

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi berperan penting untuk meningkatkan kualitas hidup manusia, kegunaan transportasi tidak lain adalah memindahkan penumpang maupun barang dari suatu tempat ke tempat yang lain (Munawar, 2008). Transportasi dalam kehidupan modern seperti sekarang ini telah menjadi suatu kebutuhan yang vital untuk masyarakat perkotaan. Dengan beragamnya kebutuhan tersebut terdapat hal yang menarik, seperti meningkatnya jumlah kendaraan yang selalu naik setiap tahunnya (Aminah, 2018). Peningkatan jumlah kendaraan yang cukup signifikan ini disinyalir menyebabkan beberapa problematika di beberapa kota-kota besar di Indonesia. Salah satu kota besar di Indonesia yang memiliki peningkatan jumlah kendaraan yang tinggi ialah Bekasi (Rachmawati, 2019). Jumlah pemilik kendaraan pribadi di kota Bekasi mencapai 1,6 juta, dengan rincian 1,1 juta sepeda motor, dan 400 ribu mobil, data dari Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (Surjaya, 2019). Meningkatnya jumlah kendaraan pribadi secara signifikan ini menyebabkan beberapa permasalahan, salah satunya adalah kemacetan.

Kemacetan atau Kongesti pada umumnya terjadi di kawasan yang mempunyai intensitas kegiatan yang tinggi, terutama pada jam-jam puncak kemacetan, atau kemacetan dapat pula terjadi dikarenakan volume lalu lintas (demand) yang tidak seimbang dengan kapasitas jalan (supply) disamping adanya pencampuran moda, dan juga pada saat-saat tertentu seperti hari libur dan hari-hari besar (Murti, 2019). Mengingat hal tersebut, maka dirasa perlu adanya perkembangan sarana dan prasarana untuk mengimbangi peningkatan jumlah kendaraan tersebut. Sarana yang dimaksud ialah fasilitas yang dapat bergerak menuju daerah tujuan seperti ketersediaan moda angkutan kota (Arjawinangun, 2019). Dan prasarananya ialah ketersediaan sistem jaringan yang bersifat statis, seperti keberadaan jalan dan tempat pemberhentian. Benar bahwa salah satu permasalahan lalu lintas pada transportasi darat di perkotaan

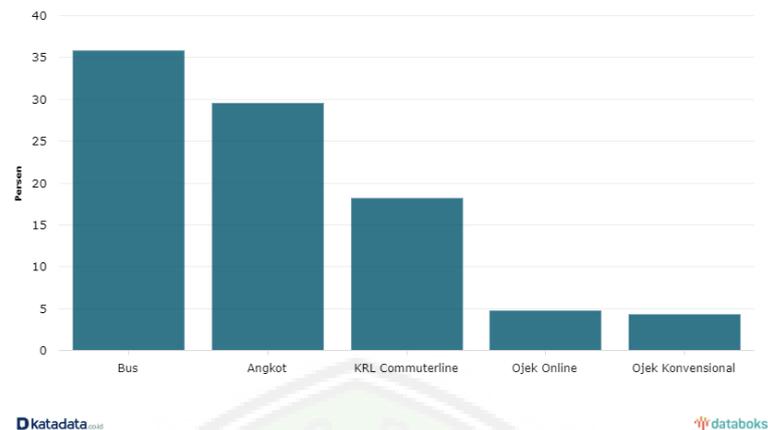
tersebut terdapat pada rendahnya kemampuan penyediaan prasarana jaringan jalan, sementara tingkat jumlah kendaraan terus meningkat. Kondisi seperti ini yang sering menyebabkan kemacetan di berbagai ruas jalan kota. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, laju pertumbuhan jalan sejak tahun 1987-2012 hanya sekitar 287.193 km atau mengalami penambahan jalan sekitar 11.046 km pertahun. Sementara laju pertumbuhan kendaraan bermotor sejak tahun 1987-2012 mencapai 86.4 juta unit kendaraan (sekitar 93%) atau bertambah sekitar 3,3 juta unit kendaraan setiap tahunnya. (Lihat tabel. 1.1)

Tabel 1.1 Data Badan Pusat Statistik Pertumbuhan Jalan dan Kendaraan tahun 1987-2012



