

HUBUNGAN ANTARA STRES, KECEMASAN, DEPRESI DENGAN KECENDERUNGAN *AGGRESSIVE DRIVING* PADA MAHASISWA

Abdul Malik Ashari, Sri Hartati

Fakultas Psikologi Universitas Diponegoro
Jl. Prof. Soedarto, S. H, Kampus Undip Tembalang, Semarang, Indonesia 50275

a.malik.ashari@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara stres, kecemasan, dan depresi dengan kecenderungan *aggressive driving*. Subjek penelitian ini adalah mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas Diponegoro Angkatan 2016. Sampel penelitian diambil menggunakan teknik *purposive sampling*. Jumlah sampel adalah 73 subjek. Pengumpulan data menggunakan Skala Kecenderungan Aggressive Driving (35 aitem, $\alpha = 0,887$), dan Skala *Depression Anxiety Stress Scale* (DASS) yang telah diadaptasi dengan subskala Stres (14 aitem, $\alpha = 0,890$), subskala Kecemasan (11 aitem, $\alpha = 0,824$) dan subskala Depresi (12 aitem, $\alpha = 0,796$). Hasil analisis menunjukkan ada hubungan positif dan signifikan antara stres ($r = 0,401$; $p = 0,000$), kecemasan ($r = 0,231$; $p = 0,025$), dan depresi ($r = 0,318$; $p = 0,003$) dengan kecenderungan *aggressive driving* pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNDIP Angkatan 2016. Secara parsial, stres memberikan sumbangan efektif 16,1%, kecemasan 5,3%, dan depresi 10,1% terhadap kecenderungan *aggressive driving* sedangkan secara simultan stres, kecemasan dan depresi memberikan sumbangan efektif sebesar 19,9% terhadap *aggressive driving* pada subjek penelitian ini. Semakin tinggi tingkat stres, kecemasan, dan depresi maka semakin tinggi kecenderungan *aggressive driving* dan sebaliknya, semakin rendah tingkat stres, kecemasan dan depresi maka semakin rendah kecenderungan *aggressive driving*.

Kata kunci: remaja; stres; kecemasan; depresi; *aggressive driving*

Abstract

The research was aimed to examine the correlation between stress, anxiety and depression with aggressive driving tendencies. The subjects were students of the Faculty of Psychology Diponegoro University (UNDIP) class of 2016. The research sample was taken using purposive sampling techniques. The number of samples was 73 subjects. Collecting data using a Aggressive Driving Tendency Scale (35-item, $\alpha = 0.887$), adapted Depression Anxiety Stress Scale (DASS) with subscale Stress (14-item, $\alpha = 0.890$), subscale Anxiety (11-item, $\alpha = 0.824$), and subscale Depression (12-item, $\alpha = 0.796$). The analysis shows that there are positive and significant correlation between stress ($r = 0.401$; $p = 0.000$), anxiety ($r = 0.231$; $p = 0.025$), and depression ($r = 0.318$; $p = 0.003$) with the tendency of aggressive driving on the students of the Faculty of Psychology UNDIP class of 2016. Partially, effective stress contributed 16.1%, anxiety 5.3%, and depression 10.1% against the tendency of aggressive driving, while simultaneously stress, anxiety and depression contribute effectively amounted to 19.9% against aggressive driving on the subject of this study. The higher level of stress, anxiety, and depression, the higher tendency of aggressive driving and conversely, the lower level of stress, anxiety and depression, the lower tendency of aggressive driving.

Keywords: adolescence; stress; anxiety; depression; aggressive driving

PENDAHULUAN

Masa remaja merupakan masa perkembangan transisi dari masa kanak-kanak ke dewasa, yang melibatkan faktor biologis, kognitif dan sosioemosional (Santrock, 2014). Santrock menjelaskan usia remaja diawali pada 10 sampai 13 tahun. Perubahan sosioemosional yang remaja jalani adalah pencarian kebebasan, konflik dengan orang tua, dan keinginan untuk menghabiskan lebih banyak waktu dengan teman sebaya (Santrock, 2014). Perubahan dari masa kanak-kanak ke

remaja menimbulkan konsekuensi meningkatnya tuntutan-tuntutan tugas perkembangan yang lebih kompleks.

