

HUBUNGAN ANTARA KESESAKAN DAN STRES LINGKUNGAN PADA PARA PENUMPANG KRL AREA JABODETABEK

Relationship between Crowding and Environmental Stress Toward Commuterline Passengers in Jabodetabek Region

Aulia Elma Rabbika*¹

¹Universitas Achmad Yani,
Banjarmasin, Kalimantan
Selatan, Indonesia

*email: auliaelmaa@gmail.com

Abstrak

Pengguna KRL di area Jabodetabek kian meningkat dari waktu ke waktu. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penumpang Kereta Api secara nasional mencapai 35,19 juta orang selama bulan Agustus 2022. Angka ini naik dibandingkan Agustus 2021 (33,79 juta penumpang) dan Agustus 2020 (29,58 juta penumpang). Hal itu terjadi seiring meningkatnya rasa nyaman dan keamanan yang dirasakan oleh penumpang. Bahkan pada *rush hour* (jam sibuk), KRL menjadi sarana transportasi yang banyak digunakan oleh warga area Jabodetabek untuk *commuting* ke tempat kerja. Meningkatnya jumlah penumpang dapat menyebabkan penumpukan penumpang yang memicu terjadinya stress lingkungan akibat kesesakan. Penelitian ini dilakukan untuk melihat hubungan antara kesesakan dengan stress lingkungan pada para penumpang KRL area Jabodetabek. Hasil dari penelitian didapatkan nilai korelasi sebesar $r = 0,768$ (kategori kuat) dengan $p = 0,000$ ($p < 0,05$) maka diketahui bahwa ada hubungan yang signifikan yang kuat antara kesesakan dengan stress lingkungan pada para penumpang KRL di area Jabodetabek. Nilai r positif menunjukkan terdapat hubungan searah antara kesesakan dengan stress lingkungan pada para penumpang KRL di area Jabodetabek, artinya semakin tinggi persepsi terhadap kesesakan maka semakin tinggi pula stress lingkungan yang dirasakan.

Kata Kunci:

Kesesakan
Stres Lingkungan
Penumpang KRL

Keywords:

Crowding
Environmental Stress
KRL passengers

Abstract

KRL passengers in the Jabodetabek area have been increasing over time. Based on data from the Central Statistics Agency (BPS), the number of national train passengers reached 35.19 million people during August 2022. This figure has increased compared to August 2021 (33.79 million passengers) and August 2020 (29.58 million passengers). This happened along with the increasing sense of comfort and security felt by passengers. Even during rush hour (rush hour), KRL is a means of transportation that is widely used by residents around Jabodetabek to travel to work. The increasing number of passengers can cause a buildup of passengers which triggers environmental stress due to crowding. This study was conducted to see the relationship between crowding and environmental stress in KRL passengers in the Jabodetabek area. The results of the study obtained a correlation value of $r = 0.768$ (strong category) with $p = 0.000$ ($p < 0.05$) so it is known that there is a strong significant relationship between crowding and environmental stress in KRL passengers in the Jabodetabek area. A positive r value indicates that there is a relationship between crowding and environmental stress among KRL passengers in the Jabodetabek area, meaning that the higher the perception of crowding, the higher the perceived environmental stress.

PENDAHULUAN

Dewasa ini, penggunaan commuter line atau KRL bagi warga di area Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi) sudah tidak asing lagi. Bahkan bagi sebagian orang, KRL telah menjadi sarana transportasi yang sangat diperlukan untuk kebutuhan

commuting. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) dilansir melalui Kumparan.com, jumlah penumpang Kereta Api secara nasional mencapai 35,19 juta orang selama bulan Agustus 2022. Angka ini naik dibandingkan Agustus 2021 (33,79 juta penumpang) dan Agustus 2020 (29,58 juta penumpang). Hal ini terjadi seiring meningkatnya rasa nyaman dan aman

yang dirasakan oleh para penumpang. Tren kenaikan penumpang kereta api (KA) pada beberapa tahun mencerminkan moda transportasi berbasis rel ini menjadi salah satu pilihan masyarakat area Jabodetabek untuk melakukan *commuting*.

