



Dampak Kemacetan Kopo Sayati Terhadap Manajemen Kecerdasan Emosional Pengendara Berisiko

Fitri Khoerunnisa

Universitas Teknologi Digital

Ageng Saepudin Kanda, S.pd., M.pd.

Universitas Teknologi Digital

Alamat: Jl. Cibogo No. Indah 3, Mekarjaya, Kec. Rancasari, Kota Bandung, Jawa Barat 40000

Korespondensi penulis: fitri10121682@digitechuniversity.ac.id*

Abstract. *Kopo Sayati, more precisely Miko Mall Bandung, is one of the traffic jam points in the city of Bandung, West Java. From these problems, each individual with a different character, as a driver, must have their own point of view in overcoming the problem. The impact that arises must vary according to their respective nature, behavior, and personal character. The purpose of this study is to open the mind and process the EQ (emotional intelligence) of each driver so that they drive properly, not harming themselves or others. Traffic jams have an impact on emotional intelligence for motorists and are very reliable when they are stuck in these conditions. The methods used by these researchers are useful for achieving goals such as, facilitating connectivity and traffic accessibility, in addition to providing alternatives for citizens to increase economic productivity*

Keywords: *emotional intelligence, congestion, management, riders, risk*

Abstrak. Kopo Sayati lebih tepatnya Miko Mall Bandung adalah salah satu titik kemacetan lalu lintas yang berada di kota Bandung, Jawa Barat. Dari permasalahan tersebut, tiap individu dengan karakter yang berbeda, sebagai pengendara pasti mempunyai sudut pandang masing-masing dalam menanggulangi permasalahan tersebut. Dampak yang timbul pun pasti beraneka ragam sesuai dengan sifat, perilaku, dan karakter pribadinya masing-masing. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk membuka pikiran dan mengolah EQ (kecerdasan emosional) tiap pengendara agar berkendara dengan semestinya, tidak merugikan diri sendiri maupun orang lain. Kemacetan lalu lintas berdampak bagi kecerdasan emosional untuk pengendara motor dan sangat bisa diandalkan ketika sedang terjebak di situasi kondisi tersebut. Metode yang digunakan oleh peneliti ini berguna untuk mencapai tujuan seperti, memperlancar konektivitas dan aksesibilitas lalu lintas, di samping memberikan alternatif bagi warga untuk meningkatkan produktivitas perekonomian kota dan kawasan. Sebanyak dua puluh orang memberikan beberapa pengalaman pribadinya ketika sedang terdampak permasalahan tersebut. Kemacetan lalu lintas adalah situasi di mana jumlah kendaraan di jalan raya melebihi kapasitas jalan, yang berdampak pada peningkatan waktu perjalanan, stres, dan frustrasi bagi pengemudi. Dalam konteks ini, pengemudi berisiko menghadapi tantangan yang lebih besar dalam menjaga keseimbangan emosional mereka. Kecerdasan emosional (EQ) pengemudi, yang mencakup pemahaman dan pengelolaan emosi saat sedang berkendara,

Kata kunci: kecerdasan emosional, kemacetan, manajemen, pengendara, risiko

LATAR BELAKANG

Lalu lintas yang padat dan seringkali terhambat adalah masalah yang umum di banyak perkotaan di seluruh dunia, termasuk di Indonesia. Kemacetan lalu lintas adalah situasi di mana jumlah kendaraan di jalan raya melebihi kapasitas jalan, yang berdampak pada peningkatan waktu perjalanan, stres, dan frustrasi bagi pengemudi. Dalam konteks ini, pengemudi berisiko menghadapi tantangan yang lebih besar dalam menjaga keseimbangan emosional mereka. Kecerdasan emosional (EQ) pengemudi, yang mencakup pemahaman dan pengelolaan emosi,

Received Desember 18, 2023; Accepted Januari 19, 2024; Published Februari 29, 2024

* Fitri Khoerunnisa, fitri10121682@digitechuniversity.ac.id

dapat menjadi faktor kunci dalam menjaga keamanan jalan dan kesejahteraan psikologis mereka.

Dampak kemacetan terhadap kecerdasan emosional pengemudi berisiko belum sepenuhnya dipahami. Meskipun telah banyak penelitian tentang dampak kemacetan lalu lintas terhadap kesehatan fisik dan psikologis pengemudi, penelitian yang mengkaji hubungan antara kemacetan lalu lintas dan kecerdasan emosional pada pengemudi berisiko masih terbatas. Pengemudi berisiko adalah mereka yang mungkin cenderung merespons situasi lalu lintas dengan lebih intens dan memiliki tingkat stres yang lebih tinggi

KAJIAN TEORITIS

Menurut Chakrabarti dan Chatterjea (2018:11) Studi tentang kecerdasan emosional berawal dari era Charles Darwin pada tahun 1872 membuat sebuah buku ‘The Expressions of the emotions in the man and animal’, Dalam buku ini, ia menyatakan bahwa ekspresi emosional sangat penting untuk kelangsungan hidup. Seiring waktu, berbagai kelompok ilmuwan percaya bahwa kecerdasan kognitif standar tidak selalu cukup untuk menjelaskan perilaku manusia, menganalisis keberhasilan, dan memprediksi kegagalan. Hal yang harus ditekankan lebih lanjut adalah suatu kombinasi antara kompetensi yang memungkinkan seseorang untuk menyadari, memahami dan mengedalikan emosi pribadi serta mengenali dan menghargai emosi orang lain, dengan mengembangkan hal tersebut di dalam kehidupan diharapkan akan mendorong kesuksesan bagi semua pihak yang menjadi bagiannya.

