

Hubungan Prokrastinasi, Budaya Ngaret dengan Agresivitas Berkendara di Wilayah Jabodetabek

Melodius Yusuf Hekmatyar¹ Johan Ramadhan Nurwardana²

Universitas Paramadina Program Studi Psikologi, Fakultas Falsafah dan Peradaban

melodius.hekmatyar@students.paramadina.ac.id,

johan.nurwardana@paramadina.ac.id

ABSTRACT

The increasing number of motor vehicles, which has led to a rise in traffic congestion and accidents on the roads, has become a common phenomenon in major cities in Indonesia. This research aims to investigate the relationship between procrastination, known as "the culture of being late," and aggressive driving in the Jabodetabek area. Procrastination, or the habit of delaying, has become a common phenomenon in Indonesian society and is often associated with aggressive behavior on the roads. This research uses the General Procrastination Scale (GPS) and the Aggressive Driving Scale to measure the levels of procrastination and aggressive driving among a sample of adult drivers aged 17-35 years. The analysis results indicate a significant positive relationship between procrastination and aggressive driving, particularly in the Jabodetabek area, with a correlation coefficient (r) of 0.833, where individuals with a high tendency to procrastinate tend to be more aggressive while driving. This finding provides insights into how procrastination behavior can contribute to risky driving behavior, highlighting the importance of time management and self-control in the context of road safety.

Keywords: Procrastination, Aggressive Driving, Ngaret Culture, Jabodetabek

ABSTRAK

Jumlah kendaraan bermotor yang kian bertambah dan mengakibatkan terjadinya peningkatan angka kemacetan serta kecelakaan di jalan raya telah menjadi fenomena umum di kota-kota besar Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menginvestigasi hubungan antara prokrastinasi, yang dikenal sebagai "budaya ngaret," dengan agresivitas berkendara di wilayah Jabodetabek. Prokrastinasi, atau kebiasaan menunda-nunda, telah menjadi fenomena umum dalam masyarakat Indonesia dan sering kali dikaitkan dengan perilaku agresif di jalan raya. Penelitian ini menggunakan *General Procrastination Scale (GPS)* dan *Aggressive Driving Scale* untuk mengukur tingkat prokrastinasi dan agresivitas berkendara pada sampel pengemudi dewasa berusia 17-35 tahun. Hasil analisis menunjukkan adanya hubungan positif yang signifikan antara prokrastinasi dan agresivitas berkendara, terkhusus di wilayah Jabodetabek, dengan nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0.833, di mana individu yang memiliki kecenderungan tinggi untuk menunda-nunda tugas cenderung lebih agresif saat berkendara. Temuan ini memberikan wawasan tentang bagaimana perilaku prokrastinasi dapat berkontribusi pada perilaku berkendara yang berisiko, dan menggarisbawahi pentingnya manajemen waktu dan pengendalian diri dalam konteks keselamatan berkendara.

Kata Kunci: Prokrastinasi, Agresivitas Berkendara, Budaya Ngaret, Jabodetabek

PENDAHULUAN

Permasalahan umum yang sudah menjadi fenomena terjadi di kota-kota besar Indonesia adalah soal perilaku dalam berlalu-lintas. Jumlah kendaraan bermotor yang kian bertambah menjadi persoalan dan mengakibatkan terjadinya peningkatan angka kemacetan dan juga kecelakaan di jalan raya. Laporan Badan Pusat Statistik (BPS) Tahun 2023 (menunjukkan, jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta terus meningkat dalam lima tahun terakhir. Tercatat, jumlah kendaraan bermotor di Ibu Kota mencapai 26,37 juta unit pada 2022. Kepadatan ini tidak hanya menyebabkan penurunan kualitas hidup karena waktu yang terbuang di jalan, tetapi juga meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Jumlah ini meningkat 4,39% dari tahun sebelumnya (year-on-year/yoy) sebanyak 25,26 juta unit. Selain dari permasalahan tersebut banyak penduduk yang melanggar rambu-rambu lalu lintas yang ada di jalan raya kutipan dari laporan Tribun News Jakarta “Berdasarkan data jumlah kecelakaan lalu lintas Tahun 2023, ada sebanyak 11.629 kasus. Yang mana bila dibandingkan dengan Tahun 2022 yang berjumlah 10.494 kasus, tentunya terjadi peningkatan 11 persen. Menurut data yang dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik (2023), tingkat kecelakaan lalu lintas di wilayah Jabodetabek telah menunjukkan tren peningkatan, dengan sebagian besar insiden melibatkan kendaraan pribadi dan terjadi pada jam-jam sibuk. Kondisi ini menimbulkan pertanyaan penting tentang faktor-faktor yang berkontribusi pada tingginya angka kecelakaan, terutama dalam kaitannya dengan perilaku pengendara di jalan.