Diluar dari rendahnya kemampuan peningkatan prasarana jalan, terdapat juga sarana yang dinilai masih belum memadai untuk menarik minat masyarakat (Karyono, 2001), seperti halnya unit transportasi umum yang masih kurang mengakibatkan masyarakat harus menunggu lama sehingga tidak mendukung ketepatan waktu kegiatan mereka, belum lagi maraknya kasus kejahatan pada transportasi umum di kota-kota besar seperti kota bekasi, seperti penodongan, pencopetan, kekerasan, hingga pemerkosaan. Hal tersebut membuat pandangan masyarakat mengenai transportasi angkutan umum di bekasi buruk, sehingga masyarakat cenderung memilih kendaraan pribadi yang lebih memudahkan meskipun harus menghadapi kemacetan di kota Bekasi.

Tabel 1.2 Angka Pelecehan Seksual Berdasarkan Moda Transportasi Umum



(Pusparisa, 2019)

Kepemilikan kendaraan pribadi selain memudahkan juga menjadi kebutuhan eksistensi diri sebagai bentuk konsumsi yang irasional, karena tidak didasarkan oleh perhitungan biaya manfaat yang logis. Peneliti telah melakukan wawancara dengan 10 subjek pengguna mobil pribadi pada pekerja di suatu institusi pengembang BUMN. Dengan kalimat yang bervariasi, rata-rata dari mereka hampir setiap hari menggunakan mobil pribadi untuk berangkat dan pulang kerja. Ketika diminta menjelaskan bagaimana pendapat mengenai lalu lintas di kota Bekasi, dengan kalimat yang bervariasi sebanyak 98% subjek menyatakan bahwa keadaan lalu lintas di kota Bekasi sangatlah macet, meski menyadari hal tersebut mereka tetap saja menggunakan mobil pribadi sendirian ke kantor dengan dalih memudahkan mobilitas serta adanya rasa nyaman saat berkendara menggunakan mobil pribadi. Menurut Steg (2003), beberapa dugaan mengenai faktor yang membuat orang memilih untuk berkendara sendiri antara lain adalah fleksibilitas, kecepatan, kenyamanan, serta kebebasan (Steg, 2003).

Ada asumsi dasar yang menyatakan bahwa manusia memiliki respon yang holistik terhadap stimulus yang kompleks (nyaman atau tidak nyaman) (Parker & Smith, 2010). Dalam hal ini pekerja yang menggunakan mobil

pribadi cenderung merasa nyaman ketimbang menggunakan moda transportasi umum, dengan dalih adanya pengalaman dan informasi yang kurang baik yang diterima oleh mereka, yaitu berupa banyaknya kejahatan yang terjadi pada moda transportasi umum pada lingkungan kota Bekasi, sehingga hal tersebut menjadi stimulus bagi mereka untuk menolak menggunakan transportasi umum. Hal ini mengindikasikan bahwa selain rasa nyaman, rasa aman juga menjadi salah satu faktor pendorong yang menyebabkan seseorang lebih memilih untuk menggunakan transportasi pribadi.

Dapat di katakan bahwa faktor-faktor pendorong yang menyebabkan seseorang lebih memilih untuk menggunakan transportasi pribadi, dalam hal ini mobil adalah karena keinginan seseorang untuk meraih rasa nyaman dan aman. Dalam psikologi ada istilah *Subjective well-being*, atau kesejahteraan diri, menurut kamus Oxford *well-being* artinya adalah keadaan nyaman, sehat dan bahagia (Lexico, 2019). *Subjective well being* juga dapat dikaitkan dengan konsep kemakmuran, kepuasan hidup, kesenangan serta penilaian yang positif (Lambert, Passmore, & Holder, 2015). Persepsi akan penilaian positif ini merupakan indikator dari *Subjective well being*. Kesejahteraan diri yang bersifat subjektif ini dapat diketahui dari ada atau tidaknya perasaan bahagia, ketika individu mampu menilai adanya lingkungan yang aman dan nyaman (Veenhoven & Publications, 2008). Oleh karenanya secara psikologis, dorongan untuk meraih kesejahteraan diri inilah yang mendasari seseorang untuk tetap menggunakan mobil pribadi meski mengetahui resiko kemacetan, ongkos yang tentu menjadi lebih mahal, hingga polusi yang ditimbulkan.

