



**“HUBUNGAN KESESAKAN DENGAN PERILAKU AGRESI
PADA PENUMPANG TRANSPORTASI BUS TRANSJAKARTA
KORIDOR 1, 3, DAN 9”**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Psikologi

**UNIVERSITAS
MERCU BUANA**

GHINA NUR FADHILAH

46116310017

**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS MERCU BUANA**

2020



**“HUBUNGAN KESESAKAN DENGAN PERILAKU AGRESI
PADA PENUMPANG TRANSPORTASI BUS TRANSJAKARTA
KORIDOR 1, 3, DAN 9”**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Psikologi

**UNIVERSITAS
MERCU BUANA**

GHINA NUR FADHILAH

46116310017

**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS MERCU BUANA**

2020

THE EFFECTS OF CROWDING IN AGGRESSION IN TRANSJAKARTA BUS PASSANGERS CORRIDOR 1, 3, AND 9

Ghina Nur Fadhilah

ABSTRACT

This theses studied the correlation of crowding and agression in transjakarta bus passengers. The purpose of the research was to examine the relationship between the two variables in transjakarta passengers line 1, 3, and 9. There were 345 respondents in the research, consist of 152 male respondents and 193 female respondents. This research measured crowding and aggression variables. Result showed that crowding is positively correlated with aggression, means the higher level of crowding, the higher level of aggression presents in Transjakarta bus passengers with R correlation value of 0.608 and level of signficance of 0.000 ($p < 0.05$). Additional analysis showed that female respondents are more likely to engage in aggression behaviour than male respondents.

Keywords : Crowding, Aggression, Transjakarta Bus Passengers

UNIVERSITAS
MERCU BUANA

**HUBUNGAN KESESAKAN DENGAN PERILAKU AGRESI PADA
PENUMPANG TRANSPORTASI BUS TRANSJAKARTA KORIDOR 1, 3,
DAN 9**

Ghina Nur Fadhilah

ABSTRAK

Skripsi ini membahas mengenai Hubungan Kesusakan Dengan Perilaku Agresi Pada Penumpang Bus Transjakarta. Tujuan dari skripsi ini adalah untuk mengetahui apakah terdapat hubungan antara situasi sesak dengan kecenderungan berperilaku agresi pada penumpang Bus Transjakarta pada Koridor 1, 3, dan 9. Subyek dalam penelitian ini berjumlah 345 orang yang terdiri dari 152 laki-laki dan 193 perempuan. Dalam penelitian ini menggunakan 2 variabel yang diukur, yaitu kesesakan dan agresi. Hasil penelitian yang diperoleh menyatakan bahwa kesesakan memiliki korelasi yang positif dengan perilaku agresi yang artinya semakin tinggi kesesakan maka semakin tinggi pula perilaku agresi yang ditimbulkan pada pengguna Bus Transjakarta dan nilai korelasi $R = 0,608$ dengan nilai signifikansi $0,000 < 0,05$. Selain itu hasil menunjukkan bahwa perempuan lebih sering melakukan tindak agresi jika dibandingkan dengan laki-laki.

Kata kunci : Kesusakan, Agresi, Penumpang Bus Transjakarta

PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Judul : Hubungan Kesesakan Dengan Perilaku
Agresi Pada Penumpang Transportasi Bus
Transjakarta Koridor 1, 3, dan 9.
Nama : Ghina Nur Fadhilah
NIM : 46116310017
Program Studi : Psikologi
Tanggal : 15 September 2020

Pembimbing



Firman Alamsyah Ario Buntaran, MA

Mengesahkan

Dekan Fakultas Psikologi



Muhammad Iqbal, Ph.D

Ketua Program Studi



Dr. Setiawati Intan Savitri, S.P., M.Si

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa semua pernyataan dalam Karya Akhir ini:

Judul : Hubungan Kesesakan Dengan Perilaku Agresi
Pada Penumpang Transportasi Bus Transjakarta
Koridor 1, 3, dan 9.
Nama : Ghina Nur Fadhillah
NIM : 46116310017
Program : Program Studi Psikologi
Tanggal : 15 September 2020

Merupakan hasil studi pustaka, penelitian lapangan, dan karya **saya sendiri** dengan bimbingan Dosen Pembimbing yang ditetapkan dengan Surat Keputusan Dekan Fakultas Psikologi Universitas Mercu Buana.

Karya ilmiah ini belum pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan pada program sejenis di perguruan tinggi lain. Semua informasi, data, dan hasil pengelolahannya digunakan telah dinyatakan secara jelas sumbernya dan dapat diperiksa kebenarannya.

Jakarta, 15 September 2020



Ghina Nur Fadhillah

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, Puji dan Syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, atas perlindungan dan rahmat-Nya saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Psikologi. Pemilihan topik skripsi yang berjudul **“Hubungan Kesesakan Dengan Perilaku Agresi Pada Penumpang Bus Transjakarta Koridor 1, Koridor 3, dan Koridor 9”**. Tak terhitung banyaknya pihak yang membantu saya dan memberikan pengaruh serta membantu dalam bentuk do’a dan semangat. Pada kesempatan ini perkenankanlah saya menyampaikan ucapan terima kasih yang tulus kepada semua pihak yang telah membantu saya dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.

1. Bapak Muhammad Iqbal, Ph.D, selaku Dekan Fakultas Psikologi Universitas Mercu Buana;
2. Ibu Dr. Setiawati Intan Savitri. S.IP, M.Si, selaku Ketua Program Sarjana Psikologi Universitas Mercu Buana;
3. Ibu Karisma Riskinanti, M.Psi, selaku Sekretaris Program Studi Psikologi Universitas Mercu Buana;
4. Bapak Firman Alamsyah Ario Buntaran, MA, selaku pembimbing dalam penulisan skripsi ini yang tidak pernah lelah dan selalu memberikan ilmu yang dimilikinya, serta saran dan kritik yang membangun dalam proses penulisan skripsi ini;
5. Seluruh tim penguji sidang skripsi yaitu selaku penguji dan selaku ketua sidang;
6. Kedua orang tua yang selalu setia mendo’akan dengan tulus dan memberikan semangat, kasih sayang serta penuh perhatian demi tercapainya impian dan cita-cita orang tua mencapai gelar Sarjana Psikologi;
7. Sahabat terbaik, yaitu Alfi, Mira dan Erna yang selalu mendukung saya hingga menyelesaikan skripsi ini;

8. Manajemen dan seluruh karyawan PT. SURYA WIRA MANDIRI yang telah memberikankan dukungan kepada saya:
9. Seluruh staf pengajar dan pegawai Fakultas Psikologi, serta pihak-pihak lain yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu namun memiliki kontribusi bagi penulis selama kuliah selama empat tahun dan dapat menyelesaikan skripsi ini.

Akhir kata, saya menyadari keterbatasan dan kekurangan dalam penulisan skripsi ini. Saya juga memohon maaf atas kesalahan yang mungkin ditemukan dalam skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat untuk semua pihak.



Jakarta, 15 September 2020

Ghina Nur Fadhilah

UNIVERSITAS
MERCU BUANA

DAFTAR ISI

ABSTRACT	i
ABSTRAK	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
LEMBAR PERNYATAAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.4 Manfaat Penelitian	6
BAB II LANDASAN TEORI	7
2.1 Agresi	8
2.1.1 Teori-teori Agresi	8
2.1.2 Faktor Agresi	8
2.1.3 Penyebab Terjadinya Perilaku Agresi	9
2.2 Kesesakan	11
2.2.1 Aspek Kesesakan	13
2.2.2 Penyebab Terjadinya Kesesakan	14
2.2.3 Dampak Kesesakan	14
2.3 Bus Transjakarta	14

2.4	Kerangka Berpikir.....	17
2.5	Hipotesis.....	17
BAB III METODE PENELITIAN.....		19
3.1	Jenis dan Desain Penelitian.....	19
3.1.1	Jenis Penelitian.....	19
3.1.2	Desain Penelitian.....	19
3.2	Variabel Penelitian.....	19
3.3	Definisi Operasional.....	19
3.4	Hubungan Antar Variabel.....	21
3.5	Populasi dan Sampel.....	21
3.5.1	Populasi.....	21
3.5.2	Sampel.....	22
3.6	Metode Pengumpulan Data.....	22
3.6.1	Metode Pengumpulan Data Agresi.....	23
3.6.2	Metode Pengumpulan Data Kesesakan.....	25
3.7	Reliabilitas dan Validitas Data.....	28
3.7.1	Reliabilitas.....	28
3.7.1.1	Reliabilitas Alat Ukur Agresi.....	29
3.7.1.2	Reliabilitas Alat Ukur Kesesakan.....	29
3.7.2	Validitas.....	30
3.7.2.1	Perubahan Item Setelah <i>Expert Judgement</i>	31
3.8	Analisis Item.....	38
3.8.1	Alat Ukur Agresi.....	38
3.8.2	Alat Ukur Kesesakan.....	40
3.9	Metode Analisis Data.....	41
3.9.1	Uji Normalitas Data.....	42
3.9.2	Uji Hipotesis.....	43

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	44
4.1 Pelaksanaan Penelitian	44
4.2 Penelitian.....	44
4.3 Hasil Penelitian	45
4.3.1 Uji Normalitas Data	45
4.3.2 Uji Hipotesis	45
4.3.3 Uji T-Test.....	46
4.4 Pembahasan.....	47
BAB V PENUTUP	49
5.1 Kesimpulan	49
5.2 Keterbatasan Penelitian.....	49
5.3 Saran.....	49
DAFTAR PUSTAKA	51



UNIVERSITAS
MERCU BUANA

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
2.1 Kerangka Berpikir Penelitian	17



DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
2.1 Daftar Koridor Transjakarta.....	15
3.1 Definisi Operasional Alat Ukur Agresi.....	20
3.2 Definisi Operasional Alat Ukur Kesusakan	20
3.3 <i>Blue Print</i> Alat Ukur Agresi	24
3.4 <i>Blue Print</i> Alat Ukur Kesusakan	26
3.5 Reliabilitas Ala Ukur Agresi.....	29
3.6 Reliabilitas Alat Ukur Kesusakan	29
3.7 Alat Ukur Agresi Setelah Pilot.....	39
3.8 Alat Ukur Kesusakan Setelah Pilot	40
3.9 Uji Normalitas Data	42
3.10 Uji Hipotesis	43
4.1 Uji Normalitas Data	45
4.2 Uji Hipotesis	46
4.3 Uji T-Test.....	46

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1 Kuesioner Penelitian	56
2 Hasil Uji Reliabilitas dan Validitas.....	70
3 Hasil Uji Asumsi, Uji Hipotesis, dan Uji T-Test	80



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada bulan September tahun 2019, terdapat sebuah kasus yang terjadi pada salah satu penumpang Bus Transjakarta. Kejadian tersebut dialami oleh korban dimana korban sedang berada di Koridor 5 dengan kondisi bus yang terasa penuh dan AC tidak cukup berasa bagi penumpang. Hal ini membuat korban merasa kelelahan akibat berdiri lama, sehingga membuat korban menjadi tidak fokus dengan sekitarnya, namun korban tetap menjaga barang dan melakukan aktivitas yang membuat korban merasa sedikit lebih nyaman. Pada saat kondisi bertambah sesak, korban mengalami pelecehan seksual oleh penumpang lain dan korban telah menyadarinya bahwa penumpang lain yang ada di bus tersebut telah memanfaatkannya secara tidak wajar. Korban pun merasa kesal dan marah akibat yang dilakukan oleh penumpang lain tersebut (Okezone, di akses 03 Maret 2020).

Dilansir melalui Kompas.com, keberadaan Bus Transjakarta sudah memiliki perubahan dari tahun ke tahun misalnya perubahan perilaku pengemudi bus dan sistem pengelolaan. Namun demikian, terdapat masalah yang menjadi momok operasionalisasi Bus Transjakarta yaitu sterilisasi jalur yang artinya masih ada kendaraan pribadi yang melewati jalur Bus Transjakarta (Kompas.com, di akses 02 Agustus 2020)

Bus Transjakarta ialah moda transportasi massal yang sangat diminati oleh masyarakat wilayah Jakarta saat ini (Komunitas Konsumen Indonesia dalam Sindonews, di akses 27 September 2019). Meskipun Bus Transjakarta dikatakan sebagai moda transportasi utama untuk saat ini, terdapat pula penurunan dan kenaikan penumpang. Pada tahun 2017, jumlah penumpang Bus Transjakarta mencapai 144.974.757 orang, sedangkan pada tahun 2018 mencapai 175.958.938 orang. (www.data.jakarta.go.id, di akses 29 Januari 2020). Hal ini dapat terjadi karena adanya sistem terbuka untuk menjangkau kawasan di luar koridor seperti, Pulogadung-Kalideres rute 2A dan Ragunan-Monas rute 6A (Kompas, di akses Juni 2020).

Keberhasilan Bus Transjakarta untuk menaikkan jumlah penumpang tiap tahunnya pada saat awal pengoperasiannya menunjukkan bahwa keberadaan Bus Transjakarta sangat ditunggu oleh masyarakat DKI Jakarta (Najid, 2017). Tetapi kekurangan masih nampak dari berbagai aspek, seperti jumlah armada yang sedikit yang membuat waktu menunggu bus meningkat, beberapa jalur bus Transjakarta yang belum disterilkan dari kendaraan pribadi, serta jumlah penumpang dengan melebihi kapasitas semestinya (Fernando, 2018).

Dari kekurangan-kekurangan yang didapati ini tentunya akan memiliki dampak negatif pada penumpang dalam hal tekanan psikologis atau emosional, salah satunya seperti ketika Bus Transjakarta harus melebihi kapasitas yang seharusnya dan menyebabkan keadaan sesak, sehingga sejumlah masalah sensoris, psikologis, dan sosial akan muncul (Li dan Hensher, 2013).

Pada tahun 2017, Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia atau YLKI memberikan informasi bahwa keluhan terbanyak soal Transjakarta adalah *Over Capacity* dan *Over Capacity* akan terjadi terutama saat jam sibuk, seperti ketika waktu akan berangkat atau disaat pulang kerja (Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia dalam kompas.com, di akses 28 September 2019).

