

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Peneliti tertarik melakukan penelitian terhadap pengemudi angkutan kota (angkot) karena peneliti sadar bahwa peranan pengemudi angkot dalam kehidupan sehari-hari khususnya untuk orang-orang yang tidak menggunakan kendaraan pribadi sangatlah berjasa. Angkot dibutuhkan masyarakat untuk menjalani mobilitas kegiatan-kegiatan seperti bekerja, berbelanja, berwisata, sekolah, kuliah dan lain sebagainya (Klavert, 2007). Kota Bandung merupakan salah satu kota besar di Indonesia yang menjadikan angkot sebagai alat transportasi umum yang populer bagi masyarakatnya (angkotday.info, 2013). Berdasarkan sumber dari dinas perhubungan kota Bandung terdapat 5521 armada angkot di kota Bandung pada tahun 2012 yang tersebar dalam 39 trayek (BPS kota Bandung, 2013).

Berjalannya sistem transportasi umum khususnya angkot tidak lepas dari peranan pengemudi angkot sendiri. Menurut Rudiono (2000), menjadi pengemudi angkot merupakan sebuah pekerjaan yang penting untuk kestabilan mekanisme sistem transportasi umum. Pekerjaan sebagai pengemudi angkot merupakan sebuah pekerjaan informal. Karakteristik pekerjaan informal diantaranya ialah tidak memiliki jam kerja yang tetap (tidak terikat dengan waktu) dan tidak memerlukan jenjang pendidikan (Risantoro, 2007). Risantoro (2007) mengungkapkan bahwa jenis pekerjaan yang masih dipilih oleh masyarakat yang memiliki jenjang pendidikan rendah salah satunya ialah menjadi pengemudi angkot.

Pengalaman kerja sebagai pengemudi angkot sangat berpengaruh terhadap pengetahuan mengenai karakteristik kehidupan di jalan raya, kondisi jalan dan kendaraan, aturan-aturan maupun kendala-kendala yang dihadapinya (Maemuna & Kasnawi, 2011). Lebih lanjut Suprani (2010) mengungkapkan bahwa lamanya pengalaman kerja sebagai pengemudi angkot akan membentuk persepsi terhadap keselamatan berkendara di jalan raya sehingga pengemudi

akan mencegah risiko pada sebuah bahaya. Terdapat beberapa tuntutan dan kendala yang dirasakan pengemudi angkot yang disebabkan oleh faktor tekanan internal dan tekanan eksternal (Rudiono, 2000). Tekanan internal berupa sulitnya pemenuhan kebutuhan rumah tangga dan pribadi, sedangkan tekanan eksternal berupa kemacetan, biaya setoran, biaya retribusi, persaingan antar pengemudi dan lain sebagainya. Lingkungan pekerjaan di jalan raya dengan adanya kebisingan dan suhu yang tidak menentu akan memicu terjadinya stress pada pengemudi (Sarafino & Smith, 2010). Pekerjaan sebagai pengemudi angkutan umum pun mempunyai nilai stres psikososial yang tinggi karena kurangnya hubungan interpersonal, kurangnya pengakuan dan dukungan sosial terhadap pekerjaan tersebut.

Hisyamudin (2013) menyatakan banyaknya angkot yang beroperasi dalam satu trayek serta banyaknya pengendara motor menyebabkan kurangnya mendapatkan penumpang. Kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) juga berdampak pada biaya operasional kebutuhan sehari-hari dan perawatan mobil. Sulitnya mendapat uang setoran dan persaingan di jalan sangat berpengaruh buruk terhadap penghasilan pengemudi angkot. Secara sosial ekonomi kondisi ini sangat berpengaruh terhadap kesejahteraan pengemudi angkot. Bahkan salah seorang pengemudi angkot mengungkapkan bahwa mendapatkan uang untuk biaya setoran saja sudah membuatnya bahagia (Hisyamudin, 2013).

