



DOI: <https://doi.org/10.38035/jmpis.v6i3>  
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

## Masyarakat Kota Enggan Menolong? Pengaruh *Commuting Stress* terhadap *Spontaneous Helping Behavior*

Diory Singgya Zefanya<sup>1\*</sup>, Fivi Nurwianti<sup>2</sup>, Muhammad Faidhil Iman<sup>3</sup>, Dessi Aryanti Dwi Putri<sup>4</sup>, Farah Almira Nu'ma<sup>5</sup>, Risa Ramadhany Damas<sup>6</sup>

<sup>1</sup>Universitas Indonesia, Depok, Indonesia, [diorygya24@gmail.com](mailto:diorygya24@gmail.com)

<sup>2</sup>Universitas Indonesia, Depok, Indonesia, [fivi-n@ui.ac.id](mailto:fivi-n@ui.ac.id)

<sup>3</sup>Universitas Indonesia, Depok, Indonesia, [18208mfi@gmail.com](mailto:18208mfi@gmail.com)

<sup>4</sup>Universitas Indonesia, Depok, Indonesia, [dessiaryantidwiputri@gmail.com](mailto:dessiaryantidwiputri@gmail.com)

<sup>5</sup>Universitas Indonesia, Depok, Indonesia, [farahalmiranuma@gmail.com](mailto:farahalmiranuma@gmail.com)

<sup>6</sup>Universitas Indonesia, Depok, Indonesia, [risaramadhany@gmail.com](mailto:risaramadhany@gmail.com)

\*Corresponding Author: [diorygya24@gmail.com](mailto:diorygya24@gmail.com)

**Abstract:** *Spontaneous helping behavior is becoming increasingly rare in urban environments, especially among public transportation users in busy and high-pressure situations. This study aims to examine the influence of commuting stress on spontaneous helping behavior and explore the role of demographic factors and travel complexity. An online survey was conducted with 130 public transportation users in the Greater Jakarta area (Jabodetabek), Indonesia. Data were analyzed using hierarchical regression. The findings indicate that higher commuting stress is associated with a lower tendency to help spontaneously. Age showed a positive effect, meaning older individuals tend to help others even when experiencing commuting stress. In contrast, travel complexity, such as distance, duration, and the number of transportation modes did not significantly affect helping behavior. These results highlight that the psychological burden of commuting plays a more dominant role than physical factors in reducing spontaneous helping behavior. Future research is recommended to explore alternative methods for understanding changes in helping behavior over time and to consider additional psychological variables. These findings carry implications for policymakers in transportation, education, and sustainable urban planning, emphasizing the need to address the psychological well-being of city dwellers to mitigate the negative effects of urban stress.*

**Keywords:** *Commuting Stress, Spontaneous Helping Behavior, Public Transportation, Commuting Complexity, Urban*

**Abstrak:** Perilaku menolong spontan semakin jarang dijumpai di lingkungan perkotaan, khususnya pada pengguna transportasi umum di situasi sibuk dan penuh tekanan. Penelitian ini bertujuan menguji pengaruh *commuting stress* terhadap *spontaneous helping behavior*, serta mengeksplorasi peran faktor demografis dan kompleksitas perjalanan. Survei daring dilakukan pada 130 pengguna transportasi umum di wilayah Jabodetabek, Indonesia, dan dianalisis menggunakan regresi hierarki. Hasil menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat stres

perjalanan, semakin rendah kecenderungan individu untuk menolong secara spontan. Faktor usia berpengaruh positif, menunjukkan bahwa individu yang lebih tua cenderung tetap menolong meskipun mengalami stres. Sebaliknya, kompleksitas perjalanan, seperti jarak, durasi, dan jumlah moda transportasi tidak menunjukkan pengaruh signifikan. Temuan ini menekankan bahwa dampak psikologis dari perjalanan lebih dominan dibanding faktor fisik dalam menurunkan kecenderungan menolong. Penelitian selanjutnya disarankan untuk menggunakan metode lain guna memahami perubahan perilaku menolong dalam jangka panjang serta mengeksplorasi faktor psikologis tambahan. Implikasi hasil ini penting bagi pembuat kebijakan di bidang transportasi, edukasi, dan perencanaan kota berkelanjutan yang berfokus pada kesejahteraan psikologis masyarakat perkotaan.

**Kata Kunci:** *Commuting Stress, Spontaneous Helping Behavior, Transportasi Umum, Commuting Complexity, Perkotaan*

## PENDAHULUAN

Kehidupan perkotaan menampilkan dinamika kompleks perkembangan evolusi kehidupan modern yang terus berkembang. Perkembangan ini membuat masyarakat perkotaan dihadapkan dengan lingkungan yang padat dan penuh kebisingan setiap harinya. Menurut Milgram (1970), situasi perkotaan menghasilkan mekanisme adaptif bagi masyarakatnya, yakni dengan membatasi interaksi sosial, yang kemudian dikenal dengan sifat individualistik. Lebih lanjut, Milgram menjelaskan bahwa membatasi interaksi sosial merupakan upaya untuk mengurangi stimulus yang masuk bagi masyarakat perkotaan. Dengan demikian, lingkungan perkotaan yang ramai dan sibuk membuat masyarakat urban cenderung memiliki sifat yang membatasi interaksi sosial di lingkungan sekitarnya, dan fenomena ini sering kali terjadi di kehidupan sehari-hari.

Pandangan ini telah dibuktikan dalam beberapa studi, seperti penelitian yang dilakukan oleh Moser (1988) menunjukkan bahwa kebisingan lingkungan berdampak pada penilaian kognitif, mendorong individu untuk tidak terlibat dalam interaksi sosial, seperti memberi bantuan terhadap orang lain. Temuan serupa juga ditemukan masyarakat urban di Jepang, di mana masyarakat perkotaan cenderung apatis dan sulit memberikan bantuan pada orang tidak dikenal (Niiya dkk., 2022). Selain itu, lingkungan perkotaan sering kali menumbuhkan norma-norma sosial seperti ketidakpedulian masyarakat, di mana individu dengan sengaja menghindari interaksi dengan orang asing untuk mengurangi kecemasan di ruang publik yang ramai (Abouzied & Chen, 2014). Norma ini dapat menghambat interaksi sosial yang bermakna di ruang publik, menjadi bukti bahwa masyarakat perkotaan cenderung enggan untuk terlibat dalam interaksi sosial dan memberikan bantuan terhadap orang lain.

Perilaku membantu atau menolong orang lain menurut Amato (1990) adalah bagian dari peran individu sebagai manusia yang tidak hanya bergantung pada faktor kepribadian atau situasional. Perilaku menolong terbagi menjadi dua jenis yaitu perilaku menolong terencana dan perilaku menolong spontan (Amato, 1990). Menurut Milgram (1970), masyarakat perkotaan cenderung lebih enggan menolong orang asing (*stranger*), kecenderungan yang juga didukung oleh Amato (1990), bahwa individu akan cenderung menolong orang yang dikenal dan perilaku menolong ini bersifat terencana dibandingkan secara spontan. Selaras dengan penelitian yang ada pada bidang psikologi sosial, di mana manusia pada umumnya lebih cenderung membantu orang-orang dalam lingkaran sosial terdekat mereka dibandingkan dengan orang asing dari penjelasan teori identitas sosial (Gavreliuc dkk., 2021). Hal ini relevan di kehidupan sehari-hari ketika individu lebih cenderung memprioritaskan untuk menolong orang yang mereka anggap sebagai bagian dari kelompok mereka.

Studi yang dilakukan oleh (Stebly, 1987) menemukan bahwa respons untuk menolong di perkotaan ditemukan lebih rendah dibandingkan di pedesaan. Hal ini dipengaruhi oleh faktor jenis lingkungan, dimana dalam situasi perkotaan ukuran populasi yang meningkat menyebabkan kesesakan. Studi ini menjelaskan konsep yang dari Milgram (1970) ketika populasi meningkat maka beban stimulus yang diterima individu juga meningkat. Dalam penelitian tersebut, dijelaskan terdapat indikator lain seperti kesesakan dan kebisingan yang mendorong rendahnya perilaku membantu masyarakat kota. Karakteristik lain di kota besar yang heterogen juga dapat menciptakan suasana individu cenderung menahan diri dari interaksi sosial dengan orang asing yang dianggap tidak akrab atau berpotensi menjadi ancaman. Situasi ini mendorong reaksi masyarakat kota yang tidak responsif saat orang lain membutuhkan bantuan.

Selain faktor perbedaan jenis lingkungan, faktor demografi seperti usia, jenis kelamin, dan lama tinggal di perkotaan ditemukan berhubungan dengan perilaku menolong spontan dan memiliki keragaman hasil yang patut untuk ditelaah lebih dalam. Pada kalangan lansia, perilaku menolong sering dikaitkan dengan partisipasi sosial dan kesejahteraan, dan faktor seperti kepuasan dengan waktu luang, partisipasi dalam kegiatan sosial, dan tingkat pendidikan mempengaruhi orang yang lebih tua terlibat dalam perilaku menolong secara spontan (Serrat dkk., 2018). Sedangkan perilaku menolong mengalami perubahan dari masa remaja hingga masa dewasa awal. Sebuah studi yang meneliti perilaku menolong di Kanada dari usia 17 hingga 32 tahun menemukan bahwa perilaku menolong menurun pada pertengahan usia 20-an dan kemudian meningkat lagi pada usia 32 tahun. Hal ini terjadi karena tanggung jawab sosial dan nilai-nilai moral dari teman dan orang tua memainkan peran penting dalam membentuk perilaku menolong (Ramey dkk., 2022). Selain itu, hubungan antara jenis kelamin dengan perilaku menolong spontan sudah pernah diteliti sebelumnya, namun memberikan hasil yang beragam. Sebuah studi menemukan bahwa laki-laki lebih sering menolong daripada perempuan, baik di lingkungan pedesaan maupun perkotaan, meskipun perilaku menolong secara keseluruhan lebih cepat di daerah pedesaan dibandingkan di perkotaan (Wilson & Kennedy, 2006). Penelitian ini menunjukkan bahwa meskipun pria mungkin lebih cenderung untuk menolong, lingkungan perkotaan sendiri dapat mengurangi kemungkinan atau kecepatan perilaku menolong yang perlu untuk diuji kembali pada konteks perkotaan di Indonesia. Terdapat hasil yang berbeda pada penelitian Reysen dan Ganz (2006) yang dilakukan pada partisipan di enam kota Amerika Serikat dan tidak menemukan hubungan signifikan antara jenis kelamin partisipan dan kemungkinan mereka menolong di konteks eksperimen. Hal ini mengindikasikan bahwa dalam beberapa konteks perkotaan, jenis kelamin tidak memainkan peran yang signifikan dalam perilaku menolong secara spontan. Penelitian yang akan dilakukan juga memasukkan lama tinggal karena penelitian sebelumnya juga menemukan bahwa lama tinggal berhubungan dengan keterikatan dengan tempat dan komunitas, adanya integrasi sosial dan kepercayaan, serta stabilitas yang dapat mendorong manusia menolong secara spontan (Casakin dkk., 2021; O'Brien dkk., 2012; Pearson dkk., 2019; Yamamura, 2011). Perilaku ini sangat dipengaruhi oleh kondisi lingkungan dimana ketika masyarakat tinggal di lingkungan dengan tingkat disintegrasi sosial yang tinggi (tidak memiliki atau merasakan adanya kohesi sosial), lama tinggal tidak secara signifikan mempengaruhi perilaku menolong (Pearson dkk., 2019).

Salah satu aspek lainnya yang mempengaruhi perilaku menolong adalah stres (Milgram, 1970; Moser, 1988). Stres atau tekanan yang dialami individu di perkotaan mendorong individu menjadi tidak peduli terhadap lingkungan sekitar. Salah satu bentuk stres yang dihadapi oleh masyarakat perkotaan dalam kesehariannya adalah stres dalam perjalanan atau *commuting stress*. *Commuting stress* didefinisikan sebagai tekanan yang dihadapi individu selama perjalanan sehari-hari yang melebihi kapasitas diri (Useche dkk., 2023). Beberapa faktor yang dapat menyebabkan *commuting stress* antara lain inefisiensi dan ketidaknyamanan, rasa tidak

aman, kemacetan dan kepadatan, dan ketegangan psiko-fisik. Faktor-faktor tersebut dapat termanifestasi karena ketersediaan sarana prasarana yang tidak memadai (Morris & Hirsch, 2016), kepadatan dan kemacetan (Wang dkk., 2019), kriminalitas (Macassa dkk., 2017), tekanan psikologis dan fisik selama perjalanan (Cendales-Ayala dkk., 2017). Faktor lain yang menyebabkan *commuting stress* yaitu kompleksitas perjalanan, seperti waktu perjalanan yang lama, jarak tempuh yang jauh, serta transit ke moda transportasi lain (Useche dkk., 2023). Situasi ini sering kali ditemukan pada transportasi umum yang sesak yang berarti individu perkotaan yang sering terpapar kebisingan saat melakukan perjalanan dengan transportasi umum. Tekanan ini berpotensi menyebabkan kurangnya sikap positif terhadap orang lain dan menunjukkan rendahnya perilaku menolong terhadap orang yang tidak dikenal secara spontan karena dianggap sebagai ancaman yang membuat individu merasa tidak aman (Damen dkk., 2019).

Perilaku menolong secara spontan yang dimaksud dikenal dengan istilah *spontaneous helping behavior*, yaitu perilaku yang spontan dan tanpa direncanakan sebelumnya untuk membantu orang lain tanpa memperhatikan imbalan (Amato, 1990). Dari penjabaran di atas, dapat ditemukan hubungan antara individu yang mengalami *commuting stress* dengan *spontaneous helping behavior*. Namun, penelitian mengenai fenomena *commuting stress* dan *spontaneous helping behavior* pada pengguna transportasi umum di Jabodetabek terbatas. Sehingga, penelitian ini bertujuan untuk melihat pengaruh *commuting stress* terhadap *spontaneous helping behavior* dengan mengontrol *commuting complexity* dan menguji variabel demografi usia, jenis kelamin, dan lama tinggal pada pengguna transportasi umum di Jabodetabek. Penelitian ini diharapkan dapat mengisi kesenjangan pengetahuan tersebut dan dapat memberikan kontribusi teoritis dan praktis bagi pengembangan ilmu psikologi sosial, urban, dan kebijakan pemerintah atau pihak tertentu terkait fenomena perkotaan. Sehingga pertanyaan penelitian yang muncul adalah:

1. Bagaimana pengaruh *commuting stress* terhadap *spontaneous helping behavior* di kalangan pengguna transportasi umum di Jabodetabek?
2. Bagaimana pengaruh faktor demografi (usia, jenis kelamin, dan lama tinggal) terhadap *spontaneous helping behavior* di kalangan pengguna transportasi umum di Jabodetabek?
3. Bagaimana pengaruh kompleksitas perjalanan (jarak, durasi, dan jumlah moda transportasi) terhadap *spontaneous helping behavior* di kalangan pengguna transportasi umum di Jabodetabek?

Adapun hipotesis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. H1: *Commuting stress* memiliki pengaruh negatif terhadap *spontaneous helping behavior* pada pengguna transportasi umum di Jabodetabek (Model 1)
2. H2: Faktor demografi (usia, jenis kelamin, dan lama tinggal) memiliki pengaruh terhadap *spontaneous helping behavior* pada pengguna transportasi umum di Jabodetabek (Model 2)
3. H3: *Commuting complexity* (jarak, durasi perjalanan, dan jumlah moda transportasi) memiliki pengaruh terhadap *spontaneous helping behavior* pada pengguna transportasi umum di Jabodetabek (Model 3)

## **METODE**

### **Partisipan**

Partisipan dalam penelitian ini adalah individu yang tinggal di wilayah Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi) dan pengguna moda transportasi umum pada wilayah tersebut. Partisipan direkrut berdasarkan kriteria yang sesuai dengan tujuan penelitian, yaitu individu yang secara aktif menggunakan transportasi umum dalam kesehariannya. Kriteria ini ditetapkan untuk memastikan bahwa pengalaman yang diteliti tetap relevan dengan konteks kepadatan kota Jabodetabek dan tekanan selama perjalanan. Pengambilan data

dilakukan dengan menyebarkan kuesioner secara daring kepada individu yang telah memenuhi kriteria tersebut. Total partisipan dalam penelitian ini adalah 130 orang.

### Pengukuran

Pengukuran atau instrumen yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari empat bagian: Pertama, karakteristik demografis meliputi nama/inisial, usia (1 = 21 tahun ke bawah, 2 = 21 - 30 tahun, 3 = 31 - 40 tahun, 4 = 41 - 50 tahun, 5 = 50 tahun keatas), nomor ponsel, jenis kelamin (0 = Laki-laki; 1 = Perempuan), domisili (Jakarta/Bogor/Depok/Tangerang/Bekasi), lama tinggal di wilayah Jabodetabek (1 = Kurang dari 1 tahun, 2 = 1 - 5 tahun, 3 = 6 - 10 tahun, 4 = Lebih dari 10 tahun). Kedua, data *commuting complexity* yang meliputi jarak perjalanan pulang-pergi (*commuting*) (1 = Kurang dari 5km, 2 = 5km - 10km, 3 = Lebih dari 10km), durasi perjalanan (1 = Kurang dari 30 menit, 2 = 30 menit - 1 jam, 3 = 1 - 2 jam, 4 = 2 - 3 jam, 5 = Lebih dari 3 jam), dan jumlah moda transportasi yang digunakan selama perjalanan pulang-pergi (*commuting*) (1 = 1 moda, 2 = 2 moda, 3 = 3 moda, 4 = 4 moda). Pertanyaan jumlah moda transportasi dapat memilih lebih dari satu dari opsi yang disediakan (Bus/Transjakarta, KRL *Commuter Line*, MRT/LRT, Angkot/Mikrolet/Mikrotrans).

*Commuting stress* diukur menggunakan *Multimodal Commuting Stress Scale* (MCSS) yang disusun oleh Useche dkk. (2023). Secara keseluruhan, CFA (koefisien  $\lambda$ ) yang disajikan oleh masing-masing dari 21 item yang menyusun kuesioner dianggap valid, karena semuanya memiliki  $\lambda > 0,610$  dengan nilai reliabilitas konstruk alat ukur (CRIs) antara 0,979 dan 0,990. Nilai koefisien reliabilitas Cronbach's Alpha ( $\alpha$ ) setiap item diatas = 0,846. Penilaian pada setiap butir bersifat favorable dan terdiri dari 4 pilihan jawaban, yaitu: (1) tidak pernah; (2) kadang-kadang; (3) sering; (4) selalu.

*Spontaneous helping behavior* diukur menggunakan *Spontaneous Helping Behavior Scale* dari Amato (1990) yang terdiri dari 15 item dengan nilai validitas alat ukur (ALSCAL)  $S = 2.4$ . Semakin rendah koefisien menunjukkan kesesuaian kualitas yang lebih baik. Nilai koefisien reliabilitas test-retest adalah 0,90. Penilaian pada setiap butir bersifat favorable dan terdiri dari 5 pilihan jawaban, yaitu: (1) sangat tidak setuju ; (2) tidak setuju ; (3) netral ; (4) setuju ; (5) sangat setuju.

### Prosedur

Pertama, kami menyebarkan pamflet penelitian maupun tautan secara daring kepada partisipan selama 8 hari. Partisipan yang bersedia mengikuti penelitian mengisi lembar persetujuan mengikuti penelitian setelah membaca pengantar penelitian yang berisi etika penelitian, termasuk kerahasiaan identitas dan data yang diberikan oleh partisipan selama mengikuti penelitian ini. Kedua, partisipan mengisi data diri dan data *commuting complexity* yang terdiri dari nama/inisial, usia, nomor ponsel untuk keperluan memberikan *reward* uang elektronik (Go-Pay) sebesar Rp20.000 bagi 10 partisipan yang beruntung, jenis kelamin, domisili, lama tinggal di wilayah Jabodetabek, jarak perjalanan pulang-pergi (*commuting*), durasi perjalanan, dan jumlah moda transportasi yang digunakan selama perjalanan pulang-pergi (*commuting*). Ketiga, partisipan mengisi *Multimodal Commuting Stress Scale* (MCSS) yang disusun oleh Useche dkk. (2023) untuk mengukur tingkat stres yang timbul dari pengalaman *commuting*, termasuk faktor-faktor yang mempengaruhi perjalanan menggunakan lebih dari satu moda transportasi. Terakhir, partisipan mengisi *Spontaneous Helping Behavior Scale* dari Amato (1990) untuk mengukur kecenderungan individu membantu secara spontan, yaitu tindakan bantuan yang diberikan seseorang tanpa adanya permintaan atau dorongan eksternal yang jelas.

## Teknik Analisis

Teknik analisis data yang digunakan adalah uji regresi hierarki (*hierarchical regression*). Analisis dilakukan dengan bantuan R versi 3.4.1, package lmtest. Uji regresi hierarki adalah metode analisis regresi di mana variabel-variabel dimasukkan ke dalam model secara bertahap berdasarkan urutan atau hierarki yang telah ditentukan sebelumnya oleh peneliti. Dalam penelitian ini, peneliti menentukan 3 model yang akan diuji secara berurutan. Model 1 untuk melihat pengaruh antara *commuting stress* terhadap *spontaneous helping behavior*. Model 2 untuk melihat interaksi antara *commuting stress* dengan variabel demografi: usia, jenis kelamin, lama tinggal dalam menguji pengaruh terhadap *spontaneous helping behavior*. Serta, Model 3 untuk melihat pengaruh *commuting stress*, variabel demografi, dan *commuting complexity*: jarak, durasi perjalanan, dan jumlah moda transportasi dalam memprediksi *spontaneous helping behavior*.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil analisis deskriptif disajikan pada Tabel 1. Penelitian ini melibatkan 130 partisipan pengguna transportasi umum di wilayah Jabodetabek. Mayoritas partisipan adalah perempuan (70%), berada dalam kelompok usia 21-30 tahun (71%), domisili Jakarta (46%), dan lama menetap di domisilinya lebih dari 10 tahun (52%). Data kompleksitas perjalanan dari demografi partisipan mayoritas melakukan perjalanan lebih dari 10 km (59%) dengan durasi antara 1-2 jam perjalanan (38%), dan menggunakan satu moda transportasi (57%).

**Tabel 1. Data Demografi Partisipan Penelitian**

Kelompok	Kategori	Frekuensi	Persentase
Jenis Kelamin	Laki-laki	39	30%
	Perempuan	91	70%
	<b>Total</b>	<b>130</b>	<b>100%</b>
Usia	21 Kebawah	4	3%
	21 - 30	92	71%
	31 - 40	25	19%
	41 - 50	2	2%
	50 Keatas	7	5%
	<b>Total</b>	<b>130</b>	<b>100%</b>
Domisili	Jakarta	60	46%
	Bogor	12	9%
	Depok	22	17%
	Tangerang	20	15%
	Bekasi	16	12%
	<b>Total</b>	<b>130</b>	<b>100%</b>
Lama Menetap	Kurang dari 1 tahun	22	17%
	1 - 5 tahun	26	20%
	6 - 10 tahun	15	12%
	Lebih dari 10 tahun	67	52%
	<b>Total</b>	<b>130</b>	<b>100%</b>
Jarak	Kurang dari 5km	25	19%
	5km - 10km	28	22%
	Lebih dari 10km	77	59%
	<b>Total</b>	<b>130</b>	<b>100%</b>
Durasi Perjalanan	Kurang dari 30 menit	19	15%
	30 menit - 1 jam	37	28%
	1 - 2 jam	50	38%
	2 - 3 jam	13	10%
	Lebih dari 3 jam	11	8%

	Total	130	100%
Jumlah Moda	1	74	57%
Transportasi	2	34	26%
	3	18	14%
	4	4	3%
	<b>Total</b>	<b>130</b>	<b>100%</b>

Hasil uji hipotesis penelitian ini di analisis menggunakan uji analisis regresi hierarki dengan tiga model bertahap yang disajikan pada Tabel 2. Model 1 menguji pengaruh langsung *commuting stress* terhadap *spontaneous helping behavior*. Hasil menunjukkan bahwa *commuting stress* memiliki efek negatif dengan *spontaneous helping behavior* ( $B = -0,312$ ,  $SE = 0,062$ ,  $p < 0,001$ ,  $R^2 = 0,163$ ), sehingga H1 diterima. Hasil ini menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat stres perjalanan, semakin rendah kecenderungan individu untuk menolong secara spontan. Model 2 menambahkan variabel demografi (usia, jenis kelamin, dan lama tinggal di Jabodetabek). Hasil menunjukkan bahwa hanya usia yang memiliki efek positif dan signifikan terhadap *spontaneous helping behavior* ( $B = 0,288$ ,  $SE = 0,100$ ,  $p = 0,004$ ), sedangkan jenis kelamin dan lama tinggal tidak berpengaruh signifikan ( $p > 0,05$ ), dengan demikian, karena hanya usia yang signifikan sementara jenis kelamin dan lama tinggal tidak memiliki pengaruh yang signifikan, H2 diterima sebagian dan akan dibahas lebih lanjut pada bagian pembahasan. Setelah menambahkan variabel-variabel demografi, model meningkat menjadi  $R^2 = 0,231$ , menunjukkan bahwa 23,1% variansi *spontaneous helping behavior* dapat dijelaskan oleh *commuting stress* dan faktor demografi. Terakhir, Model 3 menambahkan variabel kompleksitas perjalanan (jarak, durasi perjalanan, dan jumlah moda transportasi). Hasil menunjukkan bahwa tidak ada satu pun dari variabel kompleksitas perjalanan yang signifikan dalam memprediksi *spontaneous helping behavior* ( $p > 0,05$ ). Efek *commuting stress* tetap signifikan ( $B = -0,280$ ,  $SE = 0,064$ ,  $p < 0,001$ ), sama halnya dengan usia yang signifikan ( $B = 0,307$ ,  $SE = 0,101$ ,  $p = 0,003$ ). Model 3 sedikit mengalami peningkatan  $R^2 = 0,243$ , menunjukkan bahwa 24,3% variansi *spontaneous helping behavior* dapat dijelaskan oleh *commuting stress*, faktor demografi, dan kompleksitas perjalanan, tetapi peningkatan ini tidak signifikan. Dengan demikian, kompleksitas perjalanan tidak banyak memberikan kontribusi dalam menjelaskan *spontaneous helping behavior*, H3 ditolak.

**Tabel 2. Model Regresi untuk Memprediksi Spontaneous Helping Behavior**

Model	B	SE	95% CI		t	p
			Lower	Upper		
Model 1						
<i>Multiple R</i> <sup>2</sup> = 0,1634, <i>Adj. R</i> <sup>2</sup> = 0,1569						
Intercept	66,11009	3,15344	59,87047	72,3496994	20,96	<0,001***
<i>Commuting Stress</i> (X)	-0,31243	0,06248	-0,43606	-0,1888024	-5,00	<0,001***
Model 2						
<i>Multiple R</i> <sup>2</sup> = 0,2309, <i>Adj. R</i> <sup>2</sup> = 0,2062						
Intercept	57,12111	4,52510	48,16538118	66,0768351	12,623	<0,001***
<i>Commuting Stress</i> (X)	-0,28577	0,06145	-0,40739328	-0,1641441	-4,650	<0,001***
Usia	0,28767	0,09950	0,09074494	0,4845936	2,891	0,00453**
Jenis Kelamin	2,72970	1,56690	-0,37139513	5,8307876	1,742	0,08395

Lama Tinggal	-0,82483	0,63629	-2,08412479	0,4344675	-1,296	0,19726
<hr/>						
Model 3						
<i>Multiple R<sup>2</sup> = 0,2431 , Adj. R<sup>2</sup> = 0,1997</i>						
Intercept	56,0286	4,7303	46,6645426	65,3926432	11,845	<0,001***
<i>Commuting Stress (X)</i>	-0,2799	0,0641	-0,4068518	-0,1530503	-4,367	<0,001***
Usia	0,3065	0,1010	0,1065967	0,5065094	3,035	0,00294**
Jenis Kelamin	2,5778	1,5889	-0,5675656	5,7231820	1,622	0,10730
Lama Tinggal	-0,6592	0,7301	-2,1045270	0,7862196	-0,903	0,36842
Jarak	-0,7161	1,1739	-3,0399198	1,6076124	-0,610	0,54294
Durasi Perjalanan	-0,1353	0,7631	-1,6459826	1,3752801	-0,177	0,85951
Jumlah Moda Transportasi	1,2040	0,9086	-0,5946710	3,0025773	1,325	0,18762

Keterangan: \* p < 0.05; \*\* p < 0.01; \*\*\* p < 0.001

Model 1 menunjukkan semakin tinggi tingkat *commuting stress*, maka semakin rendah kecenderungan individu untuk menolong secara spontan. Efek ini tetap signifikan meskipun telah mengontrol variabel demografi dan kompleksitas perjalanan yang di uji melalui Model 2 dan 3. Penelitian ini menjadi konfirmasi pendapat Milgram (1970) bahwa individu yang berada di lingkungan perkotaan yang padat, sesak, dan penuh tekanan cenderung membatasi interaksi sosial sebagai bentuk perlindungan dirinya dari beban stimulus yang berlebihan. Pada konteks transportasi umum penduduk Jabodetabek, individu yang mengalami tingkat stres perjalanan tinggi lebih berfokus kepada dirinya sendiri dan mengabaikan lingkungan sosialnya. Kondisi ini mengurangi kesadaran bagi individu untuk menolong secara spontan ketika berhadapan dengan orang lain yang membutuhkan bantuan, khususnya kepada orang asing. Selaras dengan beberapa kumpulan penelitian sebelumnya di lingkungan perkotaan oleh Abouzied dan Chen (2014), norma-norma sosial seperti ketidakpedulian masyarakat bermunculan, di mana individu dengan sengaja menghindari interaksi dengan orang asing untuk mengurangi kecemasan di ruang publik yang ramai. Amato (1990) juga menjelaskan bahwa individu akan cenderung menolong orang yang dikenal terlebih dahulu dan bersifat tidak spontan. Kondisi ini juga dapat dijelaskan melalui teori identitas sosial yang menggambarkan secara umum manusia lebih cenderung menolong orang-orang dalam lingkaran sosial terdekat mereka dibandingkan dengan orang asing (Gavreliuc dkk., 2021). Hasil ini juga mendukung temuan Moser (1988) dan Damen dkk. (2019) bahwa paparan stres dalam perjalanan dapat menurunkan tingkat kepedulian sosial, sehingga ketika individu merasa tertekan akibat perjalanan yang panjang dan ketidaknyamanan, mereka cenderung menghindari adanya interaksi sosial yang tidak perlu, termasuk secara spontan menolong orang lain. Kemungkinan penjelasan lain adalah adanya perubahan prioritas kognitif dan respons emosi, dimana ketika individu mengalami stres selama perjalanannya, secara otomatis individu tersebut berfokus pada dirinya sendiri dibandingkan berfokus kepada lingkungan sekitarnya. Pandangan ini berasal dari Lazarus dan Folkman (1984) bahwa manusia menilai ancaman dan sumber daya, yang mengarah pada tekanan emosional dan bagian dari strategi *coping* menghadapi situasi tersebut. Pendapat ini juga lurus dengan Useche dkk. (2023) dan Cendales-Ayala dkk. (2017), individu yang mengalami *commuting stress* lebih mudah merasa terbebani dan lelah, yang berujung pada berkurangnya dorongan untuk membantu dan dalam kondisi ini, individu lebih sulit untuk

mengambil keputusan prososial secara spontan, karena sumber daya mental mereka sudah terkuras oleh stres di perjalanan. Hasil ini menjadi bukti empiris bahwa masyarakat perkotaan yang menggunakan transportasi umum dan mengalami *commuting stress* memiliki dampak negatif terhadap *spontaneous helping behavior* akibat faktor psikologis individu yang mengalami beban berlebih di lingkungan transportasi umum.

Hasil Model 2 dari uji regresi hierarki menunjukkan usia memiliki pengaruh positif terhadap *spontaneous helping behavior*, namun tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap jenis kelamin dan lama tinggal di Jabodetabek. Temuan ini mengonfirmasi penelitian sebelumnya bahwa pada kalangan orang yang lebih tua lebih terlibat dalam perilaku menolong (Serrat dkk., 2018). Hal ini juga telah diprediksi Ramey dkk. (2022) bahwa adanya perubahan perilaku menolong dari masa remaja hingga masa dewasa awal karena munculnya tanggung jawab sosial serta nilai-nilai moral yang lebih kuat. Penjelasan lainnya adalah orang yang lebih tua memiliki pengalaman sosial yang lebih luas dan lebih terbiasa dalam menghadapi berbagai situasi sosial di ruang publik, termasuk di transportasi umum. Namun, jenis kelamin dan lama tinggal tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap *spontaneous helping behavior*. Hal ini menunjukkan baik laki-laki atau perempuan dan lama atau pendeknya lama tinggal memiliki kecenderungan menolong yang relatif sama dalam konteks transportasi umum. Hasil penelitian ini mengonfirmasi penelitian dari Reysen dan Ganz (2006), bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan perilaku menolong spontan di konteks perkotaan dan pengguna transportasi umum, dan tidak relevan dengan penelitian dari Wilson dan Kennedy (2006) yang menyatakan laki-laki lebih spontan dalam menolong dibandingkan perempuan. Hasil penelitian ini juga bertentangan dengan stereotip klasik bahwa perempuan lebih prososial dibandingkan dengan laki-laki (Eagly & Crowley, 1986). Kemungkinan yang dapat terjadi dalam situasi transportasi umum yang sibuk dan penuh tekanan perbedaan gender dalam perilaku prososial menjadi kurang terlihat, yang kembali kepada konteks sosial. Faktor lain dari penelitian terdahulu seperti persepsi keamanan, norma sosial di lingkungan transportasi di situasi yang spesifik dalam perjalanan mungkin lebih berperan dalam menentukan apakah seseorang akan menolong atau tidak yang dapat menjadi pertanyaan penelitian selanjutnya (Abouzieid & Chen, 2014; Damen dkk., 2019; Useche dkk., 2023). Pembahasan selanjutnya ada pada lama tinggal yang tidak signifikan terhadap perilaku spontan, dimana asumsi awal adalah semakin lama orang tinggal di satu lingkungan perkotaan akan semakin menyesuaikan diri dengan norma sosial setempat, termasuk kecenderungan untuk membantu dan mengabaikan orang lain. Hasil ini berbeda karena lama tinggal tidak secara langsung berhubungan dengan menolong spontan, namun berhubungan dengan keterikatan dengan tempat dan komunitas, adanya integrasi sosial dan kepercayaan, serta stabilitas yang dapat mendorong manusia menolong secara spontan pada penelitian terdahulu (Casakin dkk., 2021; O'Brien dkk., 2012; Pearson dkk., 2019; Yamamura, 2011). Perilaku ini sangat dipengaruhi oleh kondisi lingkungan dimana ketika masyarakat tinggal di lingkungan dengan tingkat disintegrasi sosial yang tinggi (tidak memiliki atau merasakan adanya kohesi sosial), sehingga lama tinggal tidak secara signifikan mempengaruhi perilaku menolong (Pearson dkk., 2019).

Terakhir, Model 3 menunjukkan bahwa *commuting complexity* yang mencakup jarak perjalanan, durasi perjalanan, dan jumlah moda transportasi yang digunakan tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku menolong spontan, meskipun *commuting stress* dan usia tetap signifikan. Perubahan tidak signifikan ini menjadi temuan baru yang menarik dan pengembangan dari penelitian Useche dkk. (2023) bahwa *commuting stress* dipengaruhi oleh faktor tekanan perjalanan yang melebihi kapasitas diri. Bertentangan dengan temuan Cendales-Alaya dkk. (2017), kelelahan fisik akibat perjalanan panjang dapat menurunkan keterlibatan sosial seperti untuk menolong, stres perjalanan bersifat psikologis dibandingkan fisik. Setiap individu dapat berbeda dalam hal pemahaman dan kepekaan untuk menolong secara spontan,

sama halnya dengan stres yang dialami setiap orang beragam. Meskipun perjalanan panjang dan kompleks, atau berganti moda transportasi yang kali-kali, selama individu tidak mengalami beban psikologis yang tinggi maka masih terdapat kemungkinan untuk menolong secara spontan. Hal ini menjelaskan bahwa yang lebih menentukan adalah tingkat *commuting stress* yang dialami seseorang dalam perjalanan tersebut lebih kuat dalam menjelaskan perilaku menolong spontan dibandingkan aspek fisik kompleksitas selama perjalanan. Pada transportasi umum yang sesak di perkotaan, individu yang sering terpapar kebisingan saat melakukan perjalanan dengan transportasi umum yang memicu tekanan. Damen dkk. (2019) telah menguji tekanan menyebabkan kurangnya sikap positif terhadap orang lain dan menunjukkan rendahnya perilaku menolong secara spontan terhadap orang yang tidak dikenal sebagai ancaman yang membuat individu merasa tidak aman.

## KESIMPULAN

Penelitian ini mencoba untuk membuktikan pengaruh *commuting stress* terhadap perilaku menolong spontan pada pengguna transportasi umum di wilayah Jabodetabek, Indonesia dengan mempertimbangkan faktor demografi pengguna dan kompleksitas perjalanan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *commuting stress* memiliki pengaruh negatif terhadap kecenderungan individu untuk membantu secara spontan di ruang publik. Temuan ini mengindikasikan tekanan psikologis selama perjalanan sehari-hari dapat menurunkan kapasitas individu untuk merespons situasi sosial yang membutuhkan kepedulian. Selain itu, usia ditemukan berperan penting dalam memengaruhi perilaku menolong secara spontan, di mana individu yang lebih tua cenderung menunjukkan tingkat kepedulian sosial yang lebih tinggi dibandingkan individu yang lebih muda. Faktor demografi lain seperti jenis kelamin dan lama tinggal, serta kompleksitas perjalanan sebagai aspek fisik tidak menunjukkan pengaruh yang besar terhadap perilaku menolong secara spontan. Temuan ini memiliki implikasi praktis yang penting bagi konteks pembuat kebijakan, khususnya transportasi dan rencana pengembangan kota berkelanjutan. Ada baiknya transportasi umum difokuskan pada upaya pengurangan tekanan psikologis dalam perjalanan, seperti meningkatkan kenyamanan, keamanan, dan suasana transportasi yang mendukung adanya interaksi sosial positif, mengingat setiap individu memiliki keragaman masing-masing dalam merespons situasi sosial. Edukasi atau kampanye kesadaran sosial dapat ditargetkan secara lebih spesifik kepada kelompok usia yang lebih muda untuk menumbuhkan rasa kebersamaan, keterlibatan sosial di ruang publik. Hal ini mungkin tidak di khususkan pada bidang transportasi, namun pemerintah secara keseluruhan untuk mampu membendung pendidikan moral dan etika kepada masyarakat perkotaan secara umum di sekolah maupun lingkungan perkotaan agar dapat membentuk pribadi yang peka dan lebih terbuka atas kepedulian sesama masyarakat serta lingkungan.

Penelitian ini tidak luput dari keterbatasan. Pertama, konteks penelitian ini sangat spesifik pada sampel Jabodetabek secara tidak proporsional atas keterbatasan waktu penelitian, memungkinkan terjadinya bias dan tidak sepenuhnya mencerminkan kondisi di wilayah lain. Ada baiknya penelitian selanjutnya mengambil sampel dengan jumlah yang lebih proporsional atau seimbang dari setiap wilayah dan menggunakan metode lain selain korelasional sederhana seperti eksperimen atau longitudinal di lingkungan perkotaan untuk melihat efek sebab akibat dari variabel yang digunakan pada penelitian ini lebih mendalam. Kedua, berdasarkan hipotesis 2 yang sebagian diterima dan hipotesis 3 ditolak, penting bagi penelitian selanjutnya untuk mempertimbangkan faktor psikologis lainnya dalam situasi transportasi umum yang sibuk dan penuh tekanan seperti persepsi keamanan dan keterikatan terhadap tempat di lingkungan perkotaan dari penelitian sebelumnya. Norma sosial yang terbentuk, pengalaman, serta preferensi setiap individu di lingkungan mungkin memiliki peran lebih dalam menentukan apakah seseorang ingin atau enggan menolong yang menjadi pertanyaan penelitian selanjutnya dengan literatur yang lebih kaya dan tepat sasaran. *Commuting stress* berkaitan dengan cara

seseorang meregulasi emosi, sehingga dalam menjelaskan perilaku pro sosial maupun menolong secara spontan, aspek dari *coping* stres individu dapat dibahas lebih lanjut. Eksplorasi dinamika sosial di moda transportasi yang berbeda atau membandingkan perilaku menolong spontan antara pengguna transportasi umum dan transportasi pribadi juga menarik untuk dilakukan, sebab lingkungan padat di jalan raya, seperti macet di jalan raya mungkin dapat berbeda dari segi cara individu merespons lingkungan.

## REFERENSI

- Abouzied, A., & Chen, J. (2014). CommonTies: A context-aware nudge towards social interaction. *Proceedings of the Companion Publication of the 17th ACM Conference on Computer Supported Cooperative Work & Social Computing*, 1–4. <https://doi.org/10.1145/2556420.2556783>
- Amato, P. R. (1990). Personality and social network involvement as predictors of helping behavior in everyday life. *Social Psychology Quarterly*, 53(1), 31. <https://doi.org/10.2307/2786867>
- Casakin, H., Ruiz, C., & Hernández, B. (2021). Place attachment and the neighborhood: A case study of Israel. *Social Indicators Research*, 155(1), 315–333. <https://doi.org/10.1007/s11205-020-02603-5>
- Cendales-Ayala, B., Useche, S. A., Gómez-Ortiz, V., & Bocarejo, J. P. (2017). Bus operators' responses to job strain: An experimental test of the job demand–control model. *Journal of Occupational Health Psychology*, 22(4), 518–527. <https://doi.org/10.1037/ocp0000040>
- Damen, I., Brehm, M., Bravo, A., McClelland, J., Harde, A., Frommel, J., & Bernhaupt, R. (2019). MirrorMe: Increasing prosocial behaviour in public transport. *Extended Abstracts of the 2019 CHI Conference on Human Factors in Computing Systems*, 1–6. <https://doi.org/10.1145/3290607.3312961>
- Eagly, A. H., & Crowley, M. (1986). Gender and helping behavior: A meta-analytic review of the social psychological literature. *Psychological Bulletin*, 100(3), 283–308. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.100.3.283>
- Gavreliuc, A., Gavreliuc, D., & Semenescu, A. (2021). Beyond the façade of generosity—Regional stereotypes within the same national culture influence prosocial behaviors. *PLOS ONE*, 16(5), e0250125. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0250125>
- Lazarus, R.S & Folkman, S. (1984). Stress, appraisal, and coping. New York : McGraw-Hill, Inc.
- Macassa, G., Winersjö, R., Wijk, K., McGrath, C., Ahmadi, N., & Soares, J. (2017). Fear of crime and its relationship to self-reported health and stress among men. *Journal of Public Health Research*, 6(3). <https://doi.org/10.4081/jphr.2017.1010>
- Milgram, S. (1970). The experience of living in cities. *Science*, 167(3924), 1461–1468. <https://doi.org/10.1126/science.167.3924.1461>
- Morris, E. A., & Hirsch, J. A. (2016). Does rush hour see a rush of emotions? Driver mood in conditions likely to exhibit congestion. *Travel Behaviour and Society*, 5, 5–13. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2015.07.002>
- Moser, G. (1988). Urban stress and helping behavior: Effects of environmental overload and noise on behavior. *Journal of Environmental Psychology*, 8(4), 287–298. [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(88\)80035-5](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(88)80035-5)
- Niiya, Y., Handron, C., & Markus, H. R. (2022). Will this help be helpful? Giving aid to strangers in the United States and Japan. *Frontiers in Psychology*, 12. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2021.784858>

- O'Brien, D. T., Gallup, A. C., & Wilson, D. S. (2012). Residential mobility and prosocial development within a single city. *American Journal of Community Psychology, 50*(1–2), 26–36. <https://doi.org/10.1007/s10464-011-9468-4>
- Pearson, A. L., Sadler, R. C., & Kruger, D. J. (2019). Social integration may moderate the relationship between neighborhood vacancy and mental health outcomes: Initial evidence from Flint, Michigan. *Applied Research in Quality of Life, 14*(4), 1129–1144. <https://doi.org/10.1007/s11482-018-9646-8>
- Ramey, H. L., Lawford, H. L., Pancer, S. M., Matsuba, M. K., & Pratt, M. W. (2022). Trajectories of youth's helping from adolescence into adulthood: The importance of social relations and values. *American Journal of Community Psychology, 69*(1–2), 134–144. <https://doi.org/10.1002/ajcp.12551>
- Reysen, S., & Ganz, E. (2006). Gender differences in helping in six U.S. cities. *North American Journal of Psychology, 8*(1), 63. <https://link.gale.com/apps/doc/A159922640/HRCA?u=anon~4bd9f6eb&sid=googleScholar&xid=c9f8d0d1>
- Serrat, E. G., González-Carrasco, M., Casas, F. A., & Malo, S. C. (2018). Prosociality as a form of productive aging: Predictors and their relationship with subjective well-being. *Research in Gerontological Nursing, 11*(6), 306–315. <https://doi.org/10.3928/19404921-20181015-01>
- Stebly, N. M. (1987). Helping behavior in rural and urban environments: A meta-analysis. *Psychological Bulletin, 102*(3), 346–356. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.102.3.346>
- Useche, S. A., Marin, C., & Llamazares, F. J. (2023). “Another (hard) day moving in the city”: Development and validation of the MCSS, a multimodal commuting stress scale. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 95*, 143–159. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2023.04.005>
- Wang, X., Rodríguez, D. A., Sarmiento, O. L., & Guaje, O. (2019). Commute patterns and depression: Evidence from eleven Latin American cities. *Journal of Transport & Health, 14*, 100607. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100607>
- Wilson, S. B., & Kennedy, J. H. (2006). Helping behavior in a rural and an urban setting: Professional and casual attire. *Psychological Reports, 98*(1), 229–233. <https://doi.org/10.2466/pr0.98.1.229-233>
- Yamamura, E. (2011). How do neighbors influence investment in social capital? Homeownership and length of residence. *International Advances in Economic Research, 17*(4), 451–464. <https://doi.org/10.1007/s11294-011-9318-z>