Dalam kurun waktu dua tahun terakhir yaitu 2017 dan 2018, jumlah penumpang mengalami kenaikan sebesar 5% dan jika dilihat pada peringkat, peringkat utama yang memiliki jumlah penumpang terbanyak didapati oleh koridor 1 dengan melayani rute Blok M – Kota, lalu peringkat kedua didapati oleh koridor 9 yang melayani rute Pinang Ranti – Pluit, sedangkan pada peringkat ketiga didapati oleh koridor 3 melayani rute Kalideres – Pasar Baru (www.data.jakarta.go.id, diakses 29 Januari 2020).

Tetapi bila dilihat dari frekuensi kedatangan Bus Transjakarta di waktu jam padat, koridor 1 mempunyai frekuensi kurang dari 3 menit. Sebaliknya koridor 6, 7, serta 9 mempunyai rentang waktu kedatangan bus antara 3- 5 menit. Pada koridor 2, 3, serta 4 mempunyai rentang waktu kedatangan bus antara 5- 7 menit. Koridor yang mempunyai rentang waktu kedatangan bus 7- 10 menit merupakan koridor 5, 8, 10, serta 11. Dengan waktu kehadiran lebih dari 5 menit pada jam padat pastinya dapat terjadinya penimbunan penumpang dan tentunya

juga terdapat beberapa hal yang menjadi permasalahan terjadinya keterlambatan bus, yaitu:

1. Pada koridor 5, 8, 10, serta 11 yang mempunyai rentang waktu terlalu lama yaitu 7-10 menit karena tidak terlalu banyak mengoperasikan Bus Transjakarta yang memiliki kisaran 23-28 bus saja selama 3 jam (07.00 - 10-00 WIB), hal ini disebabkan pada koridor tersebut tidak mempunyai frekuensi kehadiran penumpang yang besar apabila dibanding dengan koridor yang lain.
2. Pada koridor 2, 3, serta 4 mempunyai rentang waktu kedatangan bus sekitar 5- 7 menit sebab pada koridor ini mempunyai lalu lintas yang ramai dan padat dikala jam sibuk. Kemacetan yang senantiasa berefek pada jalur Transjakarta yang sepatutnya steril tetapi penuh dengan masuknya kendaraan lain, sehingga menimbulkan lamanya waktu kedatangan bus.

Penimbunan bus yang terjadi bisa menimbulkan tidak meratanya penumpang pada tiap bus serta memungkinkan salah satu bus menghadapi kepenuhan penumpang sedangkan bus yang lain mendapati kekosongan penumpang. Dalam hal ini, bila selalu terus menerus tidak meratanya penumpang akan berdampak kepada Bus Transjakarta ataupun penumpangnya. Bila dari sisi Bus Transjakarta kerap hadapi pemborosan sebab tidak terdistribusikannya penumpang dan akan membahayakan keadaan bus bila senantiasa mengalami *over-loaded*, sebaliknya untuk penumpang akan menghadapi kesesakan luar biasa (Taniasi, Wijaya, Rackman, serta Gunawan, 2012)

Keadaan jumlah penumpang yang tinggi akan mengakibatkan berbagai risiko, yaitu (1) risiko terhadap keselamatan dan keamanan penumpang, (2) adanya tingkat kecemasan, stres, dan perasaan kelelahan, (3) dan terakhir hilangnya produktivitas bagi penumpang yang akan bekerja (Tirachini, Heshner, dan Rose, 2013). Selain itu, ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang terkait dengan perasaan sesak akan berkontribusi pada perilaku agresif dan respon interpersonal negatif (Mahudin, Cox, dan Griffiths, 2012).

Selain itu, adanya hasil wawancara yang dilakukan peneliti bersama dengan berbagai narasumber. Narasumber pertama diungkapkan oleh Mutiara

pada 04 Oktober 2019 yang mengungkapkan bahwa Bus Transjakarta masih tidak steril, terutama di wilayah Cawang UKI sehingga menyebabkan kemacetan. Selain itu, Bus Transjakarta di saat jam sibuk kerja sering terjadinya kelebihan muatan dan saling berdesak-desakan terutama di saat jam pulang kerja. Narasumber kedua diungkapkan oleh Milasari, narasumber mengungkapkan jika dihalte grogol 1 terutama ke arah Lebak Bulus, koridor ini sangat ramai dan harus mengantri panjang untuk masuk ke dalam bus tersebut

Selanjutnya, wawancara dilakukan oleh narasumber yang bernama Akbar dan wawancara ini dilakukan pada 04 Oktober 2019. Akbar mengungkapkan, lamanya menunggu Bus Transjakarta yang langsung menuju akses tol dan sudah terisi penuh oleh penumpang dari halte sebelumnya sehingga hanya bermuatan sedikit saja. Sedangkan wawancara terakhir dilakukan di halte grogol 2 pada 06 November 2019, narasumber yang diungkapkan oleh Ika mengungkapkan bahwa ia pernah melihat dan pernah merasakan adanya perilaku agresi di tengah penumpukan penumpang, agresi yang dilakukan biasanya berbentuk verbal.

Dari hasil contoh kasus dan hasil wawancara, hal ini dapat dijelaskan bahwa adanya penumpukan dan adanya aksi saling dorong-mendorong antar penumpang, sehingga berdampak pada sulitnya untuk mengontrol emosi seseorang dan berakibat munculnya perilaku agresi. Menurut Bonners dan Secchiaroli, kepadatan adalah kondisi fisik yang berhubungan dengan keterbatasan kondisi spasial (Yudha dan Christine, 2005). Gifford berpendapat kesesakan yaitu sebuah perasaan yang dirasakan oleh individu karena banyaknya jumlah individu-individu yang berada di sekitar individu tersebut dan memiliki ruang yang sedikit untuk dirinya, sebaliknya agresi merupakan sikap yang mengaitkan kondisi emosional seorang yang sedang marah (Sunarko, Anward, dan Erlyani, 2014). Menurut Sarwono, tindak agresi dipengaruhi oleh berbagai faktor, diantaranya yaitu kondisi lingkungan yang tidak kondusif sehingga mampu menimbulkan ketegangan, pengaruh kelompok, pengaruh kepribadian dan kondisi fisik (Sari dan Karyono, 2016).

Pada tahun 2020, penelitian yang dilakukan oleh Tamimy dengan meneliti Hubungan Antara Kesesakan dan Coping Stress Dengan Sikap Agresi Narapidana di Lembaga Permasayarakatan Kelas II B Tenggarong. Dari hasil dari penelitian

menunjukkan jika adanya hubungan yang signifikan. Dari hasil penelitian ini menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan serta terdapat nilai kontribusi kesesakan dan *coping stress* sebesar 0,174 dengan kontribusi hubungan terhadap agresi sebesar 17,4%.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Pane dengan mengkaji Hubungan Antara Crowding Dengan Agresivitas Pada Remaja di Kelurahan Aur Kecamatan Medan Maimun yang menyatakan bahwa penelitian dilakukan untuk menguji hubungan antara *crowding* dengan agresivitas pada remaja di kelurahan AUR. Hasil menunjukkan terdapat hubungan antara *crowding* dengan agresivitas pada remaja kelurahan AUR dan juga memberikan nilai koefisien rxy sebesar 0,785 dengan $p < 0,05$.

Pada penelitian Hubungan Antara *Crowding* dan Agresi Pada Remaja di Kawasan Padat Penduduk di Kota Bandung yang dilakukan oleh Atmadja (2014). Hasil penelitian menunjukkan jika ada hubungan yang signifikan antara persepsi tentang *crowding* dan memiliki besar hubungan antar persepsi tentang *crowding* dengan perilaku agresi sebesar 36,6%.

Penelitian yang dilakukan oleh Dharmarani (2014) yang mengkaji tentang Hubungan Antara Kecenderungan Berperilaku Agresi serta Suasana Sesak (*Crowding*) Pada Remaja yang Tinggal di Pemukiman Padat Penduduk Wilayah Kelurahan Suryatmajan Kota Yogyakarta. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana hubungan antara suasana sesak dengan kecenderungan perilaku agresif pada remaja di pemukiman padat penduduk wilayah Kelurahan Suryatmajan Kota Yogyakarta. Hasil dari penelitian yang dilakukan oleh Dharmarani, didapati jika ada hubungan yang positif antara suasana sesak (*crowding*) dan kecenderungan berperilaku agresif dengan memiliki hubungan linear.

Berikutnya penelitian yang dilakukan oleh Sari serta Karyono (2016) untuk mengkaji hubungan antara kesesakan dengan agresivitas pada remaja yang tinggal di Kawasan Tambak Lorong Semarang. Serta hasil dari penelitian ini menunjukkan jika terdapatnya hubungan yang positif antara kesesakan dengan perilaku agresivitas pada remaja menerangkan jika kesesakan memberikan sumbangan efektif sebesar 33,4% pada agresivitas.

Dari penemuan penelitian sebelumnya, peneliti tertarik untuk mengetahui lebih lanjut lagi mengenai penelitian sebelumnya dari sudut pandang yang berbeda dan sejauh pengetahuan peneliti, belum ada yang meneliti atau mengkaji tentang hubungan kesesakan dengan perilaku agresi pada pengguna Bus Transjakarta Koridor 1, 3, dan 9.

1.2 Rumusan Masalah

Dengan demikian merumuskan sebagian pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Apakah terdapat hubungan pada situasi keadaan sesak dengan kecenderungan berperilaku agresi pada penumpang Bus Transjakarta?
2. Jenis kelamin manakah yang memiliki berperilaku agresi lebih besar?

1.3 Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti ingin mencari jawaban pada pertanyaan pokok permasalahan di atas, yaitu untuk mengetahui apakah terdapat hubungan dalam situasi sesak dengan kecenderungan berperilaku agresi pada penumpang Bus Transjakarta Koridor 1, 3, dan 9.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Teoritis

Menambahkan penjelasan serta membagikan sumbangan kepada pengembangan psikologi sosial tentang suasana sesak dan perilaku agresi pada penumpang Bus Transjakarta.

2. Praktis

- a. Untuk penumpang Bus Transjakarta yang ikut serta dalam penelitian ini dapat menjadi suatu gambaran mengenai suatu keadaan suasana sesak yang dialami oleh penumpang Bus Transjakarta;
- b. Bagi masyarakat umum, penelitian ini dapat menjadi kesempatan untuk memahami perilaku agresi penumpang Bus Transjakarta;
- c. Bagi pemerintah khususnya manajemen Transjakarta agar lebih memperhatikan lagi kenyamanan dan keselamatan penumpang Bus Transjakarta agar tidak terjadi situasi sesak yang menimbulkan perilaku agresi pada penumpang.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Agresi

Strickland (2011) mengatakan jika tindakan agresi merupakan tindakan individu untuk melukai, memberikan penderitaan, dan mengganggu individu lain. Myers (2002) memaparkan jika agresi merupakan tindakan fisik ataupun verbal yang dilakukan untuk melukai objek yang menjadikan sasaran terjadinya agresi. Sebaliknya bagi Mac Neil dan Stewart (2000), tindakan agresi merupakan suatu yang dimaksudkan untuk mendominasi melalui kekuatan-kekuatan verbal atau fisik, yang ditunjukan kepada objek target perilaku agresi. Dari target terjadinya perilaku agresi meliputi lingkungan fisik, orang lain, serta diri sendiri.

Berlandaskan dari berbagai pengertian mengenai perilaku agresi di atas, sehingga dapat disimpulkan jika perilaku agresi merupakan perilaku yang dapat memberikan ataupun mengganggu individu lainnya.

Meski perilaku agresi selalu dihubungkan dengan hal-hal yang bersifat fisik, namun sebetulnya perilaku agresi yang diarahkan untuk memberikan kerugian secara psikologis dapat pula disebut sebagai perilaku agresi (Strickland, 2001). Contoh dari perilaku agresi psikologis adalah perilaku yang mengabaikan komunikasi stimulus yang diberikan oleh orang lain dengan niat memberikan efek psikologis negatif pada orang lain. Hasil dari perilaku psikologis negatif diantaranya merasakan kecewa, merasakan cemas, ataupun merasa diabaikan oleh orang lain.

2.1.1 Teori-teori Agresi

a. Teori Psikoanalisa

Sigmund Freud berpendapat jika manusia pada umumnya memiliki dua konsep insting dalam hidupnya, yaitu naluri kematian dan naluri kehidupan. Naluri kematian yaitu hasrat tidak sadar

dengan bentuk melarikan diri dari tekanan hidup dengan cara berdiam. Sedangkan naluri kehidupan yang akan memotivasi manusia untuk mempertahankan diri. Freud juga beranggapan jika agresi akan menjadi kesenangan sesaat untuk naluri kehidupan.

Pada awalnya naluri kematian ditunjukkan kepada kehancuran diri sendiri, namun dengan adanya perkembangan naluri kematian ditunjukkan menjadi keluar yaitu orang lain.

a. Teori Etologi

Konrad Lorenz (1966) berpendapat jika agresi sebagai bawaan. Beberapa peneliti mengungkapkan jika agresi adalah perkembangan dari karakteristik seseorang yang ditentukan oleh faktor-faktor sosial (Lore dan Schultz, 1993)

b. Teori Perilaku Genetik

Perilaku agresi dapat diwariskan melalui *trait*. Contohnya sama seperti anak-anak yang diadopsi akan lebih mirip dengan orang tua biologisnya daripada orang tua yang mengadopsi mereka.

c. Teori Belajar Sosial

Menurut Bandura (1973) dan Patterson (1986) mengungkapkan bahwa, pada perilaku agresi dapat dipengaruhi oleh faktor belajar. Seseorang yang sedang mengalami perilaku agresi akan mendapatkan *reward* untuk meningkatkan perilaku agresi pada esok harinya. *Reward* didapatkan ini berupa *reward* dari penguatan positif, ketika dampak yang diinginkan tercapai, dan penguatan negatif, jika dampak yang tidak diinginkan tercegah atau terhenti.

2.1.2 Faktor Agresi

Menurut Buss dan Perry (1992) dan mengemukakan bahwa agresi terdiri dari empat analisis faktor (Nuri dan Ariyani, 2017), yaitu:

1. *Phsyical Aggression*

Perilaku yang ditujukan untuk menyakiti orang lain dengan melakukan tindakan serangan secara fisik kepada individu lainnya untuk mengekspresikan kemarahannya.

