dorongi bus di depanku. Aku nggak mau kalau di suruh ngalah*) (Wcr/2/99H19)

b. *Positif re-evaluation*

...Lak missal e onok sing gak trimo yo aku lagi ngalah mbak. Lak aku kongkon ngalah disek aku emoh. Wong podo-podo golek duet e kok atek padu-paduan (*kalau misalnya ada yang nggak terima ya aku baru ngalah mbak. Kalau aku suruh ngalah dulu nggak mau. Orang sama-sama nyari uang kok pake marah-marahan*) (Wcr/2/105H19)

... Karo guyon-guyon mbak. Ati lak seneng kerjo kan yo tenang to mbak. Masio enek masalah yo di tanggepi slow wae. Kenek di selesaine yo di selesaine, gak kenek yo di pendem disek (*dengan bercanda mbak. Hati kan senang kerja juga tenang kan mbak. Meskipun ada masalah ya di tanggapi slow saja. Bisa di selesaikan ya di selesaikan, kalau nggak bisa ya di pendam dulu*) (Wcr/2/126H20)

... Pernah mbak. Pak yadi ki lak enek masalah mesti menang ae. Ati kemrungsung. Sing sering iku masalah karo bojone. Tapi di pendem terus mbak gak mau cerita. Kadang yo tak guyoni mbak ben gak mikir masalah e ae. Kita kerja kan nang embong, gowoan e nyowo. Sebisa mungkin ya kita focus ke kerjaan dulu mbak (*pernah mbak. Pak yadi itu kalau ada masalah pati diam saja. Di hati gak enak. Yang sering itu masalah dengan istrinya. Tapi di pendam terus mbak nggak mau cerita. Kadang ya tak bercandai mbak biar nggak mikir masalahnya saja. Kita kan kerja di jalan, bawa nyawa orang. Sebisa mungkin ya kita focus ke kerjaan dulu mbak*) (Wcr/4/49H29)

c. *Positif refocusing*

...Namanya juga hidup mbak masalah tidak akan habisnya. Kalau kita nggak mau ada masalah ya di usahakan kita tidak membuat masalah. Apa yang kita tanam kan apa yang kita tuai. Jadi ya

Berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi regulasi emosi pada subyek, maka hasil wawancara yang didapatkan pada subyek adalah sebagai berikut :

...Banyak mbak. Fisik juga mempengaruhi, lak kita pas mlaku terus awak gak enak ati kemrungsung kan yo gak enak to. Mending gak usah mlaku disek ae. Lain e yo hubungan karo sesame crew ki yo penting. Soale kita kerja team mbak jadi ya harus bisa bekerja sama dengan baik. Yo ojo sak penak e dewe. Kudu iso berbaur lah (*banyak mbak. Fisik juga mempengaruhi, lak kita pas jalan terus fisik nggak enak hati kan ya nggak enak lah. Mending nggak usah jalan dulu aja. Lainnya ya hubungan dengan sesama crew itu ya penting. Soalnya kita kan kerja team mbak jadi ya harus bisa bekerja sama dengan baik. Ya jangan seenaknya sendiri. Harus bisa berbaur lah*) (Wcr/2/135H20)

Berdasarkan lama bekerja subyek, maka hasil wawancara yang didapatkan pada adalah sebagai berikut :

... Kalau setau saya sudah dapet setahun ini mbak. Dulu mas yadi bawa jogjaan tapi yang jam roaster 3 pertama sekitar jam 17.00, tapi sekarang di pindah jam 22.30. ben penak ngeblong-ngeblong e jare (*kalau setahu saya sudah ada satu tahun ini mbak. Dulu mas yadi bawa jogjaan roaster 3 jam pertama sekitar jam 17.00, tapi sekarang di pindah jam 22.30. biar enak ngeblongnya*) (Wcr/4/11H27)

Berdasarkan pengalaman kerja subyek sebelum bekerja di PO ini, maka hasil wawancara yang di dapatkan pada subyek adalah sebagai berikut :