Kecelakaan lalu lintas sering kali disebabkan oleh kombinasi berbagai faktor, termasuk faktor mekanis, lingkungan, dan manusia. Di antara faktor-faktor ini, perilaku pengendara memainkan peran yang sangat penting. Perilaku agresif di jalan, seperti melaju dengan kecepatan tinggi, memotong jalan secara sembarangan, atau bahkan berkonfrontasi dengan pengendara lain, telah diidentifikasi sebagai salah satu penyebab utama kecelakaan lalu lintas (Ariyanto & Utami, 2021). Menurut Tasca (2000) Suatu perilaku mengemudi dikatakan agresif jika dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan dan upaya untuk menghemat waktu. Jumlah pertumbuhan kendaraan & jumlah peningkatan jumlah penduduk di kota juga menjadi penyumbang kepadatan lalu-lintas yang semakin bertambah di area jabodetabek, hal ini menyebabkan titik kemacetan yang semakin bertambah banyak di jalan-jalan utama menuju atau di daerah perkotaan. Perilaku agresif di situasi sesak dan padat seperti inilah yang biasanya ditunjukkan oleh para pengendara dan pengemudi kendaraan bermotor, misalnya menyerobot antrean, mengumpat, membunyikan klakson, atau bahkan hingga berselisih dengan pengendara lain. Perilaku tersebut merupakan contoh nyata perilaku agresif di saat kondisi padat dan sesak daerah perkotaan jabodetabek.

Agresivitas berkendara adalah fenomena yang kompleks dan dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk karakteristik individu, kondisi lalu lintas, dan situasi psikologis (Shinar, 1998). Beberapa penelitian menunjukkan bahwa stres dan frustrasi yang dialami pengemudi saat berkendara, terutama dalam kondisi lalu

lintas yang padat atau ketika pengemudi merasa terdesak oleh waktu, dapat memicu perilaku agresif (Deffenbacher et al., 1994). Selain itu, faktor-faktor seperti kurangnya kontrol diri, impulsivitas, dan ketidakmampuan untuk mengatur emosi juga berperan penting dalam munculnya agresivitas berkendara. Secara khusus, penelitian telah menunjukkan bahwa pengemudi yang memiliki kecenderungan untuk bersikap impulsif lebih mungkin untuk terlibat dalam perilaku berkendara yang berisiko, seperti ngebut, menyalip secara sembrono, atau menunjukkan perilaku tidak sabar terhadap pengendara lain (Dahlen & White, 2006). Agresivitas berkendara tidak hanya meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas, tetapi juga dapat berdampak pada kesejahteraan psikologis pengemudi dan pengendara lain di jalan. Agresivitas berkendara didefinisikan sebagai perilaku berkendara yang ditandai dengan kemarahan, frustrasi, dan keinginan untuk mendominasi pengguna jalan lain (Lajunen, Parker, & Summala, 1999). Perilaku ini dapat bermanifestasi dalam berbagai bentuk, seperti mengemudi terlalu dekat dengan kendaraan lain (tailgating), memotong jalur kendaraan lain secara tiba-tiba, atau menggunakan klakson secara berlebihan (Ellison-Potter, Bell, & Deffenbacher, 2001). Agresivitas berkendara tidak hanya dipengaruhi oleh kondisi eksternal seperti kepadatan lalu lintas dan provokasi dari pengemudi lain, tetapi juga oleh faktor internal, termasuk emosi negatif, kepribadian yang impulsif, dan stres (Deffenbacher, Oetting, & Lynch, 1994). Selain itu, faktor waktu atau keterbatasan waktu sering kali menjadi pemicu utama bagi pengemudi untuk bersikap agresif, terutama ketika mereka merasa terburu-buru atau terlambat untuk suatu kegiatan (Dahlen & White, 2006). Agresivitas berkendara dapat disebabkan oleh stres yang dialami individu ketika tenggat waktu semakin mendekat atau mengalami keterlambatan. Stres yang tinggi ini dapat mengganggu kemampuan individu untuk mengelola emosi mereka secara efektif, sehingga meningkatkan kemungkinan mereka terlibat dalam perilaku agresif di jalan (Sirois, 2014). Ketidakmampuan untuk mengendalikan stres akibat keterlambatan dapat memperburuk impulsivitas dan ketidakmampuan untuk mengatur emosi, yang berkontribusi pada munculnya agresivitas berkendara seperti ngebut atau menunjukkan perilaku tidak sabar terhadap pengendara lain (Dahlen & White, 2006; Deffenbacher et al., 1994). Dengan kata lain, stres yang diakibatkan oleh kondisi individu karena mengalami kondisi terlambat karena akibat menunda bisa menjadi salah satu faktor yang berhubungan dengan agresivitas berkendara.

