



Jurnal Mutiara Kesehatan Masyarakat

<https://e-journal.sari-mutiara.ac.id/index.php/JMKM/>
 Jurnal ini diterbitkan oleh Program Studi Kesehatan Masyarakat Fakultas Farmasi dan Ilmu Kesehatan
 Universitas Sari Mutiara Indonesia

e-ISSN: 2527-8185



[Home](#) [Current](#) [Archives](#) [Announcements](#) [About](#) [Contact](#)
 Search

CALL FOR PAPER

 2026-05-22

[Read More >](#)

OPEN JOURNAL SYSTEMS

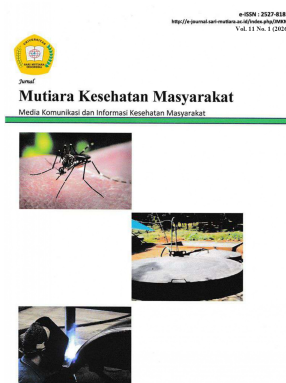
SUBMIT ARTICLE



SUBMIT ARTICLE
JURNAL MUTIARA KESEHATAN MASYARAKAT
<https://e-journal.sari-mutiara.ac.id/index.php/JMKM/user/register>

Current Issue

Vol. 11 No. 1 (2026): Jurnal Mutiara Kesehatan Masyarakat



Jurnal Mutiara Kesehatan Masyarakat dikelola oleh Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat Fakultas Farmasi dan Ilmu Kesehatan, Universitas Sari Mutiara Indonesia, merupakan salah satu wadah bagi para dosen dan mahasiswa baik dilingkungan kampus maupun di luar kampus untuk mengisip tulisan ataupun artikel hasil penelitian dan rekayasa teknologi kesehatan masyarakat, khususnya khususnya penyakit berbasis lingkungan, masyarakat dan kesehatan kerja. Jurnal Mutiara Kesehatan Masyarakat merupakan jurnal yang

TEMPLATE JURNAL



TEMPLATE
JURNAL MUTIARA KESEHATAN MASYARAKAT
<https://e-journal.sari-mutiara.ac.id/index.php/JMKM>

memuat tentang ilmu kesehatan masyarakat serta tulisan-tulisan hasil penelitian terkait administrasi kebijakan Kesehatan, epidemiologi, kesehatan dan keselamatan kerja, kesehatan lingkungan, kesehatan reproduksi, biostatistik dan promosi kesehatan dan ilmu perilaku. Terbit dua kali dalam setahun yakni di bulan Juni dan Desember. **Jurnal Mutiara Kesehatan Masyarakat Memiliki ISSN: [2527-8185](#) (media online) dan Terakreditasi [SINTA 5](#)**

Published: 2026-06-02

— Artikel —

FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KESADARAN K3 MAHASISWA KEPERAWATAN PADA PRAKTIKUM LABORATORIUM: STUDI CROSS-SECTIONAL UNIVERSITAS KEPANJEN

Yotin Bayu Merryani, Muhamad Mustofa 1-9



HUBUNGAN STRES KERJA DAN PERILAKU MENGEMUDI AGRESIF PADA DRIVER OJEK ONLINE

Alvin Venantius Phientercahyadi, Purnamawati Tjhin 10-17



HUBUNGAN WORK LIFE BALANCE DAN KELELAHAN KERJA PADA KARYAWAN

Alinda Arsy, Purnamawati Tjhin 18-26



ADDITIONAL MENU

Editorial Team

Reviewers

Peer Review Process

Focus and Scope

Publication Ethics

Online Submission

Guideline Author

Plagiarism Policy

Article Processing Charge

Open Access Statement

HUBUNGAN DURASI MENGENAL DENGAN NECK PAIN PADA DRIVER OJEK ONLINE

Rivaldi Abdillah, Purnamawati Tjhin

27-33



PDF

[View All Issues >](#)

**CALL FOR PAPER JURNAL MUTIARA KESEHATAN MASYARAKAT TERBITAN VOL 10 NO. 1
JUNI 2025**

[Indexing](#)
[Copyright Notice](#)
[AKREDITASI SINTA 5](#)

[TOOLS JURNAL](#)




JURNAL MUTIARA KESEHATAN MASYARAKAT

CALL FOR PAPER VOLUME 10 NOMOR 1 JUNI 2025

<https://e-journal.sari-mutiara.ac.id/index.php/JMKM>



E-ISSN : 2527-8185

Jurnal Mutiara Kesehatan Masyarakat

Jurnal Mutiara Kesehatan Masyarakat dikelola oleh Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat Fakultas Farmasi dan Ilmu Kesehatan, Universitas Sari Mutiara Indonesia, merupakan salah satu wadah bagi para dosen dan mahasiswa baik dilingkungan kampus maupun di luar kampus untuk mengisi tulisan ataupun artikel hasil penelitian dan rekayasa teknologi kesehatan masyarakat, khususnya khususnya penyakit berbasis lingkungan, masyarakat dan kesehatan kerja. Jurnal ini Terbit dua kali dalam setahun yakni di bulan Juni dan Desember.

Focus and Scope

Focus and Scope: Jurnal Mutiara Kesehatan Masyarakat merupakan jurnal yang memuat tentang ilmu kesehatan masyarakat serta tulisan-tulisan hasil penelitian terkait administrasi kebijakan Kesehatan, epidemiologi, kesehatan dan keselamatan kerja, kesehatan lingkungan, kesehatan reproduksi, biostatistik dan promosi kesehatan dan ilmu perilaku.

Contact Us

Email : ojs.usmindonesia19@gmail.com

WhatsApp : 0812-6016-2488; 0852-6292-4618

Indexing by

- | | | |
|----------------------------|------------------|--------------|
| ✓ Portal ISSN Internaional | ✓ Portal Garuda | ✓ Crossref |
| ✓ Portal ISSN Indonesia | ✓ Google Scholar | ✓ One Search |
| ✓ Dimension | ✓ Base Index | ✓ PKP Index |



STATCOUNTER JURNAL

Visitors

	ID 59,386		IE 26
	SG 3,988		AU 22
	US 3,333		PL 20
	CN 250		DE 16
	JP 137		PH 15
	CA 114		BR 13
	IN 102		PK 11
	MY 100		KR 11
	TL 74		VN 10
	RU 67		TW 10
	KH 34		TH 9
	HK 33		HU 8
	FR 31		RO 7
	NL 27		TR 7
	GB 27		ZA 7

FLAG counter

00108372

CONTACT

Principal Contact

Hana Ike Dameria Purba

Universitas Sari Mutiara Indonesia

hanapurba29@gmail.com

Support Contact

Muhammad Rasyid Ridlo

Phone: 085641482084

rasyidridlo29@gmail.com

ALAMAT PENERBIT

Jalan Kapten Muslim No. 79 Medan,

Provinsi Sumatera Utara Indonesia

Telepon: 061-8466079 / 1254 954

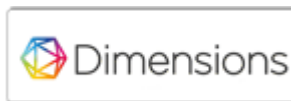
7854

info@sari-mutiara.ac.id

Jurnal Mutiara Kesehatan Masyarakat Diterbitkan oleh Program Studi Ilmu Kesehatan Masyarakat Universitas Sari Mutiara Indonesia



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)



Platform &
workflow by
OJS / PKP

HUBUNGAN STRES KERJA DAN PERILAKU MENGEMUDI AGRESIF PADA DRIVER OJEK ONLINE

Alvin Venantius Phientercahyadi¹, Purnamawati Tjhin²

¹Fakultas Kedokteran, Universitas Trisakti, Jakarta Barat, Indonesia

²Departemen Anatomi, Fakultas Kedokteran, Universitas Trisakti, Jakarta Barat, Indonesia

Info Artikel	Abstrak
Riwayat Artikel: Tanggal Dikirim: 07 Mei 2026 Tanggal Diterima: 20 Mei 2026 Tanggal DiPublish: 02 Juni 2026 Kata kunci: <i>Agressive driving; Driver Ojek Online; Keselamatan berkendara; Perilaku Mengemudi Agresif; Stres Kerja</i> Penulis Korespondensi: Purnamawati Tjhin Email: Purnamawati@trisakti.ac.id	Latar Belakang: Profesi driver ojek online berkembang pesat seiring meningkatnya kebutuhan transportasi berbasis aplikasi. Tuntutan pekerjaan seperti target waktu, kepadatan lalu lintas, dan tekanan dari konsumen berpotensi menimbulkan stres kerja. Stres kerja diduga berperan dalam memengaruhi perilaku mengemudi agresif yang dapat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Namun, hasil penelitian sebelumnya menunjukkan temuan yang belum konsisten. Tujuan: untuk mengetahui hubungan antara stres kerja dengan perilaku mengemudi agresif pada driver ojek online. Metode: penelitian kuantitatif dengan desain <i>cross-sectional</i>. Subjek penelitian berjumlah 121 driver ojek online di Kecamatan Grogol Petamburan, Jakarta Barat, yang dipilih menggunakan teknik <i>consecutive non-random sampling</i>. Data dikumpulkan menggunakan kuesioner stres kerja dan <i>Aggressive Driving Behavior Scale</i> (ABDS) yang telah tervalidasi. Analisis data dilakukan secara bivariat menggunakan uji <i>Fisher's exact test</i> dengan tingkat kemaknaan $p < 0,05$. Hasil: Sebagian besar responden mengalami stres kerja kategori sedang (66,1%) dan menunjukkan perilaku mengemudi agresif kategori rendah (90,9%). Hasil analisis bivariat menunjukkan tidak terdapat hubungan yang signifikan antara stres kerja dengan perilaku mengemudi agresif pada driver ojek online ($p = 0,730$). Kesimpulan: Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara stres kerja dengan perilaku mengemudi agresif pada driver ojek online. Oleh karena itu, upaya pencegahan perilaku mengemudi agresif perlu mempertimbangkan faktor lain di luar stres kerja, seperti faktor individu, lingkungan, dan kondisi situasional.