Kecerdasan emosional (EQ) adalah kemampuan individu untuk mengenali, memahami, mengelola, dan mengungkapkan emosi dengan baik. Daniel Goleman, seorang psikolog terkenal, mempopulerkan konsep kecerdasan emosional dan mengidentifikasi beberapa komponen kunci, termasuk kemampuan memahami emosi sendiri dan orang lain, mengelola emosi dengan efektif, memotivasi diri sendiri, mengembangkan hubungan sosial yang sehat, dan menjalani hidup yang memuaskan.

EQ penting dalam konteks pengemudi, karena dapat memengaruhi reaksi mereka terhadap situasi lalu lintas yang penuh tekanan. Pengemudi dengan tingkat EQ yang tinggi cenderung lebih baik dalam mengatasi emosi negatif yang muncul saat menghadapi kemacetan lalu lintas, sehingga dapat membantu mencegah perilaku agresif di jalan raya dan mempertahankan keselamatan.

METODE PENELITIAN

Pada penelitian ini menggunakan jenis penelitian naratif yang diterangkan secara langsung secara lisan dengan menceritakan atau menceritakan isi penelitian. Yang bertujuan untuk mengetahui pola perilaku pengendara saat sedang berada di dalam kemacetan daerah kopo tersebut. Dalam hal ini, peneliti menggunakan proses beberapa diskusi, percakapan, dan wawancara, pada penelitian ini dilakukan secara langsung dimana obyek yang diteliti yaitu para pengemudi di sekitaran Mika Mall Bandung.

Peneliti juga mengumpulkan data yang terstruktur melalui instrumen pengukuran seperti kuesioner atau observasi sistematis. Data yang dikumpulkan dianalisis menggunakan metode statistik untuk menghasilkan angka dan generalisasi.

Pendekatan

Sesuai dengan jenis penelitian yang berupa penelitian naratif dan pengumpulan kuisoner, metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan mix antara metode kualitatif dan kuantitatif. (Anindita, 2020) Pendekatan penelitian kualitatif adalah pendekatan yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis dan lisan masyarakat serta perilaku yang diamati yang tidak diungkapkan dalam variabel atau hipotesis.

Dalam hal ini, penulis dapat bertemu dan bernegosiasi langsung dengan para informan, mewawancarai mereka, dan berbicara langsung dengan mereka, sehingga mereka dapat memperoleh data yang akurat dan otentik.

Penulis kemudian menguraikan secara sistematis objek yang akan diteliti dan mencatat segala aspek yang berkaitan dengan objek yang akan diteliti.

Metode Pengolahan Data

Setelah berbagai data terkumpul, maka untuk menganalisisnya digunakan teknik Analisa deskriptif, artinya penulis berupaya menggambarkan kembali data yang terkumpul mengenai implementasi kecerdanan emosi terhadap perilaku pengendara berisiko di sekitar Miko Mall kota Bandung.

Dalam analisis data, penulis berusaha untuk memecahkan masalah dengan menganalisis data-data yang berhasil dikumpulkan, selanjutnya dikaji dan dianalisis sehingga memperoleh data yang valid. Kemudian penulis melakukan analisis data guna memperkaya informasi melalui analisis komparasi, sepanjang tidak menghilangkan data aslinya.

Analisis data dimulai dengan edit, klasifikasi, verifikasi, analisis, dan kesimpulan. Adapun penjelasannya sebagai berikut:

1. Edit

Edit merupakan proses penelitian kembali terhadap catatan, berkas-berkas, informasi dikumpulkan oleh para pencari data. Dalam hal ini penulis melakukan penelitian kembali atas data-data yang diperoleh dari lapangan, baik data primer maupun sekunder yang berkaitan dengan zakat pertanian dengan tujuan untuk mengetahui kelengkapan data, kejelasan makna, dan kesesuaiannya dengan data yang diperlukan. Dari hasil data yang diperoleh penulis akan melihat data kembali apakah data tersebut masih ada kekurangan atau kesalahan. Kemudian dalam proses edit ini, penulis melihat kembali hasil wawancara untuk mengetahui kelengkapan data yang diperoleh.

2. Klasifikasi

Proses selanjutnya adalah klasifikasi (pengelompokan), data hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis diklasifikasikan berdasarkan katagori tertentu. Dari data yang diperoleh benar-benar memuat tentang permasalahan yang ada. Dalam konteks ini penulis mengelompokkan data menjadi dua bagian, yaitu dalam hal potensi dan implementasi kecerdasan emosi pengendara di daerah Miko Mall Bandung dan mengetahui berupa besar penerapan kecerdasan emosi pengendara tersebut.

3. Verifikasi

Verifikasi merupakan pengecekan kembali kebenaran data yang telah diperoleh agar nantinya diketahui keakuratannya. Dalam hal ini penulis menemui kembali para informan yang telah diwawancarai pertama kali untuk memberikan hasil wawancara yang pertama untuk diperiksa dan ditanggapi sehingga dapat diketahui kekurangan atau kesalahannya. Dari hasil wawancara setelah diedit dan diklasifikasikan, kemudian oleh penulis diketik rapi dan diserahkan kembali pada informan untuk mengetahui kesesuaian data yang diperoleh untuk mengetahui apakah terdapat kesalahan atau tidak.