Kecenderungan untuk menunda tugas-tugas yang harus diselesaikan, sering kali hingga batas waktu hampir habis, yang dapat menghasilkan perasaan cemas dan stres merupakan salah satu masalah psikologis yang disebut sebagai Prokrastinasi (Ferrari, 2010). Tice dan Baumeister (1997) menjelaskan bahwa prokrastinasi merupakan bentuk kegagalan dalam manajemen waktu, di mana individu cenderung memprioritaskan aktivitas yang lebih menyenangkan atau kurang menantang dibandingkan dengan tugas-tugas yang penting dan mendesak. Dalam jangka panjang, perilaku ini tidak hanya mempengaruhi produktivitas, tetapi juga dapat berdampak negatif pada kesehatan mental dan fisik individu. Penelitian mengenai prokrastinasi telah menunjukkan bahwa perilaku ini sering kali terkait dengan

faktor-faktor psikologis seperti rendahnya kontrol diri, ketakutan akan kegagalan, dan kecenderungan untuk mencari kepuasan instan (Steel, 2007). Individu yang sering menunda-nunda pekerjaan cenderung memiliki kesulitan dalam mengelola waktu dan emosi mereka, yang dapat menyebabkan peningkatan stres dan kecemasan, terutama ketika tenggat waktu semakin dekat. Dalam situasi berkendara, stres dan kecemasan ini dapat bermanifestasi dalam bentuk perilaku agresif, seperti mengemudi dengan sembrono atau menunjukkan ketidaksabaran terhadap pengendara lain (Sirois, 2014). Prokrastinasi sering kali menyebabkan akumulasi tugas yang belum selesai, yang pada gilirannya meningkatkan tingkat stres dan kecemasan individu (Ferrari, 2010; Tice & Baumeister, 1997).

Ferrari et.al (1995) menyimpulkan bahwa pengertian prokrastinasi dapat dipandang dari berbagai sudut pandang yaitu 1).prokrastinasi adalah setiap perbuatan untuk menunda mengerjakan tugas tanpa memperlumahkan tujuan dan alasan penundaan 2). Prokrastinasi sebagai suatu pola perilaku (kebiasaan) yang mengarah kepada trait dan penundaan yang dilakukan sudah merupakan respon yang menetap seseorang dalam menghadapi tugas dan biasanya disertai dengan keyakinan yang irrasional 3). Prokrastinasi sebagai suatu trait kepribadian, tidak hanya perilaku menunda tetapi melibatkan struktur mental yang saling terkait. Steel (2007) prokrastinasi merupakan tindakan menunda pekerjaan secara irasional. Tindakan irasional ini adalah "sebuah tindakan sukarela menunda pekerjaan meskipun hasilnya tidak sesuai harapan". Prokrastinasi menurut peneliti adalah suatu tindakan sia-sia yang dilakukan secara irasional tanpa memikirkan konsekuensi dari tindakan prokrastinasi itu sendiri.

Hubungan antara prokrastinasi dan agresivitas berkendara dapat dilihat dari perspektif waktu dan pengambilan keputusan. Pengemudi yang cenderung prokrastinatif mungkin sering kali berada dalam situasi di mana mereka terlambat atau kekurangan waktu karena menunda-nunda keberangkatan atau persiapan sebelum berkendara. Ketika waktu semakin terbatas, mereka mungkin merasa tertekan dan cenderung mengambil keputusan yang tergesa-gesa atau bahkan berisiko, seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi atau melanggar peraturan lalu lintas (Balkis, 2013). Selain itu, stres yang dihasilkan dari kondisi terburu-buru ini dapat meningkatkan kecenderungan untuk bersikap agresif di jalan, seperti memotong jalur atau bereaksi secara berlebihan terhadap kesalahan pengemudi lain (Dahlen & Martin, 2005). Dengan demikian, prokrastinasi dapat menjadi salah satu faktor psikologis yang tidak langsung berkontribusi pada peningkatan agresivitas berkendara.