2. *Verbal Aggression*

Penyerangan yang bertujuan untuk menyakiti orang lain secara psikologis melalui perkataan, seperti bergosip, memaki orang lain, serta mengejek orang lain.

3. *Anger Aggression*

Perasaan emosional yang sedang dirasakan oleh seseorang yang tidak menyenangkan. Buss dan Perry juga berpendapat jika *anger* merupakan jembatan antara *verbal aggression* dan *physical aggression* dengan *hostility*.

4. *Hostility*

Perilaku negatif yang ditujukan kepada orang lain dengan menilai suatu yang tidak baik kepada orang lain, seperti mencurigai kebaikan orang lain terhadap dirinya sendiri.

2.1.3 Penyebab Terjadinya Perilaku Agresi

a. Sosial

Frustrasi, provokasi verbal maupun fisik, dan meminum alkohol ialah salah satu pemicu terbentuknya orang melakukan perilaku agresi. Sebagai salah satu contoh, kala seseorang calon legislator gagal, ia hendak merasa pilu, marah, serta mengalami tekanan mental. Dalam keadaan seperti itu, kemungkinan besar ia menjadi frustrasi dan mengambil tindakan bernuansa agresi, seperti menyerang terhadap orang lain. Keadaan seperti ini dapat mengurangi emosi kemarahan yang ia alami. (Bushman, Baumeister, dan Phillips, 2011 dalam Taylor, Peplau, dan Sears, 2009).

b. Personal

Pada pola perilaku kepribadian, dapat dipaparkan jika pola perilaku Tipe A lebih cenderung lebih agresif bila dibanding dengan tipe B. Tipe A identik dengan karakter yang terburu-buru

dan kompetitif (Gifford R. 1983, dalam Gifford, 1997; Baron dan Byrne, 1994; Taylor, 1998). Sebaliknya perilaku orang dengan tipe B lebih cenderung untuk bersabar, kooperatif, non kompetitif, dan non agresif (Feldman, 2008).

Tetapi dalam kajian yang dijalankan oleh Bushman dan Baumeister (1988) menunjukkan jika seseorang yang mempunyai kepribadian narsistik mempunyai tingkatan agresivitas yang besar. Hal ini karena ia merasa terancam ketika ada orang lain yang menanyainya. Sehingga nantinya akan diwujudkan adalah perilaku agresi.

Hal dasar lain yang dapat diperhatikan adalah adanya perbedaan pada jenis kelamin. Hal ini sering diungkapkan bahwa laki-laki akan lebih agresif daripada perempuan (Harris dan Knight-Bohnhoff, 1996 dalam Hadad dan Glassman, 2004; Segall, dkk., 1999, Berry, dkk., 2002 dalam Hadad dan Glassman, 2004; Feldman, 2008). Pada penelitian yang dilakukan oleh Whiting dan Edwards (1973 dalam Segall, dkk., 1999) yang menunjukkan bahwa anak laki-laki lebih menunjukkan ekspresi dominan, merespon secara agresif hingga memulai tingkah laku agresif, dan anak laki-laki lebih menampilkan agresi dalam bentuk fisik dan verbal. Sedangkan pada anak perempuan, agresivitas diwujudkan secara tidak langsung dengan bentuk seperti penyebaran gosip atau dengan menolak atau menjauhi seseorang dengan sebageian dari lingkungan pertemanannya (Lagerpetz, Bjorkqvist dan Peltonen, 1988 dalam Baron dan Byrne, 1994).

Adanya perbedaan perilaku agresi antara laki-laki dan perempuan dipengaruhi oleh berbagai faktor, diantaranya adalah kepribadian dan sosial. Perempuan berkepribadian simpatik daripada laki-laki hal ini membuatnya lebih menunjukkan perilaku agresi fisik (Merdekasari dan Chaer, 2017).

a. Kebudayaan

Unsur lingkungan juga dapat berperan seseorang berperilaku agresi. Beberapa ahli dari bidang antropologi mengatakan bahwa, lingkungan geografis yang berada di

pinggiran laut memiliki karakter yang kuat ketimbang orang-orang yang tinggal di pedalaman.

b. Situasional

Kondisi suhu yang panas lebih sering menyebabkan tindakan agresi. Hal ini tentu saja suhu udara saat panas membuat merasa tidak nyaman dan akan berujung pada peningkatan terjadinya agresi (Harries K dan Stadler SJ, 1984 dalam Gifford, 1997).

2.2 Kesesakan

Kesesakan pada transportasi umum adalah masalah utama bagi penumpang di seluruh dunia dan memiliki efek ketidaknyamanan bagi para penumpang. Penyebab dari ketidaknyamanan ini diantaranya, yaitu (a) ketidakpuasan dengan berdiri dan tidak duduk, (b) lebih sedikit peluang dalam memanfaatkan waktu selama perjalanan, dan (c) memiliki kedekatan fisik dengan orang lain (Li dan Hensher, 2013).

Dalam angkutan umum, kesesakan mengacu pada persepsi subjektif dari fenomena yang diwakili oleh kepadatan tinggi penumpang di transportasi, stasiun, halte dan akses jalan raya. dan di stasiun, halte dan akses jalan. Kepadatan adalah ukuran objektif dan mengacu pada jumlah orang di ruang tertentu. Terbentuknya kepadatan tinggi akan membawa kepada emosi negatif yaitu rasa sesak (Gharaei, Rafieian, dan Jalalkamali, 2012).

Menurut Gifford, kesesakan dapat diartikan sebagai perasaan yang dirasakan oleh dirinya terhadap banyaknya beberapa individu disekitarnya (dalam Hadiansyah, 2017). Schopler dan Stokols menyatakan bahwa kesesakan merupakan keadaan ruang yang berlebih dari hasil kombinasi antara faktor personal dan lingkungan yang dimana kesesakan didefinisikan sebagai pengalaman psikologis seseorang terhadap keadaan fisik atau keadaan ruang dalam suatu keadaan (dalam Walgito, 2011). Beberapa asumsi dari sifat-sifat kesesakan yang dirasakan oleh seseorang, yaitu (1) pengalaman kesesakan yang akan menimbulkan stres psikologis, (2) stres merupakan konsekuensi dari persepsi yang kehilangan kontrol

dalam regulasi ruang, (3) apabila seseorang mengalami stres dalam kesesakan, mereka mencoba untuk mengatasinya dalam mengurangi stres, (4) kesesakan akan berdampak sangat intens dan sulit ditanggulangi apabila terdapat kebutuhan seseorang akan ruang yang dikaitkan dengan ancaman terhadap keamanan pribadi, misalnya keamanan fisik dan keselamatan emosional. Pada asumsi dari sifat terakhir ini sangat penting karena dapat mengandung pengertian bahwa semakin tidak sanggup seseorang dalam memperoleh ruang yang berlebih, maka semakin besar stres yang dialami oleh seseorang.

Sebaliknya menurut Altman, Heimstra, serta McFarling, kepadatan serta kesesakan mempunyai hubungan dekat sebab kepadatan ialah salah satu syarat yang memunculkan kesesakan, namun kepadatan bukan salah satunya syarat yang memunculkan kesesakan (dalam Aqli, 2016). Menurut Baum dan Paulus (dalam Dharmawan dan Rachmaniyah, 2018), selain kepadatan hal-hal lain yang menjadikan syarat timbulnya kesesakan, yaitu:

a. Karakteristik Setting Fisik

Kondisi fisik yang terdapat benda-benda di dalamnya, hal ini dapat menjadi faktor yang menentukan kesesakan.

b. Karakteristik Setting Sosial

Pola bentuk hubungan serta interaksi antar manusia. Karakter sosial semacam kekeluargaan, pertemanan, ataupun silih berkenalan ataupun dalam tingkatan terdapat antara dua atau lebih individu yang berinteraksi. Individu yang tidak sama-sama mengenali antara satu sama lain walaupun jika jumlah yang tidak banyak dengan kondisi ruang yang renggang, individu tersebut akan merasakan kesesakan. Namun jika terdapat anggota keluarga berkumpul dalam ruang yang terbatas, mereka tidak akan merasakan kesesakan.

c. Karakteristik Personal

Pada karakteristik ini yang berarti seseorang yang memiliki latar belakang psikis (trauma atau fobia) semua orang bisa menilai

secara berbeda dan kondisi subjektif yang memiliki potensi menciptakan kesesakan.

d. Kemampuan Beradaptasi

Kemampuan orang untuk beradaptasi dengan suasana sesak yang didasarkan kepada pengalaman pribadi untuk tinggal di sebuah ruangan sempit sampai akhirnya menunjukkan perilaku menarik diri sebagai pembebasan dari keadaan yang tidak diinginkan. Menyesuaikan diri sejalan dengan karakteristik psikologis individu dalam menilai keadaan ruangan. Proses yang dilakukan seperti menghindari, memberikan ruang, dan membatasi ruang yang bisa menyesuaikan diri individu untuk memperoleh ruang yang mereka inginkan.

Berdasarkan dari beberapa penjelasan mengenai kesesakan, dapat disimpulkan bahwa kesesakan adalah perasaan subjektif yang dimiliki oleh seseorang dalam merespon situasi kepadatan karena sempitnya ruang yang tersedia. Kesesakan ini akan terjadi apabila adanya terjadi karena akibat karakteristik setting fisik, karakteristik setting sosial, karakteristik personal, dan kemampuan beradaptasi. Maka kesesakan yang dilakukan dalam penelitian ini mencakup kesesakan fisik dan psikologis.

2.2.1 Aspek Kesesakan

Menurut Montano dan Adamopoulos (Martin et al., 2011) menyatakan bahwa aspek-aspek kesesakan adalah sebagai berikut:

a. Aspek Situasional

Aspek situasional adalah banyaknya orang yang saling berdekatan, hambatan dalam tujuan atau pekerjaan karena banyaknya orang-orang di sekitar, adanya ruangan yang sempit dimana ada terlalu banyak orang di dekat kita, tujuan yang terhalang oleh serombongan orang, kondisi ruang menjadi berkurang dengan kedatangan orang lain sehingga merasakan gangguan secara fisik atau perasaan tidak nyaman.

b. Aspek Behavioral

Aspek behavioral adalah menjaga jarak dari tindakan agresi yang akan terjadi dengan menggunakan respon yang halus seperti menghindari tatapan mata dan menarik diri dari interaksi sosial.

c. Aspek Emosional

Kesesakan adalah suatu keadaan subjektif dan muncul sebagai akibat reaksi negatif terhadap orang lain dan perasaan positif terhadap situasi sesak tersebut. Secara tidak langsung akan mempengaruhi perasaan seseorang dan biasanya pengalaman ini bersifat negatif yang merupakan pengalaman subjektif dan suatu reaksi yang berhubungan dengan perasaan. Perasaan yang bereaksi negatif ini akan mengacu pada situasi hati yang buruk.

2.2.2 Penyebab Terjadinya Kesesakan

Menurut Leo (Laksmiwati, Amiuza, dan Astriani, 2013) terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi kesesakan, ialah:

- a. Faktor lingkungan yang meliputi faktor fisik (dimensi, densitas, serta suasana ruang ataupun tempat dan faktor sosial (norma, kultur, serta adat istiadat);
- b. Faktor situasional yang meliputi karakteristik hubungan antar individu dan intensitas kontak;
- c. Faktor interpersonal yang terdiri dari karakteristik seseorang seperti umur, jenis kelamin, pendidikan, pengalaman, serta sikap.

2.2.3 Dampak Kesesakan

Kesesakan memiliki efek pada kesehatan dan fisik seperti tekanan darah meningkat dan memiliki pengaruh pada psikologis, seperti kemampuan berkurang untuk menyerap informasi. Pada realitanya banyaknya kejahatan serta perkelahian di tempat ataupun ruang sebab pada tempat tersebut mempunyai kesesakan yang cukup tinggi.

2.3 Bus Transjakarta

Bus Transjakarta merupakan bus yang berkapasitas dan berkecepatan tinggi, serta memiliki kualitas layanan yang baik dengan biaya yang relatif murah. Tak hanya itu, sistem yang digunakan sistem tertutup dimana penumpang dapat naik dan turun hanya pada halte-halte dan tentu saja dilengkapi dengan untuk tiket

sekali jalan atau berlangganan dengan mekanisme prabayar (Septiawati dan Basuki, 2017). Dari semenjak Bus Transjakarta diluncurkan pada tanggal 15 Januari 2004 dan sudah mulai beroperasi, hingga saat ini sudah mencapai 13 koridor yang tersedia, diantaranya yaitu:

Tabel 2.1
Daftar Koridor Transjakarta

Koridor	Rute	Jumlah Halte yang Dilalui	Panjang Rute	Tipe Rute
1	Blok M-Kota	17	12.9 Km	Reguler
2	Harmoni-Pulogadung	32	24.2 Km	Reguler
3	Kalideres-Pasar Baru	16	19 Km	Reguler
4	Pulogadung-Dukuh Atas 2	17	11.85 Km	Reguler
5	Ancol-Kampung Melayu	18	13.5 Km	Reguler
6	Ragunan-Dukuh Atas 2	20	13.3 Km	Reguler
7	Kampung Rambutan-Kampung Melayu	14	12.8 Km	Reguler

Koridor	Rute	Jumlah Halte yang Dilalui	Panjang Rute	Tipe Rute
8	Lebak Bulus-Harmoni	22	26 Km	Reguler
9	Pinang Ranti-Pluit	27	29.9 Km	Reguler
10	Tanjung Priok- PGC 2 (Cililitan)	22	19.4 Km	Reguler
11	Kampung Melayu- Pulo Gebang	16	15 Km	Reguler
12	Pluit-Tanjung Priok	25	23.75 Km	Reguler
13	Ciledug-Kapten Tendean	12	9.3 Km	Layang (18 s/d 23 m)

Sumber: www.transjakarta.co.id diakses 29 Januari 2020

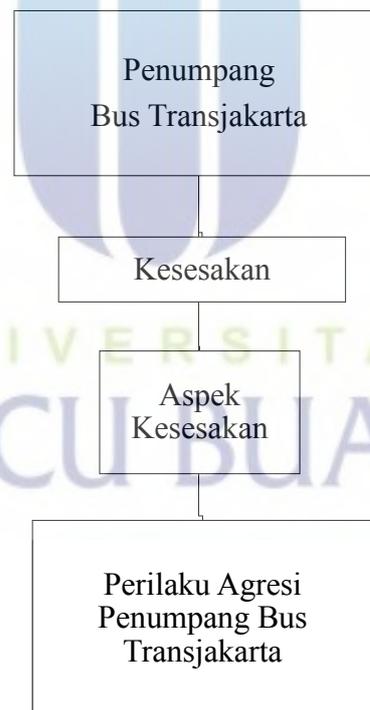
Melalui Transjakarta, Pemerintah DKI Jakarta berharap agar program Bus Rapid Transit bisa menjadikan titik awal jenis angkutan umum yang aman dan layak di Ibu Kota. Tidak hanya itu, program ini diharapkan bisa menarik atensi pengguna kendaraan pribadi untuk beralih memakai transportasi umum sehingga menjadikan pemakaian kapasitas jalan menjadi lebih maksimal (Fitriati, 2010).