4. Analisis

Setelah ketiga tahapan di atas dilakukan, maka mekanisme selanjutnya adalah menganalisis masalah dari data-data yang telah dikumpulkan yang berkenaan dengan permasalahan yang dibahas. Analisis ini dilakukan dengan mengembangkan hasil data yang sudah didapat dari tempat penelitian yaitu Miko Mall Kopo Bandung. Hasil dari penelitian ada beberapa tahap yang akan dianalisis, antara lain:

- 1) Menjelaskan latar belakang, kondisi wilayah, dan keadaan daerah kopo tepatnya Miko Mall Kota Bandung
- 2) Menjelaskan bagaimana potensi mengelola kecerdasan emosi pada saat sedang terjebak kemacetan di daerah Kopo tepatnya Miko Mall

- 3) Menjelaskan bagaimana cara menerapkan perilaku berkendara yang baik dan menerapkan kecerdasan emosi saat sedang terjebak macet di daerah Kopo Miko Mall tersebut
- 4) Membuat kesimpulan yang akurat tentang hubungan kecerdasan emosi dan perilaku berkendara berisiko di daerah Kopo Miko Mall Bandung.

Kesimpulan, Langkah yang terakhir dari pengolahan data ini adalah pengambilan kesimpulan dari data-data yang telah diolah untuk mendapatkan suatu jawaban. Pada tahap ini penulis sudah menemukan jawaban-jawaban dari hasil penelitian yang telah dilakukan yang nantinya digunakan untuk membuat kesimpulan yang kemudian menghasilkan gambaran secara ringkas, jelas dan mudah dipahami.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bagian ini memuat proses pengumpulan data, rentang waktu dan lokasi penelitian, dan hasil analisis data (yang dapat didukung dengan ilustrasi dalam bentuk tabel atau gambar, **bukan** data mentah, serta **bukan** dalam bentuk *printscreen* hasil analisis), ulasan tentang keterkaitan antara hasil dan konsep dasar, dan atau hasil pengujian hipotesis (jika ada), serta kesesuaian atau pertentangan dengan hasil penelitian sebelumnya, beserta interpretasinya masing-masing. Bagian ini juga dapat memuat implikasi hasil penelitian, baik secara teoritis maupun terapan. Setiap gambar dan tabel yang digunakan harus diacu dan diberikan penjelasan di dalam teks, serta diberikan penomoran dan sumber acuan. Berikut ini diberikan contoh tata cara penulisan subjudul, sub-subjudul, sub-sub-subjdul, dan seterusnya.

Peneliti menguraikan dan menjelaskan data dan temuan penelitian terkait dengan masalah yang dirumuskan. Hasil penelitian ini ditentukan dengan menggunakan teknik wawancara mendalam secara langsung kepada informan sebagai bentuk temu kembali lapangan dan dokumentasi secara langsung. Para peneliti kemudian menggunakan teknik observasi untuk melengkapi data yang mereka temukan. Penelitian ini berfokus pada dampak kemacetan daerah Kopo Sayati terhadap kecerdasan emosi pengendara berisiko.

Peneliti juga menggunakan pendekatan kualitatif untuk mengidentifikasi kondisi alami suatu fenomena. Pendekatan ini bertujuan untuk memperoleh pemahaman dan menggambarkan realitas yang kompleks. Penelitian dengan pendekatan kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data-data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan berdasarkan orang atau perilaku yang diamati (Nasution, 2003: 3).

1. Pelaksanaan Penelitian

Penelitian ini melibatkan dua puluh informan teman, pedagang trotoar, dan driver ojek online Kota Bandung yang memiliki latar belakang dan profesi yang berbeda. Dengan kurun waktu selama satu minggu. Sesuai dengan tujuan penelitian, yang berlokasi di Miko Mall Bandung Jl. Raya Kopo No.599, Cirangrang, Kec. Babakan Ciparay, Kota Bandung, Jawa Barat 40227. Dalam hal ini penulis meneliti para pengendara berisiko di daerah macet kota Bandung bagian selatan.

Data yang digunakan dalam penelitian ini diklasifikasikan ke dalam kelompok sebagai berikut:

- a. Data primer yaitu data yang diperoleh langsung di lapangan sebagai informasi dari pihak yang terkait. Dalam hal ini, penulis mengumpulkan data yang menyangkut tingkat kemacetan dan respon emosi para pengemudi normal atau berisiko terhadap kemacetan tersebut
- b. Data Sekunder, yaitu data yang diperoleh dari studi kepustakaan yang berupa buku-buku, hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan, dan sebagainya.

Sumber data ini berguna untuk memberikan informasi sebagai perbandingan atau data tambahan. Sumber data sekunder yang digunakan antara lain :

1. The relationships of emotional intelligence with prosocial and aggressive driving styles: Hubungan kecerdasan emosional dengan gaya berkendara prososial dan agresif (Moudina, 2021)
2. Cerdas Mengelola Emosi Dalam Berkendara (Priadi, 2022)
3. Serta literatur-literatur penunjang lainnya yang berhubungan dengan hubungan antara kecerdasan emosi dan berkendara.

Data ini merupakan data yang didapatkan dari sumber kedua yang merupakan data pelengkap yang nantinya secara tegas dikolerasikan dengan data primer.

2. Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini meliputi beberapa cara:

1. Metode observasi

Observasi adalah suatu metode atau teknik menganalisis dan mencatat perilaku secara sistematis dengan cara mengamati atau mengamati secara langsung individu atau kelompok. Dalam bukunya Bahder Johan Nasution observasi yang maksud adalah mengamati semua perubahan-perubahan yang tumbuh dan berkembang di tengah-tengah masyarakat kemudian dilakukan penilaian atas fenomena atau perilaku hukum masyarakat tersebut.

Observasi ini memberikan data atau fakta sosial dari seluruh hubungan interpersonal dan proses penataan yang dapat diamati, serta refleksi aktivitas, tindakan, dan perilaku orang, sehingga memungkinkan peneliti mempelajari segala sesuatunya secara mendalam dan detail.