Meskipun studi tentang prokrastinasi dan agresivitas berkendara belum banyak dilakukan, beberapa peneliti telah mulai mengeksplorasi hubungan antara kedua fenomena ini. Sebagai contoh, Sirois (2014) menyatakan bahwa prokrastinasi dapat menyebabkan peningkatan stres dan frustrasi, yang pada gilirannya dapat memicu perilaku agresif, terutama dalam situasi yang memerlukan tanggapan cepat, seperti saat berkendara. Prokrastinasi juga sering dikaitkan dengan rendahnya kontrol diri dan ketidakmampuan untuk mengatur emosi, yang merupakan faktor

risiko signifikan untuk agresivitas berkendara (Dahlen & White, 2006). Dalam konteks ini, dapat diasumsikan bahwa individu yang cenderung menunda-nunda tugas mereka mungkin lebih rentan terhadap stres dan frustrasi ketika berada di jalan, terutama ketika mereka merasa terdesak oleh waktu atau harus berhadapan dengan kondisi lalu lintas yang tidak menguntungkan. Hal ini dapat menyebabkan perilaku agresif seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, menyalip secara berbahaya, atau menunjukkan perilaku tidak sabar terhadap pengendara lain.

Penelitian ini bertujuan untuk menginvestigasi hubungan antara prokrastinasi dan agresivitas berkendara pada populasi pengemudi dewasa. Secara khusus, penelitian ini akan mengeksplorasi apakah individu yang memiliki kecenderungan tinggi untuk menunda-nunda tugas mereka juga lebih cenderung menunjukkan perilaku agresif saat berkendara. Pembaharuan penelitian ini terletak pada pendekatannya yang menggabungkan konsep prokrastinasi dengan agresivitas berkendara, sebuah area yang belum banyak dieksplorasi dalam literatur sebelumnya. Sebagian besar penelitian sebelumnya lebih berfokus pada faktor-faktor seperti stres, kemarahan, dan tekanan waktu dalam kaitannya dengan agresivitas berkendara, tetapi sedikit yang meneliti bagaimana prokrastinasi dapat menjadi faktor risiko.

Oleh karena itu, penelitian ini tidak hanya akan mengisi celah dalam literatur tetapi juga dapat menginspirasi studi-studi lanjutan yang lebih mendalam. Berdasarkan tinjauan literatur dan argumen yang telah dikemukakan, hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah bahwa terdapat hubungan positif antara prokrastinasi dan agresivitas berkendara, di mana individu yang cenderung prokrastinasi lebih mungkin menunjukkan perilaku agresif saat berkendara. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pemahaman yang lebih baik tentang bagaimana prokrastinasi dapat mempengaruhi perilaku berkendara, serta mengidentifikasi faktor-faktor yang dapat diintervensi untuk mengurangi agresivitas berkendara. Dengan memahami hubungan antara kedua fenomena ini, diharapkan dapat dikembangkan strategi yang lebih efektif untuk mengurangi perilaku berkendara yang berisiko dan meningkatkan keselamatan di jalan raya.

METODE PENELITIAN

Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode teknik kuantitatif. Dalam penelitian ini akan dilihat hubungan antara kedua variabel yang diteliti. Pendekatan kuantitatif dipilih karena data yang akan dikumpulkan berbentuk angka. peneliti adalah 5% yang berarti jika signifikansi akan dikumpulkan menggunakan metode penelitian kuantitatif dengan pendekatan survei deskriptif, yaitu pendekatan yang bertujuan untuk menghasilkan sebuah deskripsi atau gambaran numerik tentang pendapat, sikap, atau tingkah laku sebuah populasi dengan cara meneliti salah satu atau lebih sampel dari populasi (Leedy & Ormrod dalam Supratiknya, 2015).

Dalam penelitian ini, terdapat karakteristik penelitian yang dijadikan sampel yaitu, Pengendara motor atau mobil, Domisili dan lokasi kerja/kuliah Jabodetabek, Usia 17-35 tahun pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan kuesioner demografis berupa data diri seperti usia, gender/jenis kelamin, domisili, lokasi Kantor/Universitas.

Penelitian ini menggunakan dua alat ukur, yaitu General Procrastination Scale (GPS) Lodha (2016), dan skala agresivitas berkendara. Alat ukur yang pertama yaitu general procrastination scale yang peneliti adaptasi dari Lodha (2016). Alat ukur Prokrastinasi ini terdiri dari 23 item dengan skala likert dari sangat tidak sesuai (1) hingga sangat sesuai (5). Beberapa nomor item seperti pada nomor item 2, 4, 15, dan 16 diskor secara terbalik atau reverse score. Pada uji pilot, reliabilitas alat ukur tersebut memiliki nilai Cronbach's Alpha sebesar 0,928 dengan jumlah item 19.