Jurnal Mutiara Kesehatan Masyarakat

e-ISSN: 2527-8185

Vol. 11 No.1 Juni, 2026 (Hal 10-17)

Homepage: <https://e-journal.sari-mutiara.ac.id/index.php/JMKM>

DOI: <https://doi.org/10.51544/jmkm.v11i1.5965>

How To Cite: Phientercahyadi, Alvin Venantius, and Purnamawati Tjhin. 2026. "Hubungan Stres Kerja Dan Perilaku Mengemudi Agresif Pada Driver Ojek Online." *Jurnal Mutiara Kesehatan Masyarakat* 11 (1): 10–17. <https://doi.org/https://doi.org/10.51544/jmkm.v11i1.5965>.



Copyright © 2026 by the Authors, Published by Program Studi: Kesehatan Masyarakat Fakultas Farmasi dan Ilmu Kesehatan Universitas Sari Mutiara Indonesia. This is an open access article under the CC BY-SA Licence ([Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)).

1. Pendahuluan

Perkembangan teknologi digital telah membawa perubahan besar pada berbagai sektor kehidupan, termasuk sektor transportasi melalui hadirnya layanan ojek *online*. Profesi *driver* ojek *online* berkembang pesat seiring meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat dan penggunaan aplikasi berbasis digital dalam aktivitas sehari-hari.⁽¹⁾ Di sisi lain, pekerjaan sebagai *driver* ojek *online* memiliki karakteristik kerja yang dinamis dan penuh tekanan, seperti tuntutan penyelesaian pesanan secara cepat, kondisi lalu lintas yang padat, target pendapatan harian, persaingan antar pengemudi, serta interaksi langsung dengan konsumen.^(2,3) Kondisi tersebut berpotensi menimbulkan stres kerja pada pengemudi.

Stres kerja merupakan respons fisik dan psikologis individu ketika tuntutan pekerjaan melebihi kemampuan adaptasi yang dimiliki.⁽⁴⁾ Stres kerja yang berlangsung secara terus-menerus dapat menimbulkan dampak negatif terhadap kesehatan fisik, kesehatan mental, maupun perilaku pekerja.^(5,6) Pada *driver* ojek *online*, tekanan kerja yang tinggi dapat memengaruhi kemampuan pengendalian emosi saat berkendara dan meningkatkan risiko munculnya perilaku agresif di jalan raya.

Perilaku mengemudi agresif (*aggressive driving*) merupakan perilaku berkendara yang dilakukan secara sengaja dan berpotensi membahayakan pengguna jalan lain, seperti memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi, berpindah jalur secara tiba-tiba, membunyikan klakson secara berlebihan, hingga melakukan pelanggaran lalu lintas akibat dorongan emosi negatif.^(7,8) Perilaku ini menjadi perhatian penting dalam kesehatan masyarakat dan keselamatan transportasi karena dapat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas, cedera, bahkan kematian.^(9,10)

Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa perilaku mengemudi agresif masih cukup sering ditemukan pada pengemudi ojek online. Penelitian Samara et al. melaporkan bahwa sebanyak 34% *driver* ojek *online* memiliki perilaku *aggressive driving* dalam kategori tinggi.⁽¹¹⁾ Selain itu, kemacetan lalu lintas, tekanan waktu, dan stres berkendara diketahui berhubungan dengan meningkatnya perilaku agresif saat berkendara.⁽⁹⁾ Secara teoritis, *General Aggression Model* menjelaskan bahwa stres dan tekanan lingkungan dapat memengaruhi kondisi afektif serta kognitif individu yang kemudian memicu munculnya perilaku agresif.⁽¹²⁾

Perilaku mengemudi agresif dipengaruhi oleh berbagai faktor yang saling berinteraksi, meliputi faktor individu, sosial, dan situasional. Faktor individu seperti kontrol diri, regulasi emosi, dan kepribadian diketahui berperan dalam menentukan respons seseorang terhadap tekanan saat berkendara.^(13,14,15) Sementara itu, faktor situasional seperti kemacetan, tekanan pekerjaan, dan stres kerja juga dapat meningkatkan kecenderungan perilaku agresif.^(7,8) Beberapa penelitian menunjukkan bahwa stres kerja berhubungan dengan meningkatnya perilaku agresif pada pekerja maupun pengemudi ojek *online*.^(16,17) Namun, penelitian lain menunjukkan hasil yang berbeda, di mana stres tidak berpengaruh signifikan terhadap agresivitas karena adanya faktor lain yang lebih dominan, seperti regulasi emosi dan karakteristik individu.^(18,19) Hal ini menunjukkan hasil penelitian terkait hubungan antara stres kerja dan perilaku mengemudi agresif masih belum konsisten. Selain itu, penelitian mengenai hubungan stres kerja dan perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online* di Indonesia masih terbatas, padahal kelompok pekerja ini memiliki mobilitas tinggi dan risiko paparan stres yang besar dalam aktivitas kerjanya sehari-hari.⁽²⁰⁾ Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara stres kerja dan perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek online dengan pendekatan *cross-sectional*.

2. Metode

2.1 Desain Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif analitik observasional dengan desain *cross-sectional*. Penelitian menggunakan data primer yang dikumpulkan secara langsung dari responden melalui pengisian kuesioner. Teknik pengambilan sampel dilakukan menggunakan metode *consecutive non-random sampling*, yaitu seluruh responden yang memenuhi kriteria penelitian direkrut secara berurutan hingga jumlah sampel terpenuhi.

2.2 Pengaturan dan Sampel

Penelitian dilaksanakan di Kecamatan Grogol Petamburan, Jakarta Barat, pada periode Oktober hingga Desember 2025. Populasi target dalam penelitian ini adalah seluruh driver ojek online, sedangkan populasi terjangkau adalah driver ojek online yang berada di pangkalan wilayah Kecamatan Grogol Petamburan. Kriteria inklusi dalam penelitian ini meliputi driver ojek online yang masih aktif bekerja, telah bekerja minimal satu bulan, serta bersedia menjadi responden penelitian dengan menandatangani lembar informed consent. Adapun kriteria eksklusi meliputi responden yang tidak mengisi kuesioner secara lengkap, memiliki riwayat gangguan kejiwaan, atau sedang mengonsumsi obat-obatan psikotropika.

Besar sampel penelitian dihitung menggunakan rumus populasi infinit dan finit dengan penambahan sebesar 15% untuk mengantisipasi *drop out* atau data yang tidak lengkap. Berdasarkan hasil perhitungan, jumlah minimal sampel yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah 121 responden.

2.3 Pengukuran dan pengumpulan data

Variabel stres kerja diukur menggunakan Kuesioner Stres Kerja yang terdiri dari 10 pertanyaan dan diadopsi dari penelitian Fernanda.⁽¹⁴⁾ Instrumen tersebut telah melalui uji validitas dan reliabilitas dengan nilai koefisien reliabilitas sebesar 0,769.⁽¹⁵⁾

Variabel perilaku mengemudi agresif diukur menggunakan Aggressive Driving Behavior Scale (ABDS) yang terdiri dari 11 pertanyaan. Instrumen ini dikembangkan oleh Houston et al. dan telah diadaptasi oleh Samara et al.⁽⁶⁾ ABDS memiliki nilai validitas internal berkisar antara 0,20–0,60 serta nilai koefisien reliabilitas sebesar 0,813.⁽¹⁶⁾

Pengumpulan data dilakukan secara langsung kepada responden yang memenuhi kriteria penelitian setelah diberikan penjelasan mengenai tujuan dan prosedur penelitian. Seluruh responden yang bersedia berpartisipasi diminta menandatangani lembar informed consent sebelum pengisian kuesioner dilakukan.

2.4 Analisis data

Data penelitian dianalisis menggunakan perangkat lunak *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS). Analisis univariat dilakukan untuk menggambarkan distribusi karakteristik responden, tingkat stres kerja, dan perilaku mengemudi agresif. Analisis bivariat digunakan untuk menganalisis hubungan antara stres kerja dan perilaku mengemudi agresif menggunakan uji *Chi-square*. Apabila syarat uji *Chi-square* tidak terpenuhi, maka digunakan uji *Fisher's Exact Test*. Tingkat kemaknaan statistik ditetapkan pada nilai $p < 0,05$.

