

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1. Latar Belakang Masalah

Di Indonesia yang merupakan salah satu negara berkembang di Asia Tenggara, daerah perkotaan menawarkan kesempatan lebih baik bagi penghuninya. Hal ini mudah diamati karena pertumbuhan wilayah di daerah pedalaman lebih lambat dibandingkan dengan daerah perkotaan. Perbedaan tersebut menyebabkan tersedia lebih banyak lapangan kerja serta upah dan gaji yang lebih tinggi di daerah perkotaan dibandingkan daerah pedalaman. Kota-kota yang dimaksud diantaranya Jakarta, Bandung, Surabaya, Yogyakarta, dan Medan.

Meningkatnya laju perpindahan penduduk ke daerah perkotaan tentu akan menimbulkan sejumlah permasalahan, salah satu diantaranya masalah transportasi. Dalam konteks kota di Indonesia, fenomena permasalahan transportasi di kota-kota besar mulai terlihat dan akan terus berkembang menjadi persoalan yang semakin rumit di kemudian hari. Kemacetan di jalan raya, pelanggaran peraturan lalu lintas, pencurian kendaraan bermotor, hingga kecelakaan lalu lintas merupakan beberapa masalah yang ada pada saat ini.

Adanya pergerakan manusia dari satu tempat ke tempat lainnya membuat seseorang dapat memilih berbagai sarana alat transportasi yang sesuai dengan kebutuhannya saat itu. Namun, dampak krisis moneter yang masih dirasakan oleh sebagian besar masyarakat Indonesia, menyebabkan terbatasnya pilihan jenis kendaraan yang akan dipergunakan sehari-hari.

Bentuk pilihan alat transportasi yang begitu populer di daerah perkotaan, khususnya di daerah perkotaan Indonesia adalah sepeda motor. Sepeda motor menjadi pilihan karena dianggap sebagai alat transportasi yang menghasilkan kinerja yang efektif dan yang pasti terjangkau. Hal ini ditunjukkan oleh hasil penelitian Pusat Litbang Jalan dan Jembatan pada tahun 2007 proporsi penggunaan sepeda motor di jalanan sudah mencapai

70 persen (Kusnandar, 2009). Hal ini diperkuat dengan peningkatan pada penjualan sepeda motor di Indonesia yang mengalami peningkatan setiap tahunnya, yang pada tahun 2005 saja mencapai 5 juta unit (Kusnandar, 2009).

Di wilayah Jawa Barat, jumlah sepeda motor juga terus meningkat dari tahun ke tahun jauh melebihi kendaraan roda empat (Pikiran Rakyat, edisi 19 Juli 2010). Berdasarkan data Direktorat Lalu Lintas Polda Jabar, total jumlah kendaraan baru dan lama yang terdaftar di Jawa Barat pada tahun 2009 mencapai angka 921.686 unit atau meningkat 10,98 persen dari tahun 2008 yang angkanya menembus 850.508 unit (Pikiran Rakyat, edisi 19 Juli 2010). Dari jumlah tersebut (921.686), lebih dari setengahnya adalah sepeda motor yaitu 571.025 unit dan selebihnya kendaraan roda empat yaitu 350.661 unit (Pikiran Rakyat, edisi 19 Juli 2010). Jumlah sepeda motor itu mengalami kenaikan 15,86 persen dari tahun sebelumnya, sedangkan jumlah kendaraan roda empat hanya naik 3,68 persen (Pikiran Rakyat, edisi 19 Juli 2010). Penambahan jumlah kendaraan roda dua memang tak bisa dihindari karena masyarakat membutuhkan alat transportasi yang murah dan cepat sedangkan negara belum mampu menyediakan alat transportasi massal yang aman dan nyaman.