Transjakarta, diawasi serta dikelola oleh Badan Layanan Umum Transjakarta. Lembaga ini dibangun pada tahun 2003 berlandaskan SK Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 110/ 2003 tentang Pembuatan BP Transjakarta. Pada tahun 2006 namanya setelah itu diubah menjadi Badan Layanan Umum Transjakarta (Iskandar, 2011).

Dalam infrastruktur, Bus Transjakarta memiliki berbagai macam seperti bus yang memiliki satu pasang pintu yang terletak dibagian tengah (kanan dan kiri) dan untuk bus gandeng mempunyai tiga pasang pintu dibagian depan, tengah, dan belakang (kanan dan kiri). Sebaliknya bus tunggal mempunyai dua pasang pintu, yaitu bagian depan dan belakang (kanan dan kiri). Tidak hanya itu, setiap bus telah dilengkapi fasilitas komunikasi radio panggil yang memungkinkan pengemudi untuk memberikan dan mendapatkan informasi terbaru mengenai kemacetan, kecelakaan, GPS, dan juga firur yang terdapat lainnya (www.transjakarta.co.id diakses 29 Januari 2020).

2.4 Kerangka Berpikir

Gambar 2.1
Kerangka Berpikir Peneliti



2.5 Hipotesis

Hipotesis ialah jawaban sementara atas pertanyaan peneliti. Berdasarkan teori yang telah dinyatakan di atas, maka hipotesis yang diajukan yaitu “Terdapat

hubungan antara kesesakan dengan perilaku agresi pada penumpang Bus Transjakarta di koridor 1, koridor 3, dan koridor 9”.



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis dan Desain Penelitian

3.1.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif yang memiliki prosedur pengambilan keputusan untuk interpretasi data dan kesimpulan yang diperoleh dari angka-angka yang diperoleh dari analisis statistik. Penelitian mengenakan kuantitatif ini, akan menekankan analisis numerik diolah dengan metode statistik. Dengan mengenakan metode kuantitatif juga akan memperoleh signifikansi hubungan antar variabel yang diteliti.

3.1.2 Desain Penelitian

Dengan memakai desain penelitian, peneliti bisa mengenali berapa variabel yang hendak digunakan, bentuk hubungan antar variabel, dan cara-cara menganalisis data setelah terkumpul. Serta untuk desain penelitian yang digunakan ialah penelitian korelasi. Analisa korelasi digunakan untuk mengukur kekuatan keamatan hubungan antara dua variabel melauai sebuah bilangan yang disebut koefisien korelasi.

3.2 Variabel Penelitian

Berdasarkan uraian masalah yang sudah dijelaskan sebelumnya, dalam penelitian ini dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Variabel Independen : Kesesakan
2. Variabel Dependen : Agresi

3.3 Definisi Operasional

Definisi operasional adalah suatu petunjuk yang mengamati dan mengukur variabel untuk menguji kesempurnaan (Sugiarto, 2016).

Definisi operasional variabel pada penelitian ini adalah untuk sebagai dasar dalam penyusunan kuesioner secara rinci dengan diuraikan sebagai berikut:

Tabel 3.1
Definisi Operasional Alat Ukur Agresi

Konstruk	Definisi	Dimensi	Pengukuran
Agresi	Strickland (2011) mendefinisikan agresi sebagai sesuatu aksi yang dimaksudkan untuk melukai, menyebabkan penderitaan, serta mengganggu orang lain.	Menurut Buss dan Perry (1992) terdapat empat faktor yang terjadi secara umum, yaitu:	Skala Interval
		<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Physical Aggression</i> 2. <i>Verbal Aggression</i> 3. <i>Anger</i> 4. <i>Hostility</i> 	

Tabel 3.2
Definisi Operasional Alat Ukur Kesesakan

Konstruk	Definisi	Aspek	Pengukuran
Kesesakan	Kesesakan yang dikemukakan oleh Schopler dan Stokols (dalam Walgito, 2011), bahwa keadaan ruang yang berlebih dari hasil kombinasi	Menurut Montano dan Adamopoulos (Martin et al., 2011) mengungkapkan bahwa terdapat tiga model aspek yang menjadikan terhadinya kesesakan, yaitu:	Skala Interval

Konstruk	Definisi	Aspek	Pengukuran
	<p>antara faktor personal dan lingkungan yang dimana kesesakan didefinisikan sebagai pengalaman psikologis seseorang terhadap keadaan fisik atau keadaan ruang dalam suatu keadaan</p>	<p>1. Situasional 2. Emosional 3. Behavioral</p>	

3.4 Hubungan Antar Variabel

Hubungan antara variabel adalah hubungan antara variabel independen dan variabel dependen. Variabel yang mempengaruhi disebut variabel independen dalam penelitian ini adalah kesesakan, sedangkan variabel yang dipengaruhi adalah variabel dependen dalam penelitian ini adalah agresi. Jadi dalam penelitian ini, variabel independen saling mempengaruhi variabel dependen.

3.5 Populasi dan Sampel

3.5.1 Populasi

Populasi adalah seluruh sekumpulan elemen yang mempunyai beberapa ciri-ciri umum, yang terdiri daripada kawasan yang akan dikaji dan digunakan untuk membuat kesimpulan (Amirullah, 2015).

Bersumber dalam definisi di atas, populasi yang digunakan dalam penelitian ini merupakan penumpang Bus Transjakarta pada koridor 1, koridor 3, dan koridor 9. Peneliti mengambil populasi ini berdasarkan jumlah penumpang terbanyak dan frekuensi kedatangan Bus Transjakarta.

3.5.2 Sampel

Menurut Sugiyono, sampel adalah bagian dari seluruh objek yang dianggap mewakili seluruh populasi (dalam Pradana dan Reventiary, 2016). Prosedur pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini memakai *Nonprobability Sampling* dengan teknik *Insidental Sampling*. Pada penelitian ini, data yang diambil merupakan orang-orang yang mudah ditemui dan dijangkau.

Penentuan jumlah sampel didasarkan pada data penumpang Bus Transjakarta pada tahun 2018, yaitu:

- a. Koridor 1 sebesar 25.809.337;
- b. Koridor 3 sebesar 10.973.625;
- c. Koridor 9 sebesar 15.607.890.

Serta peneliti menentukan jumlah responden yang akan diteliti sejumlah 347 responden. Jumlah penumpang ditahun 2018 serta jumlah hari dalam setahun dipakai untuk merumuskan seberapa banyak responden yang diperlukan.

$S = \frac{\text{Jumlah Data Penumpang}}{365}$

365

$S = \frac{52.390.852}{365} = 143.536$, maka N sebesar 347

365

Pemilihan jumlah sampel bersumber tabel penentuan jumlah sampel dari populasi tertentu yang dikembangkan dari Isaac dan Michael, untuk tingkat kesalahan sebesar 10%.

3.6 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan bagian penting dalam proses penelitian, karena data yang dikumpulkan akan mencerminkan keadaan responden atau subjek penelitian yang sesungguhnya. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini memakai teknik uji coba kepada penumpang Transjakarta di koridor 1, koridor 3, dan koridor 9. Pengujian dilakukan untuk mendapatkan presisi dan akurasi alat ukur dalam menjalankan fungsi pengukuran.

Penelitian ini juga menggunakan skala untuk bentuk pertanyaan yang disiapkan oleh dua jenis item yang berada di arah yang sama atau mendukung

pernyataan (*favorable*) dan item yang tidak searah atau tidak mendukung pernyataan (*unfavorable*). skala ini dirancang berdasarkan metode skala Likert. Skala Likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok kejadian atau fenomena sosial. Skala Likert sendiri memiliki pilihan lima kategori, yaitu Sangat Setuju (SS), Setuju (S), Netral (N), Tidak Setuju (TS), dan Sangat Tidak Setuju (STS). Untuk item *favorable*, pilihan SS mendapatkan skor 5, S mendapat skor 4, N untuk mendapatkan skor 3, TS memperoleh skor 2, dan STS mendapatkan skor 1. Berbeda dengan item yang *unfavorable*, pilihan SS mendapatkan skor 1, S mendapat skor 2, N untuk mendapatkan skor 3, TS memperoleh skor 4, dan STS mendapatkan skor 5.

Dalam studi ini, peneliti berpartisipasi penuh dalam pengumpulan data. Peneliti menyertakan penumpang bus Transjakarta dalam proses pengumpulan data, serta saat sebelum dimasukkan dalam proses pengumpulan data, orang-orang ini diberi pemahaman tentang isi dan maksud dari penyebaran kuesioner. Semua orang yang berpartisipasi dalam proses pengumpulan data seluruhnya masih di bawah pengawasan peneliti. Ada juga pengumpulan data dilakukan pada bulan Maret sampai dengan Juli 2020.

3.6.1 Metode Pengumpulan Data Agresi

Dalam pembuatan alat ukur agresi untuk mengukur seberapa besar kontribusi agresi yang ditimbulkan pada penumpang Bus Transjakarta selama melakukan perjalanan. Penyusunan komponen faktor agresi didasarkan atas teori Buss dan Perry (1992) dengan mengambil beberapa komponen seperti agresi fisik, agresi verbal, agresi kemarahan, dan agresi permusuhan, sedangkan aspek-aspek kesesakan meliputi aspek situasional, aspek emosional, dan aspek behavioral. Pada item didasarkan dengan penelitian yang dilakukan oleh Madran mengenai penelitian *The Reliability and Validity of The Buss-Perry Aggression Questionnaire (BAQ)-Turkish Version* pada tahun 2012. Pada faktor agresi terdapat beberapa indikator-indikator yang digunakan, yaitu:

1. Fisik

Memukul

Menyerang

2. Verbal
 - Berdebat
 - Menyebarkan Pendapat
3. Kemarahan
 - Kesal
 - Mudah Marah
4. Bermusuhan
 - Curiga
 - Iri Hati

Tabel 3.3
***Blue Print* Alat Ukur Agresi**

Faktor	Indikator	No. Item		Jumlah Item	
		Favorable	Unfavorable		
Agresi	Fisik	Memukul	13, 25, 22	16	4
		Menyerang	8, 2, 11, 29, 5		5
	Verbal	Berdebat	26, 7, 21		3
	Verbal	Menyebarkan Pendapat	15, 3		2

Faktor	Indikator	No. Item		Jumlah Item
		Favorable	Unfavorable	
Agresi	Kesal	19		1
	Kemarahan	28, 1, 17,	9, 12	6
	Marah	23		
Agresi	Curiga	20, 4, 27,		4
		10		
Bermusuhan	Iri hati	24, 14, 6,		4
		18		
Jumlah Pernyataan		26	3	29

3.6.2 Metode Pengumpulan Data Kesesakan

Dalam pembuatan skala kesesakan yang akan mengukur tingkat kesesakan yang dirasakan penumpang Bus Transjakarta selama melakukan perjalanan. Penyusunan skala kesesakan didasarkan atas aspek kesesakan Menurut Gifford (1987 : 167) yang menyatakan aspek-aspek kesesakan meliputi aspek situasional, aspek emosional, dan aspek behavioral. Didalam aspek kesesakan terdapat indikator-indikator yang digunakan, yaitu:

1. Aspek Situasional

Banyaknya orang yang saling berdekatan;

Adanya hambatan dalam tujuan karena banyaknya orang disekitar;

Adanya ruangan yang sempit dimana terlalu banyak orang disekitar;

Adanya gangguan fisik atau perasaan tidak nyaman karena ruang menjadi berkurang.

2. Aspek Emosional

Reaksi negatif terhadap orang lain yang berhubungan dengan perasaan tidak nyaman karena ruang menjadi berkurang

3. Aspek Behavioral

Menarik diri dari interaksi sosial;

Menghindari tatapan mata;

Reaksi individu yang mengarah pada perilaku agresi.

Tabel 3.4

Blue Print Alat Ukur Kesesakan

Aspek	Indikator	No. Item		Jumlah Item
		Favorable	Unfavorable	
Aspek Situasional	Banyaknya orang yang saling berdekatan	1, 3	2	3
	Adanya hambatan dalam tujuan karena banyaknya orang disekitar	4	5	2

Aspek	Indikator	No. Item		Jumlah Item
		Favorable	Unfavorable	
	Adanya gangguan fisik atau perasaan tidak nyaman karena ruangan menjadi berkurang	8	9	2
Aspek Emosional	Reaksi negatif terhadap orang lain yang berhubungan dengan perasaan tidak nyaman karena ruang menjadi berkurang	10, 11	12	3

Aspek	Indikator	No. Item		Jumlah Item
		Favorable	Unfavorable	
	Menarik diri dari interaksi sosial	13	14, 15	3
	Menghindari tatapan mata	16, 17		2
Behavioral	Reaksi individu yang mengarah pada perilaku agresi	19	18, 20	3
	Jumlah	10	10	20

3.7 Reliabilitas dan Validitas Data

3.7.1 Reliabilitas

Reliabilitas mengacu pada sifat terpercaya, baik secara keseluruhan atau sebagian yang berdasarkan basis skor tes, pengguna alat ukur harus memastikan bahwa alat ukur secara beralasan dapat dipercaya. Pengujian reliabilitas dalam penelitian ini menggunakan *internal consistency*, yaitu konsistensi antara butir-butir pernyataan dalam suatu instrumen. Dalam penelitian ini, peneliti memakai *Alpha Cronbach* dengan norma nilai korelasi menurut Cohen, yakni nilai *corrected-item total correlation* minimal 0,2 untuk item dapat dinyatakan reliabel. Alasan peneliti

menggunakan teknik analisis *Alpha Cronbach* adalah karena teknik ini adalah yang paling sering digunakan dalam penelitian psikologi.

