

# PENGARUH KESESAKAN DAN TIPE KEPRIBADIAN TERHADAP *COPING* PADA PENUMPANG KERETA API RANGKAS – JAKARTA

Immatul Aliyah

UIN Syarif Hidayatullah Jakarta

aliyah.imatul@gmail.com

## Abstract

**Aim:** This study was conducted to examine effect of stuffiness and personality type on train passengers' coping. **Method:** Sample of this study were 199 Rangkas-Jakarta train passengers. Data was obtained using stuffiness scale questionnaire, sampling technique used in this study was nonprobability sampling. Data analysis used was Multiple Regression Analysis,  $\alpha=0.05$ . **Result:** result of this study shows that there is significant effect of stuffiness and personality type on coping. Proportion of variance of coping explained by all IV was 59.8%, 40.2% was affected by other variables outside this study. Result of minor hypothesis test shows situational stuffiness, interpersonal stuffiness, psychological stuffiness, personality type openness, agreeableness, and conscientiousness have significant effect on coping. Whereas personality extraversion and neuroticism don't affects coping significantly.

**Keywords:** Coping, Stuffiness, Personality Type, Train Passengers

## Abstrak

**Tujuan:** Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh kesesakan dan tipe kepribadian, terhadap coping. **Metode:** Sampel dalam penelitian ini adalah penumpang kereta api Rangkas - Jakarta sebanyak 199 orang. Data diperoleh dengan pengisian kuesioner yaitu skala kesesakan, Teknik sampling yang digunakan adalah nonprobability sampling. Analisis data yang digunakan adalah Multiple Regression Analysis pada taraf signifikansi 0,05. **Hasil:** Hasil penelitian menunjukkan bahwa ada pengaruh yang signifikan kesesakan dan tipe kepribadian terhadap coping. Proporsi varians dari coping yang dijelaskan oleh semua independent variable adalah sebesar 59.8%, sedangkan 40.2% sisanya dipengaruhi oleh variabel lain diluar penelitian ini. Hasil uji hipotesis minor menunjukkan bahwa kesesakan situasional, kesesakan interpersonal, kesesakan psikologis, tipe kepribadian openness, agreeableness, dan conscientiousness memiliki pengaruh yang signifikan terhadap coping. Sedangkan tipe kepribadian extraversion dan neuroticism tidak berpengaruh secara signifikan terhadap coping. **Kesimpulan:** Terdapat pengaruh yang signifikan dari seluruh independent variable terhadap coping pada penumpang kereta api Rangkas - Jakarta

**Kata Kunci:** Coping, Kesesakan, Tipe Kepribadian, Penumpang Kereta Api

Diterima: 6 Oktober 2013

Direvisi: 2 November 2013

Disetujui: 10 November 2013

## PENDAHULUAN

Kereta Api merupakan salah satu jenis transportasi darat yang cukup diminati masyarakat dengan jumlah penumpang sebanyak 121.105 jiwa khusus Jabotabek pada tahun 2011, 134.088 jiwa pada di tahun 2012 dan 141.613 jiwa di tahun 2013 (BPS, 2013). Dari tahun ke tahun peningkatan jumlah penumpang kereta ini membuktikan bahwa minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi umum sangatlah tinggi. Kereta api merupakan alat transportasi yang ekonomis dan dapat dijangkau dari segi keuangan oleh semua kalangan. Selain itu, kereta api mampu menempuh jarak yang cukup jauh dengan waktu singkat. Ditambah dengan persoalan kemacetan di daerah Jakarta dan sekitarnya yang tidak ada habis-habisnya sehingga banyak masyarakat yang beralih untuk menggunakan kereta api sebagai sarana transportasi utamanya. Hanya saja sekarang ini, keadaan kereta api sebagai alat transportasi yang mulai diminati kurang menyenangkan. Terkadang para penumpang harus mengalami situasi yang kurang baik seperti berdesak-desakan dan menunggu keterlambatan kedatangan kereta yang menyebabkan terjadinya penumpukan penumpang yang membuat kereta api semakin padat. Masalah tidak berhenti sampai disitu, mereka harus berebutan untuk dapat naik ke dalam kereta dan terkadang sering memaksakan diri untuk naik ke dalam kereta meski kereta sudah sangat penuh. Setelah berada dalam kereta api, mereka harus menghadapi kondisi yang berdesakan, kegerahan dan masih banyak hal lainnya yang kurang menyenangkan. Hal ini merupakan pemandangan yang terjadi setiap harinya di perkeretaapian Indonesia khususnya kereta ekonomi jurusan Rangkas – Jakarta. Suasana setiap hari seperti ini dinamakan dengan *daily hassles*. Menurut Taylor (2006) *daily hassles* merupakan masalah yang sering dijumpai di dalam kehidupan sehari-hari yang menyangkut ketidakpuasan kerja atau masalah-masalah lingkungan seperti kesesakan atau kebisingan.