Melimpahnya pengguna sepeda motor di jalanan kota-kota besar Indonesia tentu tidak lepas dari konsekuensi negatif yang dimilikinya. Salah satunya adalah pencurian kendaraan bermotor. Di wilayah Bandung sendiri, polisi meminta warga untuk waspada terhadap pencurian kendaraan bermotor (Tempo *Interaktif*, edisi 11 Februari 2010). “Sudah meresahkan”, pernyataan tersebut diungkapkan oleh Kepala Kepolisian Wilayah Kota Besar Bandung, Komisaris Besar Imam Budi Supeno (Tempo *Interaktif*, edisi 11 Februari 2010). Beliau beralasan, tanggal 10 Februari 2010 saja dalam satu hari terjadi 11 kali pencurian sepeda motor (Tempo *Interaktif*, edisi 11 Februari 2010). Kasus pencuriannya sendiri

tersebar, kendati mayoritas berada di wilayah Bandung Tengah. Menurut Komisaris Besar Imam Budi Supeno angka ini merupakan yang terbesar yang pernah terjadi di Bandung (*Tempo Interaktif*, edisi 11 Februari 2010).

Mencermati fakta di atas, mau tak mau para pengguna sepeda motor harus meningkatkan kewaspadaannya agar tidak kehilangan sepeda motor mereka. Mahasiswa merupakan bagian dari penghuni kota yang memanfaatkan sarana transportasi sepeda motor. Berdasarkan pengamatan informal yang peneliti lakukan di Universitas Pendidikan Indonesia, tempat parkir kampus didominasi oleh kendaraan beroda dua ini.

Pelayanan keamanan di Universitas Pendidikan Indonesia menyediakan satpam jaga di beberapa daerah parkir dan tidak di bagian lainnya. Mahasiswa yang mengendarai motor ke kampus harus dengan hati-hati memilih tempat parkir kendaraannya. Karena, meskipun menggunakan kunci ganda, berkat keahlian pencuri motor yang bertambah lihai kunci ganda itu mungkin saja dijebol, atau tanpa di jebol langsung diangkat ke dalam mobil box. Berikut ini merupakan salah satu pengalaman Intany Pamella yang dimuat dalam majalah Isola Pos (edisi Maret 2013):

#### *Kecewa Terhadap Satpam UPI*

*Sebelumnya saya ucapkan terima kasih kepada Isola Pos atas dimuatnya surat pembaca ini. Melalui tulisan ini saya ingin berbagi pengalaman kepada pembaca Isola Pos terkait pelayanan satpam UPI yang berjaga di parkiran.*

*Saya pernah mengalami pengalaman buruk beberapa saat sebelum parkir ditertibkan seperti sekarang ini. Waktu itu, motor saya diparkir di depan Lembaga Penelitian dan Pengembangan masyarakat UPI. Saat pulang kuliah, motor saya telah dikelilingi motor lain yang berserakan padat. Tentunya saat itu, saya kesulitan untuk mengeluarkan motor saya,*

*ditambah saya perempuan yang tak begitu kuat untuk memindahkan motor-motor yang menghalangi.*

*Tidak begitu jauh, saya lihat dua bapak Satpam UPI yang ditugaskan jaga parkir di sana. Kontan saya pun berteriak memanggil bapak Satpam untuk menolong saya. “Pak, pak, tolong keluarin motor saya!” teriak saya berkali-kali kepada bapak satpam. Namun betapa kerasnya saya berteriak minta tolong, bapak Satpam tidak juga menolong saya. Padahal mereka tidak begitu jauh dari saya yang kesulitan menggeser-geser motor.*

*Beberapa kali berteriak, akhirnya pak Satpam melihat kepada saya. Namun bukannya menolong saya, bapak Satpam malah kembali meneruskan kegiatannya membaca koran. Sepertinya mereka tak tergerak sedikitpun hatinya untuk menolong saya. Untungnya waktu itu ada mahasiswa yang mendengar teriakan saya. Akhirnya mahasiswa tersebut bersusah payah membantu saya.*

*Sayangnya Pak Satpam masih tetap saja membaca koran seperti tak peduli. Dengan kejadian itu, saya sungguh kecewa! Saya memang tak menganggap bapak Satpam sebagai tukang parkir, bukan juga tugasnya menggeser motor, tapi bukankah untuk menolong mah sah-sah saja? Lagian, cuma santai-santai baca koran juga bukan tugasnya bapak Satpam bukan?*