3.7.1.1 Reliabilitas Alat Ukur Agresi

Reliabilitas alat ukur agresi, menunjukkan nilai *Alpha Cronbach* sebesar 0,912 yang berarti alat ukur yang digunakan reliabel.

Tabel 3.5
Reliabilitas Alat Ukur Agresi

Cronbach's Alpha	N of Items
,912	29

Note :

Cronbach's Alpha = Nilai signifikansi pada reliabilitas

N of Items = Jumlah aitem skala kesesakan

P = 0,2

Sedangkan analisa reliabilitas terhadap item menunjukkan beberapa item yang dinyatakan gugur karena nilai *corrected-item total correlation* dibawah 0,2.

3.7.1.2 Reliabilitas Alat Ukur Kesesakan

Analisa *Alpha Cronbach* pada alat ukur kesesakan menunjukkan nilai sebesar 0.790 yang berarti alat ukur yang digunakan reliabel.

Tabel 3.6
Reliabilitas Alat Ukur Kesesakan

Cronbach's Alpha	N of Items
,790	20

Note :

Cronbach's Alpha = Nilai signifikansi pada reliabilitas

N of Items = Jumlah item skala kesesakan

$p = 0,2$

Nilai tersebut dapat dilihat pada kolom *Corrected Item-Total Corellation*. Jika nilai yang dimiliki pada setiap item negatif, maka item tersebut dianggap tidak dapat mengukur atau item tersebut jelek. Nilai tersebut juga digunakan sebagai dasar pengguguran pada item peneliti. Semua nilai item harus positif, menunjukkan bahwa item mengukur karakteristik dasar yang sama. Adanya nilai negatif menunjukkan bahwa beberapa item belum mengukur dengan benar.

3.7.2 Validitas

Validitas yang digunakan dalam penelitian yaitu validitas isi (*Content Validity*). Validitas isi merupakan proses validitas terhadap isi dalam sebuah alat ukur penelitian berdasarkan analisis rasional atau berdasarkan *Profesional Judgement* untuk melihat apakah item dapat mencangkup area objek yang akan diujikan. Proses ini bertujuan untuk mengetahui apakah item dalam alat ukur benar mengukur konstruk yang harus diukur, yaitu Hubungan Kesesakan Dengan Perilaku Agresi Pada Pengguna Bus Transjakarta. Adapun hasil dari *expert judgement* yang peneliti lakukan sebagai berikut ini:

1. Penilaian *expert judgement* oleh penumpang Bus Transjakarta yaitu Alfi Anisa. Menurutnya akan lebih baik mengganti item-item yang ada untuk sesuai dengan situasi kesesakan dan agresi yang terjadi pada penumpang Bus Transjakarta. Kalimat-kalimat dalam item yang menggambarkan kondisi afektif sebagai respon pada pengaruh kesesakan terhadap agresi dibuat jelas atau tidak ambigu misalnya, “*jika seseorang memukul saya, saya akan membalas pukulannya*” diganti menjadi kalimat “*jika seseorang memukul saya akibat saling dorong-mendorong, saya akan membalas pukulannya*”.

2. Selanjutnya penilaian *expert judgement* oleh Ibu Riezka Awaliah menekankan pada kalimat item yang cenderung tidak spesifik dengan indikator. Beberapa item unfavorable disarankan untuk dicek kembali dan *di review* apakah item tersebut unfavorable atau lebih baik jika dijadikan item favorable. Banyak item yang mendapatkan skor 4 baik dalam penilaian *representative*, *relevancy*, dan *clarity*. Secara umum item disarankan untuk diperbaiki sebelum digunakan dalam kuesioner serta beliau menyarankan juga untuk memperbanyak setiap indikator lebih dari satu item;
3. Pada penelitian *expert judgement* terakhir ini dilakukan oleh Ibu Dina Syakina, beliau menyarankan dalam aspek situasional di skala kesesakan dengan kalimat “terlalu sesak” digantikan menjadi penuh sesak, namun peneliti memutuskan untuk tetap memakai kalimat tersebut karena akan bermakna ganda. Selanjutnya pada dimensi agresi, beliau menyarankan agar memperjelas kalimat yang sesuai dengan situasi yang dirasakan oleh penumpang dan beliau pun menyarankan kalimat “kaleng bubuk peledak” diganti menjadi “bahan peledak”.

3.7.2.1 Perubahan Item Setelah *Expert Judgement*

Berdasarkan penilaian dan saran yang diberikan oleh masing-masing *expert*, peneliti melakukan perubahan atau revisi item terhadap item kesesakan maupun agresi. Adapun item-item yang mengalami perubahan atau revisi dapat dijelaskan dalam table sebagai berikut:

a. Item Kesesakan

No	Item Sebelum Revisi	Item Sesudah Revisi	Keterangan
15	Bus dan halte yang padat membuat saya dengan orang lain menjadi dekat	Bus dan halte yang ramai membuat saya dengan orang lain menjadi akrab	Kata padat diganti menjadi ramai dan kata dekat diganti

No	Item Sebelum Revisi	Item Sesudah Revisi	Keterangan
			menjadi akrab

Pada skala kesesakan, peneliti menambahkan item disetiap indikator yang hanya memiliki satu item saja, yaitu:

No	Indikator	Item	F/UF
2	Banyaknya orang yang saling berdekatan	Saya merasa biasa saja dengan banyaknya orang disekitar saya	UF
3	Banyaknya orang yang saling berdekatan	Pada saat kondisi sesak, saya kurang menyukai berdekatan dengan orang lain	F
5	Adanya hambatan dalam tujuan karena banyaknya orang di sekitar	Meskipun kondisi sesak sekali pun, saya dapat membaca berita di smartphone saya	UF
7	Adanya ruangan yang sempit dimana terlalu banyak orang disekitar	Ruangan yang sempit dengan banyaknya orang membuat saya merasa kurang nyaman	F
17	Menghindari tatapan mata	Saya kurang menyukai jika penumpang lain menatap saya	F

b. Item Agresi

No	Item Sebelum Revisi	Item Sesudah Revisi	Keterangan
1	Menurut beberapa teman, saya pemarah	Saya akan marah karena penumpang selalu dipaksakan masuk ke dalam bus dengan kondisi yang sesak	Kalimat tidak spesifik dan lebih diperjelas kembali dalam situasi yang dirasakan
2	Jika saya harus memilih cara kekerasan untuk melindungi hak-hak saya untuk keluar atau masuk ke dalam bus dengan mudah, saya akan melakukannya	Saya akan menyerang penumpang lain agar dapat keluar atau masuk di dalam bus dengan mudah	Kalimat tidak spesifik tentang menyerang dan kata kekerasan diganti menjadi menyerang
4	Ketika seseorang bersikap manis pada saya, saya bertanya apa yang mereka inginkan	Ketika penumpang lain bersikap manis pada saat kondisi ramai, saya bertanya-tanya apa yang mereka inginkan	Kalimat tidak spesifik tentang situasi Transjakarta
5	Saya pernah sangat marah sampai menghancurkan benda	Saya pernah marah sampai melukai	Kalimat tidak spesifik tentang menyerang

No	Item Sebelum Revisi	Item Sesudah Revisi	Keterangan
		penumpang lain	
7	Saya tidak tahan untuk berdebat ketika orang tidak setuju dengan pendapat saya	Saya akan berdebat dengan penumpang lain, jika penumpang tersebut tidak mematuhi peraturan di dalam bus	Kalimat tidak spesifik tentang situasi Transjakarta
8	Sesekali saya tidak dapat mengontrol keinginan untuk menghantam orang lain ditengah keramaian	Sesekali saya kurang mengontrol keinginan saya untuk menghantam penumpang lain ditengah keramaian	Kalimat lebih diperjelas dan kata tidak dapat diganti menjadi kurang
9	Saya adalah seseorang berwatak tenang	Saya akan tenang meskipun penumpang lain berusaha mendorong saya	Kalimat tidak spesifik tentang situasi Transjakarta
10	Saya curiga pada orang asing yang bersikap terlalu ramah	Saya sangat berhati-hati dengan penumpang lain yang bersikap	Kalimat tidak spesifik tentang situasi Transjakarta

No	Item Sebelum Revisi	Item Sesudah Revisi	Keterangan
		ramah kepada saya disaat situasi sesak	
11	Saya pernah mengancam penumpang lain	Saya pernah melawan penumpang lain	Kata mengancam diganti menjadi melawan
12	Dalam situasi ramai saya mudah marah, namun juga mudah menyudahi kemarahan saya	Dalam situasi sesak, saya tidak mudah marah	Pada kalimat “namun juga mudah menyudahi kemarahan saya” dihapus
15	Ketika orang lain membuat saya kesal, saya mungkin akan memberitahu apa pendapat saya mengenai mereka	Ketika orang lain membuat saya kesal, saya akan memberitahu apa pendapat saya mengenai mereka	Kata mungkin dihapus
16	Memukul seseorang tidak memberikan manfaat apapun, jadi memukul seseorang hanya akan membawa kerugian	Memukul seseorang tidak memberikan manfaat apapun	Pada kalimat “jadi memukul seseorang hanya akan membahawa kerugian” dihapus
17	Saya kesulitan mengontrol kemarahan saya	Saya kesulitan mengontrol kemarahan saya ketika penumpang lain mendorong	Pada kalimat “ketika penumpang lain mendorong saya

No	Item Sebelum Revisi	Item Sesudah Revisi	Keterangan
		saya untuk masuk ke dalam bus	untuk masuk ke dalam bus” dihapus
19	Saya memperlihatkan kejengkelan ketika sedang kecewa	Saya memperlihatkan kejengkelan saya ketika penumpang lain berusaha merebut tempat yang akan saya tempati	Kalimat tidak spesifik tentang situasi Transjakarta
20	Kadang saya merasa bahwa orang lain sedang menertawakan saya tanpa sepengetahuan saya	Terkadang saya merasa bahwa penumpang lain sedang menertawakan saya disaat saya beselisih pendapat dengan konduktor	Kalimat tidak spesifik tentang situasi Transjakarta
23	Terkadang saya merasa seperti kaleng peledak yang siap meledak dikala mengantri panjang untuk masuk ke dalam bus	Terkadang saya merasa seperti bahan peledak yang siap meledak dikala mengantri panjang untuk masuk ke dalam bus	Kata bubuk diganti menjadi bahan
25	Beberapa orang terlalu menguji kesabaran saya	Beberapa penumpang saling dorong-	Kalimat disederhanakan

No	Item Sebelum Revisi	Item Sesudah Revisi	Keterangan
	karena saling mendorong untuk masuk ke dalam bus sehingga berakhir dengan pemukulan	mendorong sehingga membuat saya ingin memukul mereka	
26	Teman saya mengatakan bahwa saya terkesan pendebat dengan banyaknya orang disekitar saya	Saya akan berdebat dengan penumpang lain jika penumpang tersebut mendorong saya	Kalimat tidak spesifik tentang situasi Transjakarta
28	Terkadang saya kehilangan kendali karena tanpa alasan disituasi sesak	Saya akan mudah marah dalam situasi sesak jika penumpang lain menginjak kaki saya	Kalimat tidak spesifik tentang situasi Transjakarta dan
29	Saya lebih sering terlibat pertengkaran dari pada penumpang lain	Jika saya terdorong oleh penumpang lain hingga terjatuh, saya akan menyerang penumpang tersebut	Kalimat tidak spesifik tentang menyerang

Pada alat ukur agresi, peneliti menambahkan item pada indikator iri hati yang semula hanya terdapat dua item, namun peneliti menambakkannya menjadi empat item dikarenakan pada indikator tersebut seharusnya memiliki empat indikator yang berasal dari

penelitian yang dilakukan oleh Madran mengenai penelitian *The Reliability and Validity of The Buss-Perry Aggression Questionnaire (BAQ)-Turkish Version* pada tahun 2012.

No	Indikator	Item	F/UF
6	Iri Hati	Dibandingkan dengan orang lain, saya selalu berdesak-desakan di dalam bus pada waktu jam sibuk	F
18	Iri Hati	Saya iri melihat penumpang lain mendapatkan tempat yang nyaman untuk berdiri disaat kondisi bus sesak	F

3.8 Analisis Item

Menganalisis item dengan cara melihat reliabilitas menggunakan *corrected-item total correlation* dan validitas menggunakan uji korelasi antara skor setiap item dengan jumlah skor total item pada variabel kesesakan, sedangkan uji korelasi antara skor masing-masing item dengan skor total faktor pada variabel agresi. Item dikatakan baik jika memiliki item 0,2 atau $> 0,2$, dan sebaliknya item dikatakan kurang baik jika memiliki nilai $< 0,2$.

3.8.1 Alat Ukur Agresi

Uji reliabilitas alat ukur agresi menunjukkan bahwa 9 item dinyatakan tidak reliabel karena nilai *corrected-item total correlation* dibawah 0,2, sedangkan pada uji validitas terdapat 1 item yang tidak valid karena item tersebut memiliki nilai korelasi dibawah 0,2. Sehingga disimpulkan berdasarkan uji reliabilitas dan uji validitas sebanyak 9 item dinyatakan gugur.

Tabel 3.7
Alat Ukur Agresi Setelah Pilot

Faktor	Indikator	No. Item		Jumlah Item
		Favo- rable	Un- favorable	
Agresi Fisik	Memukul	25, 22		2
	Menyerang	2, 11, 29, 5		4
Agresi Verbal	Berdebat	26, 7, 21		3
	Menyebarkan Pendapat	3		1
Agresi Kemarahan	Kesal	19		1
	Mudah	23	12	2
Agresi Bermusuhan	Curiga	20, 4, 27		4
	Iri hati	24, 14, 6, 18		4
Jumlah Pernyataan		19	1	20

3.8.2 Alat Ukur Kesesakan

Uji reliabilitas alat ukur kesesakan menunjukkan bahwa 3 item dinyatakan tidak reliabel karena nilai *corrected-item total correlation* dibawah 0,2, sedangkan pada uji validitas terdapat 1 item yang tidak valid karena item tersebut memiliki nilai korelasi dibawah 0,2. Sehingga disimpulkan berdasarkan uji reliabilitas dan uji validitas alat ukur kesesakan sebanyak 3 item dinyatakan gugur.

