

BAB I

PENDAHULUAN

Pada bab ini akan diuraikan mengenai mengenai latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan uraian keaslian penelitian.

1.1 Latar Belakang

Kepolisian Negara Republik Indonesia atau biasa yang disebut Polri merupakan alat negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri, hal tersebut merupakan bunyi dari undang-undang No.2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia Pasal 5 ayat 1.

Fungsi dan tugas polisi dalam masyarakat semakin lama semakin kompleks. Permasalahan yang dihadapinyapun tidak hanya masalah kriminalitas dan hukum, masalah sosial juga menjadi bagian dari tugas Kepolisian. Tugas polisi dapat dikatakan berada dalam ranah kemanusiaan untuk melindungi, mengayomi dan melayani masyarakat. Menurut Undang-Undang No.2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia Pasal 2 menyebutkan bahwa fungsi Kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat (Kelana, 2002).

Polisi dalam profesinya dituntut untuk dapat melayani masyarakat dengan baik. Pelayanan lebih menekankan pada pemberian bantuan yang secara nyata dapat diwujudkan dalam pemberian layanan masyarakat yang dilakukan dengan kemudahan, cepat, simpatik, ramah dan sopan (Sulistyo, 2010). Polisi dalam menjalankan profesinya mengalami salah satu kendala sehingga menyebabkan terganggunya pelayanan terhadap masyarakat.

Kendala tersebut yaitu adanya stres yang dialami polisi. Stres merupakan peristiwa-peristiwa fisik atau psikologis yang dipersepsikan potensial dalam menyebabkan gangguan fisik maupun distress secara emosional (Baron dan Byrne, 2005).

Pada sebuah lamannya *careercast.com* (dalam *careercast.com*, 2016) menyebutkan bahwa terdapat 10 profesi yang tergolong paling stres pada tahun 2016 dan diprediksi hingga sampai pada tahun 2024, salah satunya adalah polisi yaitu berada di urutan empat. *Careercast.com* menyebutkan pekerjaan tersebut adalah personel militer, pemadam kebakaran, pilot, polisi, pengatur acara (*event coordinator*), *public relations executive*, eksekutif perusahaan (senior), penyiar radio, reporter koran, dan pengemudi taksi. *National Safety Council* (2004) juga menyebutkan bahwa profesi polisi merupakan profesi yang dianggap paling berpotensi membuat stres. Berikut merupakan beberapa pekerjaan tersebut adalah pegawai pos, jurnalis, pilot pesawat, polisi, perawat, petugas *customer service*, pelayan, penambang, pengatur lalu lintas udara, dan pemadam kebakaran. Hal ini juga sejalan dengan pernyataan *The Health and Safety Executive* (dalam Blaug, Kenyon dan Lekhi, 2007) yang menunjukkan bahwa beberapa pekerjaan secara berkelanjutan terus mengalami kasus yang sangat tinggi akibat dari pekerjaan yang menekan, yaitu diantaranya petugas kepolisian. *The Health and Safety Executive* (HSE) menyebutkan pekerjaan-pekerjaan tersebut adalah perawat, guru, administrator dalam organisasi pemerintah, tenaga pelayanan pribadi, praktisi medis, petugas penjara, petugas kepolisian dan personel angkatan bersenjata.

Profesi polisi sering dikutip sebagai profesi yang berpotensi menimbulkan stres. Gottschalk (2010) menyebutkan bahwa polisi secara umum dilihat sebagai profesi yang sangat stres dan menuntut serta mengalami peristiwa kerja yang sering dikaitkan dengan tekanan psikologis. Thibault, Lynch dan McBride (2001) juga mengatakan bahwa pekerjaan polisi merupakan pekerjaan dengan tingkat stres yang tinggi dan mengelola pekerjaan ini dapat menimbulkan stres yang berat. Bailey (2005) juga mengatakan bahwa pekerjaan pada profesi polisi penuh dengan stres tingkat

tinggi karena merupakan salah satu pekerjaan dimana individu diminta untuk secara terus-menerus berhadapan dengan bahaya fisik dan untuk mempertaruhkan hidupnya setiap waktu. Violanti dan Paton (1999) juga menambahkan bahwa stres yang dialami merujuk pada peristiwa yang pada umumnya terjadi dalam pekerjaan polisi yang memiliki potensi untuk secara psikologis atau fisik tergolong berbahaya bagi petugas, seperti bahaya, kekerasan, dan kejahatan. Morash, Haar dan Kwak (2006) juga menambahkan bahwa petugas polisi yang mengalami tingkat stres kerja yang tinggi akan mengalami penyakit fisik dan masalah psikologis yang akan mempengaruhi pada kinerjanya.