Para pengguna KRL yang semakin meningkat dari waktu ke waktu, dapat menyebabkan terjadinya penumpukan penumpang. Belum lagi pada *rush hour*/jam sibuk (jam berangkat kerja sekitar pukul 07.00-09.00 dan jam pulang kerja sekitar pukul 16.00-19.00), dikutip melalui Kompasiana.com bahwa terjadi penumpukan penumpang KRL secara masal karena digunakan oleh para pekerja untuk berangkat dan pulang kerja. Penumpukan penumpang ini dapat menjadi pemicu stres lingkungan yang dialami oleh penumpang karena adanya persepsi terhadap kesesakan. Kesesakan merupakan persepsi subyektif seseorang terhadap jumlah orang yang terlalu banyak dalam ruangan tertentu (Hanurawan, 2022). Kesesakan muncul apabila individu berada dalam posisi terkungkung akibat persepsi subyektif keterbatasan ruang, karena dibatasi oleh sistem konstruksi bangunan atau tempat dan terlalu banyaknya stimulus yang tidak diinginkan dapat mengurangi kebebasan masing masing individu, serta interaksi antar individu semakin sering terjadi, tidak terkendali, dan informasi yang diterima sulit dicerna (Iskandar, 2014). Sari, Dhita & Karyono (2016) menyatakan bahwa dalam suasana yang padat dan sesak kondisi psikologis yang negatif mudah timbul. Hal ini merupakan faktor penunjang kuat munculnya stres dan beragam bentuk aktivitas sosial yang negatif. Dalam hal ini, banyak orang memiliki pendapat bahwa persepsi tentang kesesakan dapat memberi dampak negatif kepada kesehatan individu dan terhadap perilaku individu tersebut, misalnya memungkinkan individu merasa stres terhadap lingkungan yang demikian.

Stres dijelaskan oleh Cohen & Williamson (1988) sebagai sebuah proses dimana peristiwa-peristiwa yang terjadi di lingkungan diinterpretasikan oleh manusia secara negative dalam hubungannya

dengan nilai-nilai yang mereka pegang, sumber pengetahuan mereka (kognitif), dan bagaimana mereka merespon hal-hal tersebut secara psikologis, perubahan perilaku, atau secara biologis. Sarwono (2017) menjelaskan bahwa salah satu sumber stres adalah faktor lingkungan.

Berdasarkan teori yang telah dipaparkan, maka peneliti berasumsi bahwa kesesakan yang dipersepsikan oleh individu ketika berada dalam posisi terkungkung akibat persepsi subyektif keterbatasan ruang, karena dibatasi oleh sistem konstruksi bangunan atau tempat dan terlalu banyaknya stimulus yang tidak diinginkan (dalam kasus diatas banyaknya para penumpang KRL yang saling berdesakan) memiliki hubungan sebagai pemicu terjadinya stress lingkungan. Berdasarkan hal tersebut, maka peneliti tertarik untuk meneliti tentang hubungan kesesakan dengan stress lingkungan pada para penumpang KRL di area Jabodetabek.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Menurut Sugiyono (2022), metode kuantitatif dapat digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Instrumen pengambilan data variabel kesesakan menggunakan skala *survey instrument of subjective crowding* dan stress lingkungan menggunakan skala psikologis DASS sub bagian stress.

Teknik pengambilan data menggunakan *accidental sampling*. Menurut Sugiyono (2022), *accidental sampling* adalah teknik pengambilan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu partisipan yang secara kebetulan/insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila kebetulan orang yang ditemui itu cocok dengan sumber data.

Subjek dalam penelitian ini berjumlah sebanyak 74 orang dengan karakteristik partisipan:

- Laki-laki/perempuan usia 18-30 tahun.

- Menggunakan KRL di area Jabodetabek pada hari Senin-Jumat.

Menggunakan KRL di area Jabodetabek pada *rush hour* (jam sibuk) yaitu antara pukul 07.00-09.00 atau 16.00-19.00 WIB.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji Normalitas

Pada uji normalitas, data dinyatakan berdistribusi normal jika signifikansinya bernilai lebih besar dari 0,05 (Priyatno, 2010). Pada uji ini, didapatkan hasil nilai signifikansi melebihi 0,05 yaitu sebesar 0,762, yang menyatakan bahwa data bersifat normal.

Uji Linearitas

Pada uji linearitas didapatkan hasil nilai signifikansi melebihi 0,05 yaitu sebesar 0,239, yang menyatakan bahwa data bersifat normal.

