

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

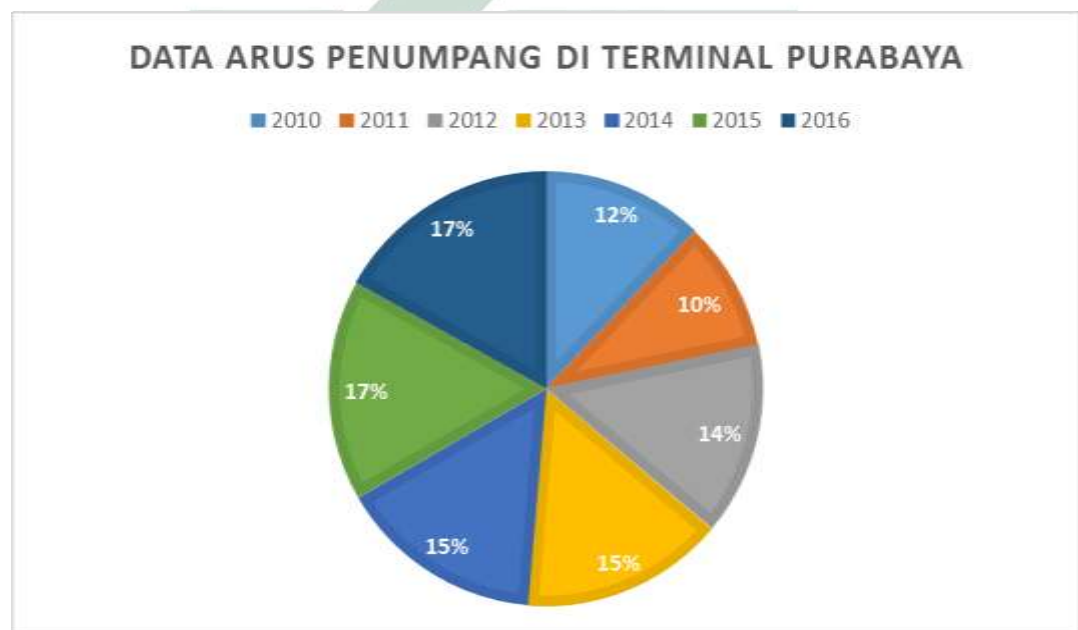
Dalam menjalankan aktifitas sehari-hari setiap manusia pasti memiliki kebutuhan untuk berpindah dari satu lokasi ke lokasi yang lain baik itu dalam kepentingan pendidikan, perdagangan, ataupun pekerjaan. Perpindahan dari satu lokasi ke lokasi yang lain tentunya membutuhkan jarak dan waktu yang harus di tempuh. Seiring dengan kemajuan teknologi dan perkembangan zaman, manusia mengenal adanya transportasi sebagai sarana untuk membantu menjalankan aktifitas kesehariannya. “Tak hanya pendidikan dan kesehatan sebagai kebutuhan dasar warga Indonesia sekarang, transportasi keseharian (umum) juga sudah jadi kebutuhan dasar” (Julaikah, 2004).

Menurut wilayah pelayanannya, angkutan penumpang dengan kendaraan umum, terdiri dari angkutan lintas batas Negara, angkutan Antar Kota Antar Provinsi, angkutan kota, angkutan pedesaan, angkutan perbatasan, angkutan khusus, angkutan taksi, angkutan sewa, angkutan pariwisata dan angkutan lingkungan. Sedangkan menurut sifat operasi pelayanannya, angkutan penumpang dengan kendaraan umum di atas dapat dilaksanakan dalam trayek dan tidak dalam trayek kendaraan bukan umum (Adisasmita, 2015).

Transportasi menggunakan kendaraan umum dalam trayek khususnya menggunakan bus di Surabaya terus mengalami peningkatan jumlah penumpang

yang sangat banyak, tercatat pada tahun 2010 peminat transportasi menggunakan bus sebanyak 13.579.425 penumpang dan terus bertambah hingga mencapai 19.004.100 pada tahun 2016 seperti pada tabel berikut.