Remaja seringkali memperlihatkan rasa tidak terkalahkan atau kuat. Perasaan ini juga dapat membuat remaja merasa yakin bahwa mereka kebal terhadap bahaya dan bencana seperti yang terjadi pada individu lain sehingga beberapa remaja melakukan perilaku berisiko (Santrock, 2012). Remaja cenderung melakukan perilaku yang berisiko seperti saat mengemudikan kendaraan. Fergusson, et al (2003), dalam penelitiannya menemukan bahwa perilaku mengemudi berisiko adalah sesuatu umum pada individu dengan usia muda, terutama laki-laki. Remaja berorientasi pada emosi yang kuat dan mencari sensasi baru, dengan keinginan untuk menegaskan identitasnya serta mengalahkan batas-batas. Individu dengan usia muda lebih mungkin untuk terlibat dalam pengambilan risiko dan perilaku berkendara yang tidak bertanggung jawab.

National Vital Statistic Reports pada tahun 2008 (dalam Santrock, 2012) melaporkan ada tiga penyebab kematian utama pada remaja, yakni kecelakaan, pembunuhan dan bunuh diri. Lebih dari setengah kematian remaja usia 15 hingga 24 tahun disebabkan oleh kecelakaan, dimana sekitar tiga perempatnya disebabkan oleh kecelakaan kendaraan bermotor. Kebiasaan mengemudi yang ceroboh, seperti melampaui batas kecepatan, tidak menjaga jarak serta mengemudi dibawah pengaruh alkohol atau obat-obatan menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan dibandingkan dengan kurangnya pengalaman mengemudi. Di Indonesia sendiri, data angka kecelakaan pengguna jalan kelompok usia 15-25 menempati peringkat tertinggi dan remaja masuk didalamnya (korlantas-irsms.info, 2016).

Kecelakaan pada umumnya diawali oleh pelanggaran peraturan lalu lintas oleh pengendara, Korlantas Polri mempublikasikan 5 pelanggaran dengan jumlah tertinggi antara lain tidak memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM), melakukan pelanggaran rambu lalu lintas, mengemudi dengan tidak wajar dengan atau melakukan kegiatan lain saat mengemudi seperti menggunakan *handphone*, melanggar aturan batas kecepatan maksimum, dan tidak memberi isyarat saat akan belok atau berbalik arah (korlantas-irsms.info, 2016). Beberapa diantara pelanggaran tersebut dapat digolongkan kedalam mengemudi secara agresif atau disebut *aggressive driving*.

Aggressive driving menurut Houston, Harris, & Nornan (2003), adalah pola disfungsi perilaku sosial yang merupakan ancaman serius terhadap keselamatan publik. Mengemudi agresif dapat melibatkan berbagai perilaku termasuk membuntuti, membunyikan klakson, melakukan gerakan kasar, mengedipkan lampu jauh saat lalu lintas padat dan mengebut. Neuman, et al (2003) menambahkan bahwa *aggressive driving* berarti mengoperasikan kendaraan bermotor dengan cara egois, memaksa atau tidak sabar, sering tidak aman, yang secara langsung mempengaruhi pengendara lain.

Faktor yang menyebabkan *aggressive driving* antara lain (Tasca, 2000), usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, sikap mengemudi, serta faktor lingkungan. Sikap mengemudi adalah satu faktor yang berperan dalam terjadinya *aggressive driving*, sikap mengemudi yang berbahaya dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan. Sikap mengemudi berbahaya banyak ditemukan pada remaja dan dipengaruhi oleh berbagai aspek, salah satunya kematangan emosi remaja.

Hall (dalam Santrock, 2014), mengemukakan konsep "*storm and stress*" yang beranggapan bahwa masa remaja adalah saat yang bergejolak yang dibebani dengan konflik dan perubahan suasana hati. Menurut Hall, pikiran, perasaan dan perbuatan remaja terombang-ambing diantara keangkuhan dan kerendahan diri, niat baik dan godaan, serta kebahagiaan dan kesedihan.