Banyak yang menemukan adanya tekanan stres yang unik pada profesi polisi. Banyak pekerjaan dari polisi yang tergolong rutin, yang dapat memungkinkan adanya risiko yang besar dan berbahaya disetiap keadaan yang tak terduga. Polisi sering berurusan dengan individu yang antisosial, anti otoritas, pemaarah, menggunakan kekerasan, mengalami gangguan emosional, manipulatif, serta dibawah pengaruh alkohol dan obat-obatan. Polisi juga bekerja dalam organisasi militer dengan garis-garis kaku pada kewenangan, banyaknya aturan dan peraturan, serta ancaman tindakan ketika perilakunya tidak sesuai dengan prosedur hukum, kebijakan, prosedur-prosedur, atau harapan publik. Selain itu, banyak polisi yang merasa sulit untuk membangun dan mempertahankan hubungan di luar profesinya sebagai polisi, karena sering adanya perasaan bahwa tidak ada orang lain yang dapat memahami tekanan pekerjaannya sebagai polisi (Greene, 2007).

Sarafino dan Smith (2011) menyebutkan bahwa stres dihasilkan karena adanya tuntutan tugas yang diperoleh dalam dua cara, pertama beban kerja yang terlalu tinggi. Individu yang bekerja sangat keras selama jangka waktu tertentu dan berjam-jam karena merasakan adanya kewajiban untuk melakukannya. Neta S. Pane selaku Ketua Presidium *Indonesia Police Watch* (IPW) dalam media harian *online jitunews.com* (dalam Rahmadsyah, 2016) mengatakan bahwa beban kerja polisi dianggap berat karena terdapat beberapa polisi yang bekerja lebih dari 12 jam sehari, kondisi tersebut

mengakibatkan polisi mudah stres dan emosional saat berinteraksi dengan masyarakat. Penelitian dari Lutfiyah (2011) mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi stres kerja pada polisi lalu lintas, didapatkan hasil bahwa faktor beban kerja merupakan faktor yang paling besar dalam mempengaruhi stres kerja. Kedua, beberapa jenis kegiatan dalam pekerjaan yang dapat mengalami stres daripada hal yang lain, misalnya tindakan manual berulang dan yang melibatkan tanggung jawab untuk seseorang atau masyarakat (Sarafino dan Smith, 2011). Hal ini juga sejalan dengan apa yang disampaikan oleh Greene (2007) bahwa terdapat dua pendekatan teoritis mengenai stres yang dialami polisi, salah satunya yaitu didasarkan pada model yang lebih kronis dan berfokus pada kegiatan rutin sehari-hari yang berdampak pada munculnya stres, seperti kebosanan, kondisi kerja yang buruk, kurangnya dukungan masyarakat, kemacetan, dan potensi kekerasan warga ketika berhadapan dengan pemeriksaan rutin lalu lintas.

Tugas teknis kepolisian meliputi lima hal yaitu Bina Masyarakat (Binmas), Intelijen (Intel), Reserse dan Kriminal (Reskrim), Samapta Bhyangkara (Sabhara) serta Lalu Lintas (Lantas). Keseluruhan fungsi teknis memiliki perannya masing-masing termasuk bagian Lantas. Menurut Chryshnanda (2011) tugas polisi lalu lintas adalah untuk kemanusiaan melalui penataan lalu lintas agar terwujud situasi dan kondisi yang aman, selamat, tertib, dan lancar serta harus mampu meningkatkan kualitas keselamatan dan menurunkan tingkat fasilitas korban kecelakaan serta membangun budaya tertib lalu lintas.

Kunarto (1996) menjabarkan bahwa polisi lalu lintas merupakan bagian dari Polri yang unik, karena seluruh anggota polisi ingin ditempatkan pada bagian lalu lintas agar tentram dan bahagia, namun pada hakekatnya tugas sebenarnya luar biasa beratnya, hal tersebut dikarenakan Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) dibandingkan fungsi-fungsi Kepolisian yang lain mempunyai bobot tugas yang jauh lebih berat. Kunarto (1996) mengatakan terdapat lima alasan yang mendasari pernyataan tersebut. Pertama, Polantas merupakan refleksi keadaan Polri, Polantas menyandang misi terberat dalam membangun citra (*image building*). Polisi merupakan etalase dari hukum

dan budaya bangsa, maka Polantas merupakan etalase dari Polri. Chryshnanda (2011) juga menambahkan bahwa apa yang dilakukan Polantas maka itu merupakan cerminan dari Polri, jika yang dilakukan Polantas sesuai dengan prosedur yang ada maka akan berdampak positif untuk citra Polri namun jika yang dilakukan adalah hal yang negatif maka memungkinkan adanya label buruk bagi kepolisian.

Kedua, masalah yang dihadapi Polantas merupakan problema yang paling dahsyat di lingkungan Polri. Korban lalu lintas yang meninggal dalam 15 tahun terakhir tidak pernah di bawah 10.000 jiwa dalam 1 tahun, belum luka berat atau ringan, kerugian harta benda dan lain lain.

Ketiga, masalah lalu lintas merupakan masalah masyarakat dalam keseharian, sehingga pemecahannya harus benar-benar komprehensif, menyeluruh dan tuntas. Pemecahan masalah lalu lintas juga setiap saat berkembang dan berubah serta serba dinamis, karenanya dituntut pada petugas Polantas satu sikap dan cara berpikir yaitu “tiada hari tanpa belajar” (Kunarto, 1996).