... Pertama kali kerja jadi kernet di bus Transjogja mbak. Saya mulai kerja sekitar tahun 1998. Saya kerja di sana ikur sama bapak. Bapak kan kerja jadi sopir di sana mbak. Terus saya ikut saja kerja bareng bapak. Saya kerja bareng bapak itu lumayan lama sekitar 3 tahunan lah mbak. Dari situ lah mbak saya akhirnya minat buat belajar nyetir. Ya belajar ke bapak langsung. Pas udah mahir nyetir saya bikin SIM terus melamar jadi sopir di bus Transjogja juga. Jaman dulu lo mbak bayarnya Cuma 250 rupiah. Saiki ya wes 10.000 mbak. Mari kerjo nang Transjogja terus saya pindah ke bus Pariwisata mbak. Disana saya kerja kurang lebih 7 tahun. setelah itu saya pindah kesini (Wcr/2/13H15).

... Sak ngerti ku biyen pernah kerjo nang bus transjogja tahun 1998-an mbak. Mari ngno terus pindah nang bus pariwisata. Kerja di sana 7 tahun *(setahu saya dulu pernah kerja di bus Transjogja mbak sekitar tahun 1998-an. Habis itu pindah di bus pariwisata. Kerja di sana 7 tahun)* (Wcr/4/15H28)

Berdasarkan pengalaman kecelakaan yang pernah terjadi pada subyek, maka hasil penelitian yang didapatkan pada subyek adalah sebagai berikut:

... Dua kali mbak. Kecelakaan pertama pas saya baru sebulan bekerja. Kejadian itu terjadi di daerah Sragen. Bus yang saya bawa menabrak bus EKA Cepat yang berada di depan saya. Kecelakaan ini pas bus EKA berhenti mendadak karena lampu merah, dari arah belakang bus yang saya bawa melaju dengan kencang, mau tak rem wes gak nutut. Akhirnya terjadilah tabrakan. Sebelumnya bus saya dengan bus EKA ini saling kejar-kejaran semenjak lepas dari terminal Ngawi. saling ingin mendahului hingga akhirnya tabrakan tak dapat di hindari. saya mendapatkan klaim 2 juta dari PO untuk mengganti kerusakan bus EKA juga bus saya sendiri. Penggantian biaya tersebut akan di ambikan dari premi

Kecelakaan kedua nang daerah Balerejo Madiun sekitar 3 bulan yang lalu. Bus yang saya bawa menabrak truk dari arah yang berlawanan. Pas iki mergo aku ngantuk mbak arep ngerem wes gak sempet. Untung ae gak enek korban e (Wcr/2/50H17)

... Kecelakaan 2 kali mbak. Yang pertama itu pas jalan busnya yang dulu. Kecelakaan di sragen nabrak bus EKA. Sing siji e lagi beberapa bulan ini nabrak truk nang Balerejo. Kuwi yo bareng aku mbak, hahaha.ngantuk wonge *(kecelakaan dua kali mbak. Yang pertama itu pas jalan busnya*

ngeblong nggak puas rasanya ya nggak cepat sampai tujuan. Kita kerja kan ngerjar waktu mbak. Kalau waktunya habis ya perpal nggak boleh nerusin perjalanan. Kan ya rugi mbak. Ya memburu waktu istirahat juga. Bisa istirahat 1-2 jam aja sudah syukur mbak) (Wcr/2/72H18)

... Sering melanggar mbak. Tapi ya liat-liat mbak semisal lak lampu merah e gak terlalu rame yo di blong langsung. Soale kan mlaku jam malem mbak dadi gak sepiro rame ne. sering melanggar marka pisan. Sering pokok e kenek tilang nang daerah Ngawi kuwi goro-goro ngeblong marka (*sering melanggar mbak. Tapi ya lihat-lihat mbak semisal kalau lampu merahnya nggak terlalu ramai ya di blong langsung. Soalnya kan jalan jam malam mbak jadi nggak seberapa ramainya. Sering melanggar marka juga. Sering pokoknya kena tilang di daerah Ngawi gara-gara ngeblong marka*) (Wcr/4/32H28)

Berdasarkan pada kepatuhan sopir pada aturan PO (Perusahaan Otobus) pada subyek, maka hasil wawancara yang didapatkan pada subyek adalah sebagai berikut :