2.5 Pertimbangan etika

Penelitian ini telah memperoleh persetujuan etik dari Komisi Etik Riset Fakultas Kedokteran Universitas Trisakti dengan nomor 061/KER/FK/08/2025. Seluruh responden berpartisipasi secara sukarela dan telah memberikan persetujuan tertulis setelah memperoleh penjelasan mengenai tujuan, manfaat, prosedur, serta kerahasiaan data penelitian.

3. Hasil

Tabel 1. Distribusi Karakteristik Responden (n=121)

Variabel		Frekuensi (n)	Persentase (%)
Stres kerja	Ringan	11	9,1
	Sedang	80	66,1
	Berat	30	24,8
Perilaku mengemudi agresif	Rendah	110	90,9
	Tinggi	11	9,1

Berdasarkan Tabel 1, sebagian besar responden mengalami stres kerja kategori sedang, yaitu sebanyak 66,1%, diikuti kategori berat sebesar 24,8%, sedangkan kategori ringan sebesar 9,1%. Pada variabel perilaku mengemudi agresif, mayoritas responden berada pada kategori rendah sebesar 90,9%, sementara hanya 9,1% responden yang menunjukkan perilaku mengemudi agresif kategori tinggi.

Tabel 2. Hubungan Stres Kerja Dengan Perilaku Mengemudi Agresif Pada *Driver Ojek Online* (n = 121)

Stres kerja	Perilaku Mengemudi Agresif				Nilai p
	Rendah		Tinggi		
	n	%	n	%	
Ringan	11	100	0	0	0,596 [#]
Sedang- Berat	99	90	11	10	

Keterangan: [#] : *Fisher Exact test*

Analisis bivariat antara stres kerja dan perilaku mengemudi agresif pada driver ojek online awalnya menggunakan uji *Chi-square*. Namun, hasil analisis menunjukkan bahwa lebih dari 20% sel memiliki nilai *expected count* kurang dari 5 sehingga syarat penggunaan uji *Chi-square* tidak terpenuhi. Oleh karena itu, dilakukan penggabungan kategori pada variabel stres kerja, yaitu kategori sedang dan berat digabung menjadi kelompok “sedang-berat” sehingga terbentuk tabel kontingensi 2×2.

Setelah dilakukan penggabungan kategori, hasil analisis masih menunjukkan adanya lebih dari 20% sel dengan nilai *expected count* kurang dari 5. Dengan demikian, analisis hubungan antara stres kerja dan perilaku mengemudi agresif dilanjutkan menggunakan uji *Fisher's Exact Test* karena lebih sesuai untuk data dengan frekuensi harapan kecil.

Hasil analisis menunjukkan bahwa seluruh responden dengan stres kerja kategori ringan memiliki perilaku mengemudi agresif kategori rendah (100%) dan tidak terdapat responden dengan perilaku mengemudi agresif kategori tinggi. Sementara

itu, pada kelompok responden dengan stres kerja kategori sedang–berat, sebanyak 10% responden menunjukkan perilaku mengemudi agresif kategori tinggi. Meskipun secara deskriptif terdapat kecenderungan peningkatan perilaku mengemudi agresif pada responden dengan tingkat stres kerja yang lebih tinggi, hasil uji statistik menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang bermakna antara stres kerja dan perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online* ($p = 0,596$).

4. Pembahasan

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang bermakna secara statistik antara stres kerja dan perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online* ($p = 0,596$). Meskipun sebagian besar responden mengalami stres kerja pada kategori sedang hingga berat, mayoritas responden tetap menunjukkan perilaku mengemudi agresif pada kategori rendah. Temuan ini mengindikasikan bahwa stres kerja bukan satu-satunya faktor yang secara langsung memengaruhi munculnya perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online*.

Secara teoritis, perilaku agresif dapat dijelaskan melalui *General Aggression Model* (GAM) yang menyatakan bahwa agresivitas merupakan hasil interaksi antara faktor personal dan faktor situasional.⁽¹⁸⁾ Faktor personal meliputi karakteristik individu seperti kontrol diri, regulasi emosi, kepribadian, dan kematangan emosi, sedangkan faktor situasional mencakup tekanan lingkungan, stres kerja, kemacetan lalu lintas, dan kondisi kerja lainnya.^(7,9,17) Interaksi kedua faktor tersebut memengaruhi kondisi internal individu berupa afek, kognisi, dan arousal fisiologis yang kemudian diproses melalui mekanisme penilaian (*appraisal*) sebelum menghasilkan respons perilaku agresif maupun nonagresif.⁽¹⁸⁾

Dalam penelitian ini, stres kerja dapat dipahami sebagai salah satu faktor situasional yang berpotensi memicu agresivitas saat berkendara. Namun, hasil yang tidak signifikan menunjukkan bahwa stres kerja yang dialami responden belum tentu diterjemahkan menjadi perilaku mengemudi agresif. Kondisi ini mengindikasikan bahwa responden kemungkinan memiliki kemampuan pengendalian diri dan regulasi emosi yang cukup baik sehingga mampu mengontrol respons perilaku meskipun berada dalam tekanan kerja.^(19,20) Dengan demikian, proses evaluasi kognitif dan kontrol diri pada responden dapat berperan sebagai faktor protektif yang menghambat munculnya perilaku agresif di jalan raya.

Selain itu, karakteristik pekerjaan *driver* ojek *online* juga dapat memengaruhi perilaku berkendara. Pengemudi ojek *online* umumnya memiliki kesadaran tinggi terhadap risiko keselamatan kerja karena kecelakaan lalu lintas dapat berdampak langsung terhadap pendapatan dan keberlangsungan pekerjaan mereka. Sistem kerja berbasis aplikasi dengan pemantauan pelanggan melalui sistem penilaian (*rating*) kemungkinan turut mendorong pengemudi untuk menjaga perilaku berkendara agar tetap aman dan terkendali. Faktor pengalaman berkendara dan adaptasi terhadap kondisi lalu lintas perkotaan juga dapat membantu pengemudi mengelola tekanan kerja tanpa harus menampilkan perilaku agresif.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian Azzuhriyyah dan Das & Mitra yang melaporkan bahwa stres tidak selalu berhubungan secara signifikan dengan agresivitas karena adanya faktor lain yang lebih dominan, seperti regulasi emosi, karakteristik individu, dan kemampuan *coping* terhadap stres.^(12,13) Namun, hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian Teguh et al. serta Silvia dan Wibowo yang menemukan bahwa stres kerja berhubungan dengan meningkatnya perilaku agresif pada pekerja maupun pengemudi ojek *online*.^(10,11) Perbedaan hasil tersebut

menunjukkan bahwa hubungan antara stres kerja dan perilaku agresif bersifat kompleks dan dipengaruhi oleh berbagai faktor personal maupun lingkungan. Secara deskriptif, penelitian ini menunjukkan bahwa perilaku mengemudi agresif kategori tinggi hanya ditemukan pada kelompok responden dengan stres kerja sedang-berat. Meskipun hubungan tersebut tidak signifikan secara statistik, temuan ini tetap menunjukkan adanya kecenderungan bahwa peningkatan stres kerja dapat diikuti oleh peningkatan perilaku agresif pada sebagian individu. Namun, jumlah responden dengan perilaku mengemudi agresif kategori tinggi relatif kecil sehingga kemampuan analisis statistik dalam mendeteksi hubungan menjadi terbatas. Dengan demikian, hasil penelitian ini memperkuat konsep dalam *General Aggression Model* bahwa perilaku mengemudi agresif merupakan hasil interaksi multifaktorial dan tidak semata-mata dipengaruhi oleh stres kerja. Oleh karena itu, upaya pencegahan perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online* perlu dilakukan secara komprehensif, tidak hanya melalui pengelolaan stres kerja, tetapi juga melalui penguatan kontrol diri, regulasi emosi, edukasi keselamatan berkendara, dan pembentukan budaya berkendara yang aman. Keterbatasan penelitian ini adalah belum dianalisisnya faktor personal lain yang berpotensi memengaruhi perilaku mengemudi agresif, seperti kepribadian, regulasi emosi, kontrol diri, dan pengalaman berkendara. Selain itu, desain *cross-sectional* pada penelitian ini belum dapat menjelaskan hubungan sebab-akibat secara langsung antara stres kerja dan perilaku mengemudi agresif. Penelitian selanjutnya disarankan untuk menggunakan desain *longitudinal* serta mengintegrasikan faktor personal dan situasional secara simultan agar mekanisme terbentuknya perilaku agresif dapat dijelaskan secara lebih komprehensif.

5. Kesimpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang bermakna secara statistik antara stres kerja dan perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online* ($p = 0,596$). Meskipun sebagian besar responden mengalami stres kerja pada kategori sedang hingga berat, mayoritas responden tetap menunjukkan perilaku mengemudi agresif pada kategori rendah. Temuan ini mengindikasikan bahwa stres kerja bukan merupakan satu-satunya faktor yang memengaruhi munculnya perilaku mengemudi agresif.

Dalam perspektif *General Aggression Model* (GAM), perilaku mengemudi agresif merupakan hasil interaksi antara faktor situasional dan faktor personal. Oleh karena itu, faktor lain seperti kontrol diri, regulasi emosi, kematangan emosi, pengalaman berkendara, kondisi lingkungan lalu lintas, serta dukungan sosial diduga memiliki peran yang lebih dominan dalam memengaruhi perilaku berkendara agresif pada *driver* ojek *online*.

Meskipun hubungan antara stres kerja dan perilaku mengemudi agresif tidak signifikan secara statistik, secara deskriptif perilaku mengemudi agresif kategori tinggi hanya ditemukan pada responden dengan stres kerja kategori sedang-berat. Hal ini menunjukkan bahwa stres kerja tetap berpotensi berkontribusi terhadap munculnya perilaku agresif pada kondisi tertentu.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi dasar bagi perusahaan penyedia layanan ojek *online* dan pemangku kepentingan terkait dalam menyusun program promotif dan preventif, seperti edukasi keselamatan berkendara, pelatihan pengelolaan emosi dan stres, serta penguatan budaya berkendara aman guna mendukung terciptanya lingkungan lalu lintas yang lebih sehat dan aman.

Penelitian selanjutnya disarankan untuk melibatkan faktor personal dan situasional secara lebih komprehensif, menggunakan jumlah sampel yang lebih besar, serta

menerapkan desain longitudinal atau observasi langsung agar mekanisme terbentuknya perilaku mengemudi agresif dapat dipahami secara lebih mendalam.

6. Ucapan Terimakasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah membantu dan mendukung dalam penyusunan artikel ini.

7. Referensi

1. Winata RA, Budiman RDA. Occupational safety risks of online motorcycle taxi drivers: case study and OSH recommendations. *JMCR*. 2025;2(1):56–62. DOI: 10.58740/jmcr.v2i1.651
2. Fernanda MF. Pengaruh stres kerja terhadap kinerja driver Maxim Bengkulu dalam memenuhi kebutuhan hidup [Skripsi]. Bengkulu: Universitas Islam Negeri Fatmawati Sukarno; 2022 [cited 2025 May 31]. Available from: <http://repository.iainbengkulu.ac.id/8123/>
3. Fernanda MF, Mardiansyah V, Putra RD, Isnaini D, Setiawan A. Analisis kompensasi finansial dan stres kerja terhadap kinerja driver Maxim Bengkulu dalam memenuhi kebutuhan hidup. *JCI*. 2022;1(5):1247–60. DOI: 10.53625/jcijurnalcakrawalailmiah.v1i6.1491
4. Gunasekara KA, Perera BAKS. Defining occupational stress: a systematic literature review. *FARU J*. 2023;10(1):104–11. DOI: <https://doi.org/10.4038/faruj.v10i1.194>
5. Aprilia S, Setyaningsih Y, Dewi EK. The influence of mental workload and individual characteristics on work stress. *IJGHR*. 2024;6(5):2971–6. DOI: 10.37287/ijghr.v6i5.3626
6. Sahadewa S, Durry FD. Kesehatan mental dan stres kerja di tempat kerja: tinjauan pustaka. *Jurnal Ners*. 2024;8(1):605–11. DOI: <https://doi.org/10.31004/jn.v8i1.21221>
7. Finley K, Hanson B, Otto J, Green K. Understanding aggressive driving and ways to reduce it [Internet]. Montana Department of Transportation; 2024 [cited 2025 Jun 2]. Available from: <https://mdt.mt.gov/research/projects/trafficsafety-ad.aspx>
8. Aljagoub D, Ardesir F, Karakurt A. The plague of aggressive driving: definitions, causes, severity, consequences, and solutions. *Open Journal of Safety Science and Technology*. 2023;13:132–51. DOI: <https://doi.org/10.4236/ojsst.2023.133007>
9. Iqramullah M, Asri A, Fakhri N. Stres berkendara akibat kemacetan lalu lintas dan perilaku agresif berkendara. *Gema Lingkungan Kesehatan*. 2022;20(2):105–10. DOI: 10.36568/gelinkes.v20i2.28
10. Abdulwahid SN, Mahmoud MA, Ibrahim N, Zaidan BB, Ameen HA. Modeling motorcyclists' aggressive driving behavior using computational and statistical analysis of real-time driving data to improve road safety and reduce accidents. *Int J Environ Res Public Health*. 2022;19(13). DOI: 10.3390/ijerph19137704
11. Samara YRS, Lidia K, Setiawan IMB. Hubungan tingkat stres dengan perilaku aggressive driving pada pengemudi ojek online di Kota Kupang. *Cendana Medical Journal*. 2022;23(1):88–96. DOI: <https://doi.org/10.35508/cmj.v10i1.6811>

12. Allen JJ, Anderson CA. General aggression model. In: *The International Encyclopedia of Media Effects*. Iowa: John Wiley & Sons, Inc; 2017. DOI: 10.1002/9781118783764.wbieme0078
13. Angeline P, Arjadi R. Peran kontrol diri sebagai prediktor perilaku mengemudi agresif pada pengemudi mobil di Jakarta. *MANASA*. 2021;10(1):55–64. DOI: 10.25170/manasa.v10i1.2415
14. Tarigan Y. The roles of self-control on prosocial and aggressive driving style hubungan kontrol diri dengan gaya berkendara prososial dan agresif. *Psikologia*. 2021;16(1). DOI: <https://doi.org/10.32734/psikologia.v16i1.7256>
15. Kurniawan MW, Nugroho IP. Peran self control terhadap perilaku aggressive driving pengguna sepeda motor. *Psycho Idea*. 2021;19(1):1–5. DOI: <https://doi.org/10.30595/psychoidea.v19i1.7840>
16. Teguh M, Maria A, May W, Gulo EF, Hartini S. Perilaku agresi ditinjau dari stres kerja pada karyawan. *Psikostudia*. 2020;9(2):127–33. DOI: 10.30872/psikostudia.v9i2.3909
17. Silvia D, Wibowo DH. Pengaruh stres kerja terhadap aggressive driving dengan moderator jenis kelamin pada pengemudi ojek online. In: *Proceedings of Cross Cultural Psychology [Internet]*. 2024 [cited 2025 May 13];2:27–48. Available from: <https://sites.google.com/uksw.edu/crossculturalpsychology/home/volume-2-mei-2024>
18. Azzuhriyyah IS. Pengaruh stres terhadap agresivitas yang dimoderasi oleh regulasi emosi pada santri Pondok Pesantren Ngalah Purwosari Pasuruan [Tesis]. Malang: Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim; 2024 [cited 2025 May 13]. Available from: <https://etheses.uin-malang.ac.id/61050/>
19. Das T, Mitra RK. Impact of work stress on job performance and its association with aggression among BPO employees. *International Journal of Indian Psychology*. 2023;11(3):171–85. DOI: 10.25215/1103.015
20. Maghfirah N. Faktor-faktor yang mempengaruhi stres kerja karyawan. *JDM*. 2023;6(2):127–36. DOI: 10.22441/jdm.v6i2.22307

Alvin Venantius Phientercahyadi

Hubungan Stres Kerja Terhadap Perilaku Mengemudi Agresif Pada Driver Ojek Online

 skripsi 2025-2026

Document Details

Submission ID

trn:oid:::3618:124602138

Submission Date

Dec 16, 2025, 2:03 PM GMT+7

Download Date

Dec 16, 2025, 2:44 PM GMT+7

File Name

Alvin Turnitin skripsi fix - ALVIN VENANTIUS PHIENTERCAHYADI.docx

File Size

225.8 KB

38 Pages

7,378 Words

48,429 Characters

24% Overall Similarity

The combined total of all matches, including overlapping sources, for each database.

Filtered from the Report

- Bibliography
- Quoted Text
- Small Matches (less than 8 words)

Top Sources

- 23%  Internet sources
- 8%  Publications
- 0%  Submitted works (Student Papers)

Integrity Flags

0 Integrity Flags for Review

Our system's algorithms look deeply at a document for any inconsistencies that would set it apart from a normal submission. If we notice something strange, we flag it for you to review.

A Flag is not necessarily an indicator of a problem. However, we'd recommend you focus your attention there for further review.

Top Sources

- 23% Internet sources
- 8% Publications
- 0% Submitted works (Student Papers)

Top Sources

The sources with the highest number of matches within the submission. Overlapping sources will not be displayed.