Berdasarkan penuturan Kurniasih (dalam Hisyamudin, 2013) salah satu masyarakat pengguna angkot menyatakan bahwa kesejahteraan pengemudi angkot perlu ditingkatkan dengan mendapatkan perhatian khusus dari pemerintah. Budi Riyadi kepala urusan pembinaan operasional satuan lalu lintas Polres Cilacap (dalam tabloidaspirasi.com, 2014) menegaskan bahwa pengemudi angkot harus siap secara fisik dan psikis dalam menjalankan pekerjaannya. Berdasarkan berita media *online* jamsosindonesia.com pada tanggal 17 Juli 2012 jaminan kesehatan untuk pengemudi angkot telah ada namun masih membebani pada pengemudi angkot melalui iuran kesehatan sebesar Rp 500 ke koperasi angkutan kota Bandung tertib (Kobanter) Baru.

Peneliti melakukan studi pendahuluan kepada dua orang pengemudi angkot trayek Kalapa-Ledeng yang bernama SA dan IS. Studi pendahuluan pertama peneliti pada pengemudi yang bernama SA dilakukan pada tanggal 23 Desember 2013. SA telah bekerja sebagai pengemudi angkot selama 6 tahun dan memiliki latar belakang pekerjaan sebelumnya sebagai pengemudi pribadi. Studi pendahuluan kedua pada pengemudi bernama IS yang dilakukan pada tanggal 7 Januari 2014. IS telah bekerja sebagai pengemudi angkot selama 10 tahun dan ia memiliki angkot sendiri sehingga tidak bekerja pada pengusaha angkot. Sebelumnya, IS merupakan seorang pegawai yang di PHK (Pemutusan Hubungan Kerja) dari salah satu perusahaan di kota Bandung.

Secara umum kedua pengemudi menceritakan mengenai kondisi kesejahteraan hidupnya serta tuntutan dan kendala yang dialami oleh pengemudi angkot. Dilihat dari kondisi tuntutan dan kendala yang dialami pengemudi angkot relatif sama namun dapat dimaknai berbeda oleh kedua pengemudi angkot. Hal tersebut terjadi karena setiap pengemudi memiliki latar belakang dan cara pandang yang berbeda dalam memaknai dan menilai setiap kejadian yang dialaminya. Cara pandang seseorang menilai kesejahteraan hidupnya berbeda karena kesejahteraan bersifat subjektif yang berada dalam pengalaman hidup (Diener, 1984). Lebih lanjut Diener (1984) menyebutnya dengan kesejahteraan subjektif atau *subjective well-being*.

Diener, Lucas dan Oishi (2009) mendefinisikan *subjective well-being* sebagai evaluasi kognitif dan evaluasi afektif individu terhadap kehidupannya secara keseluruhan. Evaluasi kognitif meliputi kepuasan dan pemenuhan hidup dalam diri sedangkan evaluasi afektif meliputi reaksi emosi individu terhadap peristiwa-peristiwa yang dialaminya. Schimmack (2008) menyebutkan evaluasi kognitif dan evaluasi afektif sebagai komponen *subjective well-being*.

Berdasarkan hasil studi pendahuluan peneliti terhadap salah seorang pengemudi yang bernama SA diperoleh gambaran bahwa pekerjaan SA sebagai pengemudi angkot memiliki jam kerja yang bebas dan memiliki penghasilan setiap harinya. Kondisi tersebut dirasakan lebih puas bila dibandingkan dengan pekerjaan dahulunya sebagai pengemudi pribadi yang mendapatkan tekanan

dari “majikan” dan hanya memiliki penghasilan bulanan yang secukupnya. Sedangkan pengemudi lain menyebutkan bahwa kondisi sebagai pengemudi angkot masih belum sejahtera dalam hal pendapatan ekonomi namun dari kedua pengemudi menyatakan bahwa mereka merasa cukup puas dan bersyukur atas segala pemberian Tuhan padanya.

Pekerjaan sebagai pengemudi angkot dirasa memiliki banyak pengalaman menyenangkan dan tidak menyenangkan seperti banyaknya tuntutan dan kendala. Di satu sisi pengemudi angkot dihadapkan oleh tuntutan dan kendalanya namun di sisi lain para pengemudi merasakan pengalaman yang dapat menyenangkan hatinya. Adanya dukungan keluarga membuat pengemudi semangat dalam mencari penghasilan. Neve, Diener, Tay dan Xuereb (2013) dalam penelitiannya menyatakan bahwa memiliki dukungan dari keluarga atau orang lain akan meningkatkan *subjective well-being*.