Uji Korelasi

Data pada tabel menunjukkan nilai koefisien korelasi (r) yang positif sebesar 0,768 dan termasuk kategorisasi kuat. Kemudian, terdapat nilai signifikansi (p) sebesar 0,000, lebih besar dari nilai signifikansi yang ditetapkan yaitu 0,05 yang berarti terdapat korelasi positif yang kuat antara kesesakan dengan stres lingkungan.

Selanjutnya pengkategorisasian data dengan tiga kategori yaitu rendah, sedang, dan tinggi. Hal ini bertujuan untuk menempatkan individu kedalam kelompok-kelompok yang terpisah secara berjenjang menurut kontinum berdasarkan atribut ukur. Adapun rumus pembuatan norma kategorisasi dapat dilihat pada tabel berikut (Azwar, 2021):

Tabel 1. Rumusan Norma Kategorisasi

No.	Kategorisasi	Rumus Norma
1	Rendah	$X < (\mu - 1,0 \sigma)$
2	Sedang	$(\mu - 1,0 \sigma) \leq X < (\mu + 1,0 \sigma)$
3	Tinggi	$(\mu + 1,0 \sigma) \leq X$

Keterangan :

μ = Mean Hipotetik

σ = Standar Deviasi Hipotetik

Setelah dilakukan perhitungan sesuai dengan rumus diatas diperoleh kategorisasi pada variabel kesesakan berdasarkan skor total tiap subjek penelitian. Skala kesesakan terdiri dari 20 aitem, setiap aitem diberi skor minimum 1 dan maksimum 5. Berdasarkan data tersebut, maka dapat ditentukan kategori untuk data variabel kesesakan adalah sebagai berikut:

Tabel 2. Distribusi Kategorisasi Data Variabel Kesesakan

Variabel	Rentang Nilai	Kategori	Frekuensi	Persentase
Kesesakan	$X < 48,5$	Rendah	13	17,5%
	$48,5 \leq X < 78,4$	Sedang	50	67,5%
	$78,4 \leq X$	Tinggi	11	15%

Pada tabel tersebut, dapat dijabarkan bahwa dari 74 pengguna KRL di area Jabodetabek, sebanyak 13 orang (17,5%) memiliki skor kesesakan rendah, sebanyak 50 orang (67,5%) memiliki skor kesesakan sedang, serta sebanyak 11 orang (15%) memiliki skor kesesakan tinggi.

Sementara untuk variabel stres lingkungan, dilakukan perhitungan sesuai dengan rumus tabel diperoleh kategorisasi pada variabel stres lingkungan berdasarkan skor total tiap subjek penelitian sebagai berikut:

Tabel 3. Distribusi Kategorisasi Data Variabel Stres Lingkungan

Variabel	Rentang Nilai	Kategori	Frekuensi	Persentase
Stres Lingkungan	$X < 25$	Rendah	16	21,6%
	$25 \leq X < 43,6$	Sedang	46	62,2%
	$43,6 \leq X$	Tinggi	12	16,2%

Berdasarkan hasil kategori pada tabel diatas, dapat dijabarkan bahwa dari 74 pengguna KRL di area

Jabodetabek, sebanyak 16 orang (21,6 %) memiliki skor stres rendah, sebanyak 46 orang (62,2 %) memiliki skor stres sedang, serta sebanyak 12 orang (16,2 %) memiliki skor stres tinggi.

Berdasarkan uji korelasi penelitian, diperoleh nilai korelasi sebesar $r = 0,768$ dengan $p = 0,000$ ($p < 0,05$) maka diketahui bahwa ada hubungan yang signifikan antara kesesakan dengan stres lingkungan saat *rush hour* pada para penumpang KRL di area Jabodetabek. Menurut Periantalo (2016), hasil korelasi 0,768 yang diperoleh antara kesesakan dengan stress lingkungan saat *rush hour* pada para penumpang KRL di area Jabodetabek berada pada tingkatan kuat yaitu 0,61 – 0,80. Dengan demikian hipotesis dalam penelitian yang menyatakan ada hubungan antara kesesakan dan stres lingkungan dapat diterima. Nilai r positif menunjukkan terdapat hubungan searah antara kesesakan dengan stres lingkungan saat *rush hour* pada para penumpang KRL di area Jabodetabek, artinya semakin tinggi persepsi terhadap kesesakan maka semakin tinggi pula stres lingkungan yang dirasakan.