Tujuannya untuk mendapatkan sejumlah besar informasi rinci mengenai sejumlah kecil orang dan kasus. Observasi ini bertujuan untuk menjawab masalah dalam penelitian ini dengan mengetahui potensi dan implementasi kecerdasan emosi dalam berkendara disaat macet.

2. Metode Interview (Wawancara)

Wawancara adalah metode pengumpulan informasi dengan bertanya langsung kepada informan. Maksud dari pengertian diatas adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab, sambil bertatap muka antara pewawancara dengan informan terkait.

Jenis wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah semi terstruktur. Dalam hal ini mula-mula interviwer menanyakan serentetan pertanyaan yang sudah terstruktur, kemudian satu persatu diperdalam dengan mengorek keterangan lebih jauh.

Jenis wawancara semi terstruktur Dalam hal ini, pewawancara memulai dengan mengajukan serangkaian pertanyaan terstruktur dan kemudian secara bertahap memperdalam pertanyaan dengan mengumpulkan lebih banyak informasi. Jenis wawancara semi terstruktur ini digunakan penulis untuk menghindari kebingungan tentang apa yang ingin mereka diskusikan selama proses wawancara. Selain itu, wawancara semi terstruktur jenis ini membantu memperoleh jawaban yang lebih lengkap dari informasi yang diberikan informan.

3. Metode Dokumentasi

Dokumentasi adalah mencari data yang terkait topik penelitian yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, notulen rapat, dan sebagainya. Sedangkan objeknya sebagian besar dari benda mati.

Untuk itu, dokumentasi sangat diperlukan sebagai bukti bahwa penulis benar-benar melakukan penelitian dan hasil dokumentasi digunakan untuk menunjang penelitian ini. Dalam proses ini penulis menggunakan foto-foto, rekaman wawancara, dan tulisan-tulisan wawancara.

4. Pelaksanaan Penelitian

Penelitian ini melibatkan dua puluh informan teman, pedagang trotoar, dan driver ojek online Kota Bandung yang memiliki latar belakang dan profesi yang berbeda. Sesuai dengan tujuan penelitian, semua informan yang terlibat adalah yang berdomisili dan sering melintasi daerah tersebut yakni Andhika Banyu, Santi, Jajang Jatnika, Diva Aulia, Ira Fitri Yani, Hasya Nikmatullah, Zayn Noor, Rizal, Anindita Tritami, Linda Tritami, Linda Oktaviani, Rohmat

Sopiyanasyah, Silven Yonathan, Biella Salsama, Harrier., Fredeswinda, Indra Fitrianti, Ratu Siti, Lia, Asa Siani, Febi Febrianti. Latar belakang penelitian yang dilakukan peneliti adalah sebagai berikut. Latar belakang penelitian yang dilakukan peneliti adalah sebagai berikut.

1. Andhika Banyu

Peneliti mendapat informasi tentang Andhika Banyu salah satu warga masyarakat Kopo Sayati yang sering melakukan aktivitas sehari-hari dengan produktif melewati jalan dengan penuh kemacetan Kopo Sayati. Setelah membuat janji dengan informan, peneliti mengajukan beberapa pertanyaan mendasar mengenai penelitian.

Berdasarkan hasil wawancara bersama Andhika dengan melakukan wawancara semi terstruktur dengan durasi satu jam. Ketika melakukan wawancara peneliti mengobservasi hasil dari wawancara tersebut dengan mengambil kesimpulan bahwa Andhika sudah memiliki tingkat kecerdasan emosional yang baik ketika sedang berkendara di daerah tersebut, Andhika merasa bahwa dia tidak terlalu terganggu dan memiliki beberapa Teknik agar bisa tetap produktif tanpa merugikan diri sendiri maupun orang lain.

2. Santi Setiawati

Peneliti mendapat informasi tentang Bu Santi Setiawati ketika sedang melakukan observasi di daerah tersebut. Peneliti memperhatikan aktifitas Bu Santi ketika sedang berdagang dengan tenang di daerah tersebut pada saat jam sibuk-sibuknya.

Berdasarkan hasil wawancara bersama Santi Setiawati dengan melakukan wawancara semi terstruktur dengan durasi empat puluh menit. Ketika melakukan wawancara mengambil kesimpulan bahwa Bu Santi melihat hal tersebut menjadi peluang untuk barang yang didagangkannya dan cukup merasa terganggu dengan kebisingan karena banyaknya kendaraan yang berusaha mendahului satu sama lain,

3. Jajang Jatnika

Peneliti mendapat informasi tentang Bpk. Jajang Jatnika ketika sedang mangkal menunggu orderan dari konsumen beliau. Setelah itu peneliti mengajukan beberapa pertanyaan mendasar mengenai penelitian ketiga kalinya.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, peneliti merasa bahwa Bpk. Jajang Jatnika ada didalam keresahan pengendara yang sudah sering terpancing kecerdasan emosinya untuk bertindak agresif. Selain tuntutan pekerjaan, tapi Bpk. Jajang Jatnika juga tidak mempunyai waktu yang luas karena keterbatasan tenaga yang terlampaui. Walaupun Bpk. Jajang Jatnika adalah salah satu Masyarakat yang terdampak dari kemacetan daerah tersebut, ada perspektif lain yang menyebabkan Bpk. Jajang Jatnika setuju dengan pertanyaan yang sudah kami diskusikan.

4. Diva Aulia

Peneliti mendapat informasi tentang Diva Aulia karena beliau bekerja di daerah sana. Setelah peneliti mengajukan pertanyaan. Berdasarkan hasil wawancara tersebut, Diva mengalami stress yang cukup berat karena memiliki gangguan kecemasan. Diva merasa yang berada di jalan itu fana dan tidak terkesan nyata, sehingga Diva seringkali jatuh atau menenggol kendaraan orang lain di tengah kemacetan tersebut tidak sedikit juga pengendara lain tersinggung karena hal tersebut

5. Ira Fitri Yani

Peneliti mendapat informasi tentang Ira Fitri Yani karena ira adalah pelajar yang berkelah diluar daerah tersebut. Karena jarak yang ditempuh dari rumah sampai sekolah cukup jauh, ira merasa sudah terbiasa karena sudah menjadi keseharian dan tidak merasa keberatan sekalipun ketika berada di kemacetan tersebut.

6. Hasya Nikmatullah

Peneliti mendapat informasi tentang Hasya Nikmatullah karena Hasya bekerja di daerah tersebut. Pada awalnya narasumber merasa kesulitan, tidak bisa menerima keadaan tersebut, tapi pada akhirnya narasumber terbiasa dan mengalihkan emosi negativenya ketika sedang berada di jalan agar tidak terlarut dan tetap terkendali.

7. Zayn Noor

Peneliti mendapat informasi tentang Zayn Noor karena Zayn adalah tetangga peneliti. Narasumber hanya Masyarakat yang sering melewati daerah tersebut, lalu narasumber juga tipe yang memiliki mood yang naik turun dan sering mempengaruhi keadaan sekitar, apalagi ketika sedang berada dalam kemaceta, tetapi narasumber memilih untuk menahan sabar dan benar-benar merasa mengendalikan emosinya sekuat tenaga.

8. Rizal

Peneliti mendapat informasi tentang Rizal karena Rizal adalah salah satu mahasiswa universitas terbuka yang bertempat tinggal di belakang Miko Mall Kopo. Dengan kepribadian yang berani berpendapat dengan sopan, narasumber juga memiliki kepribadian yang menyenangkan. Narasumber sering kali memiliki rasa kesal tapi narasumber memiliki pengelolaan emosi yang baik dan menghadapi semuanya dengan canda untuk mengatasi eosinya tersebut

9. Anindita Tritami

Peneliti mendapat informasi tentang Anindita Tritami karena Anindita adalah Masyarakat acak yang sering melewati jalan Kopo tersebut. Anindita sering merasa kesal dengan kemacetan tersebut karena budaya Masyarakat yang melekat. Seperti sering lawan arah

atau tidak mau mengalah memberi jalan dari arah yang berlawanan/ketika hendak menyebrangi jalan. Dengan keberanian narasumber sering melontarkan kata sarkas untuk mengingatkan pengguna jalan atau pengendara yang lain.

10. Linda Oktaviani

Peneliti mendapat informasi tentang Linda Oktaviani karena Linda adalah Masyarakat yang sering melewati jalan tersebut ketika hanya ingin ke destinasi yang harus melalui jalan tersebut saja. Dengan keadaan berkendara di daerah kota, Linda merasa tidak nyaman dan sering marah-marah di jalan sampai memaki pengendara/pengguna jalan yang melakukan kesalahan

11. Rohmat Sopiyanasyah

Peneliti mendapat informasi tentang Rohmat Sopiyanasyah karena Rohmat adalah salah satu mahasiswa di Universitas Teknologi Digital yang bertempat tinggal di daerah Kopo. Narasumber sering berfikir untuk mematenkan infrastruktur jalan dan selalu membayangkan ketika ada pelebaran jalan. Walaupun sudah ada solusi dengan Jokowi membangun jembatan panjang baru, tapi menurut narasumber hal tersebut tidak membuat kemacetan tersebut terurai.

12. Silven Yonathan

Peneliti mendapat informasi tentang Silven Yonathan karena Silven adalah kerabat peneliti yang berkependudukan di Kopo Sayati. Bagi Silven kemacetan daerah tersebut tidak terlalu berpengaruh karena keterbiasaan, tetapi ketika sehabis pulang bekerja dengan kondisi lelah, narasumber sering merasa ingin cepat pulang dan kadang tidak memperdulikan situasi kondisi, setelah narasumber menyadari kesalahan tersebut, narasumber lebih menyiapkan dan manajemen mental untuk menghadapi kemacetan tersebut dan merasa tidak ingin merugikan sekitar.

13. Biella Salsama

Peneliti mendapat informasi tentang Biella Salsama karena Biella adalah pengunjung Miko Mall yang menggunakan transportasi ojek online. Narasumber tidak berasal dari daerah Kopo tetapi dengan kabar daerah tersebut adalah daerah yang rawan macet dan narasumber merasakan sekali akan situasi dan kondisi kemacetan tersebut. Tidak jarang narasumber mendapat driver yang ugal-ugalan agar cepat sampai tapi sebagai penumpang Biella hanya bisa berdoa agar selamat sampai tujuan,

14. Harier

Peneliti mendapat informasi tentang Harier karena Harier adalah teman dekat dari narasumber Biella. Harier adalah karyawan salah satu Perusahaan di daerah Kopo yang melewati daerah tersebut, Harier adalah pengemudi yang memiliki manajemen emosi yang

tidak stabil, dan gampang terbawa suasana. Ketika banyak yang menyalip apalagi sampai menyenggol kendaraan yang dipakai, narasumber merasa emosi tak terkontrol dengan baik dan merugikan diri sendiri maupun orang sekitar.

15. Fredeswinda

Peneliti mendapat informasi tentang Fredeswinda karena Fredeswinda adalah rekan kerja peneliti yang sering melalui daerah tersebut. Narasumber adalah pelaku bisnis yang selalu mendapat orderan untuk mengantarkan barang dagangannya ke daerah Miko Mall tersebut. Dengan keterbatasan waktu karena harus melanjutkan order ke tempat lain, narasumber seringkali merasa kesulitan dan sering marah-marah karena merasa tertekan dan tidak bisa manajemen emosinya dengan baik.

16. Indra Fitrianto

Peneliti mendapat informasi tentang Indra Fitrianto karena Indra adalah konsumen salahh satu bisnis peneliti. Ketika ada janji, narasumber seringkali izin telat karena narasumber kesulitan dalam manajemen waktu dan seringkali tidak tepat waktu dalam hal apapun. Bahkan pada saat berkendara pun narasumber sering tergesa-gesa dan tidak focus sehingga menyenggol kendaraan lain.

17. Ratu Siti

Peneliti mendapat informasi tentang Ratu Siti karena Ratu adalah rekan kerja peneliti yang sedang melakukan pengabdian Masyarakat di daerah tersebut. Dari mata narasumber pada saat berkendara di daerah tersebut cukup riskan bagi narasumber yang condong santai dalam berkendara. Narasumber tidak merasa nyaman dan man. Hingga narasumber lebih memilih menggunakan transportasi online.

18. Lia

Peneliti mendapat informasi tentang Lia karena Lia adalah rekan kuliah peneliti yang selalu pergi berkendara sendiri, dan ketika melewati daerah tersebut. Narasumber sering merasa kesal dan sering bergumam sendiri sampai kadang suasananya terbawa hingga tempat tujuan. Narasumber merasa masih sulit untuk manajemen emosinya dan tetap focus saat berkendara agar tetap selamat sampai tujuan.

19. Asa Sianni

Peneliti mendapat infromasi tentang Asa Siani karena Asa adalah karyawan toko di Miko Mall. Narasumber juga berkependudukan dibelakang Miko Mall, walaupun jarak antara rumah dan tempat kerja dekat, karena kemacetan narasumber selalu memajemen waktu walaupun dekat tapi tetap berjaga agar tidak telat.

20. Febi Febriani

Peneliti mendapat informasi tentang Febi Febriani karena Febi adalah salah satu konsumen coffe shop yang berada di Miko Mall. Narasumber salah satu pengemudi yang bisa manajemen emosi dengan baik karena ahli dalam mengontrol diri dan mengalihkan emosi negative ke hal yang lebih bisa tetap menjaga pikiran tetap focus selamat sampai tujuan. Jika sudah ada yang menyenggol pun tetap bisa tersenyum dan lanjut berkemudi, walaupun kesal narasumber selalu berasa bisa mengelola emosinya.

HASIL PENELITIAN

1. Penjelasan Tema

Berdasarkan hasil wawancara dengan para informan penelitian, maka peneliti dapat melakukan analisis dengan tema fenomena dampak kemacetan Kopo Sayati dengan kecerdasan emosi pengendara berisiko, yang meliputi: latar belakang profesi informan; latar belakang kemacetan; tantangan Masyarakat saat sedang berkendara di situasi kemacetan;

2. Latar Belakang Profesi Informan

Seiring berkembangnya zaman, informasi ataupun berita mengenai kemacetan sudah menjadi makanan sehari-hari. Munculnya beberapa dampak dari masalah kemacetan tersebut membuat tingkat kemacetan semakin meningkat dan angka kecelakaan lalu lintas naik juga. Hal ini terungkap ketika peneliti mewawancarai informan yang memiliki masalah dari kemacetan tersebut dan mengalami kesulitan dalam mengelola emosi dan tingkat stress dirinya (Tysara, 2021). Dengan beberapa tanggung jawab yang informan miliki, informan tetap tertarik untuk mencoba mengelola kecerdasan emosi demi kelancaran hidupnya. (Pintek.id, 2020)

Berbeda dengan informan lainnya yaitu Andhika dan Bu Santi. Latar belakang keduanya sama-sama bekerja, Andhika di salah satu korporat di daerah Pasir Koja, sedangkan Bu Santi berdagang di daerah tersebut. Apapun yang terjadi, untuk Andhika tetap tidak berpengaruh apa-apa karena udah terbiasa dan melakukan semuanya sesuai dengan rencana. Sedangkan Bu Santi dengan profesi sebagai pedagang memegang konsep dimana ada banyak mangsa pasar, maka akan menaikkan omset dagang, ternyata akurat dan selalu membuahkan balik modal berkali lipat.

Sehingga tiap informan tanggung jawab dan kendali penuh atas latar belakang, kesadaran EQ dan profesi masing-masing. Maka dari itu, tiap pengendara biasa hingga pengendara berisiko wajib mengenal kecerdasan emosinya dan beberapa acuan untuk menghadapi kemacetan pada daerah tersebut. (Gramedia, n.d.)

3. Latar Belakang Kemacetan

Kemacetan daerah tersebut memang dikenal sebagai daerah yang memiliki tingkat kemacetan yang tinggi karena didasari dengan kepadatan penduduknya dan salah satu daerah pabrik industrial. Ditambah dengan ukuran jalan yang besar tapi banyak perbaikan atau infrastruktur yang sedang dibangun. (Anisa T. , 2020)

Masyarakat juga kadang masih melakukan tindakan tidak taat dengan melanggar beberapa peraturan lalu lintas karena sudah menjadi budaya dari masyarakat sekitar yang sering menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Dengan kesadaran yang bisa menggugahkan masyarakat masing-masing, pada akhirnya bisa membuat masyarakat patuh akan peraturan lalu lintas dan memperkecil kemungkinan terjadinya kemacetan didaerah tersebut. (Greatnusa, 2022)