Stres banyak dirasakan oleh individu dengan usia muda sebagai ancaman dan kurang menyenangkan (Lazarus, 2006). Pengalaman stres mempunyai pengaruh yang berbeda-beda

pada setiap individu. Sarafino & Smith (2011) menyebutkan respon psikologis terhadap stres antara lain pada kognisi, emosi, dan perilaku sosial. Ketika stres disertai dengan kemarahan, maka perilaku sosial yang negatif cenderung meningkat. Tingkat stres individu mempunyai pengaruh positif terhadap masalah perilaku dan emosional (McLinton & Dollard, 2010; Eppelmann, et al, 2016).

Penelitian Shamo-Nir & Koslowsky (2010), menunjukkan bahwa pengemudi yang berperilaku agresif menunjukkan tingkat stres yang lebih tinggi dibandingkan pengemudi yang tidak menampilkan perilaku agresif saat mengemudi. Shamo-Nir & Koslowsky menjelaskan secara keseluruhan stres yang dialami pengemudi dan gaya koping berhubungan dengan perilaku mengemudi di jalan. Sejalan dengan penelitian tersebut, Ge, et al (2014), melaporkan bahwa stres menimbulkan efek yang negatif pada perilaku mengemudi selain karakteristik kepribadian yang menjadi prediktor perilaku mengemudi yang berbahaya (berisiko).

Emosi yang dekat dengan stres adalah kecemasan dan depresi. Kecemasan juga memiliki dampak langsung yang signifikan terhadap perilaku mengemudi yang berbahaya (Shahar, 2009; Dula, 2010). Individu dengan tingkat kecemasan yang tinggi lebih sering terlibat dalam perilaku mengemudi berbahaya yang lebih tinggi dibandingkan dengan individu dengan tingkat kecemasan rendah. Kecemasan mempengaruhi aspek kinerja pengemudi, pengemudi dengan kecemasan tinggi memiliki respon yang lebih lambat dibanding pengemudi dengan kecemasan rendah (Roidl, Frehse, & Höger, 2014).

Status kesehatan mental yang buruk seperti gejala depresi, kecemasan dan disfungsi sosial serta *trait* agresi menunjukkan perilaku mengemudi yang buruk (Abdoli, et al., 2015). Hekmat, et al (2016) menemukan bahwa kesehatan mental memiliki yang dampak besar pada perilaku mengemudi. Berdasarkan beberapa penelitian yang dipaparkan dapat dirujuk bahwa emosi negatif yang berkaitan dengan kesehatan mental mampu menjadi prediktor perilaku mengemudi berbahaya. Perilaku mengemudi berbahaya turut menyumbang angka kecelakaan dan jumlah kematian di jalan raya, terutama pada remaja.

METODE

Populasi penelitian ini adalah mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas Diponegoro angkatan 2016 yang berjumlah 201 mahasiswa. Sampel penelitian ini yaitu 73 mahasiswa dengan kriteria yaitu sudah mengendarai sepeda motor lebih dari 6 bulan. Teknik sampling yang digunakan adalah *purposive sampling*. Instrumen pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan Skala Kecenderungan Aggressive Driving dan Skala *Depression Anxiety Stress Scales* (DASS). Skala Kecenderungan Aggressive Driving (35 aitem, $\alpha = 0,887$) yang disusun berdasarkan bentuk *aggressive driving* dari Tasca (2000). Skala DASS dikembangkan oleh Lovibond dan Lovibond (1995) yang telah diadaptasi telah diadaptasi dan diterjemahkan ke dalam Bahasa Indonesia oleh Damanik (2006) dengan subskala stres (14 aitem, $\alpha = 0,890$), subskala kecemasan (11 aitem, $\alpha = 0,824$) dan subskala depresi (12 aitem, $\alpha = 0,796$).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil analisis menunjukkan ada hubungan positif dan signifikan antara stres ($r = 0,401$; $p = 0,000$), kecemasan ($r = 0,231$; $p = 0,025$), dan depresi ($r = 0,318$; $p = 0,003$) dengan kecenderungan *aggressive driving* pada mahasiswa Fakultas Psikologi UNDIP Angkatan 2016. Data yang diperoleh pada penelitian ini menunjukkan rata-rata (46,57%) subjek sedang dalam kondisi stres dengan kategori normal dan kecenderungan *aggressive driving* pada subjek berada pada tingkat sangat rendah dan rendah. Subjek dengan kategori stres normal memiliki kecenderungan mengemudi agresif yang sangat rendah dan rendah.