Keempat, fungsi lalu lintas di jajaran Polri adalah fungsi yang mandiri dan komplit. Fungsi-fungsi yang lain seperti Reserse, Intel, Binmas, dan Sabhara tidaklah mandiri artinya mereka bergantung satu dengan yang lainnya. Sebagai contoh, Intel dan Reserse tidak akan bergerak jika tidak ada laporan adanya suatu kejadian di suatu tempat. Berbeda dengan lalu lintas (Lantas), Lantas mempunyai unit *enforcement*, unit Binmas dan unit patroli sendiri sehingga operasionalnya ditentukan oleh kebutuhan yang mereka tentukan sendiri, dengan demikian seorang kepala Ditlantas peran dan fungsinya di bidang lalu lintas itu menjadi luar biasa dan beban tugas yang diembannya tergolong berat (Kunarto, 1996).

Kelima, pengelolaan registrasi kendaraan. Sejak awalnya ada kendaraan sehingga perlu adanya registrasi dan pengemudi harus juga mempunyai SIM untuk memastikan kelayakannya dalam menggunakan kendaraan, di Indonesia pengelolaan ini dilaksanakan oleh Polantas, namun dalam pelaksanaannya, Polantas sendiri rasanya terlalu longgar dalam memberi persyaratan pemegang SIM, apalagi jika persyaratan itu hanya

formalitas saja, inilah yang dapat membuat citra Polri atau Polantas menjadi semakin runyam (Kunarto, 1996).

Setiap Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah (Polda) memiliki sejumlah direktorat dalam menangani tugas melayani dan melindungi, yaitu Direktorat Reserse (kriminal, kriminal khusus, narkoba), Direktorat Intelijen dan Keamanan, Direktorat Lalu Lintas, Direktorat Bimbingan Masyarakat, Direktorat Sabhara, Direktorat Pengamanan Objek Vital (Pamobvit), Direktorat Polisi Air (Polair), Direktorat Tahanan dan Barang Bukti (Tahti), Biro Operasi, Biro SDM, Biro Sarana Prasarana (Sarpras), Bidang Keuangan, Bidang Profesi dan Pengamanan (Propam), Bidang Hukum, Bidang Hubungan Masyarakat (Humas), dan Bidang Kedokteran Kesehatan. Organisasi Dit. Lantas dipimpin oleh seorang Direktur Lalu Lintas dan kemudian diikuti oleh sub. Unit dibawahnya, yaitu bagian Renmin (bertugas dalam menejemen administrasi anggota Dit. lalu lintas), bagian Regiden (bertugas melayani masyarakat dalam hal suat-surat kendaraan bermotor), kemudian dibagian lapangan terdapat satuan Patroli Jalan Raya (Sat. PJR), satuan Patroli dan Pengawalan (Sat. Patwal), serta satuan Penjagaan dan Pengaturan (Sat. Gatur), ketiga satuan unit ini bertugas di lapangan dalam menerapkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran (Kamseltibcar) dalam berlalu lintas. Sat. PJR diantaranya bertugas hanya disepanjang jalan tol untuk melakukan pengaturan, penegakkan hukum, penindakan pelanggaran lalu lintas, penanganan kecelakaan lalu lintas pertama. Sat. Patwal diantaranya bertugas untuk melaksanakan pengawalan disepanjang jalan wilayah, survei rute perjalanan VVIP. Sat. Gatur diantaranya bertugas untuk melaksanakan kegiatan penjagaan dan pengaturan lalu lintas di pos-pos yang telah disediakan di tiap jalur-jalur protokol maupun jalur-jalur yang terdapat kemacetan, melancarkan lalu lintas, menjaga rute VVIP, serta melakukan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas.

Polantas Sat. Gatur yang bertugas di jalur-jalur lalu lintas di jalan raya sering menemukan berbagai macam kendala dan permasalahan, Chryshnanda (2011) menyebutkan terdapat 15 permasalahan yang terjadi di

jalur-jalur lalu lintas yang harus dihadapi dan ditangani oleh Polantas, yaitu pelanggaran hukum, kerusakan jalan dan infrastruktur, kesalahan sistem pendukung, kemacetan, kecelakaan lalu lintas, masalah sosial (pasar tumpah, gelandangan, pengemis), sistem transportasi angkutan umum, jumlah kendaraan bermotor, konflik kepentingan yang berkaitan dengan lalu lintas, *street crime* (kejahatan di jalan, misalnya perampokan, penembakan hingga terorisme), premanisme, jaringan jalan, ruang gerak lalu lintas, program pembangunan, dan dampak lalu lintas terhadap lingkungan. Disisi lain, Polantas juga turut berkontribusi dan membantu dalam menyelesaikan masalah yang terdapat di jalur-jalur lalu lintas. Menurut data dari *Regional Traffic Management Centre* (RTMC) Ditlantas Polda Metro Jaya (2016), polantas Sat. Gatur menjadi *partnership action* dalam penyelesaian berbagai permasalahan, yaitu kecelakaan lalu lintas atau laka lantas (seperti; laka tunggal, laka massal, tabrak lari), bencana (seperti; banjir, kebakaran, longsor), gangguan (seperti; *traffic light problem*, pohon tumbang, jalan berlubang, kendaraan mogok), aksi massa (seperti; demonstrasi, aksi supporter) serta teror (seperti; tawuran, ancaman bom).