1	Internet	repository.trisakti.ac.id	4%
2	Internet	www.scribd.com	2%
3	Internet	core.ac.uk	1%
4	Internet	repository.unhas.ac.id	<1%
5	Internet	docplayer.info	<1%
6	Internet	bajangjournal.com	<1%
7	Internet	docobook.com	<1%
8	Internet	positori.uin-alauddin.ac.id	<1%
9	Internet	ejournal.unsra.ac.id	<1%
10	Internet	digilibadmin.unismuh.ac.id	<1%
11	Internet	repository.untag-sby.ac.id	<1%

12	Internet	repository.ub.ac.id	<1%
13	Publication	Lydia Afifah Kamilya Hartoyo, Hanifa Maher Deny, Daru Lestyanto Lestyanto. "Lit...	<1%
14	Internet	hondaoutsidejava.co.id	<1%
15	Internet	journal.widyakarya.ac.id	<1%
16	Internet	repository.uin-suska.ac.id	<1%
17	Internet	docplayer.net	<1%
18	Internet	repository.metrouniv.ac.id	<1%
19	Internet	123dok.com	<1%
20	Internet	chikmaa.blogspot.com	<1%
21	Internet	ejournal.atmajaya.ac.id	<1%
22	Internet	jurnal.untag-sby.ac.id	<1%
23	Internet	www.coursehero.com	<1%
24	Internet	erepo.unud.ac.id	<1%
25	Internet	repository.ipb.ac.id	<1%

26	Internet	repository.unpas.ac.id	<1%
27	Publication	M. Jerry Aditya Valentino, Apriansyah Putra. "Pengaruh Tingkat Kematangan Sist...	<1%
28	Publication	Yuda Nabella Prameswari. "HUBUNGAN GANGGUAN MENTAL EMOSIONAL DENG...	<1%
29	Internet	eprints.walisongo.ac.id	<1%
30	Internet	ojs.hr-institut.id	<1%
31	Internet	akper-sandikarsa.e-journal.id	<1%
32	Internet	ejournal.unklab.ac.id	<1%
33	Internet	eprints.stta.ac.id	<1%
34	Internet	repository.upi.edu	<1%
35	Internet	elibrary.unikom.ac.id	<1%
36	Internet	eprints.umm.ac.id	<1%
37	Internet	jurnal.ar-raniry.ac.id	<1%
38	Internet	dspace.umkt.ac.id	<1%
39	Internet	id.123dok.com	<1%

40	Internet	journal.universitaspahlawan.ac.id	<1%
41	Internet	jurnal.causalita.com	<1%
42	Internet	repository.unjaya.ac.id	<1%
43	Internet	vdocuments.pub	<1%
44	Internet	eprints.upj.ac.id	<1%
45	Internet	es.scribd.com	<1%
46	Internet	karyailmiah.unisba.ac.id	<1%
47	Internet	lib.ibs.ac.id	<1%
48	Internet	perpustakaan.poltekkes-malang.ac.id	<1%
49	Internet	repository.unj.ac.id	<1%
50	Internet	repository.upi-yai.ac.id	<1%
51	Internet	www.icbe.my	<1%
52	Internet	ejournal.unesa.ac.id	<1%
53	Internet	eprints.undip.ac.id	<1%

54	Internet	etheses.iainponorogo.ac.id	<1%
55	Internet	kotagedek.jogjakota.go.id	<1%
56	Internet	rama.binahusada.ac.id:81	<1%
57	Internet	repository.iainpurwokerto.ac.id	<1%
58	Internet	repository.uinsaizu.ac.id	<1%
59	Internet	travel.tribunnews.com	<1%
60	Publication	Nurhasanah Nasution, Irwansyah Irwansyah. "Penegakan kepatuhan pengemudi...	<1%
61	Publication	Ratih Damayanti, Fadilatus Sukma Ika Noviarmi, Erwin Dyah Nawawinetu, Maisy...	<1%
62	Publication	Stephanie Dewi, Purwita W Laksmi, Ari Fahrial Syam, Esthika Dewiasty, Euphemia...	<1%
63	Internet	digilib.uin-suka.ac.id	<1%
64	Internet	digilib.uinsby.ac.id	<1%
65	Internet	digilib.unisayogya.ac.id	<1%
66	Internet	ejournal.upnvj.ac.id	<1%
67	Internet	eprints.unisnu.ac.id	<1%

68	Internet	eprints.uny.ac.id	<1%
69	Internet	id.thpanorama.com	<1%
70	Internet	journal.binadarma.ac.id	<1%
71	Internet	jurnaljam.ub.ac.id	<1%
72	Internet	nanopdf.com	<1%
73	Internet	repository.unibos.ac.id	<1%

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Perkembangan teknologi telah mengubah banyak aspek kehidupan manusia, salah satunya adalah sektor transportasi. *Driver* ojek *online* merupakan salah satu profesi yang tumbuh pesat dalam era ekonomi digital.⁽¹⁾ Dalam kesehariannya mereka dihadapkan pada berbagai bentuk stres kerja. Tekanan tersebut dapat mempengaruhi kondisi fisiologi, psikologis dan perilaku para *driver*.⁽²⁾ Salah satu permasalahan yang mulai sering muncul akibat stres kerja adalah meningkatnya agresivitas yang ditunjukkan oleh sebagian *driver*, agresivitas dalam konteks berkendara ditunjukkan dalam bentuk perilaku mengemudi agresif.⁽³⁾

Berdasarkan studi dari Samara, dkk. ditemukan 34% pengendara *driver* ojek *online* mempunyai perilaku mengemudi agresif yang tinggi.⁽⁴⁾ Perilaku agresif pada *driver* ojek *online* menjadi perhatian karena dapat berdampak pada keselamatan pengguna jalan dan citra layanan transportasi *online*. Beberapa studi menunjukkan bahwa stres menjadi penyebab agresivitas misalnya, studi oleh Teguh, dkk. menunjukkan bahwa pengaruh stres kerja terhadap perilaku agresi pada karyawan sebesar 29,6%, selebihnya 70,4% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti, seperti kontrol diri, kematangan emosi, konformitas, fantasi agresi, kecerdasan emosional, dan kohesivitas.⁽⁵⁾ Studi oleh Rathi, dkk. menunjukkan bahwa 36,5% perilaku agresivitas *driver* taxi dipengaruhi oleh stres.⁽⁶⁾

Agresivitas dipicu oleh berbagai faktor, baik situasional maupun psikologis yang saling berinteraksi. Dalam konteks pekerjaan yang menuntut mobilitas tinggi seperti *driver* ojek *online*, perilaku mengemudi agresif dapat dipicu oleh sejumlah faktor yaitu faktor demografi (usia, ras, tingkat pendidikan, jenis kelamin), faktor sosial (budaya dan masyarakat), faktor lingkungan (keadaan jalan, cuaca dan aparat penegak hukum), faktor situasional (tekanan kerja, tekanan waktu, tekanan ekonomi, dan tekanan hidup lainnya), dan faktor kepribadian dan emosi (agresif, kompetitif, emosi saat ini, dan lain sebagainya).^(3,7)

Penelitian sebelumnya telah mengkaji hubungan antara stres kerja dan perilaku agresif. Studi dari Teguh, dkk terdapat hubungan positif antara stres kerja dan perilaku agresi pada karyawan ($p=0,000$).⁽⁵⁾ Selanjutnya, studi dari Silvia, dkk terdapat pengaruh positif signifikan stres kerja terhadap *aggressive driving* pada *driver* ojek *online* ($p = 0,000$).⁽⁸⁾ Akan tetapi, Berdasarkan studi Azzuhriyyah menunjukkan bahwa stres tidak berpengaruh terhadap agresivitas pada santri ($p = 0,052$).⁽⁹⁾ dan berdasarkan studi Das, dkk menunjukkan bahwa stres kerja tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap agresi pada pegawai ($p = 0,079$).⁽¹⁰⁾

Beberapa penelitian awal telah meneliti hubungan antara stres kerja dan perilaku agresif. Namun, masih terdapat beberapa penelitian yang saling bertentangan terkait pengaruh stres terhadap agresivitas. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengisi celah riset ini dengan memeriksa hubungan antara stres kerja dan perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online*.

1.2 Perumusan masalah

1. Apakah terdapat hubungan antara stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online*?
2. Apakah terdapat hubungan antara karakteristik responden (usia dan jenis kelamin) terhadap perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online*?

1.3 Tujuan

1.3.1 Tujuan umum

Menurunkan perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online* dengan menentukan hubungan stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online*

1.3.2 Tujuan khusus

1. Menentukan hubungan stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online*
2. Menentukan hubungan karakteristik responden (usia dan jenis kelamin) terhadap perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online*

1.4 Hipotesis

1. Terdapat hubungan stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online*.
2. Terdapat hubungan karakteristik responden (usia dan jenis kelamin) terhadap perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online*

1.5 Manfaat

1.5.1 Bagi pengembangan ilmu pengetahuan

Penelitian ini berkontribusi untuk memahami bagaimana stres kerja mempengaruhi perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online*, sehingga memperkaya studi di bidang kedokteran kerja dan ekonomi digital. Temuan ini juga dapat menjadi dasar untuk penelitian lebih lanjut tentang kesejahteraan dan dinamika kerja ojek *online*.