Data kecemasan yang diperoleh menunjukkan sebagian besar (36,98%) subjek penelitian sedang dalam kondisi kecemasan kategori normal dan mempunyai kecenderungan *aggressive driving* sangat rendah dan rendah. Subjek yang sedang tidak mengalami kecemasan mempunyai kecenderungan yang lebih rendah pada *aggressive driving* dibandingkan subjek dengan kecemasan yang tinggi. Data selanjutnya dari hasil penelitian menunjukkan tingkat depresi pada sebagian besar (72,60%) subjek dalam kategori normal dengan kecenderungan *aggressive driving* sangat rendah dan rendah. Subjek yang tidak mengalami depresi cenderung mengemudi secara aman sehingga mempunyai kecenderungan *aggressive driving* yang rendah.

Hasil lain pada penelitian ini memperlihatkan bahwa laki-laki memiliki kecenderungan yang lebih tinggi pada *aggressive driving* dibandingkan perempuan (36,93>24,22), dan terdapat perbedaan yang signifikan ($p = 0,000$). Pada variabel stress, subjek laki-laki memiliki tingkat stres yang lebih tinggi dibandingkan subjek perempuan (16,57>15,40), namun tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara laki-laki dan perempuan ($p = 0,531$). Lalu pada variabel kecemasan, subjek laki-laki sedikit lebih tinggi dibandingkan dengan perempuan (11,14>10,53), namun tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara laki-laki dan perempuan ($p = 0,610$). Pada variabel depresi, subjek laki-laki memiliki depresi yang lebih tinggi dibandingkan perempuan (8,86>5,82), namun tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara laki-laki dan perempuan ($p = 0,600$). Sumbangan parsial variabel stres memberikan sumbangan efektif sebesar 16,1%, kecemasan 5,3%, dan depresi 10,1% terhadap kecenderungan *aggressive driving*. Sumbangan efektif gabungan dari variabel stres, kecemasan, dan depresi adalah sebesar 19,9%.

SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, disimpulkan bahwa pertama terdapat hubungan positif dan signifikan antara stres dengan kecenderungan *aggressive driving* ($r = 0,401$; $p = 0,000$). Semakin tinggi tingkat stres, semakin tinggi juga kecenderungan *aggressive driving*. Kedua terdapat hubungan positif dan signifikan antara kecemasan dengan kecenderungan *aggressive driving* ($r = 0,231$; $p = 0,025$). Semakin tinggi tingkat kecemasan, semakin tinggi juga kecenderungan *aggressive driving*. Ketiga terdapat hubungan positif dan signifikan antara depresi dengan kecenderungan *aggressive driving* ($r = 0,318$; $p = 0,003$). Semakin tinggi tingkat depresi, semakin tinggi juga kecenderungan *aggressive driving*.