Berdasarkan kategorisasi diketahui bahwa secara umum kesesakan yang dirasakan para penumpang KRL area Jabodetabek termasuk pada kategori sedang, yaitu sebanyak 50 orang (67,5%) dari total keseluruhan subjek. Sedangkan lainnya sebanyak 13 orang (17,5%) berada pada kategori rendah dan 11 orang (15%) berada pada kategori tinggi. Pada kategorisasi variabel stres lingkungan para penumpang KRL area Jabodetabek, sebanyak 16 orang (21,6%) berada pada kategori rendah, sebanyak 46 orang (62,2%) termasuk pada kategori sedang, dan sebanyak 12 orang (16,2%) pada kategori tinggi. Berdasarkan hasil kategorisasi variabel kesesakan dan stres

lingkungan, sebagian besar partisipan penelitian berada pada kategori sedang pada kedua variabel.

KESIMPULAN

Hasil dari penelitian didapatkan nilai korelasi sebesar $r = 0,768$ (kategori kuat) dengan $p = 0,000$ ($p < 0,05$) maka diketahui bahwa ada hubungan yang signifikan yang kuat antara kesesakan dengan stres lingkungan pada para penumpang KRL di area Jabodetabek. Nilai r positif menunjukkan terdapat hubungan searah antara kesesakan dengan stres lingkungan saat *rush hour* pada para penumpang KRL di area Jabodetabek, artinya semakin tinggi persepsi terhadap kesesakan maka semakin tinggi pula stres lingkungan yang dirasakan.

REFERENSI

- Azwar, S. (2021). *Penyusunan Skala Psikologi* (Edisi 3). Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Cohen, S. (1983). A Global Measure of Perceived Stress. *American Sociological Association*. 24(4), 1-11.
- Cohen, S., & Williamson, G. (1988). Perceived Stress in a Probability Sample of the United States. In S. Spacapan, & S. Oskamp (Eds.), *The Social Psychology of Health: Claremont Symposium on Applied Social Psychology* (pp. 31-67). Newbury Park, CA: Sage.
- Crawford, R. J & Henry, D. J. (2003). The Depression Anxiety Stress Scale (DASS): Normative data and latent structure in a large non-clinical sample. *A British Journal of Clinical Psychology*. 42, 111-131.
- Data BPS: 35,19 Juta Orang Naik Kereta Sepanjang Agustus. Dipublish pada 16 Oktober 2022. <https://kumparan.com/@kumparanbisnis/data-bps-35-19-juta-orang-naik-kereta-sepanjang-agustus-1539653014162182147>
- Hanurawan, Fattah. (2022). *Psikologi Lingkungan*. Malang: Edulitera.
- Iskandar, Zulrizka. (2014). *Psikologi Lingkungan*. Yogyakarta : PT. Refika Aditama.
- Lazarus. (2006). *Stress and Emotion*. New York: Springer.

- Pekerja sudah mulai aktif, penumpang KRL commuterline harus waspada jam sibuk. Dipublish pada 21 Juni 2022. <https://www.kompasiana.com/widikurniawan/5b2bae03ab12ae0a1b51b6f2/pekerja-sudah-mulai-aktif-penumpang-krl-commuterline-harus-waspada-jam-sibuk>
- Periantalo, J. (2016). *Penelitian Kuantitatif untuk Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Priyatno, D. (2018). *Paham Analisa Statistik Data dengan SPSS*. Yogyakarta: MediaKom.
- Sarafino, P. E. & Smith, W. T. (2011). *Health Psychology: Biopsychosocial Interactions (7th Ed.)*. United States of America: Wiley.
- Sari, K. Dhita & Karyono (2016). Kesesakan dan Agresivitas pada Remaja di Kawasan Tambak Lorok Semarang. *Jurnal Empati*. 5 (1), 10-13.
- Sarwono, W.Sarlito. (2017). *Psikologi Lingkungan & Pembangunan Edisi 2*. Jakarta : PT. Grasindo.
- Sugiyono. (2022). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan kombinasi (Mixed Method)*. Bandung: Alfabeta.
- Zheng, Li. & David A. Hensher. (2013). Crowding in Public Transport: A review of objective and subjective measures. *Journal of Public Transportation*. 16 (2), 107-134.