1.5.2 Bagi profesi/institusi

Penelitian ini bermanfaat bagi perusahaan yang menyediakan layanan ojek *online* dalam membangun sistem aplikasi yang lebih baik, yang tidak membebani para *driver* secara psikologis. Selain itu, temuan ini dapat menjadi referensi bagi lembaga pemerintah atau institusi terkait dalam merumuskan kebijakan perlindungan kerja yang lebih inklusif bagi pekerja ojek *online*. Hasil penelitian ini juga dapat digunakan sebagai dasar untuk merancang pelatihan dan pendidikan guna meningkatkan keselamatan dan etika kerja di lapangan.

1.5.3 Bagi masyarakat

Penelitian ini dapat membantu mengurangi potensi perilaku mengemudi agresif di jalan yang disebabkan oleh stres kerja. Selain itu, studi ini dapat menumbuhkan kesadaran publik terhadap tantangan yang dihadapi *driver* ojek *online* dalam melakukan pekerjaannya, sehingga mendorong empati dan perlakuan yang lebih manusiawi dari masyarakat. Dengan demikian, masyarakat dapat lebih terlibat dalam mendorong terciptanya perlakuan yang adil dan layak bagi pekerja *driver* ojek *online*.

BAB II

TINJAUAN, RINGKASAN PUSTAKA, KERANGKA TEORI

2.1 Tinjauan pustaka

2.1.1 *Driver ojek online*

Ojek *online* merupakan sarana transportasi berbasis aplikasi *online* yang dimana konsumen menggunakan gadget sebagai alat memesan layanan dan terhubung kepada *driver* yang menerima pesanan dan siap mengantarkan konsumen ke tempat tujuan.⁽¹¹⁾ Sistem kerja berbasis aplikasi ini memberikan keuntungan berupa fleksibilitas waktu. akan tetapi, sistem ini menempatkan *driver* pada posisi yang rentan karena status mereka sebagai mitra. Hal ini menyebabkan ketidakpastian dalam aspek pendapatan dan perlindungan kerja, yang akan menimbulkan peningkatan tekanan kerja.

Dalam praktiknya, *driver* ojek *online* sering menghadapi stres kerja. Stres tersebut dapat berasal dari target order yang ketat, kondisi lalu lintas yang padat, serta interaksi dengan pelanggan yang menantang. Tekanan-tekanan ini dalam jangka panjang dapat memicu berbagai gejala stres, baik secara psikologis, fisiologis, maupun perilaku.⁽²⁾ Salah satu dampak dari stres kerja yang sering ditunjukkan oleh para *driver* ojek *online* yaitu perilaku mengemudi agresif. *Driver* yang mengalami stres yang berat cenderung mengalami peningkatan agresivitas yang kemudian menyebabkan para *driver* melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas, seperti melebihi batas kecepatan, menerobos lampu merah dan tindakan berisiko lainnya.⁽⁷⁾

2.1.2 Perilaku mengemudi agresif

2.1.2.1 Definisi perilaku mengemudi agresif

Agresivitas adalah suatu perilaku yang dengan sengaja dilakukan untuk menyakiti, mengancam, atau membahayakan individu atau objek yang menjadi sasaran perilaku tersebut baik dalam bentuk fisik maupun verbal, yang dilakukan secara langsung maupun tidak langsung.⁽¹²⁾ Dalam konteks *driver* ojek *online*, agresivitas pengemudi ojek *online* sering ditunjukkan dalam bentuk perilaku mengemudi agresif. Perilaku mengemudi agresif didefinisikan sebagai

mengoperasikan kendaraan bermotor dengan maksud untuk menimbulkan segala bentuk kerugian, baik fisik, mental, atau emosional, terhadap orang lain atau harta benda, yang mengakibatkan peningkatan risiko kecelakaan, cedera, atau kematian karena ketidaksabaran, frustrasi, stres umum, atau permusuhan.⁽⁷⁾

2.1.2.2 Bentuk perilaku mengemudi agresif

Bentuk-bentuk perilaku mengemudi agresif antara lain: mengemudi secara ilegal di bahu jalan, parit, trotoar, atau median; menyalip di tempat yang dilarang oleh rambu lalu lintas, tanda jalan, tanjakan atau tikungan; menyalip dari sisi yang salah; menyalip dengan jarak pendek atau visibilitas yang tidak memadai; mengoperasikan kendaraan secara sembrono, ceroboh, atau lalai, serta tiba-tiba mengubah kecepatan; gagal mematuhi rambu lalu lintas, perangkat pengendali lalu lintas, atau petugas lalu lintas; serta mengemudi terlalu cepat atau melebihi batas kecepatan yang ditetapkan.⁽¹³⁾

Selain itu, bentuk lainnya yaitu gagal memberi jalan kepada kendaraan yang mendahului; kegagalan untuk mematuhi peringatan atau instruksi pada kendaraan yang menampilkannya; dan gagal mematuhi hukum zona keselamatan lalu lintas.⁽⁷⁾

2.1.2.3 Faktor-faktor perilaku mengemudi agresif

Perilaku mengemudi agresif disebabkan oleh beberapa faktor yang saling berinteraksi dan saling mempengaruhi antara satu sama lain. Faktor – faktor penyebab perilaku mengemudi agresif yaitu:^(3,7)

a. Faktor demografi

Faktor demografi mencakup usia, ras, tingkat pendidikan, dan jenis kelamin. Faktor-faktor ini berkontribusi terhadap kemungkinan seseorang melakukan perilaku mengemudi agresif. Berdasarkan penelitian Rumasoreng, dkk. menunjukkan bahwa ada perbedaan signifikan tingkat perilaku mengemudi agresif berdasarkan jenis kelamin.⁽¹⁴⁾ Hal tersebut terjadi karena laki-laki menilai peraturan lalu lintas terlalu mengikat sehingga sering dilanggar, sementara perempuan menilai peraturan lalu lintas sebagai aturan yang harus dipatuhi. Menurut Liu, dkk. menyatakan bahwa hasil penelitian mereka selaras dengan penelitian sebelumnya

yang menyatakan bahwa pengemudi yang lebih tua adalah pengemudi yang lebih aman dan sebagai perbandingan, pengemudi yang lebih muda cenderung melakukan tindakan mengemudi yang lebih berisiko.⁽¹⁵⁾ Selain itu, menurut Mehta, dkk. dan Christopher individu usia <30 tahun termasuk dalam tahap *emerging adulthood*, yang ditandai dengan eksplorasi identitas dan kecenderungan melakukan perilaku berisiko, termasuk *risky driving* dan kontrol emosi yang belum matang.⁽¹⁶⁾ Sebaliknya, pada usia ≥ 30 tahun, individu memasuki fase *established adulthood* yang lebih stabil secara emosional dan sosial, serta cenderung memiliki gaya hidup yang lebih teratur dan aman. Namun, pada usia ini juga muncul beban tanggung jawab karier dan keluarga yang tinggi (*career-and-care-crunch*), yang dapat menjadi pemicu stres kronis yang dapat mempengaruhi perilaku mengemudi.⁽¹⁷⁾

b. Faktor sosial

Budaya dan masyarakat secara signifikan membentuk apa yang dianggap dapat diterima atau tidak dapat diterima, tergantung pada nilai-nilai budaya. Berdasarkan penelitian Hafizhudin menunjukkan bahwa identitas sosial memiliki pengaruh yang cukup signifikan terhadap perilaku mengemudi agresif.⁽¹⁸⁾

c. Faktor lingkungan

Keadaan jalan, cuaca, dan penegakan hukum juga kemungkinan akan mempengaruhi perilaku berkendara. Misalnya saat terjadi situasi kemacetan yang tidak diimbangi dengan kehadiran aparat penegak hukum memberikan kesempatan bagi para pengemudi untuk melakukan berbagai pelanggaran lalu lintas seperti menaikkan kecepatan melebihi batas kecepatan, menerobos lampu merah dan bentuk perilaku mengemudi agresif lainnya. Berdasarkan Penelitian Iqramullah, dkk menunjukkan bahwa terdapat hubungan positif yang signifikan antara stres berkendara akibat kemacetan lalu lintas terhadap agresif berkendara.⁽¹⁹⁾

d. Faktor situasional

Faktor situasional mencakup tekanan-tekanan luar seperti tekanan kerja, tekanan waktu, dan tekanan hidup lainnya. Berdasarkan Penelitian Fitzpatrick, dkk menunjukkan bahwa Pengemudi yang sangat terburu-buru mengemudi lebih

cepat.⁽²⁰⁾ Selanjutnya, studi dari Silvia, dkk terdapat pengaruh positif signifikan stres kerja terhadap *aggressive driving*.⁽⁸⁾

e. Faktor kepribadian dan emosi

Beberapa tipe kepribadian yang memiliki kecenderungan melakukan perilaku mengemudi agresif adalah anti-sosial, kompetitif, *vigilante* (tipe yang merasa memiliki wewenang untuk mengoreksi perilaku berkendara orang lain), pencari sensasi, impulsivitas, kecenderungan bosan, dan kepribadian yang mudah marah. Selain itu, Emosi saat berkendara dan kecerdasan emosional turut mempengaruhi kecenderungan perilaku mengemudi agresif.^(3,7) Berdasarkan penelitian Savira, dkk. menunjukkan bahwa terdapat hubungan negatif antara kematangan emosi dengan perilaku agresif pada pengemudi ojek *online* di Surabaya, semakin rendah kematangan emosi maka semakin tinggi perilaku agresif pengemudi ojek *online* di Surabaya.⁽²¹⁾

2.1.2.4 Dampak perilaku mengemudi agresif

Perilaku mengemudi agresif menjadi salah satu faktor utama terjadinya kecelakaan di jalan raya. Dampak ini tidak hanya dirasakan oleh pengemudi, tetapi juga dirasakan oleh penumpang dan pengguna jalan lainnya. Selain mengancam fisik, seperti: luka-luka atau kematian. perilaku mengemudi agresif juga menimbulkan keresahan psikologis bagi pengguna jalan lainnya. Misalnya : rasa takut, ketegangan, dan lain sebagainya.⁽⁷⁾ Situasi semacam ini dapat menimbulkan efek domino di mana perilaku mengemudi agresif individu dapat memicu respons emosional pengemudi lainnya yang kemudian memperbesar potensi konflik dan meningkatkan risiko kecelakaan lebih lanjut.⁽¹⁹⁾

2.1.2.5 Teori perilaku mengemudi agresif

Terdapat beberapa teori yang dapat menjelaskan hubungan stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif yaitu:

a. Teori Frustrasi-Agresivitas

Berdasarkan teori frustrasi-agresivitas yang diperbarui oleh Kruglanski, dkk. menjelaskan bahwa agresivitas muncul bukan hanya karena frustrasi biasa, tetapi

karena adanya perasaan kehilangan makna atau harga diri. Ketika seseorang merasa terhambat dalam mencapai tujuan yang penting bagi identitas dirinya seperti merasa gagal, tidak dihargai, atau ditekan secara tidak adil maka ia merasa direndahkan atau tidak berarti. Perasaan ini menimbulkan dorongan agresif sebagai cara untuk memulihkan perasaan diri yang bermakna dan berdaya.⁽²²⁾ Dalam konteks dunia kerja, tekanan berlebihan, tuntutan yang tidak realistis, atau kurangnya kendali dapat menciptakan kondisi stres yang dalam jangka panjang dapat menyebabkan gejala fisiologis, psikologis, dan perilaku. Salah satu manifestasi stres kerja adalah frustrasi. Apabila perasaan frustrasi tersebut bersifat merendahkan dan tidak memiliki tempat untuk menyalurkan emosi tersebut, maka agresivitas dapat muncul dalam berbagai bentuk, salah satunya adalah perilaku mengemudi agresif. Mengemudi menjadi ruang di mana individu merasa punya kendali, dan agresivitas di jalan dapat menjadi cara bawah sadar untuk mengembalikan rasa harga diri yang hilang akibat stres kerja. Maka dari itu, stres kerja yang menciptakan frustrasi bermuatan emosional dapat mendorong munculnya perilaku mengemudi agresif sebagai bentuk kompensasi atas hilangnya makna pribadi.

b. Teori *General Aggression Model* (GAM)

Berdasarkan teori *general aggression model* (GAM) yang diperbaharui oleh Allen, dkk. GAM adalah teori yang menjelaskan bagaimana perilaku agresif muncul sebagai hasil dari interaksi antara faktor individu (seperti kepribadian, kepercayaan, dan emosi) dengan faktor situasional (seperti provokasi, stres, paparan media kekerasan, dan alkohol). Setiap peristiwa agresif diproses melalui tiga tahap: *input* (faktor individu dan situasional), *routes* (perubahan dalam emosi, pikiran, dan fisiologis), dan *outcomes* (penilaian dan pengambilan keputusan). Hasil dari proses ini dapat berupa tindakan impulsif atau yang dipikirkan, tergantung pada bagaimana individu menilai situasi dan ketersediaan sumber daya kognitifnya.⁽²³⁾ Stres kerja dapat menjadi pemicu perilaku agresif saat mengemudi karena mempengaruhi kondisi psikologis dan fisiologis seseorang. Setelah melalui hari yang penuh tekanan di tempat kerja, individu cenderung mengalami kelelahan emosional, frustrasi, atau kemarahan yang belum tersalurkan. Ketika kemudian

berada di situasi lalu lintas yang padat atau menjengkelkan, kondisi internal tersebut dapat memperbesar kemungkinan munculnya perilaku mengemudi agresif.

2.1.3 Stres kerja

2.1.3.1 Definisi stres kerja

Stres adalah suatu respons individu, baik berupa respons fisik, maupun psikis terhadap tuntutan atau ancaman yang berdampak negatif bagi tubuh.⁽²⁴⁾ Stres dalam lingkungan kerja disebut stres kerja. Stres kerja adalah reaksi terhadap tekanan atau tuntutan, sebagai akibat dari pekerjaan seseorang.⁽²⁵⁾ Stres kerja terjadi apabila terdapat ketidakseimbangan antara tuntutan pekerjaan dengan kemampuan dan sumber daya individu dalam menghadapi tuntutan tersebut. Apabila tidak ditangani dapat menimbulkan respons negatif.

Dalam konteks transportasi *driver* ojek *online* adalah profesi dengan karakteristik pekerjaan yang tidak stabil, berbasis target, dan interaksi langsung dengan pelanggan. Profesi ini menjadi salah satu pekerjaan yang rentan mengalami stres kerja.

2.1.3.2 Konsep stres

Terdapat beberapa konsep terhadap stres yaitu:

- a. Stres merupakan stimulus, konsep ini menyatakan bahwa stres yang terjadi apabila individu menjadi bagian dari lingkungan tersebut.⁽²⁶⁾ Contoh: persaingan dari lingkungan sekitar, bencana alam, dan seterusnya.
- b. Stres merupakan respons, konsep ini menyatakan bahwa stres merupakan respons individu dalam menghadapi stresor.^(26,27) Stres ini menghasilkan respons psikologis, fisiologis, dan perilaku.
- c. Stres merupakan interaksi antara individu dengan lingkungan, konsep ini menyatakan bahwa stres sebagai suatu proses yang meliputi stresor dan *strain* dengan menambahkan dimensi hubungan antara individu dengan lingkungan.^(26,27) Stres dipengaruhi oleh beberapa hal yaitu : kondisi individu, seperti: kondisi fisik, umur, jenis kelamin, tingkat pendidikan, dan seterusnya;

Karakteristik kepribadian, seperti: stabilitas emosi, introvert atau ekstrovert, dan seterusnya; Variabel sosial-kognitif, seperti: dukungan sosial, Hubungan dengan lingkungan sosial, integrasi dalam jaringan sosial, kemampuan koping individu, dan lain sebagainya. Contohnya dalam menghadapi skripsi tiap individu mengalami tingkat stres yang berbeda.

- d. Stres sebagai hubungan antara individu dengan stresor, konsep ini menyatakan bahwa Stres bukan hanya dapat terjadi karena faktor-faktor yang ada di lingkungan, tetapi juga dapat berasal dari faktor-faktor yang ada dalam diri individu. stres dapat terjadi karena konflik, frustrasi, krisis dan tekanan.⁽²⁶⁾ Contoh : penyakit jasmani, konflik internal dan lain sebagainya.

2.1.3.3 Bentuk Stres

stres dapat menjadi 2 bentuk yaitu:

- a. eustres

eustres adalah respons positif terhadap stresor. Hal ini terjadi ketika terdapat jarak antara apa yang dimiliki seseorang dan apa yang diinginkan. Namun, jarak tersebut tidak membebani secara berlebihan.⁽²⁸⁾

- b. distres

distres adalah respons negatif terhadap stresor yang disebabkan oleh paparan stres yang berkepanjangan, sering, atau intens.⁽²⁾ Bentuk stres ini dapat memunculkan gejala stres baik psikologis, fisiologis, maupun perilaku.

