

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Peran transportasi di Indonesia sangat berpengaruh sebagai kebutuhan perjalanan yang membantu mobilitas penduduk itu sendiri. Tetapi, perkembangan transportasi dapat memberi efek negatif jika tidak ada kontrol yang tepat untuk penggunaannya, dan permasalahan transportasi seolah-olah tidak bisa lepas pada daerah perkotaan di Indonesia. Perkotaan sebagai bentuk dari perkembangan suatu negara dalam usaha memenuhi mobilitas penduduknya direalisasikan dengan peningkatan jumlah kendaraan yang ada sehingga menimbulkan kepadatan dan kemacetan (Chrisharyanto, 2011).

Kemacetan lalu lintas menurut Tamin (2000), adalah suatu kondisi dimana arus lalu lintas meningkat melebihi kapasitas jalan maksimum sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain. Kemacetan terjadi apabila laju kendaraan sangat lambat bahkan terhenti. Kemacetan menurut Rao & Rao (2012) terjadi karena pengendara yang sama-sama ingin bergerak dalam satu waktu, kendaraan terlampaui banyak untuk kapasitas jalan yang tidak memadai, sedangkan faktor lainnya adalah dinamika perekonomian suatu daerah dan tren memiliki kendaraan.

Fenomena kemacetan lalu lintas bagi masyarakat yang tinggal di kota-kota besar merupakan hal yang sudah biasa, bahkan telah menjadi kebiasaan, contohnya di kota Bandung. Hasil wawancara pendahuluan pada Kepala Bidang Operasional Dinas Perhubungan Kota Bandung, Munajat (2015) mengatakan bahwa kemacetan terjadi karena setiap hari jumlah kendaraan roda dua dan roda empat bertambah, serta ruas jalan yang tidak bertambah juga. Kemacetan yang terjadi di kota Bandung setiap hari Senin hingga Jumat dikarenakan banyaknya aktivitas masyarakat dari arah timur (seperti Cibiru, Cileunyi) menuju arah barat (seperti Leuwi Panjang, Padalarang) pada pagi hari mulai dari pukul 06.00-09.00 dan pada sore hari menuju arah sebaliknya pada pukul 16.00-18.00. Pada hari Sabtu dan Minggu, kemacetan terjadi karena banyaknya

kendaraan dari wisatawan yang berkunjung ke kota Bandung, sehingga kemacetan terjadi pada umumnya di daerah Pasteur, Sukajadi, Dago, jalan Merdeka, jalan Gatot Subroto, dan jalan Riau.

Menurut Munajat (2015), seiring dengan bertambahnya jumlah kendaraan pribadi setiap hari, masyarakat kota Bandung pun mulai jarang menggunakan angkutan umum. Alasannya, karena kendaraan pribadi lebih nyaman dan waktu tempuh perjalanan menjadi lebih singkat. Akibatnya banyak angkutan umum yang berhenti di badan jalan untuk menunggu penumpang, sehingga dapat menimbulkan kemacetan. Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat disimpulkan bahwa kemacetan di kota Bandung terjadi karena banyaknya masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi dalam upaya untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya sehari-hari.

Terjebak dalam kemacetan lalu lintas menurut Tamin (2000) dapat menimbulkan dampak negatif, karena menghabiskan waktu, tenaga, dan pikiran, bahkan pembuangan energi bahan bakar yang berlebihan, dan harus melaju pada kecepatan rendah. Sehari-hari, ketika seseorang mengemudi kendaraan terutama roda empat (mobil) tidak bisa seperti pengemudi sepeda motor yang dapat naik ke trotoar atau menyalip kendaraan dari arah kiri atau kanan jalan di tengah kemacetan. Tetapi pengemudi mobil bisa saja menyalip dan tidak mau antri, mengklakson berkali-kali atau mengumpat, bahkan tidak memberi jalan untuk membiarkan pengemudi lain mendahului. Menurut Halim (2008: 183) perilaku tersebut adalah akibat atau dampak dari kesesakan yang dirasakan para pengendara di jalan raya.

Salah satu aspek psikologis ketika individu bepergian menggunakan kendaraan adalah sikap (Iskandar, 2013). Sikap menurut Ajzen (2005) adalah disposisi individu untuk memberi respon secara positif atau negatif terhadap objek, orang, lembaga, atau peristiwa. Individu yang menerima stimulus dari objek sikap akan membentuk keyakinan (*belief*) tentang suatu objek sikapnya dan keyakinan tersebut menghubungkan objek sikap pada beberapa atribut, sehingga respon yang diberikan berupa hasil evaluasi dari atribut tersebut. Objek sikap mengenai lalu lintas sangat banyak. Sikap pengemudi terhadap lalu lintas akan memunculkan tingkah laku terhadap situasi yang dihadapinya. Contohnya ketika pengemudi mobil terjebak kemacetan, dari komponen kognitifnya mungkin pengemudi mobil mengetahui aturan lalu lintas, tetapi

komponen afektifnya pengemudi tidak menerima kemacetan lalu lintas, dan komponen perilakunya pengemudi harus segera sampai ke tempat tujuan, maka ia mencari jalan alternatif (Iskandar, 2013: 109).

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Nugroho, Yusmilarso dan Warsono (2005) mengenai kajian sikap pengguna jalan ketika sedang terjadi kemacetan menyebutkan bahwa pengemudi mobil merasa bersalah dan bersabar jika terjadi kemacetan, dan kadang tidak sabar antri sehingga sering menerobos antrian meskipun mereka mengetahui bahwa cara tersebut merugikan pengguna jalan yang lain. Hal tersebut dapat terjadi karena ketika berada dalam situasi kemacetan lalu lintas, pengemudi pada umumnya hampir tidak mengetahui apa penyebab terjadinya kemacetan, berapa lama waktu terjadinya antrian kendaraan dan bagaimana proses penanganan kemacetan lalu lintas. Sehingga secara psikologis, hal ini menunjukkan bahwa seseorang memiliki rasa takut yang kuat pada hal yang tidak diketahui olehnya (Zhang, et al., 2012).