*Melihat kejadian itu juga, saya jadi sangsi. Apakah dengan posisi parkir sekarang bisa membuat pelayanannya semakin membaik? Saya berharap dengan posisi parkir yang sudah terpusat seperti sekarang, tidak ada kejadian yang pernah saya alami seperti waktu itu lagi. Satpam UPI juga harus benar-benar bekerja, tak hanya membaca koran. Setidaknya menolong mahasiswa, apalagi titik parkir sekarang semakin padat.*

*Intany Pamela*

*Mahasiswi Psikologi Pendidikan dan Bimbingan*

*2009*



Kejadian di atas merupakan contoh nyata situasi parkir sepeda motor di Universitas Pendidikan Indonesia. Mahasiswa tidak mempercayai kinerja satpam dan menganggap kejadian tersebut sebagai bukti kelalaian kinerja satpam dalam mengatur ketertiban di tempat parkir yang dijaganya.

Mahasiswa yang membawa sepeda motor saat ini juga meningkatkan kewaspadaannya dengan pemasangan kunci ganda pada kendaraannya. Namun, individu yang berbeda dapat menginterpretasikan situasi sama yang mereka hadapi dengan cara berbeda. Ada yang telah merasa aman dengan pemasangan kunci ganda itu, dan ada pula yang terus khawatir akan keselamatan kendaraan dan atribut miliknya. Helm merupakan atribut yang penting bagi pengguna sepeda motor. Para pengguna sepeda motor pun tidak akan mempercayakan helmnya di tempat yang tidak terlindungi. Apalagi jika mereka memang pernah kehilangan helm saat sedang parkir. Peneliti melihat bahwa beberapa mahasiswa UPI menitipkan helmnya di ruang administrasi dalam kantor jurusannya, bahkan ada juga mahasiswa UPI yang membawa-bawa helm ke mana pun ia pergi.

Hal ini tergantung bagaimana mereka melihat dan merasakan posisi mereka dalam situasi tersebut. Jika dilihat lebih spesifik, maka penilaian kognitif terhadap situasi yang berlangsung mempengaruhi reaksi tubuh, ekspresi wajah dan kecenderungan tindakan yang juga menimbulkan efek langsung pada pengalaman emosional (Eysenck & Keane, 2005: 2). Pertimbangan-pertimbangan tersebut menimbulkan gagasan yang kuat bahwa faktor kognitif (terutama penilaian kognitif) selalu menjadi dasar yang penting dalam menentukan pengalaman emosional (Eysenck & Keane, 2005: 2).

Hal ini dengan tepat dikemukakan oleh Lazarus (1982,1991) dalam teori penilaian kognitifnya, yang mengawali perkembangan beberapa teori penilaian kognitif lainnya (Eysenck & Keane, 2005: 2). Inti dari

pendekatan teoritis ini adalah sebagai berikut: “Mengenai apakah emosi dihasilkan sebagai respons untuk dirasakan, diingat atau dibayangkan dalam suatu situasi, atau apakah proses tersebut merupakan proses yang otomatis terjadi atau terkontrol (Eysenck & Keane, 2005: 2). Teori penilaian kognitif dari Roseman & Smith menyatakan bahwa *penilaian kognitif mengaktifkan proses emosi, mengawali ekspresi fisiologis, behavioral dan perubahan lainnya yang menghasilkan kondisi emosional*” (Eysenck & Keane, 2005: 2).

Fenomena ini menarik minat peneliti untuk mengkaji lebih jauh mengenai gambaran umum penilaian kognitif mahasiswa pengendara sepeda motor terhadap keamanan dan kenyamanan parkir di Universitas Pendidikan Indonesia.

## **2. Rumusan Masalah**

Secara umum rumusan masalah dalam penelitian ini adalah mengenai penilaian kognitif terhadap keamanan dan kenyamanan parkir di Universitas Pendidikan Indonesia pada mahasiswa pengendara sepeda motor.