...Tanah yo emang kenyataann e ngno mbak. Jam e mepet. Lak gak ngeblong gak cepet tekan e. tapi masio ugal-ugalan penting tetep ati-ati mbak. Rambu lalu lintas yo tetep di taati (*ya emang kenyataannya gitu mbak. Jamnya mepet. Kalau nggak ngeblong nggak akan cepat sampai. Tapi meskipun ugal-ugalan yang penting tetap hati-hati mbak. Rambu lalu lintas ya tetap di taati*) (Wcr/2/83H18)

...Ya patuh gak patuh mbak. Wong namanya juga aturan. Kalau kita menguntungkan buat kita ya kita lakukan kalau nggak ya di langgar Wong aturan e PO saiki macem-macem e mbak. Missal enek pengaduan teko penumpang soal pelayanan ngonowi kene wes kenek klaim lo mbak. Pokok sitik-sitik kenek klaim ae (ya patuh nggak patuh mbak. Orang namanya juga aturan. Kalau itu menguntungkan buat kita ya kita lakukan kalau nggak ya di langgar. Orang aturannya PO sekarang itu macam-macam mbak. Missal ada pengaduan dari penumpang soal pelayanan kayak gitu langsung kena klaim dari kantor mbak. Pokoknya sedikit-sedikit kena klaim terus) (Wcr/4/37H29).

2. Analisis Temuan Penelitian

Berdasarkan temuan dilapangan terkait regulasi emosi pada sopir bus, dapat digambarkan berdasarkan lima pertanyaan penelitian atau fokus penelitian temuan berikut ini:

a. Subyek Pertama

1) Gambaran Emosi pada sopir bus

Gambaran emosi pada subyek umumnya berkaitan dengan emosi senang, gembira, harapan, dan sedih. Emosi positif pada subyek seperti halnya senang/gembira dan harapan. Sedangkan gambaran emosi negatif pada kedua subyek seperti halnya sedih.

a. Senang/gembira

Pada subyek pertama, subyek merasa gembira karena bisa bertemu dengan banyak teman, mempunyai banyak teman baru meskipun banyak orang yang kerja di jalan itu naka-nakal tapi solidaritas yang mereka miliki sangat tinggi (**Wcr/1/77H4**).

Subyek menganggap bahwa mereka adalah keluarga kedua selain keluarga mereka di rumah.

b. Harapan

Kedua subjek dalam penelitian ini berharap akan keadaan yang lebih untuk kehidupan keluarganya dan bisa mencukupi kebutuhan anak dan istrinya.

Pada subjek pertama, subyek berharap agar bisa mencukupi kebutuhan keluarganya agar anak dan istrinya tidak merasa kekurangan. Meskipun subyek hanya makan nasi kucing, namun subyek berharap agar anak dan istrinya bisa makan enak (Wcr/1/86H4).

c. Sedih

Pada subyek pertama, penyebab emosi sedih di karenakan jauh dari keluarga jauh dari anak dan istrinya. Subyek baru bisa pulang sebulan sekali dengan waktu istirahat yang hanya 4 hari. Itupun lama di perjalanannya **(Wcr/1/86H4)**.

d. Religiusitas

Setiap agama mengajarkan seseorang diajarkan untuk dapat mengontrol emosinya. Seseorang yang tinggi tingkat religiusitasnya akan berusaha untuk menampilkan emosi yang tidak berlebihan bila dibandingkan dengan orang yang tingkat religiusitasnya rendah (Krause dalam Coon, 2005, dalam Anggreiny. 2014). Gambaran religiusitas pada kedua subyek masih sangat rendah. Berdasarkan observasi yang dilakukan oleh peneliti, saat tiba di terminal peristirahatan maupun terminal tujuan kedua subyek tidak ada yang melakukan ibadah. Saat beristirahat kedua subyek memanfaatkan untuk makan dan tidur.

pekerjaan yang bisa subyek lakukan hanyalah menjadi sopir dan sudah menjadi pekerjaannya sejak dulu. (Wcr/1/247H11).

c. Kemampuan memodifikasi emosi (*modifying emotional reactions*),

Pada subyek pertama, subyek lebih memilih diam jika terjadi masalah daripada terjadi apa-apa di jalan jika tetap di paksa untuk jalan (**Wcr/1/330H14**).