Gambar 1
Arus Kendaraan dan Penumpang di Terminal Purabaya Tahun 2010-2016



Sumber : BPS Kota Surabaya

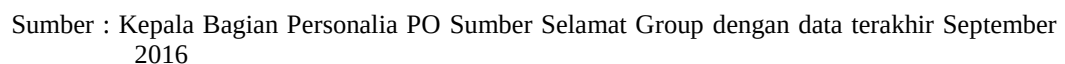
Surabaya memiliki terminal bus Purabaya yang termasuk terminal bus terbesar di Asia tenggara dan merupakan terminal bus tersibuk di Indonesia dengan jumlah penumpang mencapai 120.000 per hari. Hasil pengamatan di lapangan menyatakan bahwa di terminal Purabaya terdapat 25 jalur

Dari jumlah keseluruhan yakni 25 jalur keberangkatan yang tersedia, yang menjadikan menarik adalah jalur keberangkatan jurusan Surabaya-Yogyakarta dan Surabaya-Semarang yang terbagi ke dalam 2 jalur yakni patas dan ekonomi (www.transSurabaya.com di akses pada 2 Oktober 2016 pukul 17.30).

PO Sumber Selamat Group adalah perusahaan otobus yang beroperasi pada 1981 yang pada awalnya hanya bermodal 6 armada namun pada tahun ini armada yang dimiliki sudah mencapai 300 buah armada. PO ini memiliki 3 jenis bus yaitu AC Ekonomi (250 armada), Patas (25 armada) dan Pariwisata (25 armada). Bus ini memiliki 3 trayek yaitu Surabaya-Jogjakarta, Surabaya-Semarang, Surabaya-Wonogiri dan yang terbaru adalah Surabaya-Cilacap dan Purwokerto.

[illegible]

Gambar 2
Data kecelakaan yang terjadi pada PO Sumber Selamat Group:



Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan kepada salah satu sopir bus dari PO Sumber Selamat Group, sopir bus merasa tertekan, letih, jenuh dan frustrasi. Tekanan-tekanan tersebut membuat pengemudi bus seakan berpacu menuju ajal. Dengan pendapatan yang minim, jam kerja yang panjang dan melelahkan. Resiko yang tinggi namun tanpa jaminan kesehatan dan hari tua. Sekali terlibat kecelakaan maut dan menelan banyak nyawa, apabila pengemudi tidak ikut jadi korban tewas, pengemudi harus melunasi hutang kepada PO.

Faktor penting yang dibutuhkan dalam upaya kelancaran berlalu lintas adalah pengguna jalannya khususnya angkutan umum (bus), sopir sebagai pengemudi sangat menentukan laju kendaraan dalam berlalu lintas. Dalam hal ini dipundak seorang sopir terletak sejumlah harapan mengenai keamanan, kenyamanan, dan keselamatan para penumpangnya sehingga kedudukan dan peran sopir dipandang sangat besar pengaruhnya terhadap kelancaran dan keselamatan suatu perjalanan hingga sampai ke tujuan.

Salah satu faktor terciptanya kelancaran dan keselamatan didalam berlalu lintas adalah adanya regulasi emosi pada sopir. Regulasi emosi adalah strategi yang dilakukan secara sadar ataupun tidak sadar untuk mempertahankan, memperkuat atau mengurangi satu atau tidak lebih aspek dari respon emosi yaitu pengalaman emosi dan perilaku. Seseorang yang memiliki regulasi emosi dapat mempertahankan atau meningkatkan emosi yang dirasakannya baik positif maupun negatif (Gross 2007) (dalam Indah dan Elli 2015). Regulasi emosi ini

Kemampuan regulasi emosi dapat mengurangi emosi-emosi negatif akibat pengalaman-pengalaman emosional serta meningkatkan kemampuan untuk menghadapi ketidakpastian hidup, memvisualisasikan masa depan yang positif dan mempercepat pengambilan keputusan (Barret, Gross, Christensen & Benvenuto, 2001, dalam Muttaqin, 2012).

Hal ini berkaitan karena adanya fakta bahwa pekerjaan sopir adalah pekerjaan dengan muatan stres yang tinggi. Adanya kenyataan masih banyak masyarakat yang kurang menghormati sesama pemakai jalan, kurang sabar, berdisiplin rendah dan kurang memahami aturan lalu lintas. Hal itu menunjukkan tingkat emosi pengemudi kendaraan perlu mendapat perhatian serius. Oetomo (2006) mengungkapkan dari kasus kecelakaan yang selama ini terjadi di jalan, 70 persen di akibatkan karena faktor manusia. Sementara 30 persen karena faktor lain.