Gifford (1987) menyatakan bahwa kesesakan adalah perasaan subjektif akan terlalu banyaknya orang di sekitar individu. Stokols (1987) mendefinisikan kesesakan sebagai hasil penilaian dari kondisi variabel fisik, variabel situasional, dan karakteristik personal. Heimstra (1974) mengatakan bahwa apabila kesesakan tidak dapat diatasi, maka akan menyebabkan penyakit fisik dan mental seperti penyakit jantung, hipertensi dan stres. Stres yang dialami individu dapat memberikan dampak yang berbeda tergantung pada kemampuan individu dalam menghadapi stres. Individu

yang mengalami stres umumnya tidak mampu melakukan interaksi sosial dengan baik, sehingga dapat menurunkan perilaku untuk membantu orang lain, oleh sebab itu penting adanya *coping*. Menurut Zlutnick dan Altman (dalam Heimstra, 1974) kesesakan memiliki tiga aspek yakni:

1. Aspek situasional, yaitu faktor-faktor yang berhubungan dengan situasi tertentu, misalnya jumlah orang perunit rumah, jumlah orang di luar rumah, karakteristik tempat (seperti tipe kamar) juga didasarkan pada situasi terlalu banyak orang yang saling berdekatan dalam jarak yang tidak diinginkan sehingga menyebabkan gangguan secara fisik dan ketidaknyamanan, tujuan yang terhambat oleh kehadiran orang-orang yang terlalu banyak, ruangan yang menjadi semakin sempit karena kehadiran orang baru ataupun kehabisan ide.
2. Aspek interpersonal, menunjuk pada perasaan yang berkaitan dengan kesesakan yang dialami, biasanya adalah perasaan negatif pada orang lain maupun pada situasi yang dihadapi. Aspek interpersonal juga merupakan kemampuan seseorang untuk mengendalikan interaksi dengan berbagai cara, antara lain mengunci diri dalam ruangan untuk menghindari interaksi dengan orang lain. Perasaan positif dalam kesesakan tidak dapat dipungkiri, namun perasaan ini hanya terjadi jika individu berhasil menangani rasa sesak dengan strategi penanggulangan masalah yang digunakan.
3. Aspek psikologis, yaitu bahwa pengalaman masa lampau dan perbedaan individu merupakan hal penting dalam menentukan apakah kesesakan dialami dalam situasi tertentu. Kesesakan menimbulkan respon yang jelas hingga samar seperti mengeluh, menghentikan kegiatan dan meninggalkan ruang, tetap bertahan namun berusaha mengurangi rasa sesak yang timbul, menghindari kontak mata, beradaptasi hingga menarik diri dari interaksi sosial.

Lazarus dan Folkman (1984) menggambarkan *coping* sebagai suatu proses yang dilakukan individu untuk menghadapi atau mengatasi tuntutan-tuntutan (baik yang berasal dari individu maupun dari lingkungan) dengan menggunakan sumber-sumber daya yang dimiliki. Menurut Rutter and Taylor, strategi *coping* yang paling efektif adalah strategi yang sesuai dengan jenis stress dan situasi. Keberhasilan *coping* lebih tergantung pada penggabungan strategi *coping* yang sesuai dengan ciri masing-masing kejadian yang penuh dengan stress (dalam Smet, 1994). Carver, Scheier dan Weintraub (1989) mengembangkan *coping* yang diadaptasi dari teori Lazarus yaitu 5 diantaranya merupakan bentuk *problem solving focused coping*,

5 lainnya merupakan bentuk *emotion focused coping*.

Jenis strategi *coping* yang termasuk dalam *problem solving focused coping*, sebagai berikut:

**Active Coping**, merupakan proses pengambilan langkah aktif untuk mengatasi stressor atau mengurangi efek buruk yang ditimbulkan oleh stressor tersebut. Yang termasuk *active coping* adalah melakukan tindakan secara bertahap.

**Planning**, berkaitan dengan perencanaan mengenai hal-hal yang dapat dilakukan untuk mengatasi situasi yang menimbulkan stres. Yang dimaksud *planning* adalah merancang suatu strategi untuk dilakukan, memikirkan cara terbaik untuk memecahkan suatu masalah atau merencanakan langkah terbaik yang akan diambil untuk menghadapi stressor.

**Suppression of competing activities**, adalah usaha untuk mengesampingkan hal-hal atau kegiatan lain, mencoba menghindari gangguan dari suatu situasi atau kejadian lain yang mungkin timbul, untuk dapat berkonsentrasi penuh dalam menghadapi sumber stres.

**Restrain Coping**, bentuk strategi coping berupa suatu latihan untuk mengontrol atau mengendalikan diri. Dalam hal ini individu menunggu sampai pada kesempatan yang tepat untuk bertindak, sehingga ia dapat mengatasi sumber secara efektif. *Restrain coping* dapat dikatakan sebagai proses yang aktif bila individu memfokuskan ada usaha menghadapi stressor, tapi juga dapat dikatakan sebagai strategi yang pasif karena harus menunggu. **Seeking social support for instrumental reason**, merupakan bentuk strategi coping yang berupaya untuk mendapatkan dukungan sosial dengan cara mencari nasehat, bantuan atau informasi dari orang lain.

Sedangkan jenis strategi yang termasuk dalam *emotion focused coping*, sebagai berikut:

**Seeking Social Support for emotional reason**, merupakan strategi coping dalam bentuk mencari dukungan moral, simpati atau pengertian dari orang lain. Kecenderungan individu untuk mencari dukungan sosial untuk alasan emosional ini dapat membuat individu yang tadinya merasa tidak aman karena situasi yang menekan, menjadi merasa aman kembali. Di sisi lain kecenderungan ini bersifat negatif karena sumber-sumber simpati lebih banyak dipergunakan sebagai jalan untuk menyalurkan perasaan individu. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jenis *coping* ini tidak selalu adaptif dalam menghadapi stres. Meskipun demikian, jenis *coping* ini dapat menjadi sesuatu yang positif bila dukungan sosial yang diperoleh individu membuat ia termotivasi untuk menghadapi dan mengatasi stres secara aktif.

**Positive reinterpretation and growth**, merupakan suatu bentuk *coping* dengan cara menilai kembali situasi secara lebih positif. Selanjutnya penelitian ini dapat mengarahkan individu untuk melakukan tindakan *problem focused coping*.

**Denial**, merupakan suatu usaha untuk menolak kehadiran sumber stress tersebut tidak nyata.

**Turning to religion**, yaitu kembali berpaling pada agama apabila seseorang berada dalam keadaan stres. Perilaku *coping* ini cukup penting sifatnya bagi sebagian besar individu.

**Acceptance**, merupakan kebalikan dari *denial*, dan merupakan perilaku *coping* yang penting pada situasi dimana seseorang harus menerima atau menyesuaikan diri dengan keadaan yang dialaminya. Namun *acceptance* bukan merupakan perilaku *coping* yang adaptif pada situasi dimana sumber stress dapat diubah secara mudah karena itu kedudukan *acceptance* sebagai perilaku *coping* yang adaptif dan fungsional masih dipertanyakan.

Kepribadian merupakan salah satu faktor penting dalam seseorang menentukan coping. Kepribadian memiliki pengaruh pada seseorang dalam menghadapi stress yang dialami dan *coping* yang dilakukan. Taylor (2006) mengemukakan bahwa beberapa kepribadian memengaruhi reaksi seseorang terhadap stress dan *coping* yang digunakan. Tipe kepribadian *big five* adalah suatu pendekatan yang digunakan dalam psikologi untuk melihat kepribadian manusia melalui trait yang tersusun dalam lima buah dimensi kepribadian yang telah dibentuk dengan menggunakan analisis faktor. Lima dimensi *trait* kepribadian tersebut terdiri dari *extraversion*, *agreeableness*, *neuroticism*, *openness* dan *conscientiousness* (Costa dan McCrae, dalam Feist & Feist, 2009).

Secara umum tujuan daripada penelitian ini untuk mengukur pengaruh kesesakan dan tipe kepribadian terhadap coping pada penumpang kereta api Rangkas – Jakarta. Penelitian mengenai kesesakan, tipe kepribadian dan *coping* penting untuk diteliti karena bila stress akibat kesesakan tidak diatasi melalui *coping* yang tepat akan menimbulkan permasalahan bagi individu.

## METODE

### Partisipan

Partisipan dalam penelitian ini berjumlah 199 orang yang diperoleh dengan *accidental sampling* pada penumpang kereta api jurusan Rangka – Jakarta.

Dalam menyebarkan kuesioner peneliti turun langsung meminta responden mengisi kuesioner diatas kereta api, di dalam stasiun kereta api serta menyebarkan kuesioner secara online menggunakan media sosial facebook dan twitter. Adapun karakteristik penumpang kereta api yang akan dijadikan sampel penelitian ini sebagai berikut (1) Bisa membaca; (2) Usia 18 – 60 Tahun; (2) Setiap harinya menggunakan kereta api sebagai alat transportasi utamanya

### **Pengukuran**

**Coping stress.** Skala yang digunakan untuk mengukur *coping* disusun sendiri oleh penulis berdasarkan dimensi coping dari carver dan weintraub (1989). Jenis coping dibagi menjadi dua yaitu *Problem focused coping* dan *emotion focused coping*. Skala ini terdiri dari 24 item, setelah dilakukan uji validitas terdapat 15 item yang valid.

**Kesesakan.** Skala yang digunakan untuk mengukur kesesakan disusun sendiri oleh penulis berdasarkan dimensi kesesakan dari altman dan zlutnick (dalam Heimstra, 1974). Kesesakan memiliki tiga aspek: aspek situasional, aspek interpersonal dan aspek psikologis. Skala ini terdiri dari 30 item, setelah dilakukan uji validitas terdapat 17 item yang valid.

**Tipe kepribadian.** Skala yang digunakan untuk mengukur tipe kepribadian *big five* adalah adaptasi dari *Mini-IPIP five factor model personality scale* oleh Andrew J. Cooper yang terdiri dari 20 item. Setelah dilakukan uji validitas terdapat 14 item yang valid.

### **Analisa statistik**

Peneliti menggunakan metode analisis regresi berganda yaitu suatu metode untuk menguji signifikan tidaknya pengaruh dari sekumpulan variabel bebas terhadap variabel terikat.

## HASIL

Tabel 1

*Karakteristik Partisipan (N=150)*

Karakteristik	n (%)
<b>Jenis Kelamin</b>	
Laki-laki	104 (52,0)
Perempuan	96 (48,0)
<b>Pendidikan</b>	
SD	12 (6,0)
SMP	22 (11,0)
SMA	96 (48,0)
D3	18 (9,0)
≥S1	50 (25,0)
Tidak sekolah	2 (1,0)
<b>Pekerjaan</b>	
Pelajar	90(45,0)
Karyawan	75 (37,5)
Ibu Rumah Tangga	16 (8,0)
Pedagang	13 (6,5)
<b>Kategorisasi Coping</b>	
Rendah	94(47,0)
Tinggi	106 (53,0)

**Analisa Pengaruh**

Dari hasil analisis *multiple regression* diperoleh  $R^2$  sebesar 0,598 atau 59,8%. Artinya proporsi varians dari *coping* yang dijelaskan oleh semua *independent variable* adalah sebesar 59,8%, sedangkan 40,2% sisanya dipengaruhi oleh variabel lain diluar penelitian ini. Dari koefisien regresi, independen variabel yang berpengaruh signifikan terhadap coping pada penumpang kereta api Rangkas – Jakarta adalah kesesakan situasional, kesesakan interpersonal, kesesakan psikologis, *openness*, *agreeableness*, dan *conscientiousness*.

Tabel 2

*Anova*

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig
Regression	4451.623	8	556.453	35.364	.000
Residual	2989.624	190	15.735		
Total	7441.247	198			

Tabel 1 menunjukkan bahwa model memiliki model fit yang baik (sig > .05), yang mengindikasikan bahwa model regresi sesuai dengan data. Dengan kata lain dapat disimpulkan bahwa hipotesisi nihil yang menyatakan tidak ada pengaruh yang signifikan dari seluruh variabel independen ditolak. Artinya ada pengaruh yang yang signifikan kesesakan dan tipe kepribadian terhadap *coping* pada penumpang kereta api Rangkas – Jakarta.

**Tabel 3**  
*Regresi*

		Coefficients <sup>a</sup>			T	Sig.
		Unstandardized Coefficients	Standardized Coefficients			
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	20.215	3.801		5.318	.000
	SITUASIONAL	.095	.035	.135	2.671	.008
	INTERPERSONAL	-.035	.013	-.129	2.699	.008
	PSIKOLOGIS	.045	.017	.140	2.672	.008
	NEUROTISM	0.21	.031	.034	.673	.502
	EXTRAVERSION	-.029	.029	-.049	-.979	.329
	OPENESS	.254	.026	.507	9.671	.000
	AGREEABLENESS	.029	.013	.111	2.205	.029
	CONSCIENTIOUSNESS	.216	.038	.314	5.621	.000

a. Dependent Variabel: COPING

## DISKUSI

Dari tiga aspek kesesakan yaitu kesesakan situasional, kesesakan interpersonal dan kesesakan psikologis, hanya kesesakan situasional dan psikologis yang memiliki pengaruh positif secara signifikan terhadap coping. Sedangkan kesesakan interpersonal berpengaruh negatif secara signifikan terhadap coping. Kesesakan situasional berpengaruh positif terhadap coping secara signifikan. Artinya, semakin tinggi kesesakan situasional yang dirasakan maka semakin tinggi pula coping yang dilakukan. Kesesakan situasional didasarkan pada situasi terlalu banyaknya orang yang saling berdekatan dalam jarak yang tidak diinginkan sehingga menyebabkan

ketidaknyamanan. Selain itu, faktor situasional lainnya yang dapat mempengaruhi persepsi seseorang terhadap kesesakan seperti kondisi fisik dari gerbong kereta, tempat duduk yang rusak, jendela yang kurang lebar, kipas angin/AC yang tidak berfungsi dengan baik, dll. Altman (1975) menyebutkan adanya faktor situasional seperti suara gaduh, panas, dan karakteristik setting lainnya dapat mempengaruhi kesesakan. Kesesakan Interpersonal berpengaruh negatif terhadap coping, artinya semakin tinggi kesesakan interpersonal yang dirasakan, maka coping yang dilakukan semakin rendah. Penelitian oleh Epley (dalam Stokols, 1987) menunjukkan bahwa pengurangan stress akibat kesesakan berhubungan dengan perasaan interpersonal yang positif. Sedangkan menurut Stokols & Sundstrom (dalam Stokols, 1987) kesesakan interpersonal menunjuk pada perasaan yang berkaitan dengan kesesakan yang dialami, biasanya adalah perasaan negatif pada orang lain. Artinya dalam penelitian ini kesesakan interpersonal yang berpengaruh negatif terhadap coping secara signifikan dikarenakan oleh kuatnya perasaan negatif pada orang lain yang menyebabkan coping rendah. Karena, untuk dapat mengurangi stress akibat kesesakan (coping) perlu adanya perasaan interpersonal yang positif. Pada variabel kesesakan psikologis didapatkan hasil bahwa variabel berpengaruh positif terhadap coping secara signifikan. Artinya semakin tinggi kesesakan psikologis yang dirasakan maka semakin tinggi pula coping yang dilakukan. Kesesakan psikologis merupakan kesesakan yang menimbulkan respon seperti mengeluh, menghindari kontak mata sampai menghentikan kegiatan. Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Richard B. Colvin, dikatakan bahwa kesesakan itu adalah perasaan subjektif akan terlalu banyaknya orang di sekitar individu sehingga timbul perasaan untuk membutuhkan ruang yang lebih yang kemudian dapat menyebabkan stress secara psikologis (Stokols, 1972). Pada konteks kesesakan, proses coping itu adalah ketika individu berupaya untuk mengurangi dampak dari interaksi sosial yang disebabkan oleh kepadatan. Isu utama proses coping pada kesesakan adalah bagaimana individu mampu mereduksi stress yang diakibatkan oleh kesesakan tersebut. Secara umum, individu akan memilih *coping style* yang efektif berdasarkan pada pengalaman sebelumnya (Stokols, 1987).

Pada variabel *neuroticism* dan *extraversion* secara tidak signifikan memengaruhi coping. *Neuroticism* dan *extraversion* berkaitan dengan kemampuan seseorang untuk menahan stress, untuk berbahagia dan menikmati hidup. *Neuroticism* mengidentifikasi kecenderungan individu

apakah mudah mengalami stress, memiliki ide yang tidak realistis, mempunyai *coping response* yang maladaptive. Sedangkan extraversion menilai kuantitas dan intensitas interaksi interpersonal (Costa & McCrae 1985; 1990; 1992 dalam Pervin & John, 2001). Ketika neuroticism individu tinggi, ia akan mudah mengalami stress dan memiliki *coping response* yang maladaptive sehingga akan lebih sering merasakan afek negatif.

Variabel *openness* berpengaruh positif terhadap coping secara signifikan. Artinya semakin tinggi skor *openness* semakin tinggi coping yang dilakukan. *Openness* menilai bagaimana individu menggali sesuatu yang baru (Costa & McCrae dalam Pervin & John, 2001). Individu yang memiliki karakteristik skor *openness* yang tinggi cenderung kreatif, imajinatif, penuh rasa penasaran dan memiliki minat yang besar.

Variabel *agreeableness* berpengaruh positif terhadap coping secara signifikan. Artinya bahwa semakin tinggi skor *agreeableness* seseorang maka semakin tinggi pula coping yang dilakukan. Individu dengan skor *agreeableness* yang tinggi cenderung mudah percaya pada orang lain, murah hati, suka menolong.

Variabel *conscientiousness* berpengaruh positif terhadap coping secara signifikan, artinya semakin tinggi *conscientiousness* semakin tinggi pula coping yang dilakukan. Individu yang memiliki skor *conscientiousness* dengan skor tinggi biasanya mereka yang teratur dan terorganisir baik dalam setiap pekerjaan, disiplin, bertanggung jawab.

Peneliti menyadari banyak kekurangan dalam penelitian ini. Oleh karena itu peneliti memberikan beberapa saran yang terdiri dari saran metodologis dan praktis berdasarkan hasil dan keterbatasan penelitian tersebut. Adapun saran teoritis dengan mempertimbangkan hasil penelitian yang menemukan bahwa pengaruh kesesakan dan tipe kepribadian terhadap coping sebesar 59,8% maka bagi peneliti lain yang tertarik meneliti variabel yang sama agar melibatkan variabel independen lain atau variabel lain yang dirasa dapat memengaruhi tingkat coping. Misalkan dengan menambahkan variabel lainnya seperti dukungan sosial dan budaya. Dengan mempertimbangkan variabel tersebut, diharapkan penelitian selanjutnya akan lebih menyempurnakan hasil penelitian sebelumnya. Sedangkan untuk saran praktis peneliti menyarankan kepada penumpang kereta api ketika dihadapkan pada situasi kereta yang padat dan sesak hendaknya menggunakan coping sesuai dengan karakteristik masing – masing, guna mencapai coping yang adaptif agar kesesakan yang dirasakan tidak berlarut – larut yang nantinya dapat menyebabkan gangguan fisik maupun psikis jika

tidak diatasi dengan tepat.

### DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. *Data jumlah penumpang kereta api*. (2013). Diunduh melalui <http://www.bps.go.id> pada tanggal 20 Januari 2014 pukul 23.14 wib.
- Bell, P.A., Greene, T.C., Fisher, J.D., Baum, A. (2001). *Environmental psychology*. Fifth edition. California: Wadsworth Group/Thompson Learning.
- Brigham, J.C. (1991). *Social psychology*. 2<sup>nd</sup>. Ed. HarperCollins Publisher: New York.
- Carver, C. S., Scheier, M. F. & Weintraub, J. K. (1989). *Assessing coping strategies: A theoretically based approach*. *Journal of Personality and Social Psychology*, 56 (2), 267-283.
- Claude, L. & Leboyer. (1982). *Psychology and environment*. Beverly Hill, London, New Delhi: SAGE Publications.
- Gifford, R. (1987). *Environmental psychology*. London: Allyn & Bacon, Inc.
- Halim, D.K. (2008). *Psikologi lingkungan perkotaan*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Heimstra, N. W., McFarling, L. H. (1974), *Environmental psychology*, Brook/Cole Publishing Company, California.
- John, O. P., & Srivastava, S. (1999). *The big five trait taxonomy*. Chapter 4 of L.A. Pervin and O. John (eds.), *Handbook of Personality*. New York : Guilford Press.
- Lazarus, R. S. & Folkman, S. (1984). *Stress, appraisal and coping*. New York: Spinger Publishing Company.
- Lazarus, Folkman, et al. (1986). *Dynamics of a stressful encounter: Cognitive appraisal, coping, and encounter outcomes*. *Journal of Personality and Social Psychology*. USA: American Psychological Association Inc.
- Passer, M. W., R. E. Smith. (2007). *Psychology, the science of mind and behavior, third edition*. New York: McGraw Hill International Edition.
- Prabowo, H. (1998). *Pengantar psikologi lingkungan jakarta*. Gunadarma.
- Santrock, J.W. (2007). *Remaja*. Jakarta: Erlangga.
- Sarwono, S. W. (1995). *Psikologi lingkungan*. Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia (diterbitkan bekerjasama dengan Program Pascasarjana Program Studi Psikologi Universitas Indonesia).

Smet, B. (1994). *Psikologi kesehatan*. PT. Gramedia Widiasarana Indonesia. Jakarta.

Stokols, D. & Altman, I. (1978). *Handbook of environmental psychology* Volume 2. John Willey & Sons.

Taylor, S. E. (2006). *Health Psychology*. Sixth Edition. New York: McGraw-Hill Companies, Inc.