4) Proses Regulasi Emosi

Gross dan Thompson (2007) menjelaskan bahwa ada lima point dalam proses regulasi dengan fungsi yang berbeda-beda pada setiap penggunaannya, antara lain: seleksi situasi, modifikasi situasi, penyebaran atensi, perubahan kognitif, dan modulasi respon. Berikut ini pemaparan peneliti mengenai point proses regulasi emosi pada sopir bus:

a. Seleksi situasi

Pada subyek pertama, tindakan yang dilakukan subyek selalu mengacu pada pilihan dengan mempertimbangkan konsekuensi kedepannya. Biasanya subyek akan mengalah jika terjadi kecemburuan antar sesama sopir yang lain agar permasalahan tidak menjadi panjang (**Wcr/1/262H11**).

b. Modifikasi situasi

Kedua subyek sama-sama berusaha memendam emosinya ketika di jalan agar tidak terjadi hal-hal yang tidak di inginkan. Subyek juga

memilih diam jika terjadi masalah karena tidak ingin memperpanjang masalah. Biasanya kedua subyek akan berusaha menghibur diri dengan bercanda dengan crew lain (**Wcr/1/330H14**) dan (**Wcr/2/117H20**).

c. Penyebaran Atensi

Pada subyek pertama, subyek biasanya bercanda dengan teman-temannya sehingga tidak menjadi beban subyek. masalah itu akan subyek selesaikan ketika subyek libur ataupun ketika subyek sedang sudah pulang ke garasi, jika masalah itu tidak selesai dalam satu hari maka subyek akan meminta izin untuk tidak bekerja dahulu (**Wcr/1/315H13**).

d. Perubahan Kognitif

Pada subyek pertama, sebisa mungkin subyek tidak meluapkan emosinyan ketika di jalan. Akan berbahaya karena subyek bekerja membawa banyak nyawa orang dan musuh di jalan pun tidak hanya sepeda motor melainkan truk-truk besar juga **(Wcr/1/310H13)**. Subyek juga sebisa mungkin menenangkan dirinya dan di buat slow dalam bekerja **(Wcr/1/321H13)**.

e. Modulasi Respon

Pada subyek pertama, subyek tidak akan bekerja dulu jika terjadi masalah atau jika akan menyelesaikan masalahnya. Subyek

mengungkapkan jika fatal akibatnya bila bekerja dalam keadaan
ada masalah dengan crew lain (**Wcr/1/304H13**).

5) Strategi Regulasi Emosi

Menurut Garnefski (dalam Jektaji, dkk, 2015) terdapat beberapa strategi dalam melakukan regulasi emosi, diantaranya adalah sebagai berikut:

a. *Self Blame*

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, kedua subjek penelitian tidak menggunakan strategi *Self Blame* dalam melakukan strategi regulasi emosinya

b. *Acceptance*

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, kedua subjek penelitian tidak menggunakan strategi *acceptance* dalam melakukan strategi regulasi emosinya.

c. *Ruminative Thinking*

Pada subyek pertama, subyek merasa senang jika bisa menyalip bus-bus yang ada di depannya. Subyek juga merasa gengsi apabila di salip oleh bus yang ada di belakangnya. Sebisa mungkin subyek akan menyalip lagi. Subyek merasa bangga bisa menyalip bus-bus tersebut (**Wcr/1/287H12**).

d. *Positif refocusing*

Pada subyek pertama, subyek sudah biasa jika harus saling ejek dengan crew lain. Mereka saling ejek jika salah satu di antara mereka tersalip. (Wcr/1/277H11).

e. *Refocusing on planning*

Pada subyek pertama, subyek akan terus berusaha menyalip bus yang ada di depannya, subyek pepet terus sampai di terminal tujuan (**Wcr/1/295H12**).

f. *Positif re-evaluation*

Pada subyek pertama, subyek lebih memilih mengalahkan daripada harus adu fisik atau adu mulut dengan crew yang lain. Bagi subyek, dia kerja di jalan untuk mencari teman bukan untuk mencari musuh (**Wcr/1/281H12**).

g. *View of*

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, kedua subjek penelitian tidak menggunakan strategi *view of* dalam melakukan strategi regulasi emosinya.

h. *Catastrophobizing*

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, kedua subjek penelitian tidak menggunakan strategi *catastrophizing* dalam melakukan strategi regulasi emosinya.

i. *Blamed Others*

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, kedua subjek penelitian tidak menggunakan strategi *blame others* dalam melakukan strategi regulasi emosinya.