Memiliki *subjective well-being* akan menciptakan hubungan sosial yang lebih baik. Hubungan sosial yang baik akan membuat individu merasa bahagia dan memiliki afek positif dalam hidupnya. Salah satu pengemudi angkot menyatakan bahwa bekerja sebagai pengemudi angkot ini membuat ia merasa senang dapat membantu orang lain. Ia dapat membantu orang lain yang tiba-tiba terjadi kecelakaan di jalan dan ia merasa senang dapat membantu orang yang cacat fisik menaiki angkotnya dan tidak memungut ongkos.

Compton (2005) menyatakan bahwa individu yang memiliki *subjective well-being* yang diperoleh dengan adanya dukungan sosial dapat membuat harga diri yang lebih tinggi, keberhasilan mengatasi stres, kesehatan yang lebih baik dan lebih sedikit mengalami masalah psikologis. Lebih lanjut Page (2005) dalam penelitiannya menerangkan bahwa memiliki kontrol kerja, optimisme dan *self esteem* memberikan sumber daya dalam mengatasi tekanan dalam kehidupan sehari-hari.

Berdasarkan pemaparan di atas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian lebih mendalam dengan judul ”*Subjective Well-Being* Pengemudi Angkutan Kota di Kota Bandung”.

B. Fokus Penelitian

Fokus dalam penelitian ini adalah gambaran *subjective well-being* pengemudi angkot yang masih aktif bekerja dan memiliki pengalaman kerja minimal 6 tahun di kota Bandung. *Subjective well-being* yang dimaksud dalam penelitian ini adalah komponen evaluasi kognitif dan afektif pengemudi angkot terhadap pengalaman hidupnya secara keseluruhan. Komponen evaluasi kognitif meliputi kepuasan hidup secara keseluruhan dan kepuasan domain-domain dalam hidup yang didasarkan pada keyakinan evaluatif (sikap) tentang kehidupan pengemudi angkot, sedangkan komponen evaluasi afektif meliputi afek positif dan afek negatif untuk menilai sejumlah perasaan menyenangkan dan tidak menyenangkan terhadap pengalaman hidup pengemudi angkot.

C. Pertanyaan Penelitian

Pertanyaan penelitian dalam penelitian ini adalah "Bagaimana gambaran *subjective well-being* pengemudi angkot di kota Bandung?".

D. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran *subjective well-being* pengemudi angkot di kota Bandung.

E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memperoleh manfaat secara teoritis maupun praktis.

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menyumbangkan pengetahuan dalam pengembangan ilmu psikologi sosial dan psikologi positif mengenai gambaran *subjective well-being* pada pengemudi angkot.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat praktis pada beberapa pihak, yaitu :

- a. Bagi pengemudi angkot, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan gambaran mengenai *subjective well-being* dalam memaknai dan menilai setiap kejadian dalam kehidupan pengemudi angkot.
- b. Bagi peneliti selanjutnya, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi dan referensi dalam penelitiannya yang berkaitan dengan pembahasan *subjective well-being* khususnya *subjective well-being* pada pengemudi angkot.

F. Struktur Organisasi Skripsi

BAB I PENDAHULUAN

Bab I ini berisi mengenai latar belakang penelitian, fokus penelitian, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan struktur organisasi skripsi.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Bab II ini berisi mengenai uraian kajian pustaka yang menjadi pembahasan dalam penelitian. Kajian pustaka berupa teori-teori *subjective well-being* dan pengemudi angkutan kota.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab III ini berisi mengenai uraian metode penelitian berupa desain penelitian, partisipan dan tempat penelitian, penjelasan konsep, instrumen penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data dan uji keabsahan data.

BAB IV TEMUAN DAN PEMBAHASAN

Bab IV ini berisi mengenai temuan penelitian berdasarkan hasil analisis data penelitian dan pembahasannya mengenai gambaran *subjective well-being* pengemudi angkot. Adapun pada bab ini berisikan analisis *micro skill interview* dan keterbatasan penelitian.

BAB V SIMPULAN, IMPLIKASI DAN REKOMENDASI

Bab V ini berisi mengenai simpulan, implikasi dan rekomendasi yang telah diperoleh dari hasil analisis temuan penelitian.

DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN