

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kepadatan dapat dipahami melalui banyaknya penghuni yang menempati suatu wilayah, yang ditandai dengan berkumpulnya banyak manusia dalam suatu lingkungan sosial (Wahyudi, 2006). Kepadatan sosial tidak hanya ditandai di dalam suatu ruang lingkup lingkungan sosial namun, dapat juga ditemui dalam ruang lingkup transportasi. Banyaknya penumpang yang tidak diimbangi dengan luas ruang dapat menyebabkan situasi kepadatan. Kepadatan tersebut ditandai dengan melonjaknya jumlah penumpang yang terus meningkat diiringi juga dengan penambahan jumlah rangkaian gerbong bahkan beberapa jadwal keberangkatan yang merupakan gambaran dari moda transportasi *commuter line*. Kepadatan penumpang di dalam rangkaian gerbong dapat digolongkan berdasarkan enam tingkatan, yakni kepadatan 100 persen, 150 persen, 190 persen, 210 persen, 250 persen, dan 350 persen. Tingkat 100 persen adalah kondisi ketika semua penumpang mendapat tempat duduk atau menggenggam pegangan yang disediakan. Tingkat 150 persen adalah kondisi saat bahu penumpang sudah mulai saling menyentuh. Kepadatan 190 persen adalah kondisi ketika tubuh penumpang saling menyentuh, tetapi masih memungkinkan untuk membaca koran. Sementara itu, tingkat 210 persen adalah kondisi saat penumpang saling berdesakan, tetapi masih memungkinkan untuk membaca majalah, dan 250 persen adalah kondisi ketika penumpang sangat berdesakan dan tidak dapat menggerakkan lengan sementara yang terparah adalah pada tingkat 350 persen dimana kereta sudah mulai penuh oleh penumpang dan saling berdesakan (Rudi, 2015b).

Kondisi rangkaian gerbong *commuter line* yang penuh dengan penumpang terjadi akibat dari beberapa kondisi seperti saat para penumpang harus menunggu keterlambatan dari kedatangan *commuter line* yang akan mereka tumpangi sehingga menyebabkan terjadinya penumpukan

penumpang di stasiun pemberhentian. Kepadatan tidak berhenti sampai disitu sejumlah penumpang yang akan naik ke dalam rangkaian gerbong harus berebutan bahkan memaksakan diri masuk ke dalam gerbong yang sudah penuh ditambah lagi penumpang yang semakin bertambah seiring perjalanan rute *commuter line* yang melakukan pemberhentian pada beberapa stasiun (Inapex, 2017). Semakin bertambahnya jumlah penumpang yang masuk maka situasi berdesakan di dalam gerbong *commuter line* semakin tidak terhindarkan. Padahal idealnya *commuter line* memuat kapasitas sebanyak 250 orang penumpang pada setiap gerbong yang 60 diantaranya merupakan penumpang duduk (Rudi, 2015a). Namun, berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan secara langsung oleh penulis menunjukkan jumlah kapasitas tersebut melebihi batas yang diperhitungkan dengan perkiraan jumlah penumpang sebanyak 350 hingga 400 orang penumpang setiap gerbongnya. Peningkatan jumlah penumpang seperti ini seringkali terjadi pada hari kerja senin-jumat khususnya saat memasuki jam-jam sibuk.

Jam sibuk dapat dimengerti sebagai suatu keadaan pada saat seseorang ingin bergerak untuk tujuan yang sama dan pada waktu yang bersamaan pula (Ali, N., & Ramli, 2006). Jam sibuk penumpang *commuter line* dimulai pada pagi hari di jam 06.00-08.00 yang merupakan jam berangkat atau memulainya aktivitas dan pada sore hari di jam 16.00-18.00 yang merupakan jam pulang atau berakhirnya aktivitas (Munandar, 2015). Aktivitas penumpang *commuter line* memiliki variasi ke tempat-tempat tujuannya, mereka melakukan perjalanan setiap hari pergi dan pulang menuju dan dari tempat kegiatan. Berdasarkan hasil survey tahun 2014 menunjukkan bahwa jumlah penumpang *commuter line* Jabodetabek sebanyak 3.566.178 orang yang terdiri dari 2.907.932 orang melakukan kegiatan bekerja dan sebanyak 658.246 orang bersekolah/kursus (Sundari, 2017). Terjadinya peningkatan penumpang *commuter line* pada jam sibuk dikarenakan penyesuaian jadwal keberangkatan dengan kedatangan *commuter line* dalam pemenuhan aktivitas bepergian para penumpang yang salah satunya adalah bekerja, para pegawai kantor pastinya akan membuat