Tabel 3.8
Alat Ukur Kesesakan Setelah Pilot

Faktor	Indikator	No. Item		Jumlah Item
		Favo- rable	Un- favorable	
	Banyaknya orang yang saling berdekatan	3	2	2
	Adanya hambatan dalam tujuan karena banyaknya orang disekitar	4	5	2
Aspek Situasional	Adanya ruangan yang sempit dimana terlalu banyaknya orang disekitar	7	6	2
	Adanya gangguan fisik atau perasaan tidak nyaman karena ruangan menjadi berkurang	8	9	2

Aspek	Indikator	No. Item		Jumlah Item
		Favo- rable	Un- favorable	
Aspek Emosional	Reaksi negatif terhadap orang lain yang berhubungan dengan perasaan tidak nyaman karena ruang menjadi berkurang	11	12	2
	Menarik diri dari interaksi sosial		14, 15	2
Aspek Behavioral	Menghindari tatapan mata	16, 17		2
	Reaksi individu yang mengarah pada perilaku agresi	19	18, 20	3
Jumlah Pernyataan		8	9	17

3.9 Metode Analisis Data

Beberapa saat sebelum melakukan penelitian, peneliti menguji instrumen untuk setiap responden. Dengan melakukan uji coba, item yang valid akan digunakan dalam analisis data serta item yang tidak valid akan dihapus atau tidak termasuk dalam perhitungan analisis data. Instrumen tes dilakukan pada 155 subyek penelitian, untuk menentukan validitas dan reliabilitas dari alat ukur.

Uji coba dilakukan pada tanggal 05 April 2020 – 08 April 2020 dan dilakukan dengan mencari responden menggunakan bantuan aplikasi *twitter* resmi milik Transjakarta dengan mengirim pesan kepada *followers* Transjakarta untuk mengisi kuesioner. Hal ini dilakukan dikarenakan

sedang adanya peraturan *social distancing* oleh pemerintah untuk mengurangi wabah virus *Covid-19*.

3.9.1 Uji Normalitas Data

Sebelum peneliti melakukan reliabilitas, validitas, dan uji hipotesis. Peneliti menerapkan uji normalitas data terlebih dahulu agar dapat mengetahui apakah data terdistribusi secara normal untuk diamati atau tidak. Data yang akan di uji jika mendapatkan normal, maka data akan meminimalkan terjadinya bias dalam peneliti yang dilakukan oleh peneliti.

Dalam penelitian ini, untuk menentukan normalitas memakai data distribusi *Kolmogorov-Smirov Test* lewat program *SPSS 21 for windows* dengan *level of significance* 5% ($p > 0,05$) maka data terdistribusi secara normal, sedangkan jika nilai lebih kecil dari *level of significance*, distribusi data tidak normal.

Berdasarkan uji normalitas *Kolmogorov-Smirov*, nilai signifikansi kesesakan adalah $p = 0,345$ ($p > 0,05$) dan agresi sebesar $p = 0,788$ ($p > 0,05$). Ini berarti bahwa data yang digunakan untuk penelitian ini terdistribusi secara normal.

Tabel 3.9

Uji Normalitas Data

	Total Score Kesesakan	Total Score Agresi
N	155	155
Asymp. Sig. (2-tailed)	,345	,788

Note :

N = Sample

$p = 0,05$

3.9.2 Uji Hipotesis

Hipotesis yang diuji dalam penelitian ini adalah adanya hubungan antara perilaku agresi dengan situasi sesak. Uji hipotesis dilakukan dengan menggunakan uji korelasi *Pearson Correlations*. Pengujian menggunakan *Pearson Correlations* bertujuan untuk mencari hubungan antar variabel X yaitu kesesakan dan variabel Y yaitu perilaku agresi pada penumpang Bus Transjakarta.

Tabel 3.10
Uji Hipotesis

		Total Skor Item Kesesakan	Total Skor Item Agresi
Total Skor Kesesakan	Pearson Correlation	1	,537**
	Sig. (2-tailed)		,000
Total Skor Agresi	Pearson Correlation	,537**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
N		155	155

Note:

p = 0,000

Berdasarkan nilai signifikansi tabel output diatas diketahui nilai signifikansi antara kesesakan dengan agresi sebesar $0,000 < 0,05$, yang berarti terdapat korelasi yang signifikan antara variabel Kesesakan dengan variabel Agresi.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Pelaksanaan Penelitian

Beberapa saat sebelum melakukan penelitian, peneliti mempersiapkan tabel *blue print* penelitian untuk memastikan jumlah item pada penelitian. Sesudah itu, peneliti membuat item untuk setiap variabel berdasarkan definisi operasional. Peneliti melakukan *expert judgement* kepada salah satu penumpang Bus Transjakarta yang cukup sering merasakan situasi kondisi sesak serta dosen Universitas Mercu Buana. Hal ini peneliti lakukan agar alat ukur yang digunakan layak untuk diuji coba.

Sebelum melakukan penelitian, peneliti meminta izin penelitian kepada Fakultas Psikologi Universitas Mercu Buana untuk melakukan penelitian yang akan diberikan kepada Kantor Walikota Jakarta Timur dan hasil dari persetujuan pelaksanaan penelitian akan diberikan kepada pihak Manajemen Transjakarta.

4.2 Penelitian

Pada penelitian dilakukan sama seperti uji coba alat ukur. Namun menggunakan subjek sebesar 345 dan pencarian responden dari tanggal 16 April 2020 – 28 April 2020. Kuesioner yang digunakan dalam penelitian ini adalah hasil dari revisi uji coba alat ukur dengan jumlah item menjadi 37 butir. Proses pencarian responden sama seperti proses pada uji coba alat ukur dengan mencari responden dengan bantuan aplikasi *twitter* resmi milik Transjakarta dan mengirimkan pesan kepada *followers* Transjakarta untuk mengisi kuesioner.

Setelah pengumpulan data dilakukan dan lampiran kuesioner diisi oleh responden, selanjutnya peneliti melakukan skoring data. Langkah- langkah dalam pelaksanaan skoring dilakukan dengan memberikan skor untuk setiap jawaban yang telah diisi oleh responden. Pemberian skor dilihat dari item *favorable* dan item *unfavorable*. Skor item favorable adalah 5 untuk menjawab Sangat Sesuai (SS), 4 untuk Sesuai (S), 3 untuk Netral (N), 2 untuk Tidak Sesuai (TS), dan 1 untuk Sangat Tidak Sesuai (STS). Dan sebaliknya skor item unfavorable adalah 1

untuk Sangat Sesuai (SS), 2 untuk menjawab Sesuai (S), 3 untuk menjawab Netral (N), 4 untuk menjawab Tidak Sesuai (TS), dan 5 untuk menjawab Sangat Tidak Sesuai (STS).

Setelah skoring dilakukan, maka peneliti membuat analisis data pada setiap skala, baik skala kesesakan atau skala agresi. Analisis data yang dilakukan oleh peneliti meliputi Uji Normalitas, Uji Hipotesis, dan Uji T-Test.

4.3 Hasil Penelitian

4.3.1 Uji Normalitas Data

Dalam uji normalitas data yang dilakukan oleh peneliti untuk menentukan apakah data yang diperoleh distribusi normal atau tidak. Di dalam uji normalitas dilakukan menggunakan *One Sample Kolmogorov-Smirnov Test*. Dari hasil uji normalitas yang dilakukan oleh peneliti, hasil menunjukkan bahwa data berdistribusi normal dengan nilai signifikansi > 0,05 dengan nilai signifikansi kesesakan sebesar 0,377 dan agresi sebesar 0,061.

Tabel 4.1
Uji Normalitas Data

	Total Score Kesesakan	Total Score Agresi
N	345	345
Asymp. Sig. (2-tailed)	,377	,061

Note :

N = Sample

p = 0,05

4.3.2 Uji Hipotesis

Untuk mencari hubungan kesesakan dengan agresi, peneliti menggunakan metode *Pearson Correlation* dengan bantuan program *SPSS Versi 21 for Windows*. Dan diketahui bahwa nilai signifikansi kesesakan dengan agresi pada pengguna Bus Transjakarta sebesar 0,000 yang dimana

$p < 0,05$. Data tersebut menunjukkan bahwa ada hubungan kesesakan dengan perilaku agresi pada pengguna Bus Transjakarta. Nilai koefisien korelasi positif (0,608) sehingga menunjukkan hubungan yang terjadi adalah positif. Kenaikan suatu variabel akan diikuti dengan kenaikan variabel yang lainnya. Artinya, semakin tinggi kesesakan maka semakin tinggi perilaku agresi pada pengguna Bus Transjakarta.

Tabel 4.2
Uji Hipotesis

		Total Score Kesesakan	Total Score Agresi
Total Score Kesesakan	Pearson Correlation	1	,608**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	345	345
Total Score Agresi	Pearson Correlation	,608**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	345	345

4.3.3 Uji T-Test

Tabel 4.3
Uji T-Test

Jenis Kelamin	N	Mean	F	Sig	Keterangan
Laki-Laki	152	99.4474	0,001	0,970	Tidak Ada

Jenis Kelamin	N	Mean	F	Sig	Keterangan
Perempuan	193	103.0415			Perbedaan

Berdasarkan tabel 4.3 menunjukkan tidak adanya perbedaan jenis kelamin dalam berperilaku agresi dengan nilai signifikansi lebih dari 0,05 ($0,970 > 0,05$). Jenis kelamin perempuan memiliki perilaku agresi lebih tinggi dari jenis kelamin laki-laki yang dapat dilihat dari rata-ratanya 103,0415 dengan 99,4474.

4.4 Pembahasan

Hasil uji normalitas yang dilakukan dengan menggunakan *Kolmogorov-Smirnov* menunjukkan data variable kesesakan dan variable agresi terdistribusi normal dengan nilai masing-masing variable lebih dari 0,05. Hasil uji hipotesa dengan *Pearson Correlation* menunjukkan bahwa antara variable kesesakan dan variable agresi memiliki nilai *Pearson Correlation* sebesar 0,608 dengan nilai signifikansi 0,000 ($p < 0,05$). Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif antara kesesakan dan agresi pada penumpang Bus Transjakarta. Dengan demikian hipotesis diterima.

Pada kedua variabel menunjukkan hubungan yang signifikan searah yang artinya jika penumpang Bus Transjakarta mengalami kesesakan yang tinggi maka penumpang tersebut akan cenderung melakukan tindak agresi, namun sebaliknya jika penumpang mengalami kesesakan yang rendah atau tidak adanya kesesakan yang terjadi di Bus Transjakarta maka penumpang akan cenderung lebih rendah dalam berperilaku agresi.

Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Dharmarani (2014) yang mengkaji tentang Hubungan Antara Kecenderungan Berperilaku Agresi serta Suasana Sesak (*Crowding*) Pada Remaja yang Tinggal di Pemukiman Padat Penduduk Wilayah Kelurahan Suryatmajan Kota Yogyakarta. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana hubungan antara suasana sesak dengan kecenderungan perilaku agresif pada remaja di pemukiman padat penduduk wilayah Kelurahan Suryatmajan Kota Yogyakarta. Hasil dari penelitian yang dilakukan oleh Dharmarani, didapati jika ada hubungan yang positif antara

suasana sesak (*crowding*) dan kecenderungan berperilaku agresif dengan memiliki hubungan linear.

Pada penelitian Hubungan Antara *Crowding* dan Agresi Pada Remaja di Kawasan Padat Penduduk di Kota Bandung yang dilakukan oleh Atmadja (2014). Hasil penelitian menunjukkan jika ada hubungan yang signifikan antara persepsi tentang *crowding* dan memiliki besar hubungan antar persepsi tentang *crowding* dengan perilaku agresi sebesar 36,6%.

Uji beda yang dilakukan terhadap perilaku agresi berdasarkan jenis kelamin menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan jenis kelamin dalam berperilaku agresi dengan jenis kelamin perempuan memiliki perilaku agresi lebih tinggi dari jenis kelamin laki-laki yang dapat dilihat dari rata-ratanya 103,0415 dengan 99,4474. Temuan penelitian tidak sesuai dengan yang diungkapkan oleh Harris dan Knight-Bohnhoff pada tahun 1996 yang dimana perilaku agresi laki-laki lebih tinggi daripada perempuan (Meinarno dan Sarwono, 2018).



BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil uji hipotesis dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan kesesakan dengan perilaku agresi pada penumpang Bus Transjakarta Koridor 1, 3, dan 9. Hasil penelitian yang diperoleh menyatakan bahwa kesesakan memiliki korelasi yang positif dengan perilaku agresi yang artinya semakin tinggi kesesakan maka semakin tinggi pula perilaku agresi pada pengguna Bus Transjakarta dan begitu pula sebaliknya. Selain itu hasil menunjukkan bahwa perempuan lebih sering melakukan tindak agresi jika dibandingkan dengan laki-laki.

5.2 Keterbatasan Penelitian

Penelitian ini memiliki keterbatasan penelitian yang disebabkan antara lain sebagai berikut:

- a. Adanya keterbatasan penelitian dengan menggunakan kuesioner yaitu terkadang jawaban yang diberikan oleh sampel tidak menunjukkan keadaan yang sesungguhnya:
- b. Pengumpulan data responden yang dilakukan pada saat pandemi, sehingga data yang dihasilkan kurang maksimal menggambarkan fenomena yang dicantumkan di latar belakang penelitian ini.

5.3 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti, peneliti memiliki beberapa saran yang mungkin akan berguna dalam penelitian-penelitian selanjutnya, khususnya penelitian yang berhubungan dengan kesesakan dan perilaku agresi.

1. Bagi Manajemen Transjakarta

Berdasarkan hasil tersebut, sangat dianjurkan bagi manajemen Transjakarta untuk lebih meningkatkan lagi mengenai kenyamanan penumpang Bus Transjakarta khususnya untuk koridor 1, 3, dan 9 dengan cara menambahkan jumlah operasional Bus Transjakarta.

2. Bagi Penelitian Selanjutnya

Untuk penelitian lebih lanjut yang akan mengembangkan atau meneliti serupa mengenai perilaku agresi agar dapat diperluas ruang lingkup seperti memperbanyak subjek karena semakin banyak subjek yang dikumpulkan akan semakin kecil pula taraf error dari penelitian tersebut serta juga menambahkan variabel lain agar hasil yang didapatkan lebih maksimal.



DAFTAR PUSTAKA

- Amirullah. (2015). *Populasi dan Sampel (Pemahaman, Jenis, dan Teknik)*. Malang: Bayumedia Publishing.
- Aqli, W. (2016). Kajian Crowding di Anjungan Pengantar (Waving Gallery) Bandara Internasional Adisucipto Yogyakarta. *NALARs*, 15(02), 109-120. <https://doi.org/10.24853/nalars.15.2.109-120>
- Atmadja, S. D. (2014). Hubungan Antar Crowding dan Agresi Pada Remaja di Kawasan Padat Penduduk di Kota Bandung (Skripsi Stara Satu, Universitas Padjadjaran, Bandung, Indonesia). Diakses dari <http://pustaka.unpad.ac.id/archives/131855> pada 29 Mei 2020.
- Buss, H. A., & Perry, M. (1992). *The Aggression Questionnaire*. *Journal of Personality and Social Psychology*, 63(03), 452-459. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.63.3.452>
- Dharmarani, G. H. (2014). Hubungan Antara Kecenderungan Perilaku Agresif dan Situasi Sesak (*Crowding*) Pada Remaja yang Tinggal di Pemukiman Padat Penduduk Wilayah Kelurahan Suryatmajan Kota Yogyakarta (Skripsi Stara Satu, Universitas Sanata Dharma, Yogyakarta, Indonesia). Diakses dari <https://repository.usd.ac.id/4262/> pada 29 Mei 2020.
- Dharmawan, V., & Rachmaniyah, N. (2018). Pengaruh Kepadatan Pada Perilaku Pengunjung di Area Bermain Taman Kota, Studi Kasus : Taman Flora dan Taman Bungkul Surabaya, 1-12. Diakses dari <https://jurnal.umj.ac.id/index.php/semnastek/article/view/3462/2609> pada 30 Mei 2020.
- Dini, V. O., & Indrijati, H. (2014). Hubungan Antara Kesepian Dengan Perilaku Agresif pada Anak Didik di Lembaga Perasyarakatan Anak Biliar. *Psikologi Kepribadian dan Sosial*, 03(01), 30-36. Diakses dari <http://www.journal.unair.ac.id/download-fullpapers-jpks1335a32a1afull.pdf> pada 29 Juni 2020.
- Djazari, Rahmawati, & Nugroho. (2013). Pengaruh Sikap Menghindari Resiko Sharing dan Knowledge Self-Efficacy Terhadap Perilaku Informal Knowledge Sharing Pada Mahasiswa FISE UNY. *Nominal*, 02(02), 181-209. <https://doi.org/10.21831/nominal.v2i2.1671>
- Feist, J., & Feist, G. J. (2013). *Teori Kepribadian*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Fernando, W. (2018). Analisis Brand Equity Terhadap Brand Loyalitas PT. TRANSJAKARTA. *Manajemen Bisnis dan Kewirausahaan*, 02(1), 130-137.

<http://dx.doi.org/10.24912/jmbk.v2i1.4818>

- Fitriati, R. (2010). Kajian Kualitas Layanan Pada Sistem Angkutan Cepat Massal Transjakarta. *Manajemen Bisnis*, 03(01), 75-98. Diakses dari <http://www.irjbs.com/index.php/jurnalirjbs/article/view/47> pada 21 Maret 2020.
- Gharaei, F. M., Rafieian, M., & Jalalkamali, N. (2012). *Investigating Cross-Cultural Differences in the Privacy Regulation and Peception of Crowding: Northern and Yazdi Women in Iran*. *Social and Behavioral Sciences*, 69-78. 10.1016/j.sbspro.2012.08.016
- Gifford, R. (1987). *Environmental Psychology: Principle and Practice*. Boston: Allyn and Bacon, Inc
- Hadiansyah, M. N. (2017). Kajian Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Aksesibilitas dalam Ruang Pelayanan Publik Studi Kasus: BPJS Kesehatan Cabang Utama Bandung. *Desain Interior*, 02(01), 27-42. Diakses dari <http://iptek.its.ac.id/index.php/jdi/article/download/2377/1952> pada 20 September 2020.
- Hanurawan, D. F. (2010). *Psikologi Sosial*. Malang: PT. Ramaja Rosdakarya.
- Hutapea, E. (2019). Jalur Steril, Masalah Transjakarta yang Harus Diperbaiki. Diakses dari <https://www.google.com/amp/s/amp.kompas.com/properti/read/2019/01/15/173743421/jalur-steril-masalah-transjakarta-yang-harus-diperbaiki> pada 28 April 2020.
- Hutapea, E. (2019) Layani 663.000 Penumpang Per Hari, Transjakarta Makin Diminati. Diakses dari <https://properti.kompas.com/read/2019/01/15/170000721/layani-663.000-penumpang-per-hari-transjakarta-makin-diminati?page=all> pada 13 Juni 2013.
- Iftikhar, & Malik. (2014). *Translation and Validation of Aggression Questionnaire in a Pakistani Children Cohort*. *Pakistan Journal of Social and Clinical Psychology*, 12(1), 39-45. Diakses dari <https://www.semanticscholar.org/paper/Translation-and-Validation-of-Aggression-in-a-Iftikhar-Malik/b99d6cad0851534f0104c74dfa60018721f21ad2> pada 24 Februari 2020.
- Iskandar, Z. A. (2011). Kualitas Pelayanan Badan Layanan Umum Transjakarta Pada Penumpang Penyandang Cacat Fisik (Difabel). (Skripsi Stara Satu, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa Serang, Tangerang, Indonesia). Diakses dari <http://repository.fisip-untirta.ac.id/1245/1/Kualitas%20Pelayanan%20Badan%20Layanan%20Umum%20Trans%20Jakarta%20Pada%20Penyandang%20Cacat%20Pisik%28Difabel%29%20-%20Copy.pdf> pada 25 Februari 2020.
- Joyosentoso, D. (2018). Hubungan Kepemimpinan Transformasional Dengan Kinerja Karyawan Pada PT SURYA PUTRA BARUTAMA, 07(01), 1-4. Diakses dari <https://media.neliti.com/media/publications/287208-hubungan-kepemimpinan-transformasional-d-9b0a92e7.pdf>

- Laksmiwati, T., Amiuza, C. B., & Astrini, W. (2013). Evaluasi Ruang Terbuka di Kampus Universitas Brawijaya. *RUAS*, 11(1), 1-15. <http://dx.doi.org/10.21776/ub.ruas.2013.011.01.1>
- Li, & Hensher. (2013). *Crowding in Public Trasport: A Review of Objective and Subjective Measures*. *Journal of Public Transportation*, 16(2), 107-134. 10.5038/2375-0901.16.2.6
- Madran, H. A. (2012). *The Reliability and Validity of The Buss-Perry Aggression Questionnaire (BAQ)-Turkish Version*. *Turkish Journal of Psychiatry*, 24(2), 1-5. Diakses dari https://www.researchgate.net/publication/237097712_The_Reliability_and_Validty_of_the_Buss-Perry_Aggression_Questionnaire_BAQ-Turkish_Version pada 25 September 2019.
- Mahudin, N. D., Cox, T., & Griffiths, A. (2012). *Measuring rail passenger crowding; Scale development and psychometric properties*. *Elsevier*, 15(1), 38-51. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.11.006>
- Marcus, G., Wattimanela, H., & Lennusa, Y. A. (2012). Analisis Regresi Komponen Utama Untuk Mengatasi Masalah Multikolinieritas. *Barakeng*, 6(10), 31-40. Diakses dari <https://ojs3.unpatti.ac.id/index.php/barekeng/article/view/202> pada 28 Maret 2020.
- Meinarno, E. A., & Sarwono, S. W. (2018). *Psikologi Sosial Edisi 2*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Merdekasari, A., & Chaer, T. M. (2016). Perbedaan Perilaku Agresi Antara Siswa Laki-laki dan Siswa Perempuan di SMPN 1 Kasreman Ngawi, 3(1), 53-60. Diakses dari <https://ojs.unm.ac.id/index.php/JPPK> pada 11 Agustus 2020.
- Martin, P. R, et al (2011). *Environmental Psychology*. Oxford: *Blackwell Publishing Ltd*. Diakses dari <http://web.uvic.ca/~esplab/sites/default/files/Gifford%2C%20Steg%2C%20Reser%202011%20IAAP.pdf>
- Najid. (2017). Analisis Standar Pelayanan Minimum Transjakarta Berdasarkan Observasi dan Persepsi Penumpang. (Skripsi Stara Satu, Universitas Tarumanagara, Jakarta, Indonesia). Diakses dari <https://ojs.fstpt.info/index.php?journal=ProsFSTPT&page=article&op=view&path%5B%5D=342> pada 08 Februari 2020.
- Nuri, S., & Ariyani, Y. (2017). Agresivitas Remaja Putri Akibat Tradisi Tan-Mantan di Desa Poteran, Kecamatan Talango, Kabupaten Sumenep, 1-20. <https://doi.org/10.21107/personifikasi.v8i1.3850>
- Pane, Tika Arisandi. (2015). Hubungan Antara Crowding Dengan Agresivitas Pada Remaja di Kelurahan Aur Kecamatan Medan Maimun. (Skripsi Stara Satu, Universitas Medan Area, Medan, Indonesia). Diakses dari http://repository.uma.ac.id/bitstream/123456789/1861/2/108600110_file2.pdf pada 15 Januari 2020.

- Portal Data Terpadu Pemprov DKI Jakarta. (2019). Data Jumlah Penumpang Transjakarta Tahun 2018. Diakses dari <https://data.jakarta.go.id/dataset/data-jumlah-penumpang-transjakarta-tahun-2018-kpi> pada 29 Januari 2020.
- Portal Data Terpadu Pemprov DKI Jakarta. (2019). Data Penumpang Transjakarta Tahun 2019. Diakses dari <https://data.jakarta.go.id/data-jumlah-penumpang-transjakarta-tahun-2019-kpi> pada 29 Januari 2020.
- PT. Transportasi Jakarta. (2016). Tentang Transjakarta. Diakses dari <https://www.transjakarta.co.id/tentang-transjakarta/sejarah/> pada 29 Januari 2020.
- Pradana, M., & Reventiary, A. (2016). Pengaruh Atribut Produk Terhadap Keputusan Pembelian Sepatu Merek Customade (Studi di Merek Dagang Customade Indonesia). *Manajemen*, 6(1), 1-10. <https://doi.org/10.26460/jm.v6i1.196>
- Sari, D. K., & Karyono. (2016). Kesesakan dan Agresivitas Pada Remaja di Kawasan Tambak Lorong Semarang. *Empati*, 5(1), 10-13. Diakses dari <https://www.neliti.com/id/publications/65894/kesesakan-dan-agresivitas-pada-remaja-di-kawasan-tambak-lorok-semarang> pada 16 Januari 2020.
- Sari, N. (2017). YLKI: Keluhkan Terbanyak Soal Transjakarta adalah "Over Capacity". Diakses dari <https://www.google.com/amp/s/amp.kompas.com/sains/read/2017/09/1414491311/ylki-keluhan-terbanyak-soal-transjakarta-adalah-over-capacity> pada 28 September 2020.
- Septiawati, F., & Basuki, Y. (2017). Analisis Pelayanan Transjabodetabek Rute Poris Plawad-Bundaran Senayan Sebagai Moda Transportasi Angkutan Massal Penduduk Pinggiran Ke Pusat Kota. *Pembangunan Wilayah dan Kota*. 13(02), 203-216. <https://doi.org/10.14710/pwk.v13i2.15833>
- Sugiarto, E. (2016). Analisis Emosional, Kebijaksanaan Pembelian dan Perhatian Setelah Transaksi Terhadap Pembentukan Disonasi Kognitif Konsumen Penilik Sepeda Motor Honda Pada UD. DIKA JAYA MOTOR LAMONGAN. *Penelitian Ilmu Manajemen*, 1(1), 34-47. <http://dx.doi.org/10.30736%2Fjpm.v1i1.4>
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Sukardi, M. (2019). Pernah Alami Pelecehan Seksual, Chia Labrak Pria Ejakulasi di Transjakarta. Diakses dari <https://www.google.com/amp/s/lifestyle.okezone.com/amp/2019/09/01/612/2099131/pernah-alami-pelecehan-seksual-chia-labrak-pria-ejakulasi-di-transjakarta> pada 28 April 2020.
- Suryanto. (2012). *Pengantar Psikologi Sosial*. Surabaya: Pusat Penerbitan dan Percetakan Unair.
- Syarif, H. (2019). Survei KKI: Empat Angkutan Umum Ini Jadi Primadona Kaum Urban. Diakses dari <https://metro.sindonews.com/berita/1425210/170/survei-kki-empat-angkutan-umum-ini-jadi-primadona-kaum-urban> pada 27 September 2020.