Beberapa penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi adanya penggunaan mobil pribadi untuk kegiatan sehari-hari adalah karena adanya tingkat *Subjective well being* yang dirasakan oleh individu yang bersangkutan (Kosasih, Reksura, & Setiawan, 2017), penelitian lain juga mengatakan bahwa salah satu faktor yang mendorong seseorang lebih memilih menggunakan mobil untuk berkegiatan adalah karena adanya materialisme yang juga dipengaruhi oleh *Subjective well being* (Lukito, Pebrianty, & Setiawan, 2017). Temuan lain juga menunjukkan bahwa jeleknya

transportasi berkorelasi secara negatif dengan kesejahteraan diri yang dirasakan oleh seseorang (Ma, Kent, & Mulley, 2018). Oleh karenanya dapat disimpulkan bahwa *subjective well being* memiliki kaitan erat dengan pemilihan moda transportasi yang dilakukan oleh seseorang, asumsi berdasarkan penelitian yang telah ada sebelumnya adalah bahwa keputusan seseorang untuk tetap menggunakan mobil pribadi dengan segala resikonya adalah karena kebutuhan untuk mencapai *subjective well being*.

Salah satu faktor utama yang membentuk *subjective well being* pada diri seseorang adalah *comfort*, atau dalam bahasa Indonesia artinya adalah kenyamanan, yakni pengalaman yang diterima oleh seseorang dari intervensi, berupa pengalaman langsung dan menyeluruh ketika kebutuhan fisik, psikospiritual, social, dan lingkungan terpenuhi (Peterson & Bredow, 2009). *Comfort* atau kenyamanan itu sendiri bisa dipicu oleh beberapa faktor, antara lain : Sirkulasi, Daya Alam atau Iklim, Kebisingan, Aroma atau Bau-bauan, Bentuk, Keamanan, Kebersihan, Keindahan, serta Penerangan. Terpenuhinya faktor-faktor tersebutlah yang pada akhirnya dapat menumbuhkan rasa nyaman dalam diri seseorang. Dapat dikatakan bahwa seseorang, dalam hal ini pekerja yang menggunakan mobil pribadi lebih menyayangi diri mereka sendiri sebagai kebutuhan fisiknya walaupun harus mengeluarkan waktu dan biaya yang lebih tinggi. Maka kecenderungan pekerja dalam penggunaan mobil pribadi ke kantor untuk menghindari kejahatan merupakan usaha seseorang untuk mendapatkan rasa nyaman atau di istilahkan *comfort*. Kenyamanan merupakan kebutuhan dasar seorang individu yang bersifat holistic, meliputi kenyamanan fisik, psikospiritual, sosiokultural, dan lingkungan (Kolcaba, 2003).

Sebuah penelitian menyebutkan akan pentingnya memelihara kenyamanan penumpang pada moda transportasi umum, khususnya transjakarta (Ismiyati, Firdaus, & Arubusman, 2017), hal ini mengindikasikan akan pentingnya rasa nyaman bagi penumpang itu sendiri. Penelitian lain juga menunjukkan bahwa kenyamanan menjadi faktor penentu bagi seseorang untuk memilih moda transportasi yang mereka gunakan ketika berangkat

bekerja (Safira Sukma Gita, 2015), ketika pada kenyataannya moda transportasi umum terasa belum memadai kenyamanannya, maka akan menjadi hal yang masuk akal jika seseorang lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi. Meski pada kenyataannya penggunaan moda transportasi pribadi menjadi salah satu penyebab kemacetan, namun hal tersebut mengalahkan rasa nyaman yang ingin didapatkan oleh seseorang (Qadhri & Seftarita, 2018), hal inilah yang memicu banyaknya penggunaan moda transportasi pribadi, khususnya mobil pada masyarakat, karena mobil dirasa menjadi moda transportasi yang nyaman.

Untuk menguatkan segala asumsi teoritis yang telah dijabarkan diatas, peneliti melakukan wawancara kepada lima orang subjek, yakni sub 1, sub 2, sub 3, sub 4, dan sub 5. Semua subjek diberi pertanyaan yang sama terkait dengan pemenuhan *subjective well being* yang mereka cari berkaitan dengan rasa nyaman yang perlu mereka dapatkan. Hasilnya kelima subjek pada kelima subjek ketika ditanya apakah faktor utama yang menyebabkan mereka rela mengalami kemacetan, mengeluarkan ongkos yang lebih banyak untuk bensin dengan memilih mobil pribadi sebagai alat transportasi sehari-hari, sub 1, sub 3, dan sub 5 serempak menjawab bahwa hal tersebut berkaitan dengan rasa aman yang mereka rasakan, mereka menjawab bahwa menggunakan motor memiliki resiko kecelakaan yang lebih besar, serta tingkat paparan polusi yang juga lebih tinggi dibanding ketika mereka berkendara dengan menggunakan mobil. Selain itu rasa nyaman karena tidak harus terkena panas dan hujan kala berkendara juga menjadi salah satu faktor pendorong mereka lebih memilih menggunakan mobil pribadi dibanding kendaraan yang lain.

Sub 2 menjawab bahwa faktor yang mendorong ia lebih memilih untuk menggunakan mobil pribadi adalah karena alasan keamanan, banyak sekali kejahatan begal yang marak terjadi dan mengincar pengguna sepeda motor, menggunakan angkutan umum juga ia rasa bukan pilihan yang aman karena banyaknya kasus pencopetan maupun pelecehan seksual, selain itu angkutan umum yang ada dirasa tidak nyaman karena lebih sering penuh sesak dijam berangkat ataupun pulang kerja, hal inilah yang melatar belakangi sub 2 lebih

memilih untuk menggunakan mobil pribadi. Sedangkan pada sub 4, alasannya untuk berkendara menggunakan mobil pribadi untuk berangkat dan pulang kerja adalah karena alasan gengsi, teman-teman kantornya semuanya menggunakan mobil pribadi, oleh karenanya ia juga merasa harus menggunakan mobil pribadi juga.

Dari hasil wawancara yang telah peneliti lakukan, dapat ditarik kesimpulan bahwa semua subjek yang menggunakan kendaraan pribadi berupa mobil dalam aktivitas sehari-harinya terdorong oleh adanya kebutuhan untuk memenuhi kesejahteraan dirinya, kesejahteraan diri dalam hal ini diperoleh oleh adanya rasa aman serta pengalaman yang dirasa sebagai pengalaman positif yang dirasakan. Cara untuk memenuhinya adalah rata-rata adalah dengan memenuhi rasa nyaman didalam diri. Hasil wawancara diatas menunjukkan bahwa dilapangan fenomena yang akan diteliti muncul, yakni adanya pemenuhan akan kesejahteraan diri (*subjective well being*) yang dilakukan oleh seseorang dengan cara membuat dirinya menjadi nyaman (*comfort*). Sehingga dengan dasar seluruh asumsi tersebut diduga ada hubungan antara *Comfort* dan *Subjective Well Being*, oleh karenanya peneliti ingin melakukan penelitian untuk melihat apakah ada hubungan antara *Comfort* dan *Subjective Well Being* pekerja yang menggunakan mobil pribadi pada jam macet.

1.2 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang diatas maka pertanyaan penelitian yang diajukan adalah apakah ada hubungan antara *Comfort* dan *Subjective Well Being* pada pekerja di PT PP Grand Kamala Lagoon yang menggunakan mobil pribadi pada jam macet?

1.3 Tujuan Penelitian

Ingin menguji hubungan antara *Comfort* dan *Subjective Well Being* pada pekerja di PT PP Grand Kamala Lagoon yang menggunakan mobil pribadi pada jam macet?

1.4 Manfaat Penelitian

1. 4. 1 Manfaat Praktis

Penelitian ini dapat digunakan untuk meningkatkan pengetahuan akan adanya pemenuhan *subjective well being* pada setiap orang yang harus dipenuhi dengan mengedepankan kenyamanan.

1. 4. 2 Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi penelitian dalam bidang Psikologi Sosial, khususnya yang berhubungan dengan sifat-sifat dasar manusia dalam memenuhi kebututuhannya.

1.5 Uraian Kebaruan Penelitian

Penelitian yang dilakukan oleh Andrian kosasih, Bemby Reksura, dan Rudy Setiawan dengan judul “Pengaruh tingkat kepuasan hidup, media sosial, harga diri, dan materialisme terhadap perilaku mahasiswa berkendara sendirian menggunakan mobil ke kampus” penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menjelaskan sisi apa yang paling kuat pengaruhnya terhadap sikap mahasiswa menggunakan mobil pribadi ke kampus. Penelitian menggunakan metode analisis uji korelasi dan regresi, dengan total responden sebanyak 515 responden, terdiri dari mahasiswa yang menggunakan mobil pribadi ke kampus di surabaya. Hasil dari kesimpulan yang di dapat adalah sisi materialisme mahasiswa lah yang menjadi pengaruh paling kuat untuk mempengaruhi mahasiswa memiliki niat berkendara sendiri menggunakan mobil ke kampus. Namun materialisme juga dipengaruhi oleh kepuasan hidup dan paparan media sosial (Kosasih et al., 2017).