perhitungan berdasarkan jam masuk kerja di institusi atau perusahaan mereka (Nazwirman & Hulmansyah, 2017). Volume penumpang yang meningkat pada jam sibuk mengakibatkan kepadatan di dalam rangkaian gerbong *commuter line* dan memicu terjadinya berbagai permasalahan umum seperti situasi berdesak-desakan, saling dorong hingga terhimpit, ketidaknyamanan, menurunnya tingkat keamanan di dalam gerbong, serta ketidakmampuan penumpang dalam melakukan hal-hal yang diinginkan.

Situasi berdesakan dan saling dorong umumnya terjadi pada saat penumpang naik ke rangkaian gerbong dan berebut untuk mendapat tempat duduk. Akibatnya muncul konflik dari sesama penumpang demi memperebutkan tempat duduk seperti dikutip dari BBC Indonesia 17 Mei 2017 lalu yang memberitakan kisah 2 wanita saling jambak karena berebut tempat duduk, konflik tersebut berangkat dari masalah kelebihan penumpang (*overcapacity*) di dalam *commuter line* (Wirawan, 2017). Konflik lain yang ditimbulkan dari permasalahan perebutan tempat duduk di dalam gerbong *commuter line* yaitu memunculkan fenomena kursi prioritas yang seharusnya ditempati oleh ibu hamil, membawa balita atau menyusui, lansia, dan penyandang disabilitas justru ditempati oleh penumpang yang bukan prioritas beberapa dari mereka ada yang cuek dengan pura-pura tidur sambil memasang *headphone* untuk mendengarkan lagu atau mereka menunggu ditegur dahulu oleh petugas keamanan kereta (Fadillah, 2014). Fenomena kursi non-prioritas yang ditempati oleh penumpang yang secara fisik terlihat nampak kuat untuk berdiri menunjukkan perilaku yang serupa padahal ada penumpang lain yang lebih membutuhkan tempat duduk (Pertiwi, 2016). Namun, disatu sisi penumpang lain yang harus dengan rela berdiri dalam situasi kepadatan dan berdesakan sebenarnya secara fisiologis juga merasakan pegal di beberapa bagian tubuh ditambah lagi apabila mereka harus menghadapi kondisi AC yang rusak dan mati sehingga menimbulkan situasi panas di sepanjang rangkaian gerbong *commuter line*.

Situasi kepadatan dibarengi dengan munculnya beberapa permasalahan di dalam rangkaian gerbong *commuter line* menimbulkan beragam persepsi yang dirasakan berdasarkan sudut pandang setiap