6) Faktor-faktor yang Mempengaruhi Strategi Regulasi Emosi

Menurut Brener dan Salovey (dalam Salovey & Skufter, 1997) terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi strategi regulasi emosi, yaitu: usia, gender atau jenis kelamin, pola asuh orangtua, hubungan interpersonal, pengetahuan mengenai emosi dan perbedaan individual. Dari ke enam faktor tersebut, peneliti hanya menemukan satu faktor yang mempengaruhi strategi regulasi pada sopir bus. Berikut adalah pemaparan peneliti tentang faktor-faktor yang mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus :

a. Usia

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, faktor usia tidak mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus.

b. Jenis kelamin

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, faktor jenis kelamin tidak mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus.

c. Pola asuh orang tua

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, faktor pola asuh orang tua tidak mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus.

d. Hubungan Interpersonal

Regulasi emosi pada kedua subyek sama-sama di pengaruhi oleh hubungan interpersonal terutama pada sesama crew. Kedua subyek lebih memilih menjalin hubungan yang baik dengan sesama crew agar ketika bekerja bisa lancar. Karena dalam pekerjaan menjadi sopir bus peran dan dukungan sesama crew dalam satu bus sangatlah di perlukan. Sehingga dibutuhkan kerja sama yang baik antar keduanya agar tercipta kelancaran di perjalanan.

e. Pengetahuan mengenai emosi

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, faktor pengetahuan mengenai emosi tidak mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus.

f. Perbedaan individual

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, faktor perbedaan individual tidak mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus.

b. Subyek kedua

1) Gambaran Emosi pada sopir bus

Gambaran emosi pada subyek umumnya berkaitan dengan emosi senang, gembira, harapan, dan sedih. Emosi positif pada subyek seperti halnya senang/gembira dan harapan. Sedangkan gambaran emosi negatif pada kedua subyek seperti halnya sedih.

a. Senang/gembira

Pada subyek kedua, subyek merasa gembira karena banyak temannya. Tidak memandang dari keluarga yang kaya atau tidak. Intinya kalau posisi kerja jauh dari rumah jauh dari anak istri ya teman-teman ini yang jadi keluarganya. Ada apa-apa di jalan yang bantu juga teman. Menjadi sopir sudah pilihan hati yang telah di pilih oleh subyek karena subyek senang dan hatinya sudah mantap (Wcr/2/26H16).

b. Harapan

Pada subyek kedua, subyek berharap bisa bertemu banyak teman dan bisa menambah saudara. Subyek juga berharap agar kebutuhan anak dan istrinya bisa terpenuhi dan cukup (Wcr/2/26H16).

c. Sedih

Pada subyek kedua, penyebab emosi sedih di karenakan subyek merasa jauh dari keluarga yaitu anak dan istrinya. Namun subyek

akan melakukan apapun demi kebahagiaan anak dan istrinya (Wcr/2/26H16).

d. Religiusitas

Setiap agama mengajarkan seseorang diajarkan untuk dapat mengontrol emosinya. Seseorang yang tinggi tingkat religiusitasnya akan berusaha untuk menampilkan emosi yang tidak berlebihan bila dibandingkan dengan orang yang tingkat religiusitasnya rendah (Krause dalam Coon, 2005, dalam Anggreiny. 2014). Gambaran religiusitas pada kedua subyek masih sangat rendah. Berdasarkan observasi yang dilakukan oleh peneliti, saat tiba di terminal peristirahatan maupun terminal tujuan kedua subyek tidak ada yang melakukan ibadah. Saat beristirahat kedua subyek memanfaatkan untuk makan dan tidur.

2) Bentuk Regulasi Emosi Pada Sopir Bus

Menurut Gros dan John (2003) ada dua bentuk dalam strategi regulasi emosi, yaitu :

a. Awal tindakan (*antecedence focused emotion regulation* atau *reappraisal*).