Stres dapat digunakan untuk menunjukkan suatu perubahan fisik yang luas yang disulut oleh berbagai faktor psikologis ataupun faktor fisik atau kombinasi dari faktor-faktor tersebut (Prawitasari, 2011). Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan anggota Polantas yang bertugas di Sat. Gatur mengalami stres. Hasil wawancara pada tanggal 18 Mei 2016 yang dilakukan oleh salah satu anggota Polantas Polda Metro Jaya menyebutkan bahwa banyak faktor yang dapat menyebabkan Polantas mengalami stres antara lain faktor cuaca yang tidak menentu, siang hari yang panasnya sangat menyengat atau hujan deras yang dapat menggenangi air di jalan, kebisingan, debu, polusi atau asap kendaraan yang tidak sehat, kemacetan di Jakarta yang tiada henti-hentinya, ketidakdisiplinan dan perilaku pengguna jalan. Selain itu adanya piket dan keharusan *stand by* setiap saat menyebabkan anggota harus siap kapan saja apabila dibutuhkan. Terlebih bila ada penjagaan kategori “siaga” dimana jam kerja ditambah hingga menjadi dua belas jam, seperti penjagaan supporter sepak bola hingga dini

hari, mudik, pergantian tahun baru, dan lain-lain. Sarafino dan Smith (2011) menambahkan bahwa beberapa situasi yang dapat membuat stres diantaranya suara dan kemacetan lalu lintas.

Faktor sosial juga dapat menjadi sumber stres bagi Polantas yaitu hubungan interpersonal, misalnya hubungan dengan atasan, rekan kerja, keluarga dan masyarakat atau pengguna jalan. Terdapat berbagai macam masalah atau hambatan dalam menjalin hubungan dengan orang-orang sekitar, misalnya ketidakcocokan dengan rekan kerja, kebijakan pimpinan yang tidak sesuai dengan harapan anggota, dan hubungan yang tidak harmonis dengan pengguna jalan. Wawancara yang dilakukan oleh petugas Polantas Polda Metro Jaya pada tanggal 18 Mei 2016, mengatakan bahwa terkadang anggota Polantas berbeda pandangan dengan rekan kerja mengenai kedisiplinan berjaga di pos atau jalan raya, selain itu hubungan dengan atasan juga turut mempengaruhi, seperti kesalahpahaman antara yang dilihat atasan (Komandan) dengan yang dilakukan anggota Polantas. Beliau mengatakan “saat waktunya istirahat sejenak setelah berjam-jam berdiri dan mengatur lalu lintas, saya duduk dan melihat *handphone* disaat itu Komandan saya melihat dan berkata “Hey, jangan duduk-duduk dan main *handphone* saja kamu, bertugaslah”, padahal saat itu saya hanya sedang istirahat sejenak dari lelahnya saya berdiri”. Selain itu hubungan dengan pengguna jalan juga hal yang paling sering dijumpai Polantas, banyak yang tidak menghargai keberadaannya dan banyak juga yang tidak menghiraukan bunyi pluit dan tindakan anggota. Polantas tersebut juga menambahkan bahwa pengguna jalan, misalnya supir angkutan umum yang *ugal-ugalan* dan berhenti seandainya dipinggir jalan, ketika disuruh maju, supir tersebut tidak mentaatinya. Polantas yang lain juga menambahkan bahwa pada saat merekayasa atau mengalihkan lalu lintas, banyak pengguna jalan yang lain membentak dan berkata kasar kepadanya, karena tidak terima dengan kondisi jalan tersebut.

Pengguna jalan juga termasuk kedalam faktor sosial yang dapat menimbulkan stres bagi Polantas. Banyak pengguna jalan yang melakukan tindakan yang buruk kepada petugas Polantas, dalam media harian *online*

liputan6.com (dalam Santoso, 2016) mengabarkan bahwa saat kegiatan Operasi Patuh Jaya di jalan Dharmawangsa Jakarta Selatan terdapat pengendara motor yang terjaring razia yang melawan dan sengaja memukul petugas Polantas. Kabar lain juga datang dari media harian *online merdeka.com* (dalam Faqir, 2016) yang mengabarkan bahwa anggota Polantas mengalami patah kaki akibat ditabrak oleh siswa kelas 1 SMA karena berusaha menghindari saat akan dirazia petugas saat menggelar operasi Patuh Lodaya. Fanani (2016) juga melaporkan dalam media harian *online liputan6.com* mengenai seorang pelanggar yang tidak terima saat kendaraannya dihentikan petugas Polantas sehingga pelanggar tersebut memukulnya serta mengunggah dan mencacinya di berbagai media sosial.