Beberapa pertanyaan yang dapat diidentifikasi terkait fokus tersebut adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana gambaran umum penilaian kognitif mahasiswa pengendara sepeda motor terhadap keamanan dan kenyamanan parkir di UPI?
2. Faktor-faktor apa saja yang terlibat dalam menentukan penilaian kognitif terhadap keamanan dan kenyamanan parkir di UPI pada mahasiswa pengendara sepeda motor?

## **3. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini secara umum bertujuan untuk mengetahui penilaian kognitif (*cognitive appraisal*) mahasiswa pengendara sepeda motor terhadap keamanan dan kenyamanan parkir di UPI.

Secara khusus penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mengetahui gambaran umum penilaian kognitif mahasiswa pengendara sepeda motor terhadap keamanan dan kenyamanan parkir di UPI.
2. Mengetahui faktor-faktor apa saja yang terlibat dalam menentukan penilaian kognitif mahasiswa pengendara sepeda motor terhadap keamanan dan kenyamanan parkir di UPI.

#### **4. Manfaat Penelitian**

Beberapa hal yang dapat disumbangkan penelitian ini adalah sebagai berikut:

##### **1. Manfaat Teoretis**

Secara teoretis, tema penelitian ini menggunakan konsep penilaian kognitif (*cognitive appraisal*) yang dikembangkan oleh Lazarus sebagai pengembangan teori perkembangan emosi pada mahasiswa pengendara sepeda motor di UPI. Tema ini akan menarik, karena mahasiswa diharapkan menampilkan kompetensi yang nantinya akan mereka miliki sebagai seorang ahli di bidang mereka masing-masing. Mahasiswa diharapkan dapat menyadari bahwa pengalaman-pengalaman hidupnya akan mendasari hubungan yang mereka bangun dengan klien dan kolega mereka di masa yang akan datang. Hasil akhir kajian penelitian ini diharapkan menambah wacana Psikologi perkembangan, Psikologi sosial, dan Psikologi kognitif, khususnya teori penilaian kognitif Lazarus.

##### **2. Manfaat Praktis**

Secara praktis, penelitian ini diharapkan berguna untuk:

- a. Bagi Divisi Keamanan Universitas Pendidikan Indonesia, penelitian ini memberikan masukan dan informasi mengenai pelayanan perpustakaan di wilayah Universitas Pendidikan Indonesia.

- b. Bagi peneliti selanjutnya, penelitian ini bermanfaat sebagai rintisan bagi penelitian yang menggunakan konsep penilaian kognitif.