Regulasi awal terdiri dari perubahan berpikir tentang situasi untuk menurunkan dampak emosional. Regulasi awal dianggap lebih efektif daripada regulasi akhir karena regulasi awal mengurangi

pengalaman dan perilaku pengungkapan emosi yang tidak mempunyai dampak pada memori.

b. Regulasi yang terjadi pada akhir tindakan (*response focused emotion regulation* atau *suppression*)

Regulasi akhir menghambat keluarnya tanda-tanda emosi. Regulasi akhir mengurangi pengungkapan perilaku, gagal dalam mengurangi pengalaman emosi, mempengaruhi memori dan menaikkan respon fisiologis antara orang yang bersangkutan dengan lingkungan sosialnya.

Kedua subyek menggunakan bentuk regulasi emosi yang pertama yaitu awal tindakan (*antecedence focused emotion regulation* atau *reappraisal*) yaitu kedua subyek merasa gengsi ketika disalip oleh bus-bus yang lain. Kedua subyek juga langsung berusaha menyalip bus-bus tersebut, jika tidak berhasil maka paling tidak subyek akan terus menempel di belakangnya sampai di terminal tujuan (Wcr/1/287H12), (Wcr/3/56H24), (Wcr/2/108H19), dan (Wcr/4/62H30).

3) Aspek- aspek Regulasi Emosi

Thompson (1994), membagi aspek-aspek regulasi emosi yang terdiri dari tiga macam yakni emotions monitoring, emotions evaluating, emotions modification. Berikut ini pemaparan peneliti

b. *Acceptance*

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, kedua subjek penelitian tidak menggunakan strategi *acceptance* dalam melakukan strategi regulasi emosinya.

c. *Ruminative Thinking*

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, kedua subjek penelitian tidak menggunakan strategi *ruminative thinking* dalam melakukan strategi regulasi emosinya.

d. *Positif refocusing*

Pada subyek kedua, subyek tidak terlalu memusingkan jika sedang memiliki masalah. Subyek berpedoman untuk selalu menanamkan kebaikan agar kita pun juga menuai kebaikan pula (Wcr/2/130H20)

e. *Refocusing on planning*

Pada subyek kedua, subyek lebih suka menyalipi bus yang ada di depannya. Subyek juga pernah kontra dengan crew lain karena rebutan penumpang, namun subyek memilih untuk mengalah (Wcr/2/99H19).

f. *Positif re-evaluation*

Pada subyek kedua, subyek tidak mau jika harus mengalah terlebih dahulu. Namun jika adu mulut sudah terjadi subyek baru akan mengalah (Wcr/2/105H19).

g. *View of*

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, kedua subjek penelitian tidak menggunakan strategi *view of* dalam melakukan strategi regulasi emosinya.

h. Catastrophizing

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, kedua subjek penelitian tidak menggunakan strategi *catastrophobizing* dalam melakukan strategi regulasi emosinya

- i. *Blamed Others*

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, kedua subjek penelitian tidak menggunakan strategi *blame others* dalam melakukan strategi regulasi emosinya.

6) Faktor-faktor yang Mempengaruhi Strategi Regulasi Emosi

Menurut Brener dan Salovey (dalam Salovey & Skufter, 1997) terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi strategi regulasi emosi, yaitu: usia, gender atau jenis kelamin, pola asuh orangtua, hubungan interpersonal, pengetahuan mengenai emosi dan perbedaan individual.

Dari ke enam faktor tersebut, peneliti hanya menemukan satu faktor yang mempengaruhi strategi regulasi pada sopir bus. Berikut adalah pemaparan peneliti tentang faktor-faktor yang mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus :

a. Usia

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, faktor usia tidak mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus.

b. Jenis kelamin

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, faktor jenis kelamin tidak mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus.

c. Pola asuh orang tua

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, faktor pola asuh orang tua tidak mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus.

d. Hubungan Interpersonal

Regulasi emosi pada kedua subyek sama-sama di pengaruhi oleh hubungan interpersonal terutama pada sesama crew. Kedua subyek lebih memilih menjalin hubungan yang baik dengan sesama crew agar ketika bekerja bisa lancar. Karena dalam pekerjaan menjadi sopir bus peran dan dukungan sesama crew dalam satu bus

sangatlah di perlukan. Sehingga dibutuhkan kerja sama yang baik antar keduanya agar tercipta kelancaran di perjalanan.

e. Pengetahuan mengenai emosi

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, faktor pengetahuan mengenai emosi tidak mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus.

f. Perbedaan individual

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah dilakukan oleh peneliti, faktor perbedaan individual tidak mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus.

C. PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis yang dibahas pada bab sebelumnya, pembahasan ini mengenai hasil analisis dari regulasi emosi pada sopir bus dengan membandingkan teori pada bab sebelumnya. Pada bab analisis data telah menggambarkan hasil analisis dari masing-masing pertanyaan penelitian. Berikut ini pembahasan dari hasil analisis data kedua subjek.

Regulasi emosi berkaitan dengan mengurangi dan menaikkan emosi negatif dan positif. Emosi positif muncul apabila individu dapat mencapai tujuannya dan emosi negatif muncul bila individu mendapatkan halangan saat akan mencapai tujuannya (Gross, 1999). Yang termasuk emosi positif diantaranya adalah senang atau gembira dan harapan, sedangkan yang tergolong emosi negatif diantaranya adalah sedih.

Emosi pada kedua subjek umumnya relatif sama berkaitan dengan emosi senang, gembira dan harapan, dan sedih. Emosi positif pada kedua subjek seperti halnya senang/gembira dan harapan. Sedangkan gambaran emosi negatif pada kedua subjek seperti halnya sedih.

Emosi senang atau gembira pada kedua subjek relative sama yaitu berkaitan dengan mempunyai banyak teman baru, saudara baru juga suasana yang baru pula. Kedua subyek sama-sama merasa senang bisa bertemu dengan berbagai dan kenal dengan banyak teman dari berbagai daerah, dengan latar belakang keluarga yang berbeda, baik dari keluarga yang berada atau tidak.

Emosi harapan pada kedua subyek juga relatif sama yaitu sama-sama memiliki harapan agar pekerjaan yang saat ini mereka jalani bisa mendatangkan keberkahan, mendapatkan limpahan rejeki dan cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup anak dan istri. Karena bagi mereka tidak ada yang lebih membahagiakan selain kebahagiaan dan senyum dari keluarga kecil mereka.

Emosi sedih pada kedua subyek juga relative sama yaitu sama-sama merasa jauh dari keluarga, jauh dari anak istri mereka. Kedua subyek pun harus rela tidak bertemu dengan anak dan istrinya dalam waktu yang lumayan lama karena jatah libur yang hanya sedikit. Kedua subyek hanya mendapatkan jatah libur 4 hari setelah 4 hari kerja. Subyek pertama hanya bisa pulang sebulan sekali karena jarak rumah dengan tempat kerja yang jauh. Subyek membutuhkan waktu 12 jam perjalanan untuk sampai ke rumah. Sehingga dengan jatah libur 4 hari subyek pun harus memanfaatkan waktu sebaik mungkin untuk bisa

Setiap agama mengajarkan seseorang diajarkan untuk dapat mengontrol emosinya. Seseorang yang tinggi tingkat religiusitasnya akan berusaha untuk menampilkan emosi yang tidak berlebihan bila dibandingkan dengan orang yang tingkat religiusitasnya rendah (Krause dalam Coon, 2005, dalam Anggreiny. 2014). Gambaran religiusitas pada kedua subyek masih sangat rendah. Berdasarkan observasi yang dilakukan oleh peneliti, saat tiba di terminal peristirahatan maupun terminal tujuan kedua subyek tidak ada yang melakukan ibadah. Saat beristirahat kedua subyek memanfaatkan untuk makan dan tidur.