Wilayah keberadaan yang menjadi tempat Polantas bertugas juga menjadi problema tersendiri bagi personil tersebut, karena beberapa wilayah memiliki kepadatan yang cukup tinggi, diantaranya adalah daerah Jakarta. Kemacetan di ibukota DKI Jakarta tidak dapat dihindari, terutama di titik-titik persimpangan yang rawan dengan kemacetan. Semakin hari, kemacetan di Jakarta semakin parah. Puncak kemacetan di Jakarta terjadi pada jam sibuk di pagi hari sekitar pukul 06.30-09.00 WIB dan sore hari sekitar pukul 16.30-19.30 WIB. Pertambahan penduduk dan pertambahan kendaraan bermotor di wilayah hukum Polda Metro Jaya juga berkembang sangat signifikan, yang berdampak pada situasi keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan, yaitu timbulnya permasalahan-permasalahan lalu lintas yang sangat kompleks baik berupa kemacetan, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Sementara itu faktor lain yang juga mempengaruhi yang dominan, seperti aspek sarana prasarana lalu lintas, lingkungan, kependudukan dan keterbatasan jaringan jalan, sehingga memerlukan penanganan secara strategis, sinergis, dan komprehensif. Data kecelakaan lalu lintas yang terjadi pemakai jalan kurang mematuhi peraturan lalu lintas, begitu juga dengan kesadaran pengguna jalan dalam berlalu lintas menunjukkan perilaku yang kurang terpuji dan membahayakan keselamatan baik bagi dirinya atau orang lain (Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, 2013). Hal tersebut dapat menjurus pada masalah sosial yang

dikenal dengan *police hazard*. Menurut Fadillah dan Machyawaty (2015) *police hazard (PH)* merupakan keadaan, peristiwa, situasi atau kondisi yang bersifat nyata dan jika dibiarkan dapat menjadi sumber atau memberikan peluang terjadinya gangguan ketertiban dan kelancaran dalam kajian transportasi dan lalu lintas. Sehingga sangat diperlukan keberadaan Polantas untuk dapat menguraikan permasalahan-permasalahan yang ada, hal tersebut dapat menambah beban tugas dan membuat kondisi Polantas semakin tertekan.

Penelitian yang dilakukan oleh Aulya (2013) mengenai stres kerja pada polisi lalu lintas di Polres Metro Jakarta Pusat yang berjumlah 65 responden. Berdasarkan hasil penelitian diperoleh sebesar 52,3% responden mengalami stres kerja ringan, kemudian diperoleh pula tiga faktor yang berhubungan dengan stres kerja, yaitu beban kerja, promosi, dan umur. Hal lain yang menjadi pembahasan peneliti dalam kesimpulan tersebut adalah didapat keterangan bahwa 24,6% Polisi lalu lintas mengalami stres kerja berat, 53,8% polisi lalu lintas menyatakan memiliki beban kerja yang berat, 63,1% polisi lalu lintas menyatakan rutinitasnya tergolong membosankan, 83,1% polisi lalu lintas tidak berperan dalam organisasi, 55,4% polisi lalu lintas menyatakan promosinya tidak memuaskan, 61,5% polisi lalu lintas menyatakan memiliki gaji yang tidak sesuai, 55,4% polisi lalu lintas menyatakan struktur dan iklim organisasi tergolong buruk namun 100% (65 responden) menyatakan bahwa hubungan dalam pekerjaannya tergolong baik.

Kepala Divisi Humas Kepolisian Republik Indonesia, Irjen. Pol. Anton Charliyan dalam media harian *online poskotanews.com* (dalam Ilham, 2015) mengatakan bahwa salah satu penelitian internal terhadap polisi lalu lintas dan polisi reserse Metro Jaya dengan melalui tes psikologi, didapatkan hasil yang mencengangkan, yaitu sebesar 80% polisi lalu lintas dan polisi reserse mengalami stres berat.

Dikutip dalam *viva.co.id* (dalam Ruqoyah dan Nugraha 2016) bahwa Kepala Bidang Kedokteran dan Kesehatan (Bidokkes) Polda Metro Jaya Komisaris Besar Musyafak mengatakan bahwa banyak faktor yang

membuat seorang anggota kepolisian rentan mengalami stres, menurutnya anggota Polisi yang dinas di Polda Metro Jaya disamping mempunyai aktivitas yang cukup padat juga adanya tuntutan kebutuhan hidup yang tinggi. Selanjutnya, dalam media harian online *beritasatu.com* (dalam Farouk, 2016) mengatakan bahwa terdapat berbagai fenomena mengenai semakin banyaknya anggota polisi yang stres dan berbuntut bunuh dirinya sendiri dan atau orang lain.

Dikutip dari media harian online *news.detik.com* (dalam Amelia 2015) bahwa terdapat dua polisi lalu lintas yang memarah-marahi dan membentak supir bus TransJakarta, dimana supir tersebut belum bisa dipastikan kesalahannya. Terdapat pula peristiwa polisi lalu lintas yang merasa tertekan bahkan hingga bunuh diri. Dikutip dalam media online *liputan6.com* (dalam Ans, 2015) didapatkan informasi bahwa Kanit Lantas Polsek Cipondoh Tangerang, seorang anggota berpangkat perwira ditemukan dalam keadaan tewas di perumahan dan diduga melakukan bunuh diri karena merasa depresi ditolak dinikahi oleh seseorang.