penumpang. Perasaan sesak dibatasi sebagai persepsi seseorang yang berwujud merasa terbatasnya ruang karena kehadiran orang lain membuat seseorang cenderung memilih untuk menarik diri dari lingkungannya dan mengabaikan stimulus didekatnya. Perasaan terkungkung dan sempit karena harus berbagi ruang dengan orang lain dapat menghambat beberapa aktivitas yang sebenarnya ingin dilakukan seseorang dalam mencapai tujuannya. Pada situasi kepadatan dapat pula dianggap sebagai pelanggaran terhadap norma jarak personal. Ketika aturan jarak personal dilanggar, kurangnya kesadaran terhadap hal ini akan membawa konsekuensi negatif. Ketika orang terlalu dekat atau terlalu jauh dari jarak personal yang ia miliki, maka individu akan merasa tidak nyaman. Konsekuensi negatif yang lain, ketika orang lain mendekati individu terlalu dekat, maka individu akan memberi atribut negatif terhadap sikap tersebut (Hertinjung, 2009). Terenggutnya ruang privasi penumpang *commuter line* dirasakan cukup mengganggu dan membuat *risih*, terlebih penumpang wanita berhijab yang masuk ke dalam gerbong campuran. Dogma agama mengajarkan istilah bukan *muhrim* saat mereka bersentuhan dengan lawan jenis namun, dalam situasi padat dan sesak memaksa mereka untuk mau tidak mau melepas dogma tersebut untuk bercampur baur dengan penumpang lain. Kondisi yang setiap harinya dialami dan dirasakan oleh para penumpang *commuter line* dalam situasi padat dan sesak, dalam suasana setiap hari ini disebut dengan istilah *daily hassles*. Menurut Taylor *daily hassles* merupakan masalah yang sering dijumpai di dalam kehidupan sehari-hari yang menyangkut ketidakpuasan kerja atau masalah-masalah lingkungan seperti kesesakan atau kebisingan (Aliyah, 2014). Salah satu gejala-gejala persepsi lingkungan yang dirasakan individu akibat dari situasi padat dan sesak dalam istilah Psikologi Lingkungan dikenal dengan Kesesakan.

Kesesakan dapat diartikan sebagai perasaan subjektif atas terlalu banyaknya individu lain dalam suatu ruang. Batasan kesesakan melibatkan persepsi seseorang terhadap keadaan ruang yang dikaitkan dengan kehadiran sejumlah manusia, dimana ruang yang tersedia dirasa terbatas atau jumlah manusianya yang dirasa terlalu banyak. Keseseakan terjadi jika

seseorang mengalami hambatan dalam melakukan aktivitas serta interaksi interpersonal yang tidak diinginkan akan mengganggu seseorang dalam mencapai tujuan personal sehingga memunculkan berbagai masalah diantara individu menjadi acuh tak acuh satu sama lain dan kurang responsive, menarik diri atau mengurangi kontak sosial dengan orang lain (Erlinda, 2016). Dampak kesesakan yang erat dengan permasalahan di dalam rangkaian gerbong *commuter line* mengarah pada dampak terhadap tingkah laku sosial menurut (Holahan, 1982) yang salah satunya yaitu berkurangnya tingkah laku menolong.

Perilaku menolong di dalam *commuter line* yang padat dan sesak seharusnya menjadi kesadaran dan mendapat perhatian yang lebih bagi para penumpang. Kurangnya kesadaran menolong di dalam *commuter line* salah satunya dilansir oleh Tribunnews.com yang memberitakan bahwa seorang ibu hamil bernama Ningsih jatuh pingsan di dalam *commuter line* karena tidak mendapatkan tempat duduk, bahkan ketika penumpang lain memperingatkan pada penumpang yang duduk untuk memberikan tempat duduknya kepada ibu Ningsih, para penumpang itu berpura-pura tidur ataupun mendengarkan musik (Setio, 2016) . Tidak jauh berbeda dengan nasib ibu Ningsih dilansir pada media berita Liputan6.com (Haryanto, 2016) yang mengisahkan perjuangan ibu hamil berdiri di KRL sementara mudamudi duduk didepannya sambil asyik bermain gadget dan laptop tanpa mempedulikan ibu hamil tersebut, bahkan tempat duduk prioritas yang diperuntukan kepada ibu hamil, lansia dan penyandang disabilitas pun digunakan oleh penumpang lain yang bukan termasuk penumpang prioritas. Selanjutnya kondisi lain terjadi dalam laman media online (Supriyatna, 2018) memberitakan bahwa terjadi kasus pelecehan seksual yang dialami oleh wanita dalam kondisi sesak di gerbong campuran, wanita itu mengisahkan jika pria paruh baya sengaja menempelkan kamaluan di tubuhnya, penumpang lain di sekeliling wanita itu bahkan sebenarnya melihat secara langsung apa yang dilakukan pria tersebut namun, sangat disayangkan mereka justru tidak peduli dengan peristiwa yang terjadi di sekeliling mereka. Melihat kasus-kasus yang dipaparkan diatas, hal ini

menandakan bahwa budaya menolong di dalam *commuter line* masih tergolong minim.