Bentuk regulasi emosi yang digunakan oleh kedua subyek berupa awal tindakan (*antecedence focused emotion regulation* atau *reappraisal*). Yaitu regulasi awal yang terdiri dari perubahan berpikir tentang situasi untuk menurunkan dampak emosional. Regulasi awal dianggap lebih efektif daripada

regulasi akhir karena regulasi awal mengurangi pengalaman dan perilaku pengungkapan emosi yang tidak mempunyai dampak pada memori. Regulasi awal yang dilakukan oleh subyek pertama adalah langsung menyalip jika subyek di salip dahulun oleh bus lain. Subyek akan terus menempel sampai di terminal tujuan. Namun subyek pertama mau mengalah terlebih dahulu bila bus yang di bawa oleh subyek sudah penuh penumpang dan bus lain tersebut penumpangnya tidak seberapa. Sedangkan pada subyek kedua akan terus berusaha menyalip kembali bus tersebut sampai bisa mendahului kembali. Subyek kedua tidak mau mengalah terlebih dahulu jika sedang kejar-kejaran, namun ketika sudah ada adu mulut di antara sopir bus lain subyek baru mau mengalah.

Ketika subyek dalam kondisi sedang mengalami masalah, kedua subyek tidak mencampur adukan masalah pribadi dengan urusan pekerjaan. Kedua subyek lebih memilih diam dan menganggap tidak terjadi apa-apa. Jika masalah tersebut masih bisa diselesaikan, maka sesegera mungkin kedua subyek akan menyelesaikan. Namun jika masalah tersebut membutuhkan waktu yang lama, maka kedua subyek akan menyelesaikan masalah tersebut setelah selesai bekerja. Pada subyek pertama, subyek memilih memantau terlebih dahulu kondisi di jalan ketika sedang mengalami masalah. Subyek juga akan membuat keputusan langkah apa yang akan subyek lakukan untuk menghadapi segala bentuk emosi pikirannya misalnya dengan bercanda bersama crew-crew lain atau sekedar dengan bernyanyi ketika sedang menyetir. Kemudian subyek akan

Aspek regulasi selanjutnya adalah kemampuan dalam memodifikasi situasi. Pada subyek pertama subyek lebih memilih diam jika terjadi masalah daripada terjadi apa-apa di jalan jika tetap di paksa untuk jalan. Pada subyek kedua, subyek tidak terlalu memusingkan jika terjadi masalah. Jika hatinya lagi tidak enak, maka subyek lebih memilih untuk tidak melanjutkan perjalanan

Proses regulasi emosi yang kedua yaitu modifikasi situasi. Hal ini mengacu pada cara individu mengatur situasi di sekitar untuk memunculkan emosi yang

Proses regulasi emosi yang keempat adalah perubahan kognitif. Hal ini mengacu pada perubahan satu atau lebih dari penilaian dengan cara mengubah makna emosional situasi tersebut. Pada subyek pertama, sebisa mungkin subyek tidak meluapkan emosinya ketika di jalan. Akan berbahaya karena subyek bekerja membawa banyak nyawa orang dan musuh di jalan pun tidak hanya sepeda motor melainkan truk-truk besar juga (Wcr/1/310H13). Subyek juga sebisa mungkin menenangkan dirinya dan di buat slow dalam bekerja.

[illegible]

tujuan. Pada subyek kedua, subyek lebih suka menyalipi bus yang ada di depannya. Subyek juga pernah kontra dengan crew lain karena rebutan penumpang, namun subyek memilih untuk mengalah.

Positif re-evaluation, Pada subyek pertama, subyek lebih memilih mengalah daripada harus adu fisik atau adu mulut dengan crew yang lain. Bagi subyek, dia kerja di jalan untuk mencari teman bukan untuk mencari musuh. Pada subyek kedua, subyek tidak mau jika harus mengalah terlebih dahulu. Namun jika adu mulut sudah terjadi subyek baru akan mengalah.

View of, pada kedua subjek penelitian tidak ditemukan berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah di lakukan oleh peneliti.

Catastrophizing, pada kedua subjek penelitian tidak ditemukan berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah di lakukan oleh peneliti.

Blaming other, pada kedua subjek penelitian tidak ditemukan berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang sudah di lakukan oleh peneliti.

Menurut Brener dan Salovey (dalam Salovey & Skufter, 1997) terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi strategi regulasi emosi, yaitu: usia, gender atau jenis kelamin, pola asuh orangtua, hubungan interpersonal, pengetahuan mengenai emosi dan perbedaan individual. Dari ke enam faktor tersebut, peneliti hanya menemukan satu faktor yang mempengaruhi strategi regulasi pada sopir bus. Berikut adalah pemaparan peneliti tentang faktor-faktor yang mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus :

