

STRES BERKENDARA AKIBAT KEMACETAN LALU LINTAS DAN PERILAKU AGRESIF BERKENDARA

Nufitriany Fakhri*, Muhammad Iqramullah, Asmulyani Asri
Fakultas Psikologi, Universitas Negeri Makassar

*Email korespondensi: nurfitriany.fakhri@unm.ac.id

ABSTRACT

Traffic jams that occur on the highway becomes an obstacle and problems for motorists who are driving and cause drivers to behave aggressively. The purpose of this study was to determine the relationship between driving stress caused by traffic jams and aggressive driving. The subjects in this study amounted to 143 students of the Faculty of Psychology, State University of Makassar in the second to eighth semesters who drive a motorized vehicle every day when they go to campus. The sampling technique in this research is accidental sampling, which is a non-probability sampling technique. The method used in this study is a quantitative method by using a traffic jam questionnaire and measuring a driving stress scale and an aggressive driving scale. The data analysis technique used in this research is Spearman Rho. Based on the results of data analysis, it was found that there was a significant positive relationship between driving stress due to traffic jams and aggressive driving. The higher the stress of driving due to traffic jams, the higher the aggressive driving. The results of the study can be used by the government as a reference in formulating programs and policies regarding the importance of mental health in driving, as well as for further researchers to develop this research using different and more varied demographic variables.

Keywords: stress drive, traffic jam, drive aggressively

PENDAHULUAN

Urbanisasi yang mengalami peningkatan merupakan suatu ancaman bagi individu di kota. Ancaman tersebut berupa pengaruh terhadap kegiatan ekonomi di kota yang mengakibatkan tingginya mobilitas dan kepadatan kota (Chakrabarty & Gupta, 2014). Lalu lintas yang mengalami peningkatan penggunaan kendaraan bermotor memberikan permasalahan yaitu tingginya kecelakaan lalu lintas. Ramdhani dan Patria (2018) mengemukakan data statistik kesehatan dunia menunjukkan bahwa kecelakaan di jalan raya merupakan pembunuh nomor satu penduduk dunia berusia 14-29 tahun dan hal serupa terjadi di Indonesia. Gicquel dkk (2017) menambahkan bahwa pengendara kendaraan roda dua dengan usia 18-21 tahun cenderung berkendara untuk menunjang aktivitas, meningkatkan kepercayaan diri dengan lebih menunjukkan kemampuan, cenderung berkendara dengan kecepatan tinggi untuk mempersingkat waktu tempuh, dan berkendara agar diperhatikan orang lain. Gulian, dkk (1989) mengemukakan bahwa sebab lain kecelakaan lalu lintas

mengalami peningkatan adalah perilaku agresif berkendara.

James dan Nahl (2000) menyatakan bahwa perilaku agresif berkendara adalah perilaku berkendara yang dipengaruhi oleh emosi yang terganggu, sehingga menghasilkan perilaku berisiko terhadap orang lain. Emosi yang terganggu terdiri atas tiga kategori, yaitu tidak sabar, perebutan kekuasaan di jalan (*power struggle*), dan kesembronan (*recklessness*) serta kemarahan di jalanan (*road rage*). Vazquez (2013) mengemukakan bahwa usia merupakan salah satu faktor demografis yang cukup memengaruhi perilaku agresif berkendara. Vazquez menjelaskan bahwa individu dengan rentang usia dewasa muda 18-22 tahun dan 23-37 tahun memiliki perilaku agresif berkendara yang lebih tinggi dibandingkan dengan usia yang lebih tua.

Salah satu faktor yang dapat memicu munculnya perilaku mengemudi berbahaya (*unsafety driving*) dan berisiko (*risky driving*) serta perilaku agresif berkendara (*aggressive behavior*) adalah stres saat berkendara (Ge, dkk, 2014). Studi Shamoanir dan

Koslowsky (2010) menemukan bahwa pengemudi yang berperilaku agresif berkendara menunjukkan tingkat stres berkendara yang lebih tinggi dibandingkan pengemudi yang tidak berperilaku agresif berkendara. Hennessy dan Wiesenthal (1999) mengemukakan bahwa stresor yang menjadi penyebab munculnya stres berkendara adalah stresor yang bersifat tidak diinginkan atau membebani individu dan dihadapkan secara berulang. Salah satu sumber stres di jalan adalah kemacetan. Hal ini menyebabkan stres pada individu cenderung meningkat dialami pengemudi. Pengemudi akhirnya mudah untuk mengalami kecemasan, kemarahan, antagonisme, dan ketakutan di jalan dalam kondisi kemacetan lalu lintas (Dukes dkk, 2001).

Volume kendaraan yang tiap hari mengalami pertumbuhan dan tidak diimbangi dengan pertumbuhan infrastruktur, mengakibatkan peningkatan kemacetan. Hal tersebut dapat menjadi penyebab bagi individu menjadi frustrasi dan stress (Hennessy & Wiesenthal, 1999). Rao dan Rao (2012) menjelaskan bahwa lalu lintas dapat dikatakan mengalami kemacetan ketika kecepatan kendaraan berada pada posisi dibawah 40 km/jam atau arus lalu lintas dalam kondisi padat merayap dan terjadi selama satu kilometer atau situasi tersebut bertahan hingga 15 menit. Faktor penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas adalah banyaknya individu dan barang ingin bergerak pada saat yang sama dengan jumlah kendaraan berlebih di ruang jalan yang terbatas.

Studi pendahuluan dilakukan oleh peneliti untuk mengetahui reaksi pengemudi kendaraan pada saat kondisi lalu lintas di jalan raya yang mengalami kemacetan di Kota Makassar, pada tanggal 16 April 2018 dengan

menggunakan survei, terhadap 96 pengemudi. Hasil survei menunjukkan 44% responden menyatakan bahwa dalam kemacetan mereka merasakan emosi (kesal, jengkel, muak, dan terganggu), 6,2% responden hanya merasa jengkel, 18,75% responden memilih untuk bersikap santai (sabar dan mendengarkan musik), 10,4% responden merasakan dampak psikologis (capek, pegal, dan jantung berdebar-debar), 10,4% responden memilih mengambil keputusan (mencari alternatif lain), dan selebihnya 8,3% responden bersikap biasa saja. Survei juga menunjukkan bahwa 53,13 % responden melakukan tindakan agresif seperti memencet klakson, menyalip, marah ke pengemudi lain, teriak, dan menguntit, sedangkan 46,87% responden tidak melakukan tindak agresif. Penelitian ini bertujuan mengetahui hubungan stres berkendara akibat kemacetan lalu lintas dengan agresif berkendara.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian dengan metodologi kuantitatif. Subjek dalam penelitian ini sebanyak 143 mahasiswa dengan kriteria mahasiswa fakultas Psikologi Universitas Negeri Makassar, semester 2 sampai semester 8, berusia 17-22 tahun, menggunakan kendaraan bermotor setiap hari menuju kampus, dan menghadapi kemacetan lalu lintas dalam perjalanan menuju kampus. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *accidental sampling*. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah menggunakan angket dan alat ukur dalam bentuk skala psikologi yaitu skala stres dan skala agresif. Jenis skala yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala model Likert.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tabel 1
DESKRIPSI DATA EMPIRIK AGRESIF BERKENDARA

Variabel	Empirik			
	Min	Mix	Mean	SD
Agresif Berkendara	14	44	32,08	5,291

Tabel 2
DESKRIPSI DATA EMPIRIK STRES BERKENDARA

Variabel	Empirik			
	Min	Mix	Mean	SD
Stres Berkendara	51	110	93,93	9,062

Tabel 3
HASIL UJI HIPOTESIS HUBUNGAN STRES BERKENDARA AKIBAT KEMACETAN LALU LINTAS TERHADAP AGRESIF BERKENDARA

Variabel	R	P	Keterangan
Stres Berkendara	0,322	0,000	Signifikan
Agresif Berkendara		0,000	

Hasil uji hipotesis dengan menggunakan korelasi *Spearman Rho* menunjukkan bahwa nilai koefisien korelasi antara stres berkendara akibat kemacetan lalu lintas terhadap agresif berkendara yakni sebesar $r = 0,322$ dengan nilai signifikansi sebesar 0,000 ($p < 0,01$).

Hasil analisis deskriptif pada aspek agresif berkendara menunjukkan bahwa sebagian besar mahasiswa yang berkendara dalam situasi kemacetan lalu lintas yang menjadi subjek penelitian, memiliki tingkat agresif berkendara pada kategori sedang. Data hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat 18 (13%) subjek yang berada pada kategori agresif berkendara tinggi, sebanyak 102 (70%) subjek berada pada kategori agresif berkendara sedang, dan sebanyak 23 (16%) subjek berada pada kategori agresif berkendara rendah. Berdasarkan hasil kategorisasi tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa sebagian besar subjek peneliti memiliki tingkat agresif berkendara sedang.

Berdasarkan data hasil gambaran agresif berkendara pada aspek perilaku konflik, didapatkan perilaku yang sering dilakukan adalah perilaku membunyikan klakson, masuk kedalam jalur lalu lintas ketika pengemudi lain mencoba untuk menutup celah diantara kendaraan lain, mendempetkan kendaraan dengan kendaraan didepan dengan sangat dekat agar kendaraan lain tidak mampu menyalip, dan memberikan kode lampu agar pengendara lain memberikan jalan. Hasil pada aspek mengebut didapatkan juga perilaku yang sering dilakukan pada aspek mengebut adalah perilaku berkendara 20 mil per jam lebih cepat

dari batas kecepatan aman, melintas didepan kendaraan lain dengan memasuki celah yang memiliki ukuran kurang untuk ukuran mobil atau motor, dan menambah kecepatan ke persimpangan jalan saat lampu lintas berubah dari kuning menuju merah.

Analisis deskriptif yang dilakukan pada aspek stres berkendara menunjukkan hasil bahwa sebagian besar mahasiswa yang berkendara dalam situasi kemacetan lalu lintas yang menjadi subjek penelitian, memiliki tingkat stres berkendara pada kategori sedang. Data hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat 13 (19%) subjek yang berada pada kategori stres berkendara tinggi, sebanyak 107 (74%) subjek berada pada kategori stres berkendara sedang, dan sebanyak 23 (16%) subjek berada pada kategori stres berkendara rendah.

Hasil analisis tambahan menunjukkan mean empirik pada aspek *time urgency* sebesar 21% atau terdapat 30 mahasiswa berada pada kategori *time urgency* tinggi, sebagian besar subjek sedang buru-buru dan merasakan kekhawatiran untuk tidak sampai ditempat tujuan dengan tepat waktu ketika menghadapi kemacetan lalu lintas. Hasil mean empirik pada aspek kemacetan menunjukkan bahwa 16% atau terdapat 23 mahasiswa berada pada kategori kemacetan tinggi, kemacetan yang selalu dihadapi di jalan raya adalah kemacetan yang rutin terjadi karena kapasitas jalan tidak mampu menampung besarnya jumlah kendaraan yang bergerak di jam yang sama, pagi dan sore hari, atau kemacetan yang sering terjadi. Hasil mean empirik pada

aspek keadaan yang dirasakan menunjukkan bahwa 19% atau terdapat 27 mahasiswa berada pada kategori tinggi keadaan negatif yang dirasakan, subjek penelitian sebagian besar merasakan keadaan negatif berupa merasa terganggu mengemudi di belakang kendaraan lain, merasa terganggu ketika gagal menyalip kendaraan lain, merasa tidak sabar, merasa jengkel, dan melakukan tindakan yang konyol karena kesabaran yang habis.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi stres berkendara adalah faktor situasional. Faktor situasional merupakan kondisi yang dialami seseorang pada saat ini dimana orang tersebut berada. Jenis stres ini akan ditimbulkan oleh peristiwa lalu lintas tertentu yang dievaluasi oleh pengemudi sebagai: a) beban terhadap kemampuan mereka; b) melibatkan peristiwa yang dianggap relatif tidak terkendali; dan/atau c) peristiwa yang dianggap sebagai ancaman terhadap kesejahteraan fisik atau mental. Tingkat lain dimana pengemudi merasakan stres pada dirinya, melibatkan akumulasi antara perasaan negatif dan frustrasi (Gulian et al, 1989). Penelitian oleh Ellison-Potter, Bell, dan Deffenbacher (2006) sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti, menunjukkan bahwa faktor situasional seperti kemacetan mempengaruhi perilaku agresif berkendara.

Sebagai bagian dari aktivitas sehari-hari, mengemudi dipengaruhi oleh berbagai bentuk stressor (Gulian et al., 1989; Rowden et al., 2011). Stres terkait mengemudi terutama muncul dari faktor pribadi dan lingkungan yang membuat pengemudi merasa stres ketika mereka mengemudi (Rowden et al., 2011). Stres pengemudi adalah faktor penting dalam penelitian tentang hubungan antara stres terkait mengemudi dan perilaku mengemudi. Stres pengemudi terutama terjadi ketika seseorang merasakan kemampuan mengemudi tidak cukup untuk mengelola tuntutan dan bahaya yang dapat terjadi ketika mengemudi, sehingga dapat menyebabkan

ketidaknyamanan dalam berkendara (Matthews, 2002). Hill dan Boyle (2007) menemukan bahwa faktor yang berhubungan dengan stress berkendara adalah lingkungan mengemudi yang menghasilkan stresor terkait tekanan waktu, kemacetan, dan kondisi jalan.

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan hasil penelitian dari Ge et al, (2014) yang menemukan bahwa stres umum adalah prediktor efektif perilaku mengemudi yang berbahaya. Selain itu, efek stres pada perilaku mengemudi yang berbahaya dimediasi oleh sifat kepribadian perasaan marah. Duncliffe et al, (2018) menambahkan bahwa mengalami keadaan yang menghasilkan stres dapat menyebabkan kesalahan mengemudi yang kritis, seperti tidak berhenti saat lampu lalu lintas berwarna merah, maupun kehilangan kendali terhadap kendaraan yang dikemudikan.

KESIMPULAN

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ada hubungan positif yang signifikan antara stres berkendara akibat kemacetan lalu lintas terhadap agresif berkendara artinya semakin tinggi stres berkendara akibat kemacetan lalu lintas maka semakin tinggi agresif berkendara. Kemacetan lalu lintas yang terjadi di jalan raya memberikan pengaruh kepada individu mengalami stres berkendara dengan kategori sedang, hal ini terjadi karena individu yang sedang buru-buru kesulitan mengejar waktu dan khawatir tidak sampai di tempat tujuan dengan tepat waktu, serta individu mengalami kelelahan. Individu yang mengalami stres berkendara akibat kemacetan lalu lintas merasa terganggu mengemudi di belakang kendaraan lain, merasa tidak sabar, jengkel, dan memberikan pengaruh terhadap individu berperilaku agresif berkendara dengan kategori sedang, berupa berkendara dengan kecepatan tinggi dalam situasi kemacetan lalu lintas, membunyikan klakson, dan menambah kecepatan ke persimpangan jalan saat lampu lalu lintas berubah dari kuning menuju merah.

SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka peneliti dapat mengajukan beberapa saran sebagai berikut :

1. Subjek Penelitian

Bagi subjek penelitian sebaiknya melakukan kegiatan-kegiatan yang mampu mencegah terjadinya stres berkendara dan agresif berkendara ketika menghadapi, seperti mendengarkan lagu, membawa bahan bacaan, dan bercerita dengan penumpang. Memanajemen waktu dengan baik merupakan salah satu cara terbaik untuk menghindari stres berkendara dan agresif berkendara akibat kemacetan lalu lintas, berangkat lebih awal agar tidak terburu-buru untuk sampai ke tempat tujuan, menghindari jam-jam sibuk ketika ingin berkendara, mencari informasi mengenai titik kemacetan yang terjadi, menyiapkan jalan alternatif untuk menghindari kemacetan lalu lintas, dan berjalan kaki ke tempat tujuan dengan jarak terjangkau untuk dilalui dengan berjalan kaki.

2. Bagi DITLANTAS POLDA dan DISHUB Sulawesi Selatan

Bagi DITLANTAS POLDA Sulawesi Selatan hasil penelitian ini yang menggambarkan hubungan kemacetan lalu lintas terhadap kesehatan mental individu dapat menjadi landasan ilmiah dalam membentuk formulasi agar mampu mengelola persoalan kemacetan lalu lintas.

3. Bagi Peneliti Selanjutnya

Bagi peneliti selanjutnya agar melakukan tahap pengambilan data secara langsung terhadap subjek yang sementara menghadapi situasi kemacetan lalu lintas, mempertimbangkan jarak rumah, dan membandingkan antara jenis kelamin, tipe kepribadian, serta usia.

DAFTAR PUSTAKA

- Chakrabartty, A., & Gupta, S. (2014) 'Traffic congestion in the metropolitan city of Kolkata', *Journal of Infrastructure Development*, 6(1), 43-59.
- Dukes, R. L., Clayton, S. L., Jenkins, L.T., Miller, T. L., & Rodgers, S. E. (2001), 'Effects of aggressive driving and driver characteristics on road rage', *The Social Science Journal*, 38, 323-331.
- Duncliffe, T. H., Dangelo, B., Brock, M., Fraser, C., Austin, N., Lamarra, J., & Batt, A. M. (2018), 'Driving me crazy: The effects of stress on the driving abilities of paramedic students', *Irish Journal of Paramedicine*, 3(2). doi:10.32378/ijp.v3i2.163.
- Ge, Y., Qu, W., Jiang, C., Du, F., Sun X., & Zhang, K. (2014), 'The effect of stress and personality on dangerous driving behavior among chinese drivers', *Accident Analysis and Prevention*, 73, 34-40.
- Gicquel, L., Ordonneau, P., Blot, E., Taillon, C., Ingrand, P., & Romo, L. (2017), 'Description of various factors contributing to traffic accidents in youth and measures proposed to alleviate recurrence', *Frontiers in Psychiatry*, 8(94), 1-10.
- Gulian, E., Matthews, G., Glendon, A.I., Davies, D.R., & Debney, L.M. (1989), 'Dimension of driver stress', *Ergonomics*, 32(6), 585-602.
- Hennessy, D.A., & Wiesenthal, D.L. (1999), 'Traffic congestion, driver stress, and driver aggression', *Aggressive Behavior*, 25, 409-423.
- Hill, J.D., Boyle, L.N. (2007), 'Driver stress as influenced by driving maneuvers and roadway conditions', *Transport. Res. F: Traffic Psychol. Behav.* 10 (3), 177-186.
- James, L., & Nahl, D. (2000). *Road rage and aggressive driving, steering clear of highway warfare*. Amhest, NY: Promothens Books.
- Matthews, G. (2002), 'Towards a transactional ergonomics for driver stress and fatigue', *Theor. Issues Ergon. Sci.* 3 (2), 195-211.
- Patricia E-P, Paul B & Jerry D. (2006), 'The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior',

- Journal of Applied Social Psychology*
431
- Ramdhani, N., & Patria, B. (2018), *Psikologi untuk Indonesia maju dan beretika*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press. Diakses dari <https://books.google.co.id/books?> pada tanggal 7 Februari 2019.
- Rao, A.M., & Rao, K.R. (2012), 'Measuring urban traffic congestion - a review', *International Journal for Traffic and Transport Engineering*, 2(4), 286-305.
- Rowden, P., Matthews, G., Watson, B., Biggs, H. (2011), 'The relative impact of workrelated stress, life stress and driving environment stress on driving outcomes', *Accid. Anal. Prev.* 43 (4), 1332-1340.
- Shamoa-nir, N.L., & Koslowsky, M. (2010), 'Aggression on the road as a function of stres, coping strategies and driver style', *Journal Psychology*, 35-44.
- Vazquez, J. (2013), 'Personality factors, age, and aggressive driving: A validation using a driving simulator', *Electronic Theses and Dissertations*. Florida: University of Central.