## 5. Asumsi

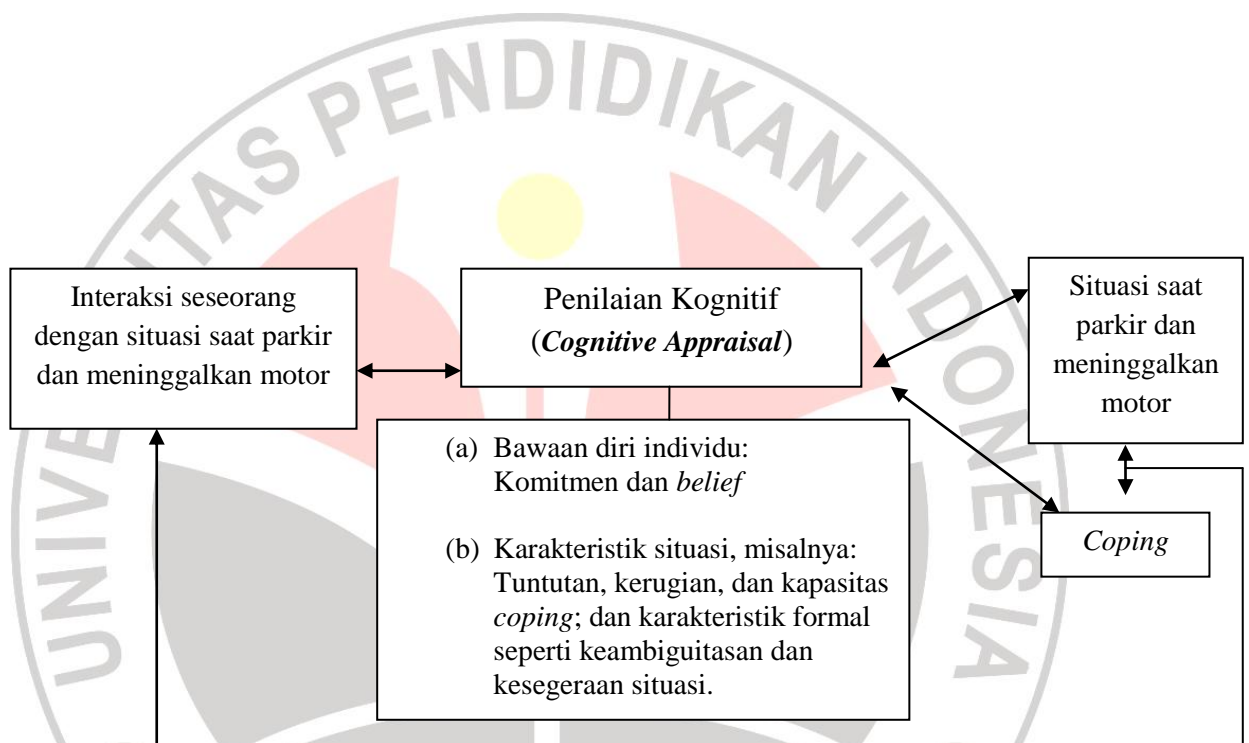
Penilaian kognitif sebagai penentu interpretasi seseorang dalam suatu situasi memiliki peranan penting dalam diri seseorang. Dalam penelitian ini situasi tersebut adalah perasaan yang timbul dalam diri mahasiswa saat parkir dan meninggalkan motor di wilayah Universitas pendidikan Indonesia. Perasaan itu tidak akan timbul tanpa didahului oleh interpretasi mahasiswa tersebut terhadap situasi yang dihadapinya saat itu.

Ketika mahasiswa pengendara sepeda motor telah merasakan perasaan tertentu, ia telah melakukan evaluasi atas situasi yang dihadapi dan evaluasi tersebut didasari oleh pemahaman mahasiswa tersebut atas sebuah ancaman. Dapat dikatakan bahwa pengetahuan dan keyakinan mahasiswa pengendara sepeda motor atas hal yang dianggapnya sebagai ancaman dalam suatu situasi dapat memicu timbulnya perasaan tak nyaman. Sebagai tambahan, peneliti juga mempercayai bahwa *primary appraisal* sendiri dibentuk oleh mahasiswa pengendara sepeda motor dengan faktor-faktor yang terlibat dalam suatu situasi seperti komitmen dan *belief*. Faktor-faktor ini juga menentukan tindakan yang diambil tiap mahasiswa pengendara sepeda motor saat menghadapi situasi tertentu, dalam penelitian ini situasi tersebut adalah saat mahasiswa parkir dan meninggalkan sepeda motornya di lahan parkir sepeda motor Universitas Pendidikan Indonesia. Komitmen mengungkapkan apa hal yang penting dan utama bagi seseorang, sementara *belief* dideskripsikan oleh Folkman sebagai dugaan yang telah ada sebelumnya tentang situasi nyata yang dihadapi dan berperan sebagai lensa perseptual (Frisancho,1997).

Berdasarkan pada keterangan tersebut, dapat diduga bahwa penilaian kognitif memegang peranan penting terhadap munculnya tindakan berbeda pada mahasiswa saat parkir dan meninggalkan motor di



wilayah Universitas Pendidikan Indonesia. Hal ini dapat digambarkan sebagai berikut:



**Bagan 1.1** Kerangka Pemikiran

Atas dasar kerangka pemikiran di atas, maka peneliti memiliki beberapa asumsi sebagai berikut:

1. Penilaian kognitif terhadap keamanan dan kenyamanan parkir di UPI berperan dalam munculnya tindakan mahasiswa pengendara sepeda motor saat parkir dan meninggalkan motor di Universitas Pendidikan Indonesia.
2. Penilaian kognitif terhadap keamanan dan kenyamanan parkir di UPI pada mahasiswa pengendara sepeda motor adalah penilaian yang negatif.