Alat ukur kedua yaitu alat ukur agresivitas berkendara yang diadaptasi dari The Aggressive Driving Behavior Scale dari Houston, dkk (2003). Skala ini mencatat 11 praktek mengemudi tidak aman yang dapat diinterpretasikan sebagai perilaku agresif. Skala ini bertujuan untuk mengukur tingkat agresivitas berkendara responden. Skala ini memiliki jumlah total 21 item, pada uji pilot study memiliki nilai koefisien Cronbach Alpha sebesar 0,900 dengan jumlah 16 item.

Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini merupakan para pengendara mobil dan motor di jabodetabek, populasi pengendara di jabodetabek menurut Korlantas Polri Februari 2023 telah mencapai 21.755.106 unit. Pada penelitian ini sampel ditentukan berdasarkan kriteria berikut, dengan menggunakan teknik sampling convenience, Convenience Sampling adalah salah satu teknik pengambilan sampel non-probabilitas di mana sampel diambil dari bagian populasi yang paling mudah diakses oleh peneliti.

Dalam penelitian ini, besar sampel dihitung menggunakan rumus Lemeshow (1997), yang diterapkan bila besar populasi tidak diketahui. Rumus yang digunakan dari Lemeshow adalah:

$$n = z^2 p (1 - p) / d^2$$

Keterangan:

n = Jumlah sampel

z = Nilai standar = 1,96

p = Maksimal Estimasi = 50% = 0,5

d = Alpha (0,10) atau sampling error = 10%

Dari perhitungan tersebut, diperoleh jumlah sampel minimal yang diperlukan adalah 96 responden, yang kemudian dibulatkan oleh peneliti menjadi 100 responden. Dalam penelitian ini, pemilihan sampel dilakukan dengan menggunakan convenience sampling, yaitu jenis non-probability sampling. Dalam penelitian ini,

survei dilakukan secara online dan terkumpul 148 responden dengan karakteristik sebagai berikut:

- a) Pengendara motor atau pengemudi mobil
- b) Memiliki kegiatan rutin (pekerjaan atau kuliah)
- b) Berdomisili di Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi)

Analisis Data

Peneliti melakukan analisis data deskriptif dan pengujian hipotesis. Teknik analisis data yang digunakan yaitu regresi berganda yaitu teknik analisis terkait hubungan variabel independen dan variabel dependen dengan data masing-masing berupa data interval, namun tidak hanya menguji signifikansinya melainkan juga berusaha memprediksi nilai variabel dependen berdasarkan variabel perubahan nilai variabel dependen (Rea & Parker dalam Supratiknya, 2015).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian yang digunakan dalam memenuhi tujuan penelitian yaitu menguji hubungan antara Prokrastinasi dengan agresivitas berkendara di wilayah Jabodetabek, dimulai pada tabel karakteristik responden hingga uji korelasi pearson. Karakteristik demografis digambarkan pada tabel 1 berikut. Pembahasan berisi hasil-hasil temuan penelitian dan pembahasannya. Tuliskan temuan-temuan yang diperoleh dari hasil-hasil penelitian yang telah dilakukan dan harus ditunjang oleh data-data yang memadai. Hasil penelitian dan temuan harus menjawab pertanyaan atau hipotesis penelitian bagian pendahuluan. Subjudul pada pembahasan ditulis tanpa menggunakan nomor.

Tabel 1. Data Demografis Responden

Aspek	Kategori	Jumlah	Persentase	Mean Aggressive Driving	Mean Prokastinasi
Jenis Kelamin	Laki-laki	72	48.6%	43.61	59.04
	Perempuan	76	51.4%	44.45	59.41
Usia	17-35 tahun	148	100%	44.04	59.23
Lokasi Kantor	Jakarta	84	56.8%	44.12	59.06
	Bogor	11	7.4%	47.55	65.09
	Depok	22	14.9%	39.77	52.64

Tangerang	13	8.8%	46.62	62.38
Bekasi	18	12.2%	44.89	62.22
Total	148	100%	44.04	59.23

Berdasarkan Tabel 1, dapat diketahui data karakteristik demografis responden pada penelitian ini dilihat dari berbagai aspek seperti jenis kelamin, usia, domisili, dan lokasi kantor/universitas/sekolah responden. Pada penelitian ini terdapat sebesar 48.6% (n = 72 laki-laki), sedangkan responden perempuan sebesar 51.4% (n = 76 perempuan). Responden pada penelitian memiliki rentang usia 17-35 tahun, yang di mana responden terbanyak berasal dari rentang usia 17-30 tahun sebesar 88.4% (n = 130 responden) dari total responden. Responden pada penelitian ini memiliki lokasi kantor/universitas/sekolah terbanyak berasal dari wilayah Jakarta sebesar 56.8% (n = 84%).