- Tamimy, M. F. (2020). Hubungan Antara Kesesakan dan Coping Stress Dengan Perilaku Agresi Narapidana di Lembaga Perumahan Kelas II B Tenggarong. *Psikoborneo*, 9(2), 365-378. Diakses dari [http://ejournal.psikologi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2020/02/Jurnal%20M.%20Fadhool%20Tamimy%20\(02-07-20-10-45-23\).pdf](http://ejournal.psikologi.fisip-unmul.ac.id/site/wp-content/uploads/2020/02/Jurnal%20M.%20Fadhool%20Tamimy%20(02-07-20-10-45-23).pdf) pada 29 Juni 2020.
- Taniasi, W. D., Wijaya, H., Rackman, S., & Gunawan, F. E. (2012). Analisis Frekuensi Kedatangan Bus Transjakarta di Waktu Sibuk dan Tidak Sibuk. *Inasea*, 12(2), 141-154. Diakses dari http://eprints.binus.ac.id/25646/1/07_Wizi_Analisis%20frekuensi%20kedatangan%20bis%20TransJakarta_OK.pdf pada 18 Februari 2020.
- Hirachini, A., Hensher, D.A., & Rose, J. M. (2013). *Crowding in public transport systems: effects on users, operation and implications for the estimation of demand*. *Elevier*, 53, 36-52. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2013.06.005>
- Walgito, B. (2011). *Psikologi Sosial*. Yogyakarta: ANDI.
- Yudha, P. T., & Christine. (2005). Hubungan Antara Kesesakan dan Konsep Diri Dengan Intensi Perilaku Agresi: Studi Pada Remaja di Pemukiman Kumuh Kelurahan Angke Jakarta Barat. *Psikologi*, 3(1), 24-43. Diakses dari <http://digilib.esaunggul.ac.id/public/UEU-Journal-4963-PutuTommyYudha,Christine.pdf> pada 11 Maret 2020



LAMPIRAN

1

KUESIONER

PENELITIAN

Kuesioner Penelitian



UNIVERSITAS
MERCU BUANA

**JURUSAN PSIKOLOGI
UNIVERSITAS MERCU BUANA
JAKARTA
2020**

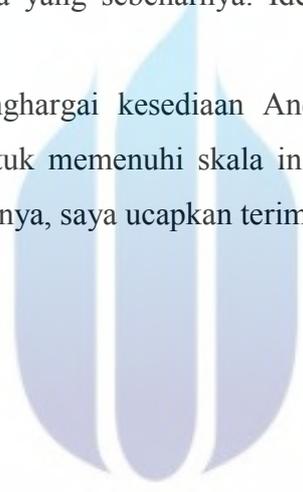
Saya adalah seorang mahasiswa Psikologi Universitas Mercu Buana Jakarta yang sedang melaksanakan penelitian pada Bus Transjakarta. Data penelitian ini berasal dari hasil skala yang telah Anda menjawab.

Dalam penelitian ini, ada dua jenis skala dengan jumlah pernyataan. Setiap jawaban yang tidak bernilai salah, melainkan bernilai benar jika berdasarkan kondisi Anda yang sebenarnya. Identitas privasi Anda dilindungi oleh peneliti.

Para peneliti menghargai kesediaan Anda untuk berpartisipasi dalam menjawab pernyataan untuk memenuhi skala ini sesuai dengan petunjuk yang diberikan. Atas partisipasinya, saya ucapkan terima kasih.

Hormat Saya,

Ghina Nur Fadhilah



UNIVERSITAS
MERCU BUANA

Identitas Responden

Nama :

Jenis Kelamin :

Laki-laki

Perempuan

Koridor yang sering ditumpangi :

Koridor 1 Blok M-Kota

Koridor 3 Kalideres-Pasar Baru

Petunjuk Pengisian Skala

Bacalah setiap pernyataan dengan hati-hati. Anda diminta untuk mengungkapkan apakah pernyataan tersebut sesuai dengan diri sendiri, dengan memberikan tanda checklist (√) di salah satu jawaban yang diberikan, yaitu:

STS : Jika pernyataan **Sangat Tidak Setuju** Anda mengalami / merasakan

TS : Jika pernyataan **Tidak Setuju** Anda mengalami / merasakan

N : Jika pernyataan **Netral** Anda mengalami / merasakan

S : Jika pernyataan **Setuju** Anda mengalami / merasakan

SS : Jika pernyataan **Sangat Setuju** Anda mengalami / merasakan

Kuesioner I

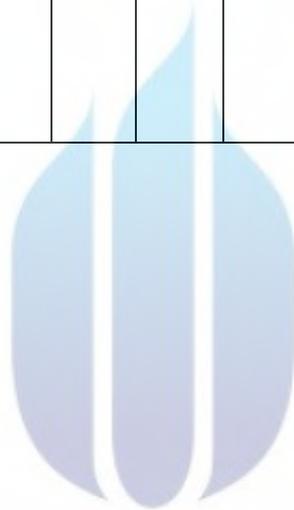
No	Pernyataan	Jawaban				
		STS	TS	N	S	SS
1	Saya merasa biasa saja dengan banyaknya orang disekitar saya					
2	Pada saat kondisi sesak, saya kurang menyukai berdekatan dengan orang lain					
3	Saya kesulitan melakukan aktivitas di smartphone karena banyaknya orang disekitar saya					
4	Meskipun kondisi sesak sekali pun, saya dapat membaca					

	berita di smartphone saya					
5	Walaupun jumlah penumpang banyak saya merasa biasa saja					
6	Ruangan yang sempit dengan banyaknya orang, membuat saya merasa kurang nyaman					
7	Saya merasa kurang nyaman manakala penumpang terus berdatangan dan penumpang dipaksakan masuk ke dalam bus					
8	Berapapun jumlah					

	<p>penumpang untuk masuk ke dalam bus, itu tidak akan mengganggu saya</p>				
9	<p>Saya jenuh dengan kondisi bus dan halte yang selalu penuh pada saat jam sibuk</p>				
10	<p>Saya merasa nyaman dengan keberadaan orang disekitar saya</p>				
11	<p>Saya suka berinteraksi dengan penumpang lain walaupun banyaknya penumpang yang terus</p>				

	berdatangan					
12	Bus dan halte yang ramai membuat saya dengan orang lain menjadi akrab					
13	Ketika di dalam bus, saya menghindari tatapan mata dengan orang lain					
14	Saya kurang menyukai jika penumpang lain menatap saya					
15	Keberadaan banyaknya orang di dalam bus atau halte tidak mengurangi ketenangan kepribadian saya					
16	Saya akan menegur bahkan					

	memarahi orang yang mengganggu saya					
17	Saya mencoba bersikap tenang saat bertengkar dengan penumpang lain dalam kondisi sesak					



UNIVERSITAS
MERCU BUANA

Kuesioner 2

No	Pernyataan	Jawaban				
		SS	S	N	TS	STS
1	Saya akan menyerang penumpang lain agar dapat keluar atau masuk di dalam bus dengan mudah					
2	Saya terang-terangan mengatakan kepada penumpang lain, jika kondisi bus tidak dapat dimasuki lagi oleh penumpang					
3	Ketika penumpang lain bersikap manis pada saat kondisi ramai, saya bertanya-tanya apa yang mereka inginkan					
4	Saya pernah sangat marah					

	sampai saya melukai penumpang lain					
5	Dibandingkan dengan orang lain, saya selalu berdesak-desakan di dalam bus pada waktu jam sibuk					
6	Saya akan berdebat dengan penumpang lain, jika penumpang tersebut tidak mematuhi peraturan di dalam bus					
7	Saya pernah melawan penumpang lain					
8	Dalam situasi sesak, saya tidak mudah marah					
9	Kadang saya dipenuhi rasa iri karena penumpang lain mendapat tempat duduk dalam					

	kondisi sesak					
10	Saya iri melihat penumpang lain mendapatkan tempat yang nyaman untuk berdiri disaat kondisi bus sesak					
11	Saya memperlihatkan kejengkalan saya ketika penumpang lain berusaha merebut tempat yang akan saya tempati					
12	Terkadang saya merasa bahwa penumpang lain sedang menertawakan saya disaat saya berselisih pendapat dengan konduktor					
13	Saya sering mendapati diri saya berselisih pendapat dengan konduktor karena					

	lamanya menunggu bus dan tidak ada aturan untuk mengantri					
14	Jika seseorang memukul saya akibat saling dorong- mendorong, saya akan membalas pukulannya					
15	Terkadang saya seperti kaleng bubuk peledak yang siap meledak dikala mengatri panjang untuk masuk ke dalam bus					
16	Dalam kondisi sesak, penumpang lain terlalu terlihat santai					
17	Beberapa penumpang saling dorong- mendorong sehingga membuat saya ingin					

	memukul mereka					
18	Saya akan berdebat dengan penumpang lain jika penumpang tersebut mendorong saya					
19	Saya tahu kalau penumpang lain membicarakan saya					
20	Jika saya terdorong penumpang lain hingga terjatuh, saya akan menyerang penumpang tersebut					

MERCU BUANA

LAMPIRAN

2

HASIL UJI

RELIABILITAS

DAN VALIDITAS

Hasil Uji Reliabilitas Agresi

Cronbach's Alpha N of Items

,912 29

Reliabilitas Faktor Fisik

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
item13	28.4065	27.490	.127	.177	.526
item25	30.3935	21.812	.333	.509	.460
item22	30.3032	22.304	.332	.518	.462
item16	29.2452	26.186	.100	.115	.543
item8	28.3032	28.213	.125	.130	.525
item2	29.1484	23.387	.322	.217	.468
item11	28.3935	25.708	.335	.273	.480
item29	29.8323	24.153	.205	.097	.511
item5	29.6129	23.680	.258	.103	.490

Reliabilitas Faktor Verbal

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
item26	17.5032	4.239	.272	.115	.341
item7	17.1806	5.448	.407	.222	.324
item21	17.4645	4.991	.254	.163	.360
item15	18.1677	4.751	.117	.025	.487
item3	17.3484	5.241	.211	.060	.390

Reliabilitas Faktor Kemarahan

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
item19	23.0258	10.545	.512	.319	.206
item28	24.0258	12.181	.116	.199	.463
item1	22.9290	16.391	.121	.016	.440
item17	23.1613	13.487	.106	.040	.446
item23	22.4258	13.597	.335	.195	.349
item9	23.0710	13.300	.127	.066	.434
item12	22.9742	13.272	.238	.161	.374

Reliabilitas Faktor Bermusuhan

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
item20	28.5548	18.963	.353	.178	.627
item4	27.0581	19.873	.415	.197	.609
item27	26.9290	21.430	.356	.346	.626
item10	26.6129	23.550	.183	.126	.658
item24	26.6903	21.319	.439	.423	.613
item14	27.6774	20.207	.320	.137	.634
item6	27.3742	19.677	.334	.141	.631
item18	27.7742	18.630	.431	.223	.602

Hasil Uji Validitas Agresi

Validitas Fisik

		AGRF
	Pearson Correlation	.294
item13	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.587
item25	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.574
item22	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.353
item16	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.249
item8	Sig. (2-tailed)	.002
	N	155
	Pearson Correlation	.540
item2	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.479
item11	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.467
item29	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.503
item5	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	1
AGRF	Sig. (2-tailed)	
	N	155

Validitas Verbal

	AGRV	
item26	Pearson Correlation	.647**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
item7	Pearson Correlation	.572**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
item21	Pearson Correlation	.555**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
item15	Pearson Correlation	.553**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
item3	Pearson Correlation	.508**
	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
AGRV	Pearson Correlation	1
	Sig. (2-tailed)	
	N	155

UNIVERSITAS
MERCU BUANA

Validitas Kemarahan

		AGRK
	Pearson Correlation	.727**
item19	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.520**
item28	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.141
item1	Sig. (2-tailed)	.081
	N	155
	Pearson Correlation	.437**
item17	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.517**
item23	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.454**
item9	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.490**
item12	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	1
AGRK	Sig. (2-tailed)	
	N	155

UNIVERSITAS
MERCU BUANA

Validitas Bermusuhan

		AGRB
	Pearson Correlation	.590**
item20	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.595**
item4	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.515**
item27	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.326**
item10	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.569**
item24	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.536**
item14	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.560**
item6	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	.636**
item18	Sig. (2-tailed)	.000
	N	155
	Pearson Correlation	1
AGRB	Sig. (2-tailed)	
	N	155

Hasil Uji Reliabilitas Kesesakan

Cronbach's Alpha	N of Items
.790	20

Reliabilitas Item

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
item1	75,5613	106,430	,058	,073	,792
item2	75,7613	92,650	,450	,329	,774
item3	75,0000	100,221	,335	,246	,783
item4	75,3871	95,239	,442	,353	,776
item5	76,2258	93,695	,370	,330	,781
item6	75,7032	92,937	,455	,339	,774
item7	74,8323	103,166	,283	,482	,786
item8	74,9161	102,051	,288	,515	,785
item9	75,7032	97,444	,264	,201	,788
item10	74,9419	103,367	,168	,270	,790
item11	75,0065	98,292	,414	,403	,779
item12	75,6065	95,188	,461	,341	,775
item13	75,0194	102,824	,150	,241	,792
item14	76,0065	95,201	,392	,339	,779
item15	75,8194	94,045	,484	,407	,773
item16	75,8581	96,382	,296	,671	,786
item17	75,7935	96,217	,309	,670	,785
item18	76,1032	91,249	,522	,467	,769
item19	75,6581	94,071	,433	,441	,776
item20	76,8839	93,506	,393	,373	,779

UNIVERSITAS
MERCU BUANA

Hasil Uji Validitas Kesesakan

		total_score_ kesesakan
item1	Pearson Correlation	,066
	Sig. (1-tailed)	,207
	N	155
item2	Pearson Correlation	,554**
	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
item3	Pearson Correlation	,406**
	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
item4	Pearson Correlation	,530**
	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
item5	Pearson Correlation	,491**
	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
item6	Pearson Correlation	,555**
	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
item7	Pearson Correlation	,330**
	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
item8	Pearson Correlation	,348**
	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
item9	Pearson Correlation	,386**
	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
item10	Pearson Correlation	,239**
	Sig. (1-tailed)	,001
	N	155
item11	Pearson Correlation	,485**
	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
item12	Pearson Correlation	,544**
	Sig. (1-tailed)	,000

	N	155
	Pearson Correlation	,238**
item13	Sig. (1-tailed)	,001
	N	155
	Pearson Correlation	,494**
item14	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
	Pearson Correlation	,569**
item15	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
	Pearson Correlation	,418**
item16	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
	Pearson Correlation	,428**
item17	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
	Pearson Correlation	,614**
item18	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
	Pearson Correlation	,532**
item19	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
	Pearson Correlation	,508**
item20	Sig. (1-tailed)	,000
	N	155
	Pearson Correlation	1
total_score_kesesakan	Sig. (1-tailed)	
	N	155

LAMPIRAN

3

HASIL UJI

ASUMSI,

HIPOTESIS, DAN

UJI T-TEST

Hasil Uji Normalitas

	Total Score Kesesakan	Total Score Agresi
N	345	345
Asymp. Sig. (2-tailed)	,377	,061

Hasil Uji Hipotesis

	Total Score Kesesakan	Total Score Agresi
Pearson Correlation	1	,608**
Sig. (2-tailed)		,000
N	345	345
Pearson Correlation	,608**	1
Sig. (2-tailed)	,000	
N	345	345

Hasil Uji T-TEST

Jenis kelamin	N	Mean	F	Sig	Keterangan
Laki-Laki	152	99.4474	0,001	0,970	Tidak Ada Perbedaan
Perempuan	193	103.0415			