Penelitian kedua dilakukan oleh Jati Ariati, dengan judul “Subjective well being dan kepuasan kerja pada staf pengajar di lingkungan fakultas psikologi universitas diponegoro”, tujuan penelitian ini bertujuan untuk mengetahui adanya hubungan kepuasan kerja dengan *subjective well being*. Subjek penelitian adalah seluruh dosen di fakultas psikologi universitas diponegoro, dengan penelitian menggunakan metode penelitian kuantitatif, dan dengan menggunakan uji normalitas skala kepuasan kerja dan *subjective well being*, dari hasil uji tersebut yaitu hubungan antara variabel kepuasan kerja dan

subjective well being memiliki korelasi yang kurang baik yang artinya adalah tidak terdapat hubungan yang signifikan antara kepuasan kerja dengan *subjective well being* (Ariati, 2017).

Penelitian ketiga dilakukan oleh Liang Ma, Jennifer L. Kent, dan Corinne Mulley, penelitian ini diterbitkan pada 2017 dengan judul *Transport disadvantage, social exclusion, and subjective well-being: The role of the neighborhood environment—evidence from Sydney, Australia*. Penelitian dengan metode kuantitatif ini berhasil mengumpulkan subjek sebanyak 117, peneliti menggunakan survei untuk mengumpulkan data dari semua subjek. Hasilnya persepsi akan adanya kejahatan berkaitan dengan kerugian dalam hal bidang transportasi. Artinya, rasa tidak aman akan kejahatan akan membuat seseorang beralih dari alat transportasi (Ma et al., 2018)

Penelitian keempat dilakukan oleh Ismiati, Miskul Firdaus, Dian Artanti Arubusman pada 2017, dengan judul *Manajemen Pemeliharaan Bus Transjakarta dalam Mencapai Standar Pelayanan Minimum*. Penelitian ini bertujuan menganalisis sistem manajemen operasional pemeliharaan Bus Transjakarta dalam meningkatkan kebutuhan rasa aman dan nyaman bagi masyarakat. Penelitian menggunakan metode deskriptif-kualitatif. Hasil penelitian: 1) pelaksanaan program busway yang telah dan sedang dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta melalui Dinas Perhubungan dan Badan Pengelola (BP) Transjakarta sebagian besar telah sesuai yang diharapkan, antara lain dalam bidang sarana dan prasarana seperti sistem tiket, halte, sarana bus, SDM dan publikasi; 2) kinerja pelaksanaan program busway, secara umum telah menunjukkan tingkat kepuasan penggunaannya. Busway dianggap sebagai sarana angkutan umum alternatif yang dapat memberikan rasa aman, nyaman dan ketepatan waktu tempuh, yang selama ini hal tersebut tidak dapat dilakukan oleh angkutan umum yang ada; 3) evaluasi pelaksanaan program busway selama satu tahun terakhir telah menunjukkan hasil yang cukup menggembirakan. Busway telah dapat menyerap penumpang sebanyak 17,4 juta orang dan kemampuan untuk menarik pengguna kendaraan pribadi mencapai 7,6 persen lebih besar dari rata-

rata di dunia yang mencapai 4 sampai 5 persen. Dalam mengurangi masalah kemacetan program ini belum menunjukkan perubahan yang signifikan. Program ini juga telah menghasilkan pendapatan bagi kas daerah (tahun 2015) sebesar Rp. 42,7 miliar dan perubahan perilaku masyarakat (Ismiyati et al., 2017)

Jika dibandingkan dengan keempat penelitian yang telah dijabarkan diatas maka perbedaannya jelas, tidak ada satupun penelitian yang memiliki judul, subjek serta penggunaan variabel yang persis sama dengan penelitian yang akan dilakukan. Sehingga kebaruan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah digunakannya *comfort* sebagai variabel bebas, *subjective well being* sebagai variabel terikat serta pekerja di PT PP Grand Kamala Lagoon yang menggunakan mobil pribadi pada jam macet sebagai subjeknya.