Tabel 2. Kategori

Variabel	Kategori			
	Rendah	Sedang	Tinggi	Total
Prokrastinasi	18 (12.2%)	102 (68.9%)	28 (18.9%)	148 (100%)
Aggressive Driving	22 (14.9%)	103 (69.6%)	23 (15.5%)	148 (100%)

Pada hasil kategorisasi variabel prokrastinasi dan agresivitas berkendara, dapat diketahui bahwa sebagian besar responden penelitian memiliki tingkat prokrastinasi dan agresivitas berkendara Sedang. Pada variabel prokrastinasi terdapat 102 responden (68.9%), sedangkan sisanya memiliki tingkat prokrastinasi tinggi (n = 28, 18.9%) dan rendah (n = 18, 18.9%). Agresivitas berkendara pada penelitian ini sebagian besar memiliki tingkat prokrastinasi Sedang sebanyak 103 responden (69.6%), sisanya berada pada tingkat tinggi sebanyak 23 responden (15.5%) dan tingkat Rendah sebanyak 22 responden (14.9%).

Pada penelitian ini juga ingin melihat hubungan prokrastinasi dan agresivitas berkendara pada responden penelitian berdasarkan karakteristik demografis responden penelitian. Hasil uji tersebut dapat dilihat pada tabel 3, sebagai berikut: Hasil Kategorisasi responden berdasarkan variabel prokrastinasi dan agresivitas berkendara dapat dilihat dalam tabel 2, sebagai berikut: Setiap tabel dan gambar

diberi judul dan sumber. Judul Tabel ditaruh di atas tabel. Judul gambar di taruh di bawah gambar. Penomoran judul tabel dan judul gambar berurutan.

Tabel 3. Uji Korelasi Pearson

Karakteristik	Prokrastinasi	<i>P</i>	Agresivitas Berkendara	<i>P</i>
Jenis Kelamin				
Laki-laki	48.6%		48.6%	
Perempuan	51.4%	0.857	51.4%	0.507
Usia				
17-30 tahun	100%	0.000	100%	0.000
Lokasi Kantor/Kuliah				
Jakarta	56.8%		56.8%	
Bogor	7.4%		7.4%	
Depok	14.9%		14.9%	
Tangerang	8.8%		8.8%	
Bekasi	12.2%	0.607	12.2%	0.928

**Signifikansi pada $P < 0.01$

Berdasarkan uji korelasi pearson didapatkan bahwa prokrastinasi dan agresivitas berkendara jika ditinjau dari karakteristik jenis kelamin laki-laki sebesar 48.6% dan perempuan 51.4% yang dibedakan melalui nilai P sebesar 0.857 pada prokrastinasi dan 0.507 pada Agresivitas berkendara, di mana nilai $P > 0.05$, maka tidak terdapat hubungan antara prokrastinasi dan agresivitas berkendara jika dilihat dari jenis kelamin. Begitu pula jika dilihat berdasarkan karakteristik Usia dengan rentang 17-30 tahun sebesar 88.4% dan rentang 31-35 tahun sebesar 11.6% yang dibedakan melalui nilai P sebesar 0.000 pada prokrastinasi dan 0.000 pada agresivitas berkendara, di mana nilai $P < 0.05$, maka dapat dikatakan bahwa terdapat hubungan antara prokrastinasi dan agresivitas berkendara jika ditinjau dari karakteristik usia.

Karakteristik lainnya yaitu dan Lokasi kantor/Universitas, jika dilihat dari karakteristik Lokasi kantor/Universitas sebagai tempat kerja atau tempat belajar memiliki nilai P sebesar 0.607 pada prokrastinasi dan 0.928 pada agresivitas

berkendara, maka dapat dikatakan bahwa kedua variabel terikat tidak memiliki hubungan dengan tempat bekerja atau belajar responden penelitian. Hubungan Prokrastinasi dengan Agresivitas Berkendara Di Wilayah Jabodetabek

Hasil uji korelasi Pearson Product Moment dalam penelitian ini berguna mengetahui adanya hubungan antara prokrastinasi dengan agresivitas berkendara yang disajikan pada tabel 4, sebagai berikut:

Tabel 4. Hasil Uji Korelasi Prokrastinasi dan Agresivitas Berkendara

<i>Correlation</i>		Prokrastinasi	Agresivitas Berkendara
Prokrastinasi	<i>Pearson Correlation</i>	1	0.833**
	<i>Sig. (2-tailed)</i>	0.000	
Agresivitas Berkendara	N	148	