Perilaku menolong dapat diistilahkan juga sebagai perilaku sosial yang dalam psikologi sosial disebut dengan perilaku prososial. Perilaku prososial merupakan salah satu bentuk perilaku yang muncul dalam kontak sosial, sehingga perilaku prososial adalah tindakan yang dilakukan atau direncanakan untuk menolong orang lain tanpa mempedulikan motif-motif si penolong (Maria & Pratiwi, 2010). Tindakan menolong sepenuhnya dimotivasi oleh kepentingan pribadi tanpa mengharapkan sesuatu untuk diri sendiri. Tindakan prososial lebih menuntut pada pengorbanan tinggi dari si penolong dan bersifat sukarela atau lebih ditunjukkan untuk menguntungkan orang lain daripada untuk mendapatkan imbalan materi maupun sosial.

Sebagai data tambahan penulis melakukan wawancara penumpang *commuter line* di jam sibuk untuk mengetahui kondisi kepadatan yang dapat menimbulkan perasaan kesesakan dan untuk mengetahui seberapa besar perilaku menolong para penumpang *commuter line*. Penulis melakukan wawancara di lingkungan Stasiun Bekasi dengan target responden sebanyak 5 orang, tabel berikut merupakan data penumpang yang telah diwawancarai oleh penulis.

Tabel 1.1
Hasil Wawancara Subjek

Subjek	Usia	Gambaran Kesesakan	Gambaran Perilaku Prososial
Sub 1	25	<ul style="list-style-type: none"> • Sikut-sikutan saat di gerbong wanita • Pegal-pegal • Sesak 	<ul style="list-style-type: none"> • Memberikan tempat duduk ke ibu-ibu yang lebih membutuhkan atau nenek-nenek • Saat sedang berdiri kemudian ada penumpang lain yang mau turun lalu menggeser badan dan

			memberikan ruang.
Sub 2	40	<ul style="list-style-type: none"> • Sesak • Tangan sakit 	<ul style="list-style-type: none"> • Kalau dapat tempat duduk, kasih sama yang membutuhkan
Sub 3	20	<ul style="list-style-type: none"> • Ramai • Sumpek • Gerah • Sikut-sikutan • Desek-desekan 	<ul style="list-style-type: none"> • Membantu menaruh tas/ barang bawaan penumpang lain di bagasi atas • Bantu nenek-nenek yang jatuh pas mau naik ke gerbong • Menegur penumpang lain yang duduk di kursi prioritas.
Sub 4	33	<ul style="list-style-type: none"> • Senggolan bahu • Panas 	<ul style="list-style-type: none"> • Memberikan tempat duduk • Membantu menurunkan barang penumpang lain dari bagasi
Sub 5	22	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak nyaman karena risih • Penuh • Sesak • Gerah • Kesal sampai dibawa emosi 	<ul style="list-style-type: none"> • Memberikan tempat duduk kepada penumpang yang lebih membutuhkan

Berdasarkan hasil wawancara didapatkan hasil yang menggambarkan pengalaman kesesakan yang dirasakan oleh penumpang diantaranya seperti saling sikut dengan penumpang lain, pegal di sekujur tubuh, sesak, sakit pada tangan, ramai, sumpek, gerah, berdesak-desakan, senggolan bahu, panas, risih, kesal hingga terbawa emosi pada saat menggunakan transportasi *commuter line* di jam sibuk. Adapun hasil wawancara juga menggambarkan perilaku prososial yang pernah dilakukan oleh setiap penumpang pada situasi padat dan sesak di dalam rangkaian

gerbong *commuter line* seperti diantaranya memberikan tempat duduk pada penumpang yang lebih membutuhkan, menggeser badan untuk memberi ruang kepada penumpang yang akan turun, membantu menaruh tas/ barang bawaan penumpang lain di bagasi atas, membantu lansia yang terjatuh saat akan naik ke dalam gerbong, dan menegur penumpang bukan prioritas yang duduk di bangku prioritas.