Kepala Dinas Lalu Lintas Aturan Jalan (DLLAJ) Provinsi Jawa Tengah Suharto mengemukakan, salah satu faktor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yaitu emosi pengemudi yang tidak terkendali karena target jam dan setoran yang harus dipenuhi. Dari fakta tersebut, peneliti ingin mengetahui bagaimana strategi regulasi emosi pada sopir yang berpengaruh pada terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Berdasarkan pada latar belakang diatas maka fokus penelitian yang dapat diajukan adalah:

1. Bagaimana gambaran emosi pada sopir bus?
2. Bagaimana bentuk strategi regulasi emosi pada sopir bus?

3. Faktor- faktor apa saja yang mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus?

C. Tujuan Penelitian

Adapun dari pemaparan diatas maka penelitian yang akan dilakukan ini bertujuan untuk :

1. Untuk mengetahui gambaran emosi pada sopir bus.
2. Untuk mengetahui bentuk strategi regulasi emosi pada sopir bus.
3. Untuk mengetahui faktor- faktor apa saja yang mempengaruhi strategi regulasi emosi pada sopir bus.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat berupa :

1. Manfaat teoritis
 - a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi perkembangan terkait dengan psikologi klinis.
 - b. Selain itu hasil penelitian ini juga diharapkan bisa digunakan oleh peneliti selanjutnya yang ingin meneliti kasus dengan aspek yang hampir sama sebagai pemahaman awal bagaimana menghadapi dan melakukan pendekatan terhadap regulasi emosi pada sopir bus.
 - c. Sebagai sumbangan pemikiran bagi dunia ilmu pengetahuan pada umumnya dan khususnya pengembangan strategi regulasi emosi pada sopir bus.

2. Manfaat praktis

- Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi masyarakat untuk memahami berbagai gejala emosi pada sopir bus.
- Bagi manajemen PO (Perusahaan Otobus) agar mendapatkan pemahaman lebih tentang emosi pada sopir bus dan penanggulangannya.

E. Keaslian Penelitian

Untuk membedakan dan mendukung dalam penelitian ini, peneliti telah menemukan beberapa penelitian terdahulu yang digunakan sebagai pedoman dalam penelitian ini. Diantara penelitian terdahulu yang memiliki kemiripan tema dengan penelitian ini adalah:

1. penelitian yang dilakukan oleh Erlina Listiyanti Widuri (2012) dengan judul regulasi emosi dan resiliensi pada mahasiswa tahun pertama. Diperoleh hasil menunjukkan bahwa ada hubungan positif yang sangat signifikan antara regulasi emosi dan resiliensi.
2. Penelitian selanjutnya oleh Mekar Duwi Indah Sari dan Elli Nur Hayati (2015) dengan judul regulasi emosi pada penderita HIV/AIDS. Diperoleh hasil menunjukkan bahwa faktor yang paling mempengaruhi penggunaan regulasi emosi penderita HIV/AIDS adalah dukungan sosial (*Social Support*).
3. Penelitian selanjutnya oleh Wulan Kurniasih dan Wiwien Dinar Pratisti (2013) dengan judul regulasi emosi remaja yang diasuh secara otoriter oleh orang tuanya. Diperoleh hasil bahwa remaja cenderung menggunakan strategi regulasi emosi yang positif dalam menghadapi permasalahan di lingkungan

7. Penelitian selanjutnya dilakukan oleh Adinda Istiqomah (2014), mahasiswi Program Studi Psikologi dan Ilmu Kesehatan dengan judul “Regulasi Emosi Ibu yang Memiliki Anak Autis”. Dari hasil penelitian itu didapatkan hasil bahwa ibu dengan anak autis tersebut memiliki emosi yang sangat beragam. Strategi regulasi emosi yang digunakan oleh subyek adalah blaming other, acceptance, positive refocusing, refocusing on planning dan tindakan lainnya. Selain itu faktor pola asuh, hubungan interpersonal dan perbedaan individual juga turut mempengaruhi strategi regulasi emosi yang digunakan oleh masing-masing subyek.

[illegible]

perbedaan dengan penelitian terdahulu adalah subjek yang akan diteliti adalah sopir bus, sedangkan pada penelitian terdahulu tidak ada yang membahas tentang regulasi emosi pada sopir bus, melainkan tentang regulasi emosi dan resiliensi pada mahasiswa tahun pertama, regulasi emosi pada penderita HIV/AIDS, regulasi emosi remaja yang diasuh secara otoriter oleh orang tuanya, peran kehidupan emosional ibu, budaya dan karakteristik remaja pada regulasi emosi remaja, peran kehidupan emosional ibu dalam perkembangan regulasi emosi anak, regulasi emosi pasca kematian pasangan hidup pada usia dewasa akhir, dan Regulasi Emosi Ibu yang Memiliki Anak Autis.