**Korelasi Signifikan pada $P < 0.01$

Penelitian ini bertujuan untuk melihat hubungan antara prokrastinasi dengan agresivitas berkendara di wilayah Jabodetabek. Berdasarkan hasil yang disajikan pada tabel 4 di atas, melalui hasil uji korelasi pearson menunjukkan nilai sebesar 0.000 yang berarti nilai $P < 0.01$, sehingga dapat dinyatakan bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara prokrastinasi dengan agresivitas berkendara di wilayah Jabodetabek. Pada uji korelasi pearson ini juga dapat diketahui nilai koefisien korelasi (r) sebesar 0.833 yang berarti terdapat hubungan positif antara prokrastinasi dengan agresivitas berkendara, sehingga dapat dinyatakan bahwa semakin tinggi prokrastinasi seseorang maka semakin tinggi juga agresivitas berkendara seseorang pada wilayah Jabodetabek. Dengan demikian hasil penelitian ini telah mencapai tujuan penelitian yaitu untuk melihat adanya hubungan antara prokrastinasi dengan agresivitas berkendara.

Hubungan antara prokrastinasi dengan agresivitas berkendara dapat dijelaskan dengan perilaku individu yang mengalami keterlambatan sehingga dalam perjalanan harus terburu-buru untuk menghemat waktu agar sampai tujuan tepat waktu. Ferrari et al (1995) menjelaskan prokrastinasi sendiri merupakan perilaku atau kebiasaan individu dalam menunda suatu tugas atau kewajiban yang harus dilakukan, sering kali disertai stres dan perasaan bersalah, hal ini menunjukkan bahwa individu yang berusaha menunda sebuah rutinitas seperti berangkat kerja yang akan berujung kepada mengalami terlambat sampai tempat bekerja. Tasca (2000) menjelaskan bahwa perilaku agresivitas berkendara sering kali dimotivasi oleh ketidaksabaran dan upaya untuk menghemat waktu, hal ini berhubungan

dengan perilaku individu prokrastinator yang sering menunda yang akhirnya berakibat mengalami keterlambatan suatu kegiatan seperti berangkat kerja ataupun kuliah.

Penelitian ini juga berusaha melihat faktor-faktor lainnya seperti melihat karakteristik demografis untuk melihat hubungan prokrastinasi dengan agresivitas. Berdasarkan hasil analisis karakteristik demografis seperti jenis kelamin, usia, domisili, dan lokasi tempat bekerja/kuliah/belajar, dan hasil yang didapatkan beberapa dari karakteristik tersebut hanya usia responden yang memiliki hubungan positif dengan agresivitas berkendara, yang berarti semakin bertambah usia semakin meningkat perilaku agresivitas berkendara. Hasil ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Monica et al. (2023) yang di mana semakin meningkatnya usia maka semakin meningkat agresivitas berkendara, hal tersebut bisa terjadi karena tingkat stres pada usia dewasa lebih tinggi dibandingkan dengan usia yang lebih muda.

Meskipun hasil penelitian telah mencapai tujuan penelitian yaitu melihat hubungan antara prokrastinasi dengan agresivitas berkendara di wilayah Jabodetabek, peneliti menyadari beberapa kekurangan penelitian. Pada penelitian tidak menyertakan variabel yang mungkin cukup berpengaruh terhadap kedua variabel penelitian seperti stres berkendara, karena dari beberapa riset terdahulu menyatakan bahwa stres lalu lintas (traffic stress) memiliki hubungan positif dengan agresivitas berkendara (Iqramullah et al., 2022; Samara et al., 2022). Dalam penelitian ini, peneliti tidak membedakan para pengendara motor dengan pengemudi mobil, sehingga tidak dapat menggambarkan bagaimana perbedaan agresivitas berkendara pada pengendara motor dengan pengemudi mobil.

Temuan ini memiliki implikasi penting untuk kebijakan publik dan program keselamatan berkendara. Memahami bahwa prokrastinasi bisa menjadi faktor resiko perilaku agresif di jalan dapat membantu banyak pihak untuk dapat meminimalisir tingkat agresivitas berkendara baik berawal dari diri sendiri maupun mulai menjadi pengingat bagi orang lain. Hal ini dapat membantu pengemudi untuk lebih sadar dan menjadi lebih tenang saat berkendara, mengurangi potensi perilaku agresif di jalan raya.

KESIMPULAN DAN SARAN

Penelitian ini bertujuan untuk menguji hubungan antara prokrastinasi dan agresivitas berkendara di wilayah Jabodetabek. Hasil analisis menunjukkan bahwa adanya hubungan positif yang signifikan antara prokrastinasi dan agresivitas berkendara, yang berarti semakin tinggi tingkat prokrastinasi seseorang maka semakin tinggi pula kecenderungan individu untuk bersikap agresif saat berkendara. Temuan ini menegaskan bahwa perilaku prokrastinasi tidak hanya berdampak pada aspek pekerjaan atau studi, tetapi juga dapat mempengaruhi individu dalam situasi yang melibatkan interaksi sosial di jalan raya.