Situasi kepadatan yang terjadi di dalam *commuter line* di jam sibuk memunculkan berbagai permasalahan diantaranya seperti, private space mereka terganggu yang menimbulkan kasus pelecehan seksual ataupun muncul fenomena kursi prioritas yang ditempati oleh penumpang yang bukan dianggap prioritas serta fenomena kursi non prioritas yang ditempati oleh orang yang tidak terlalu membutuhkan. Berangkat dari masalah tersebut muncul perasaan subjektif yang dirasakan oleh penumpang seperti sesak, penuh, terhimpit yang dalam istilah psikologi lingkungan merupakan gejala persepsi lingkungan yang disebut Kesusakan. Kesusakan memberikan beberapa dampak bagi lingkungan dan orang-orang yang berada dalam lingkup tersebut seperti salah satunya adalah dampak sosial yang menimbulkan berkurangnya perilaku prososial atau perilaku tolong-menolong. Pernyataan ini didukung dengan hasil wawancara yang menyatakan bahwa kesusakan menimbulkan berbagai perasaan yang dirasakan penumpang *commuter line* terutama pada jam sibuk sementara hasil wawancara mengenai perilaku prososial sebenarnya memberikan gambaran bahwa masih rendahnya perilaku prososial yang dimiliki oleh penumpang *commuter line*. Berangkat dari fenomena-fenomena tersebut penulis bermaksud untuk melakukan penelitian mengenai **Pengaruh Kesusakan Terhadap Perilaku Prososial Pengguna *Commuter line* di Jam Sibuk (*rush hour*)**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pada uraian latar belakang diatas maka dapat dirumuskan masalah dalam penelitian ini “Apakah terdapat pengaruh Kesyakan dengan Perilaku Prosoial Pengguna *Commuter line* di Jam Sibuk?”

1.3 Tujuan Penelitian

Dilaksanakannya penelitian ini dalam rangka untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh Kesyakan terhadap Perilaku Prosoial Pengguna *Commuter line* di Jam Sibuk.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat digunakan bagi peneliti lain sebagai data tambahan mengenai Pengaruh Kesyakan dengan Perilaku Prosoial Pengguna *Commuter line* di Jam Sibuk pada mata kuliah khususnya Psikologi Sosial melalui pendekatan lingkungan.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi mengenai pengaruh antara Kesyakan dengan Perilaku Prosoial khusus pada pengguna *commuter line* agar mampu menumbuhkan tingkat kesadaran dan pentingnya perilaku menolong yang dapat direalisasikan di dalam gerbong *commuter line*.

1.5 Uraian Keaslian Penelitian

Penelitian terdahulu yang pernah dilakukan oleh peneliti sebelumnya dengan tema Kesyakan maupun Perilaku Prosoial adalah sebagai berikut :

Tabel 1.2
Daftar Penelitian Terdahulu

No.	Author	Judul	Metode & Subjek	Hasil Penelitian	Beda dengan penelitian yang akan diteliti
1.	(Welta & Agung, 2017)	Kesesakan dan Masa Hukuman dengan Stres pada Narapidana	Metode penelitian dilakukan dengan menggunakan skala likert. Skala kesesakan menggunakan dimensi kesesakan menurut Stokols. Skala stres menggunakan skala <i>The Perceived Stress Scale</i> oleh Cohen dkk (1983). Menggunakan analisis regresi berganda. Subjek dalam penelitian ini adalah narapidana kelas IIA sebanyak 305 orang.	Hasil analisis regresi berganda diperoleh hasil signifikansi sebesar 0,000 ($p < 0,01$) dengan nilai F sebesar 22,012 dan nilai signifikansi p sebesar 0,000 ($p < 0,01$). Hasil tersebut menunjukkan adanya hubungan positif antara kesesakan dan masa hukuman dengan kondisi stress pada narapidana.	Perbedaan dengan peneliti dengan penelitian sebelumnya, pada penelitian tersebut menggunakan variabel bebas Stres sedangkan penulis menggunakan variabel bebas perilaku prososial. Subjek pada penelitian ini adalah narapidana kelas IIA sedangkan subjek penelitian penulis adalah pengguna <i>commuter line</i> . Skala kesesakan dalam penelitian tersebut disusun berdasarkan dimensi