Kemacetan lalu lintas merupakan salah satu tekanan yang berasal dari lingkungan yang terjadi dalam kehidupan sehari-hari yang disebut *daily hassles*. Peristiwa yang dianggap sebagai suatu hal yang membebani individu akan menghasilkan derajat stres, tergantung individu menginterpretasi pengalaman-pengalaman dari peristiwa yang dialaminya tersebut (Mason, dalam Hennessy Wiesenthal dan Kohn, 2000). Dalam hal ini, berkendara itu sendiri dapat menjadi suatu kegiatan yang menimbulkan stres. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Aris (2013) menyatakan bahwa pengguna jalan merasakan ketidaknyamanan saat berada dalam kemacetan. Selain itu, jarak tempuh untuk sampai ke tempat tujuan menjadi lebih lama, kelelahan, dan pengemudi yang menggerutu, kesal, marah, sehingga menimbulkan stres.

Di samping itu, terdapat faktor-faktor situasional dan personal (*stressor*) yang dapat menentukan derajat stres pada pengemudi seperti, urgensi waktu, pekerjaan, keluarga, dan faktor *ambient stressors* (penyebab stres nonfisikal dalam lingkungan) seperti, polusi, kebisingan, dan suhu panas, sehingga derajat stres ditemukan lebih tinggi pada pengemudi yang berada dalam situasi kemacetan yang parah (Hennessy, Wiesenthal dan Kohn, 2000). Stres yang terakumulasi menjadi pemicu perilaku menerobos, menyalip, dan mengebut` (Halim, 2008).

Menurut Lazarus (dalam Sarwono, 1995) ketika hendak bereaksi terhadap *stressor*, individu harus menentukan strategi apakah ia akan menghindar atau menyerang secara fisik dan verbal, serta membuat kompromi yang akan diproses dalam kognisi seseorang. Untuk menghilangkan atau mengurangi stres, individu melakukan tingkah laku koping (*coping behavior*). Apabila individu dapat beradaptasi dan menyesuaikan situasi atau lingkungannya, maka ia akan kembali dalam keadaan seimbang (homeostatis), jika tidak maka akan menyebabkan stres yang berlanjut dan berpengaruh pada kondisi individu (Sarwono, 1995: 60).

Berdasarkan pemaparan yang telah disebutkan, maka peneliti tertarik untuk mengadakan penelitian kepada pengemudi kendaraan roda empat (mobil) mengenai respon positif atau negatif terhadap kemacetan lalu lintas di Kota Bandung, yang akan berpengaruh terhadap perilaku pengemudi ketika berkendara dalam situasi macet. Perilaku yang ditampilkan pengemudi sebagai bentuk *coping strategy* dalam menghadapi situasi yang menekan, salah satunya kemacetan lalu lintas yang dapat menimbulkan stres. Oleh karena itu, peneliti mengambil judul yaitu, “Hubungan Antara Sikap terhadap Kemacetan Lalu Lintas dengan *Coping Strategy* pada Pengemudi Mobil Pribadi di Kota Bandung”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah “Apakah terdapat hubungan antara sikap terhadap kemacetan lalu lintas dengan *coping strategy* pada pengemudi mobil pribadi di kota Bandung?”.

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah mengetahui hubungan antara sikap terhadap kemacetan lalu lintas dengan *coping strategy* pada pengemudi mobil pribadi di kota Bandung.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberi manfaat bagi peneliti khususnya, dan pembaca pada umumnya. Adapun manfaat dari penelitian ini antara lain:

1. Manfaat Teoritis

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat ikut menambah informasi keilmuan psikologi, khususnya bidang psikologi sosial dalam kajian mengenai *traffic psychology* (psikologi lalu lintas).

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini juga memiliki manfaat praktis, yaitu:

a. Bagi Pengendara

Penelitian ini diharapkan pengemudi dapat melakukan strategi koping yang efektif untuk mengatasi tekanan dari situasi yang tidak menyenangkan ketika menghadapi kemacetan sebagai upaya untuk mengurangi ketegangan selama berkendara.

b. Bagi Peneliti Selanjutnya

Menambah wawasan dan dapat dijadikan sebagai referensi dalam kajian psikologi berlalu lintas di kemudian hari.

E. Struktur Organisasi Skripsi

1. BAB I PENDAHULUAN

Berisi mengenai uraian latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan struktur organisasi skripsi.

2. BAB II KAJIAN PUSTAKA

Berisi mengenai konsep-konsep tentang teori sikap terhadap kemacetan lalu lintas dan *coping strategy*, kerangka pemikiran dan hipotesis.

3. BAB III METODE PENELITIAN

Menguraikan metode penelitian yang berisi penjelasan secara rinci mengenai lokasi dan subjek penelitian, jenis dan desain penelitian, instrumen penelitian, teknik keabsahan data dan analisis data.

4. BAB IV TEMUAN DAN PEMBAHASAN

Menguraikan temuan-temuan yang ditemukan dalam penelitian dan pembahasan yang terdiri dari masalah penelitian, pertanyaan penelitian, dan tujuan penelitian serta pembahasan atau analisis temuan.

5. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Berisi kesimpulan dari penelitian yang telah dilaksanakan dan saran atau rekomendasi untuk peneliti selanjutnya.