Berdasarkan peristiwa tersebut, polisi lalu lintas dihadapkan pada berbagai hal yang dapat membuatnya dapat tertekan dan stres yang bersumber dari berbagai situasi dan lingkungan, seperti permasalahan keluarga dan pekerjaan. Peristiwa tersebut menandakan tidak adanya penyelesaian masalah yang baik terhadap sumber-sumber yang dapat membuatnya tertekan sehingga mengakibatkan hilangnya nyawa. Sehingga polisi dituntut untuk dapat memecahkan berbagai macam permasalahan.

Pada saat kondisi tertekan, polisi lalu lintas berusaha untuk beradaptasi dan menyelesaikan masalah dengan berbagai cara. Emosi dan rangsangan fisiologis yang ditimbulkan oleh situasi stres sangatlah tidak nyaman dan ketidaknyamanan ini memotivasi seseorang untuk melakukan sesuatu guna menghilangkannya. Proses yang digunakan oleh seseorang untuk menangani tuntutan yang menimbulkan stres dinamakan *coping*. Konsep penting yang erat berhubungan adalah konsep stres dan *coping*, yang menjembatani aspek fisiologis dan lingkungan dari kehidupan sehari-hari (Sundberg, Winebarger, dan Taplin, 2007). Menurut Baron dan Byrne

(2005) *coping* adalah respon-respon individu terhadap stres dalam cara yang akan mengurangi ancaman dan efeknya, termasuk apa yang dilakukan, dirasakan, atau dipikirkan seseorang dalam rangka menguasai, menghadapi, ataupun mengurangi efek-efek negatif dari situasi-situasi penuh tekanan.

Faktor-faktor psikologis atau perilaku yang berperan dalam mencakupi stres yaitu ciri-ciri kepribadian dan *coping style* (Davidson, Neale, dan Kring, 2006). Menurut VandenBos (2015) *coping style* adalah cara atau karakteristik dimana seorang individu menghadapi atau berhadapan dengan stres (tekanan), situasi yang membuatnya cemas serta keadaan yang darurat. Cara individu menghadapi situasi-situasi yang penuh dengan tekanan berbeda-beda.

Salah satu faktor yang menentukan seberapa parah seorang individu dipengaruhi oleh stres yang dirasakannya adalah bagaimana dia menghadapi peristiwa yang dialaminya, terdapat dua tipe utama strategi *coping* yang biasanya dapat menurunkan stres (Fausiah dan Widury, 2008). Menurut Lazarus dan Folkman (1984) dalam melakukan penyesuaian diri terhadap stres, individu menggunakan dua bentuk strategi yaitu *emotion focus coping* dan *problem focus coping*. Penggunaan strategi *coping* oleh polisi lalu lintas, dapat berupa strategi *coping* yang berorientasi pada emosi (*emotion focus coping*), yang meliputi usaha seseorang untuk mengatur emosinya ketika menghadapi stres dengan berusaha mengubah perasaannya atau cara mempersepsikan masalah tersebut yang ditujukan untuk mengendalikan respon emosional pada situasi yang menimbulkan stres. Strategi *coping* yang lain berorientasi pada masalah (*problem focus coping*), yang meliputi usaha seseorang untuk memodifikasi masalah yang menimbulkan stres atau sumber stres serta mendorong perubahan perilaku atau perkembangan suatu rencana tindakan untuk mengatasi stres tersebut (Feldman, 2012).

Strategi *coping* yang berorientasi pada masalah (*problem focus coping*) antara lain adalah mendefinisikan masalah, menghasilkan pemecahan alternatif, mempertimbangkan alternatif yang berkaitan dengan biaya dan manfaat, diharuskannya memilih salah satu solusi, dan bertindak atas pilihan tersebut (Lazarus dan Folkman, 1984). *Problem focus coping*

juga dapat diarahkan ke dalam, yaitu individu dapat mengubah sesuatu pada dirinya sendiri dan bukan mengubah lingkungan, menemukan sumber pemuasan alternatif, serta mempelajari kecakapan atau keterampilan baru. Bagaimana cakupannya individu menerapkan strategi tersebut tergantung pada pengalamannya dan kapasitasnya untuk mengendalikan diri (Nolen-Hoeksama, Fredrickson, Loftus, dan Wagenaar, 2009). *Problem focus coping* juga termasuk kedalam keterampilan untuk penaganganan yang lebih sehat (Pomerantz, 2014). Individu yang menggunakan *problem focus coping* pada situasi stres menunjukkan tingkat depresi yang lebih rendah, baik selama situasi stres maupun setelahnya (Taylor dan Stanton, 2007).

Menurut Pomerantz (2014) *problem focus coping* termasuk pendekatan yang menekankan upaya-upaya konstruktif dan proaktif untuk mengambil tindakan mengenai sebuah situasi yang penuh stres serta didalamnya terdapat kontrol personal, meskipun menyadari bahwa pemicu stres berada diluar kontrol dirinya namun tetap berusaha agar mempersiapkan diri seoptimal mungkin. Pittner, Houston dan Spiridigliozzi (dalam Pomerantz, 2014) mengatakan bahwa secara kuat penelitian telah mendukung ide mengenai individu yang percaya bahwa jika dirinya dapat menerapkan kontrol personal tertentu atas situasi yang penuh stres akan lebih baik secara emosional maupun fisik dibandingkan individu yang menganggap dirinya hanya memiliki sedikit atau sama sekali tidak memiliki kontrol atas berbagai situasi pemicu stres.

Strategi *coping* yang berorientasi pada emosi (*emotion focus coping*) antara lain mencari dukungan secara emosional, menginterpretasi ulang secara positif, penerimaan diri, penyangkalan atau penghindaran, dan kembali kepada ajaran agama atau keyakinannya (Carver, Scheier, dan Weintraub, 1989). Seseorang menggunakan strategi *coping* yang berorientasi pada emosi untuk mencegah emosi negatif menguasai dirinya, seseorang juga menggunakan *emotion focus coping* jika suatu masalah tidak dapat dikendalikan (Nolen-Hoeksama, Fredrickson, Loftus, dan Wagenaar, 2009).

Berdasarkan dua bentuk strategi *coping* tersebut, dikatakan metode *coping* melalui penghindaran, seperti pengingkaran dan perilaku tidak terkendali (*emotion focus coping*) memiliki kaitan dengan tingkat distress yang lebih tinggi serta meningkatkan kemungkinan efek stres terhadap emosi dan fisik (Davidson, Neale, dan Kring, 2006). Dikatakan pula bahwa *emotion focus coping* tidak dapat menghilangkan sumber stres atau tidak juga membantu individu dalam mengembangkan cara yang lebih baik dalam mengatur sumber stres (Nevid, Rathus, dan Greene, 2005). Namun sebaliknya, *problem focus coping* dapat menghilangkan sumber stres dan membantu individu dalam mengembangkan cara yang lebih baik dalam mengatur sumber stres. Seseorang yang dapat mengatasi stres secara efektif akan mengalami konsekuensi negatif dari stres yang lebih sedikit (Halgin dan Whitbourne, 2011). Upaya-upaya harus terus diarahkan untuk menangani stres, tidak berarti melarikan diri dari sumber stres tersebut (Kreitner dan Knicki, 2014). Sehingga diperlukan suatu strategi *coping* yang dapat membantu individu untuk menghilangkan sumber stres dan membantunya pula dalam mengembangkan cara yang lebih baik dalam mengatur sumber stres.

Terdapat beberapa penelitian terdahulu yang sejalan dengan fenomena yang akan diteliti serta berfungsi untuk memperkuat data yang telah disebutkan di atas. Penelitian terdahulu mengenai *problem focus coping* pernah dilakukan oleh Istianti (2010) yang meneliti mengenai hubungan antara *hope* dengan *problem focus coping* pada mahasiswa penyusun skripsi angkatan 2010 fakultas psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, dari hasil penelitiannya diketahui bahwa adanya hubungan yang positif antara *hope* dan *problem focus coping* serta telah terjawab hipotesanya bahwa semakin tinggi tingkat *hope* maka akan semakin tinggi pula tingkat *problem focus coping* pada mahasiswa penyusun skripsi. Penelitian lain mengenai *problem focus coping* juga pernah diteliti oleh Jayanti dan Rachmawati (2006) mengenai hubungan antara dukungan sosial dengan *problem focus coping* pada siswa SMU program Sekolah Bertaraf

International (SBI) dari hasil penelitian diketahui bahwa adanya hubungan yang signifikan antara dukungan sosial dengan *problem focus coping*.

Berdasarkan penjelasan dan uraian yang telah dikemukakan diatas serta didukung dengan fenomena dan data yang telah dijabarkan, maka peneliti merasa tertarik untuk meneliti hubungan antara *problem focus coping* dengan stres kerja pada polisi lalu lintas Polda Metro Jaya satuan penjagaan dan pengaturan (Gatur).

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian tersebut, rumusan masalah yang dikaji dalam penelitian ini adalah apakah terdapat hubungan antara *problem focus coping* dengan stres kerja pada polisi lalu lintas Polda Metro Jaya satuan penjagaan dan pengaturan (Gatur).

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan diatas, maka secara khusus penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara *problem focus coping* dengan stres kerja pada polisi lalu lintas Polda Metro Jaya satuan penjagaan dan pengaturan (Gatur).

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini memiliki dua manfaat, yaitu secara teoritis dan manfaat secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat, yaitu :

1.4.1 Secara teoritis manfaat penelitian ini adalah :

- a. Memberi kontribusi yang positif bagi insan akademik tidak hanya pada bidang psikologi tetapi juga pada bidang kepolisian serta menambah pengetahuan bagi masyarakat luas.
- b. Sebagai tambahan referensi bagi ilmu Psikologi pada umumnya serta Psikologi Industri Organisasi dan Psikologi Kepolisian pada khususnya.

- c. Sebagai bahan kajian bagi para peneliti dan mahasiswa yang tertarik untuk meneliti terkait *problem focus coping* atau stres kerja pada polisi lalu lintas satuan penjagaan dan pengaturan.