				kesesakan menurut Stokols (1978) sedangkan penelitian ini menggunakan skala kesesakan berdasarkan aspek menurut Gifford.
2.	(Dhita Kartika Sari, 2016)	Kesesakan dan Agresivitas Pada Remaja di Kawasan Tambak Lorok Semarang	Metode penelitian dilakukan dengan menggunakan skala agresivitas yang disusun berdasarkan aspek-aspek agresivitas dari Berkowitz (2003) dan skala kesesakan berdasarkan aspek-aspek menurut Gifford (1987) serta metode analisis statistik menggunakan analisis regresi sederhana. Subjek dalam penelitian berjumlah 230 remaja yang tinggal di	Perbedaan peneliti dengan penelitian sebelumnya, pada penelitian tersebut setting tempat difokuskan pada suatu kawasan atau pemukiman sementara penelitian yang akan dilakukan lebih berfokus pada suatu lingkup ruang atau di dalam gerbong <i>commuter line</i> itu sendiri.

			Kawasan Tambak Lorok Semarang.		
3.	(Renata & Parmita sari, 2016)	Perilaku Prososial Ditinjau dari Jenis Kelamin dan Tipe Kepribadian	Metode penelitian menggunakan alat ukur skala dimensi perilaku prososial menurut Mussen (1989). Alat ukur kepribadian tipe A dan B berdasarkan kerangka Friedman & Rosenman (1974) yang terdiri dari 14 aspek yang telah diadaptasi dari skala Bortner sedangkan analisis statistik menggunakan uji anava dua jalur. Subjek penelitian berjumlah 50 orang yang merupakan mahasiswa aktif UNIKA Soegijapranata berusia 19-24 tahun, Pengambilan subjek penelitian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada perbedaan secara signifikan antara perilaku prososial mahasiswa laki-laki dan perempuan dengan hasil $F=6,144$ dan $P<0,05$ dimana hasil mean laki-laki adalah 74,21 dan mean perempuan adalah 79,54 sehingga disimpulkan bahwa mahasiswa perempuan lebih tinggi perilaku prososialnya dibanding mahasiswa laki-laki. Sedangkan tipe kepribadian untuk tipe A diperoleh mean sebesar 77,04 dan mean tipe B sebesar 76,92, maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada perbedaan perilaku prososial pada mahasiswa	Perbedaan peneliti dengan penelitian sebelumnya, pada penelitian tersebut menggunakan uji beda untuk melihat ada tidaknya perbedaan perilaku prososial berdasarkan tipe kepribadian dan jenis kelamin sedangkan pada penelitian ini menggunakan uji regresi lalu subjek penelitian difokuskan pada mahasiswa dalam lingkup universitas sedangkan pada penelitian ini difokuskan bagi setiap pengguna <i>commuter line</i> .

			dilakukan dengan menggunakan teknik <i>incidental sampling</i> .	ditinjau dari tipe kebibadian.	
4.	(Setyawati, 2015)	Hubungan Antara Perilaku Prososial dengan Kesejahteraan Psikologis (<i>Psychological Well-Being</i>) pada Siswa Kelas XI di SMK Muhammadiyah 2 Yogyakarta	Metode penelitian tersebut menggunakan metode korelasional, instrumen penelitian menggunakan skala perilaku prososial menurut Einsberg dan Mussen serta skala Kesejahteraan Psikologis berdasarkan pada dimensi PWB menurut Ryff (2015). Subjek dalam penelitian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas siswa kelas XI di SMK Muhammadiyah 2 Yogyakarta memiliki tingkat perilaku prososial pada kategori tinggi sebanyak 68 siswa (62%) dan tingkat kesejahteraan psikologis pada kategori tinggi 79 siswa (72%). Ada hubungan positif dan signifikan antara perilaku prososial dengan kesejahteraan psikologis pada siswa kelas XI di SMK Muhammadiyah 2 Yogyakarta dengan nilai korelasi sebesar 0,660.	Perbedaan peneliti dengan penelitian sebelumnya, pada penelitian tersebut menggunakan metode korelasional untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan sementara pada penelitian ini menggunakan metode regresi untuk mengetahui seberapa besar pengaruh.