Saran yang dapat peneliti ajukan berdasarkan hasil penelitian ini yaitu, bagi subjek dengan kategori stres, kecemasan, maupun depresi berat untuk melatih mengelola emosi negatif yang ada dan meningkatkan emosi positif pada dirinya terutama bagi subjek dengan kategori berat hingga sangat berat pada aspek stres, kecemasan, dan depresi. Pengelolaan emosi negatif ini bisa dengan cara seperti relaksasi, *mindfulness*, dan yoga. Bagi Fakultas Psikologi Undip, pihak fakultas dapat memberikan perhatian pada pengelolaan emosi negatif. Pengelolaan ini bisa berupa seminar atau pelatihan bagi mahasiswa tentang cara mengurangi emosi negatif dan meningkatkan emosi positif dan media psikoedukasi seperti banner, ataupun poster yang ditempatkan di lokasi strategis. Bagi penelitian selanjutnya, penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu referensi pendukung bagi peneliti selanjutnya agar dapat meninjau faktor lain kepribadian, gaya hidup, faktor sosial dan lingkungan yang dapat berkontribusi pada kecenderungan *aggressive driving*. Peneliti selanjutnya juga disarankan untuk meneliti subjek dengan karakteristik berbeda dan dengan cakupan yang lebih luas.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdoli, N., dkk. (2015). Mental health status, aggression, and poor driving distinguish traffic offenders from non-offenders but health status predicts driving behavior in both groups. *Neuropsychiatric Disease and Treatment*, 11, 2063–2070.
- Damanik, E. D. (2006). Pengujian reliabilitas, validitas, analisis item, dan pembuatan norma depression, anxiety and stress scale (DASS).
- Dula, C. S., Adams, C. L., Miesner, M. T., & Leonard, R. L. (2010). Examining relationships between anxiety and dangerous driving. *Accident Analysis and Prevention*, 42, 2050–2056.
- Eppelmann, L., dkk. (2016). Stress, coping and emotional and behavioral problems among German high school students. *Mental Health & Prevention*.
- Fergusson, D., Swain-Campbell, N., & Horwood, J. (2003). Risky driving behaviour in young people: prevalence, personal, characteristic and traffic accidents. *Australian and New Zealand Journal Of Public Health*.
- Ge, Y., dkk. (2014). The effect of stress and personality on dangerous driving behavior among chinese drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 73, 34-40.
- Hekmat, S. N., Dehnavieh, R., Norouzi, S., Bameh, E., & Poursheikhali, A. (2016). Is there any relationship between mental health and driving behavior of taxi drivers in kerman? *Global Journal of Health Science*, 9.
- Houston, J. M., Harris, P. B., & Norman, M. (2003). The aggressive driving behavior scale: developing a self-report measure of unsafe driving practices. *North American Journal of Psychology*, 5, 269-278.
- Korlantas-irsms.info. (2016). 5 Pelanggaran dengan jumlah tertinggi. Retrieved from <http://korlantas-irsms.info/>: <http://korlantas-irsms.info/graph/violationTypeData>.
- Korlantas-irsms.info. (2016). Jenis cedera dan grafik kelompok umur korban. Retrieved from www.korlantas-irsms.info: <http://www.korlantas-irsms.info/graph/ageInjuryData>
- Lazarus, R. S. (2006). *Stress and emotion: A new synthesis*. New York: Springer Publishing Company.
- Lovibond, S. H., & Lovibond, P. F. (1995). *Manual for the depression anxiety stress scales. (2nd. Ed.)*. Sydney: Psychology Foundation.
- McLinton, S. S., & Dollard, M. F. (2010). Work stress and driving anger in Japan. *Accident Analysis and Prevention* 42, 174-181.
- Neuman, T. R., dkk. (2003). *Guidance for implementation of the aashto strategic highway safety plan volume 1: A guide for addressing aggressive-driving collisions*. Washington DC: Transportation Research Board.
- Roidl, E., Frehse, B., & Höger, R. (2014). Emotional states of drivers and the impact on speed, acceleration and traffic violations—A simulator study. *Accident Analysis and Prevention* 70, 282-292.
- Santrock, J. W. (2012). *Life span development edisi 13 jilid 1*. Jakarta: Erlangga.
- Santrock, J. W. (2014). *Adolescence fifteenth edition*. New York: McGraw-Hill Education.

Sarafino, E. P., & Smith, T. W. (2011). *Health psychology : Biopsychosocial interactions 7nd edition*. New York: John Wiley & Sons.

Shahar, A. (2009). Self-reported driving behaviors as a function of trait anxiety. *Accident Analysis and Prevention 41* , 241-245.

Shamo-Nir, L., & Koslowsky, M. (2010). Aggression on the road as a function of stress, coping strategies and driver style. *Psychology*, 35-44.

Tasca, L. (2000). A review of the literature on aggressive driving research. *Ontario Advisory Group on Safe Driving Secretariat*.