Pemerintah juga sudah memberikan solusi dengan membangun jembatan dengan maksud untuk mengurai masalah kemacetan tersebut, tapi yang masyarakat rasakan hanya memindahkan pusat macet ke daerah lain, dengan maksud untuk meratakan laju lalu lintas tetap berjalan normal. (Asra, 2021)

4. Tantangan Masyarakat Khususnya Bagi Pengendara Saat Terjadi Kemacetan

Masyarakat di daerah tersebut rata-rata sudah memiliki rasa yang sudah terbiasa akan kemacetan yang sering terjadi (University, 2021). Masyarakat tidak terlalu ambil pusing soal kemacetan tersebut. Saat peneliti sedang melakukan wawancara dengan salah satu pedagang disana pun hal kemacetan tersebut adalah bukan hal yang tidak biasa, kemacetan sudah menjadi pemandangan sehari-hari. (LambeTurah, 2021)

Yang menarik adalah masyarakat jadi mempunyai kebiasaan yang menarik, yaitu soal mengatur waktu dengan baik (Anisa T. , 2020), karena mengetahui daerah tersebut adalah pusat kemacetan, masyarakat memiliki patokan mengatur waktu seefektif dan seefisien mungkin. Alhasil, masyarakat dapat menjalankan aktifitas sehari-hari tetap produktif. (Jessica, 2021)

Masyarakat di daerah tersebut juga sebagian besar mempunyai kendaraan, baik roda dua atau minibus. Pada jam tertentu seperti jam pergi/pulang kerja, masyarakat akan berusaha untuk mengejar waktu. Bagi pengendara berisiko, hal tersebutlah yang kadang menimbulkan perilaku agresif. (Certo, 1990)

Kembali pada kesadarannya masing-masing, sebagian besar masyarakat sudah dapat berpikir dengan matang dan terarah yang menghasilkan perilaku pengendara yang positif tidak merugikan pengendara lain. (Priadi, 2022)

5. Perbedaan Signifikan Manajemen EQ Pengemudi Berisiko dan Pengemudi Tidak Berisiko

Sesuai dengan informasi yang telah didapat, bagi informan yang belum bisa mengelola emosinya dengan baik dapat tersadarkan atas apa yang telah dilakukan itu dapat merugikan dirinya maupun orang lain. Sedangkan informan yang sudah bisa mengelola emosinya dengan baik, akan tetap terus mempertahankan kemampuannya tersebut karena hal tersebut akan berdampak baik bagi dirinya maupun orang lain. (Kampus, 2021)

PEMBAHASAN

Pada sub bab metode penelitian telah dijelaskan bahwa penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Sebagai makhluk sosial, manusia berkomunikasi dengan orang lain secara langsung dan tidak langsung.

Berdasarkan temuan peneliti di lapangan, jumlah pengemudi berisiko di daerah Kopo Sayati cukup banyak. Tiap harinya selalu ada hal yang tak terduga karena perilaku pengemudi berisiko saat berkendara di jalan tersebut dengan mengenyampingkan kecerdasan emosi yang sering diterapkan.

1) Motif Kecerdasan Emosional Dengan Perilaku Pengendara Berisiko Saat Sedang Berada di Kemacetan

Seperti informan pertama menyebutkan bahwa hal itu tidak mengganggu dan bisa mengelola emosi dengan baik saat berkendara, yang menyebabkan informan pertama tetap bisa memberikan dampak positif bagi pengendara lain dan menguntungkan diri sendiri maupun orang lain saat berkendara. Dalam penelitian ini, peneliti menanyakan motif yang melatarbelakangi dampak kecerdasan emosional terhadap pengendara berisiko di daerah Kopo Sayati. Berdasarkan jawaban informan, latar belakang yang mendorong informan untuk manajemen emosi EQ diantaranya faktor internal dan eksternal. Faktor internal berasal dari dalam diri sendiri, dapat berwujud niatan yang muncul secara tiba-tiba tanpa didahului oleh pengalaman apapun. Sedangkan faktor eksternal dialami oleh informan kedua dan ketiga. Lingkungan pergaulan memiliki pengaruh dalam proses menerapkan kecerdasan emosional saat sedang berkendara. Seperti yang dinyatakan oleh informan yang kedua dan ketiga, karena latar belakang profesi dan keluarga yang berbeda, faktor ekonomi atau tuntutan lainnya.

2) Proses Penerapan Kecerdasan Emosi Bagi Pengendara

Pengertian proses menurut KBBI dijabarkan sebagai runtutan perubahan (peristiwa) dalam perkembangan sesuatu. Sedangkan hal proses pengelolaan kecerdasan emosi, penelitian

yang telah dilakukan oleh Fitri Khoerunnisa, mengungkapkan bahwa kecerdasan emosional bagi pengemudi berisiko terbagi menjadi dua, yakni proses bertahap dan spontan.

Proses bertahap memiliki penjelasan bahwa pengendara agresif mulai menyadari perilakunya sudah merugikan dirinya sendiri maupun orang lain. Sedangkan proses spontan berarti seseorang secara spontan (langsung) mantap dengan karakter dirinya yang santai.

3) Manfaat Kecerdasan Emosional Bagi Pengendara

Kecerdasan emosional memberikan dampak positif bagi pengemudi saat sedang berada di dalam kemacetan. Semakin tinggi kecerdasan emosional yang dimiliki pengendara, akan mendorong perilaku berkendara prososial, begitu pula sebaliknya.