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai dasar untuk mengembangkan program edukasi dan pelatihan yang menekankan pentingnya manajemen waktu dan

pengendalian diri dalam konteks berkendara. Mengurangi kebiasaan prokrastinasi bisa menjadi langkah preventif dalam mengurangi agresivitas di jalan raya. Penelitian ini membuka peluang untuk penelitian lebih lanjut, terutama mengenai faktor-faktor lain yang mungkin memediasi atau memoderasi hubungan antara prokrastinasi dan agresivitas berkendara, seperti stres, kemacetan, dan faktor lingkungan lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Ariyanto, A. & Utami, P. (2021). "Analisis perilaku berkendara agresif di kalangan pengendara kendaraan bermotor." *Jurnal Psikologi dan Keselamatan Berkendara*, 14(2), 205-217.
- Azwar, S. (2017). *Metode penelitian psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Balkis, M. (2013). Academic procrastination, academic life satisfaction and academic achievement: The mediation role of rational beliefs about studying. *Journal of Cognitive and Behavioral Psychotherapies*, 13(1), 57-74.
- Cheng, S. K., & Dang, S. M. (2019). Procrastination as a strategy for coping with academic stress. *North American Journal of Psychology*, 21(1), 139-150.
- Dahlen, E. R., & Martin, R. C. (2005). The experience, expression, and control of anger in driving situations. *Personality and Individual Differences*, 38(2), 365-374.
- Dahlen, E. R., & White, R. P. (2006). The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and Individual Differences*, 41(5), 903-915.
- Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., & Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74(1), 83-91.
- Ferrari, J. R. (2001). Procrastination as self-regulation failure of performance: Effects of cognitive load, self-awareness, and time limits on 'working best under pressure'. *European Journal of Personality*, 15(5), 391-406.
- Houston, J. M., Harris, P. B., Norman, M. (2003). The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing a self-report measure of unsafe driving practices. *North American Journal of Psychology*, 5, 269-278.
- Kementerian Perhubungan. (2021). *Statistik kecelakaan lalu lintas tahun 2020*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kuppens, P., Oravecz, Z., & Tuerlinckx, F. (2010). Feelings change: Accounting for individual differences in the temporal dynamics of affect. *Journal of Personality and Social Psychology*, 99(6), 1042-1060.
- Lajunen, T., Parker, D., & Summala, H. (1999). The Manchester driver behaviour questionnaire: A cross-cultural study. *Accident Analysis & Prevention*, 31(1-2), 129-135.
- Monica, N. M., Rani, P. M. V., Supardi, E. J., Amelia, N. T., & Subroto, N. U. (2023). GAMBARAN TINGKAT PERILAKU AGRESIF BERKENDARA SAAT MACET

- PADA DEWASA AWAL. *Journal of Social and Economics Research*, 5(2), 925–930. <https://doi.org/10.54783/jser.v5i2.109>
- Neuman, W.L. (2000). *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches*. 2 ed. Massachusetts: Allynand Bacon.
- Salsabila, D., Fasliah, R., & Yohana, C. (2023). Pengaruh efikasi diri dan manajemen waktu terhadap prokrastinasi akademik di SMKN 31 Jakarta. *Berajah Journal*, 3(1), 131-142.
- Shinar, D. (1998). Aggressive driving: The contribution of the drivers and the situation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 1(2), 137-160.
- Sirois, F. M. (2014). Procrastination and stress: Exploring the role of self-compassion. *Self and Identity*, 13(2), 128-145.
- Sirois, F. M., & Pychyl, T. A. (2013). Procrastination and the priority of short-term mood regulation: Consequences for future self. *Social and Personality Psychology Compass*, 7(2), 115-127.
- Steel, P. (2007). The nature of procrastination: A meta-analytic and theoretical review of quintessential self-regulatory failure. *Psychological Bulletin*, 133(1), 65-94.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. BANDUNG, ALFABETA,
- Tasca, L. (2000). A Review of the Literature on Aggressive Driving Research. *Aggressive Driving Issues Conferemce*.
- Taubman – Ben-Ari, O., & Mikulincer, M. (2009). The association between subjective time pressure, leisure time satisfaction, and emotional well-being: The moderating role of leisure time use. *Leisure Sciences*, 31(1), 26-44.
- Tice, D. M., & Baumeister, R. F. (1997). Longitudinal study of procrastination, performance, stress, and health: The costs and benefits of dawdling. *Psychological Science*, 8(6), 454-458.