## 6. Hipotesis

Berdasarkan asumsi yang dikemukakan di atas, maka penulis mengajukan hipotesis penelitian dalam penelitian ini sebagai berikut:

1)  $H_0: \mu \geq \mu_0$

$H_0$ : Penilaian kognitif terhadap keamanan dan kenyamanan parkir di UPI pada mahasiswa pengendara sepeda motor adalah bukan penilaian yang negatif.

2)  $H_a: \mu < \mu_0$

$H_a$ : Penilaian kognitif terhadap keamanan dan kenyamanan parkir di UPI pada mahasiswa pengendara sepeda motor adalah penilaian yang negatif.

## 7. Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif dilakukan untuk menguji generalisasi hasil penelitian berdasarkan satu sampel (Siregar, 2010: 211). Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif yang menekankan analisisnya pada data numerikal atau angka yang diolah dengan metoda statistika inferensial.

Instrumen yang digunakan berupa angket atau kuesioner yang berisi sejumlah pernyataan yang mengukur penilaian kognitif saat mahasiswa parkir dan meninggalkan motor di wilayah Universitas Pendidikan Indonesia. Penelitian ini disebut sebagai penelitian survey.

Penelitian survey dapat disebut sebagai penelitian deskriptif (Ary, et al., 2006: 31). Penelitian ini menggunakan instrumen seperti kuesioner dan wawancara untuk mengumpulkan informasi dari kelompok atau perorangan (Ary, et al., 2006: 31). Penelitian survey membuat peneliti dapat menyimpulkan karakteristik berbagai kelompok dan mengukur sikap dan opini mereka terhadap berberapa hal (Ary, et al., 2006: 31).

## 8. Lokasi, Populasi dan Sampel Penelitian

Lokasi penelitian ini adalah fasilitas parkir Universitas Pendidikan Indonesia yang berada di Jalan Setiabudhi No. 229 Bandung.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh mahasiswa pengendara motor di Universitas Pendidikan Indonesia.

Sampel dalam penelitian ini adalah 99 orang mahasiswa pengendara sepeda motor yang menggunakan fasilitas parkir sepeda motor di Universitas Pendidikan Indonesia.

## 9. Definisi Operasional

Variabel yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah penilaian kognitif (*cognitive appraisal*) dari teori yang digagas oleh Richard S. Lazarus.

### 1. Definisi Konseptual

Menurut Santrock (2007) penilaian kognitif (*cognitive appraisal*) adalah istilah Lazarus untuk interpretasi yang dikenakan seseorang terhadap suatu kejadian atau peristiwa yang berlangsung dalam hidupnya mengenai bahayanya, ancamannya, maupun tantangannya dan penilaian mereka apakah mereka memiliki sumber daya yang cukup untuk menghadapi peristiwa tersebut secara efektif.

### 2. Definisi Operasional

Menurut Lazarus (dalam Frisancho, 1997: 4) penilaian kognitif (*cognitive appraisal*) merupakan interaksi antara situasi nyata dengan karakteristik yang dimiliki oleh individu yang tergambar dari derajat skor skala penilaian kognitif yang dirumuskan berdasarkan teori Lazarus dan Smith (dalam Eysenck, 1997: 35) dengan komponen sebagai berikut:

- 1) *Motivational relevance* (ketika situasi dianggap berhubungan dengan komitmen pribadi),
- 2) *Motivational congruence* (ketika situasi dianggap berhubungan dengan tujuan pribadi),

- 3) *Accountability* (seberapa besar diri atau orang lain bertanggung jawab dalam situasi yang dihadapi),
- 4) *Problem focused coping potential* (kemungkinan yang akan dilakukan mengenai dapat atau tidaknya situasi ditangani),
- 5) *Emotion focused coping potential* (kemungkinan yang dilakukan mengenai dapat atau tidaknya perasaan yang terlibat dalam situasi ditangani), dan
- 6) *Future expectancy* (penilaian mengenai bagaimana situasi akan berubah saat dihadapi).