Kecerdasan emosional mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap kepemimpinan seseorang karena kepemimpinan yang efektif terdiri dari empat komponen kecerdasan emosional, yaitu: Otonomi; kesadaran sosial dan pengelolaan hubungan. Apabila pengendara telah terbiasa untuk mengendalikan emosi dengan baik, maka akan menghasilkan perasaan yang lebih positif, sehingga mampu menciptakan manfaat terhadap diri sendiri dan pengendara lain.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan dari rumusan masalah, hipotesis dan hasil penelitian maka dapat ditarik kesimpulan bahwa terdapat pengaruh yang positif dan signifikan terhadap penelitian yang berjudul “Dampak Kemacetan Kopo Sayati Terhadap Manajemen Kecerdasan Emosional Pengendara Berisiko” yang berdasarkan pada data yang telah dikumpulkan dan pengujian yang telah dilakukan dengan menggunakan metode naratif, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

Dari hasil wawancara tersebut, juga dapat disimpulkan bahwa kecerdasan emosional sangat berpengaruh untuk para pengemudi ketika sedang berada didalam kemacetan darah kopo tersebut. Apalagi untuk pengemudi berisiko yang mengemudi sesuai keinginannya saja tanpa memikirkan pengemudi lain

Kemacetan lalu lintas adalah situasi di mana jumlah kendaraan di jalan raya melebihi kapasitas jalan, yang berdampak pada peningkatan waktu perjalanan, stres, dan frustrasi bagi pengemudi. Dalam konteks ini, pengemudi berisiko menghadapi tantangan yang lebih besar dalam menjaga keseimbangan emosional mereka. Kecerdasan emosional (EQ) pengemudi, yang mencakup pemahaman dan pengelolaan emosi, dapat menjadi faktor kunci dalam menjaga keamanan jalan dan kesejahteraan psikologis mereka. Kecerdasan emosional sangat

erat kaitannya dengan kualitas hidup manusia, dan kecerdasan emosional erat kaitannya dengan jiwa yang sehat.

Saran

Alangkah baiknya sebagai masyarakat sekaligus pengemudi yang baik, harus bisa melapangkan dada dan mengendalikan emosi sebaik mungkin agar tidak merugikan diri sendiri maupun orang lain dan selamat sampai tujuan.

Dalam keadaan segenting atau serumit apapun, pengemudi harus bisa siap saat sedang berada ditengan hiruk pikuk kemacetan dimanapun dan kapanpun karena demi keselamatan pribadi dan pengguna jalan lainnya.

DAFTAR REFERENSI

- (t.thn.). Diambil kembali dari jurnal.id/blog/2017-4-standar-akuntansi-keuangan-yang-berlaku-di-indonesia/
- (2020, 10 24). Diambil kembali dari <https://pintek.id/blog/indikator-produktivitas-kerja/>
- Anindita, H. (2020, 12 30). Diambil kembali dari <https://www.jojonomic.com/blog/sistem-ekonomi-pasar/>
- Anisa, T. (2020, 05 15). Diambil kembali dari <https://www.logique.co.id/blog/2020/05/15/google-spreadsheet/>
- Anisa, T. (2021, 09 08). Diambil kembali dari <https://www.ekrut.com/media/5-cara-tepat-meningkatkan-produktivitas-karyawan>
- Asra, R. M. (2021, 08 16). Diambil kembali dari <https://suarakampus.com/wujudkan-keaktivitas-dengan-menggali-potensi-diri/>
- Atilla, A. (2021, 01 12). Diambil kembali dari <https://www.jojonomic.com/blog/sumber-daya-manusia/>
- Certo, S. &. (1990). Strategic Management. New york: McGraw Hill.
- Fitra, S. (2020, 02 26). Diambil kembali dari <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2020/02/26/10-media-sosial-yang-paling-sering-digunakan-di-indonesia>
- Gramedia. (t.thn.). Diambil kembali dari <https://www.gramedia.com/literasi/manajemen-waktu/>
- Greatnusa. (2022, maret 24). Implementasi Strategi: Pengertian Dan Contoh. Diambil kembali dari Greatnusa: <https://articles.greatnusa.com/implementasi-strategi/>
- H., L. (2017, 04 07). Diambil kembali dari <https://artikeloka.com/cnd/2018/04/pengertian-kerja-menurut-para-ahli.html>

- Jessica, C. (2021, 04 16). Diambil kembali dari <https://glints.com/id/lowongan/meningkatkan-produktivitas-kerja/>
- Kampus, S. (2021, 08 16). Diambil kembali dari <https://suarakampus.com/wujudkan-kreativitas-dengan-menggali-potensi-diri/>
- LambeTurah. (2021, 07 17). Diambil kembali dari <https://lambeturah.id/pengertian-manajemen-sumber-daya-manusia-menurut-para-ahli/>
- Moudina, R. (2021). <https://garuda.kemdikbud.go.id/documents/detail/2404945>. Hubungan kecerdasan emosional dengan gaya berkendara prososial dan agresif. Diambil kembali dari <https://garuda.kemdikbud.go.id/documents/detail/2404945>
- Nugraha, J. (2021, 03 24). Diambil kembali dari <https://www.merdeka.com/jateng/mengenal-arti-produktivitas-ketahui-tujuan-dan-cara-meningkatkannya-klm.html>
- Poem, M. (2018, 11 05). Diambil kembali dari <https://seuntaipuisi.blogspot.com/2018/11/cara-membangun-kreativitas-untuk-pengembangan-diri.html>
- Priadi, M. A. (2022, October 30). Cerdas Mengelola Emosi Dalam Berkendara.
- Tysara, L. (2021, 08 2021). Diambil kembali dari <https://hot.liputan6.com/read/4642513/10-pengertian-kreativitas-menurut-para-ahli-dan-cara-melatihnya>
- University, M. (2021, 04 07). Diambil kembali dari <https://masoemuniversity.ac.id/berita/manfaat-kreativitas-dalam-hidup.php>