1.4.2 Manfaat praktis dari penelitian ini adalah :

- a. Hasil penelitian ini memberikan informasi tambahan bagi pihak-pihak yang berkepentingan dalam bidang kepolisian tentang stres kerja sehingga dapat dilakukan usaha-usaha untuk menanggulangnya.
- b. Sebagai bentuk informasi bagi manajemen kepolisian terkait polisi lalu lintas yang tidak dan atau mengalami stres kerja serta memberikan informasi mengenai bentuk strategi *coping* yang digunakan oleh polisi lalu lintas satuan penjagaan dan pengaturan Polda Metro Jaya.

1.5 Uraian Keaslian Penelitian

Berdasarkan penelusuran terhadap judul penelitian yang telah dilakukan setidaknya terdapat tiga judul penelitian yang terkait dengan stres kerja pada polisi lalu lintas dan tiga judul penelitian yang terkait dengan *problem focus coping*.

Penelitian dari Muhammad Robby Kharisma (2013) berjudul Hubungan Antara *Locus Of Control Internal* dengan Stres Kerja Pada Anggota Polisi lalu Lintas Penjagaan & Pengaturan Kompi III Polda Metro Jaya, menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan teknik penelitian yang digunakan adalah korelasi *product moment*. Hasil analisa dari penelitian tersebut diperoleh hubungan yang tidak signifikan antara *locus of control internal* dengan stres kerja. Penelitian dari Bayu Ramadhan (2014) dengan judul Hubungan Antara *Self Efficacy* dengan Stres Kerja Pada Polisi Lalu Lintas Sub Dit Gatur Polda Metro Jaya. Metode penelitian yang digunakan adalah korelasi *product moment*. Hasil penelitian tersebut menyatakan bahwa ada hubungan antara *self efficacy* dengan stres kerja pada polisi lalu lintas Sat Gatur Polda Metro Jaya. Berdasarkan dua

penelitian tersebut penelitian yang peneliti lakukan berbeda pada salah satu variabel yaitu dengan menggunakan variabel *problem focus coping* sebagai variabel terikat.

Penelitian dari Lutfiyah (2011) dengan judul analisis faktor-faktor yang mempengaruhi stres kerja pada polisi lalu lintas. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kuantitatif dengan analisis regresi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi stres kerja secara signifikan pada polisi lalu lintas adalah beban kerja, pengembangan karir dan sub divisi. Ketiga variabel tersebut memiliki proporsi varians yang mempengaruhi stres kerja pada polisi dalam jumlah yang berbeda. Beban kerja mempengaruhi stres kerja sebanyak 19,5%, pengembangan karir 5,4% dan sub divisi sebesar 2,1%. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa beban kerja adalah variabel yang paling besar mempengaruhi stress kerja. Berdasarkan penelitian tersebut peneliti berbeda dalam menggunakan metode penelitiannya, peneliti menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan analisis korelasi *product moment*. Responden yang peneliti gunakan adalah bertempat di Polda Metro Jaya.

Penelitian dari Faela Hanik Achroza (2013) yang berjudul Hubungan Antara Komunikasi Interpersonal Dosen Pembimbing Mahasiswa dan *Problem Focused Coping* dengan Stres dalam Menyusun Skripsi pada Mahasiswa FKIP Bimbingan dan Konseling Universitas Muria Kudus. Metode analisis data menggunakan analisis regresi dua prediktor (regresi berganda) dengan teknik pengambilan sampel yaitu *quota sampling*. Hasil hipotesis mayor diperoleh bahwa adanya hubungan yang sangat signifikan antara komunikasi interpersonal dan *problem focused coping* dengan stres menyusun skripsi. Berdasarkan penelitian tersebut peneliti berbeda dalam salah satu variabel yaitu stres kerja. Peneliti juga menggunakan subjek yang berbeda yaitu polisi lalu lintas, metode yang peneliti gunakan adalah penelitian kuantitatif dengan korelasi *product moment*, teknik pengambilan sampel juga berbeda yaitu dengan menggunakan *purposive sampling*.

Penelitian dari Sujono (2014) yang berjudul Hubungan Antara Efikasi Diri (*Self Efficacy*) dengan *Problem Focused Coping* dalam Proses

Penyusunan Skripsi pada Mahasiswa FMIPA Universitas Mulawarman. Metode penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan korelasi *product moment*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan positif yang signifikan antara *self efficacy* dengan *problem focus coping*. Penelitian dari Latifah Nadia Istiani (2010) yang berjudul Hubungan Antara *Hope* dengan *Problem Focus Coping* pada Mahasiswa Penyusunan Skripsi Angkatan 2010 Fakultas Psikologi Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Metode penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dan pengolahan data analisis dengan korelasi *product moment*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada hubungan yang positif antara *hope* dengan *problem focus coping*, yang memiliki arti bahwa semakin tinggi tingkat *hope* semakin tinggi pula tingkat *problem focus coping*. Berdasarkan dua penelitian tersebut peneliti berbeda pada salah satu variabel yaitu menggunakan variabel stres kerja. Peneliti juga menggunakan responden yang berbeda yaitu polisi lalu lintas.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat disimpulkan bahwa penelitian yang peneliti lakukan, merupakan penelitian yang dilakukan oleh peneliti saat ini.