2.1.3.4 Epidemiologi stres

Data hasil riset kesehatan dasar pada tahun 2019 menyatakan bahwa sebesar 37.728 orang (9,8%) mengalami stres.⁽²⁹⁾ Pada tahun 2022 tingkat stres akibat kerja di dunia mencapai 44% dan stres pekerja di Indonesia mencapai 21%.⁽³⁰⁾

2.1.3.4 Faktor penyebab Stres Kerja

Stres kerja disebabkan oleh beberapa faktor yang saling berinteraksi dan saling mempengaruhi antara satu sama lain. Faktor – faktor penyebab stres kerja yaitu:^(26,31)

- a. Faktor Individu

Faktor ini mencakup kehidupan pribadi individu seperti **Kebutuhan psikologis yaitu tuntutan terhadap keinginan yang ingin dicapai**. Terdapat pula **proses internalisasi diri yaitu tuntutan individu untuk terus-menerus menyerap sesuatu yang diinginkan sesuai dengan perkembangan**. Di samping itu, tekanan ekonomi merupakan kondisi yang berhubungan dengan pendapatan dan status pekerjaan seperti pengangguran, ketidakamanan kerja, kekurangan finansial, dan stres finansial yang secara objektif dapat menjadi sumber stres signifikan bagi individu. Menurut Sinclair, dkk. Tekanan Ekonomi adalah salah satu stresor tekanan ekonomi berdampak negatif terhadap kesehatan fisik dan psikologis.⁽³²⁾ Selain itu, karakteristik kepribadian bawaan serta **penilaian individu terhadap lingkungan dan pengaruhnya pada diri dan persepsinya terhadap lingkungan juga turut mempengaruhi stres**. Berdasarkan penelitian Surya, dkk. **menunjukkan bahwa terdapat hubungan negatif signifikan antara persepsi kualitas lingkungan kerja terhadap *psychological well-being***.⁽³³⁾ Contohnya, pengemudi yang memiliki persepsi negatif terhadap kondisi jalan, kebijakan perusahaan, dan faktor lainnya cenderung merasa lebih stres, kurang percaya diri, dan tidak mampu mencapai potensi psikologis yang optimal. Akan tetapi, penilaian individu terhadap suatu stresor dapat berbeda beda antar individu **hal tersebut terjadi karena beberapa faktor berikut:**

1. Sifat stresor, yaitu besarnya pengaruh stresor dan kemampuan individu dalam cara mengatasi dan mencari tahu sumber stresor tersebut. Setiap individu mengalami dampak stres yang berbeda antara individu satu dengan individu lainnya.
2. Jumlah stresor, yaitu kondisi di mana individu menghadapi beberapa tekanan secara bersamaan dalam satu periode waktu. Jika individu tersebut tidak mampu menghadapi stresor tersebut akan menimbulkan respons yang negatif. Misalnya mudah marah terhadap masalah yang kecil.
3. Lama stresor, yaitu durasi atau jangka waktu individu terus-menerus menghadapi **stresor yang sama**. Semakin sering individu mengalami **hal yang sama maka akan timbul kelelahan dalam mengatasi masalah tersebut**.

4. Pengalaman masa lalu, yaitu pengalaman yang pernah dialami individu mempengaruhi cara individu dalam menghadapi masalah yang dihadapi.
5. Tingkat perkembangan, yaitu masing-masing individu mengalami perkembangan pada tingkat yang bervariasi.

b. Faktor Organisasi

Faktor Organisasional mencakup berbagai hal yang terjadi dalam organisasi/ pekerjaan yaitu: tuntutan peran, yang mengacu pada tekanan yang diberikan pada individu yang disebabkan oleh peran spesifik yang mereka dapatkan dalam organisasi. Selain itu, terdapat juga tuntutan interpersonal yaitu tekanan yang ditimbulkan oleh rekan kerja. Interaksi yang buruk dan kurangnya dukungan sosial juga turut meningkatkan tingkat stres

c. Faktor Lingkungan

Yang termasuk dalam stresor lingkungan yaitu: sikap lingkungan yaitu tuntutan lingkungan sosial yang membuat individu harus selalu berlaku positif sesuai dengan standar masyarakat setempat. Selain itu, tuntutan dan sikap keluarga, contohnya seperti keinginan orang tua yang tidak sesuai dengan keinginan sehingga menimbulkan tekanan bagi individu tersebut. Selanjutnya, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yaitu tuntutan untuk selalu mengikuti perkembangan zaman yang mendorong sebagian individu berlomba-lomba untuk menjadi yang terdepan dalam memperoleh informasi baru.

2.1.3.5 Gejala stres

Gejala stres dapat meliputi hal-hal berikut :

a. Gejala Psikologis

Gejala psikologis dapat berupa kecemasan, ketegangan emosional, kebingungan, mudah marah, frustrasi, kemarahan, kebencian, sensitif, sulit mengekspresikan emosi, penarikan diri dari lingkungan, depresi, kelelahan mental, hambatan dalam berkomunikasi, perasaan terkucilkan dan terasingkan, bosan, ketidakpuasan kerja, penurunan kemampuan kognitif, hilangnya konsentrasi, serta penurunan kepercayaan diri.^(2,34)

b. Gejala Fisiologis

7

Gejala fisiologis dapat berupa peningkatan denyut jantung dan tekanan darah, peningkatan risiko mengalami penyakit kardiovaskular, meningkatnya sekresi dari adrenalin, kortisol, dan norepinefrin, gangguan sistem pencernaan, meningkatnya frekuensi cedera fisik, lelah secara fisik yang dapat menjadi sindrom kelelahan kronis, gangguan tidur, gangguan kulit, sakit kepala, gangguan pernapasan, nyeri punggung bagian bawah, ketegangan otot, dan penurunan fungsi sistem kekebalan tubuh.^(2,34)

c. Gejala Perilaku

Gejala perilaku dapat berupa penundaan, menghindari, dan ketidakhadiran dalam bekerja, kecenderungan meminum minuman keras, menurunnya produktivitas, dan penggunaan obat-obatan terlarang. Selain itu, individu dapat menunjukkan tindakan sabotase terhadap pekerjaan, perilaku makan yang berlebih sebagai pelampiasan yang dapat memicu obesitas, perilaku kurang makan sebagai wujud penarikan diri yang disertai kehilangan berat badan secara drastis yang disertai kemungkinan gejala depresi. Gejala lainnya mencakup peningkatan kecenderungan perilaku berisiko tinggi seperti ugal-ugalan dan berjudi, peningkatan kecenderungan agresivitas, tindakan vandalisme, kriminalitas, serta memburuknya hubungan dengan keluarga dan teman, yang dalam kondisi ekstrem dapat menimbulkan kecenderungan untuk melakukan tindakan bunuh diri.^(2,34)

2.1.3.6 Mekanisme koping stres

Ada beberapa mekanisme koping dalam menghadapi stres yaitu:^(26,35)

a. *Emotional-focused coping*

Emotional focused coping dilakukan dengan cara mengatur respons emosional terhadap stres.⁽²⁶⁾ Hal ini dilakukan untuk menghilangkan kenyataan yang tidak menyenangkan. Hal ini ditunjukkan melalui perilaku individu contohnya dengan meminum minuman keras, mencari dukungan dari orang lain, menghindari orang lain, dan seterusnya.⁽³⁵⁾

b. *Problem-focused coping.*

Problem-focused coping dilakukan dengan belajar cara-cara baru mengatasi stres.⁽²⁶⁾ Cara ini sering digunakan apabila dirinya yakin dapat mengubah kondisi

20

20

yang dialami. Contohnya : melakukan protokol kesehatan, melakukan aktivitas lain, dan seterusnya.⁽³⁵⁾

2.1.3.7 Manajemen stres

Manajemen stres terbagi menjadi 3 yaitu :^(2,36)

a. Pencegahan primer

Pencegahan primer diarahkan pada stresor, bertujuan untuk membantu individu mengelola persepsi pribadi tentang stres, memperbaiki lingkungan kerja pribadinya, dan menjaga keseimbangan kehidupan kerja.⁽²⁾ Meskipun terdapat berbagai Teknik yang dapat membantu, dua alat pencegahan primer yang utama adalah rasio emosi positif yang tepat dan dukungan sosial yang baik.

b. Pencegahan sekunder

Pencegahan sekunder diarahkan pada respons, bertujuan untuk membantu individu mengatur energi, emosi, dan kebugaran fisik yang disebabkan oleh stres.⁽²⁾ Program kebugaran fisik, meditasi, dan relaksasi menjadi salah satu cara melakukan pencegahan sekunder stres.⁽³⁶⁾

c. Pencegahan tersier

Pencegahan tersier diarahkan pada gejala, bertujuan untuk memulihkan kesehatan dan fungsi dengan memanfaatkan terapi pengobatan dan intervensi konseling.⁽²⁾

2.1.4 Hubungan stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif

Stres kerja merupakan salah satu sumber tekanan yang, apabila tidak dikelola dengan baik, dapat menimbulkan gejala psikologis, fisiologis, dan perilaku. Salah satu respons terhadap stres kerja yaitu perilaku agresif. Agresivitas dapat terjadi karena berbagai faktor antara lain: faktor demografi, sosial, lingkungan, situasional, emosi dan kepribadian. Interaksi antar faktor tersebut kemudian menyebabkan terbentuknya perilaku agresif, yang termanifestasi dalam bentuk perilaku mengemudi agresif. Studi yang dilakukan oleh Teguh, dkk. menemukan hubungan positif antara stres kerja dan perilaku agresi ($p = 0,000$).⁽⁵⁾ Selanjutnya, berdasarkan studi yang dilakukan oleh Silvia, dkk. didapatkan pengaruh positif signifikan stres

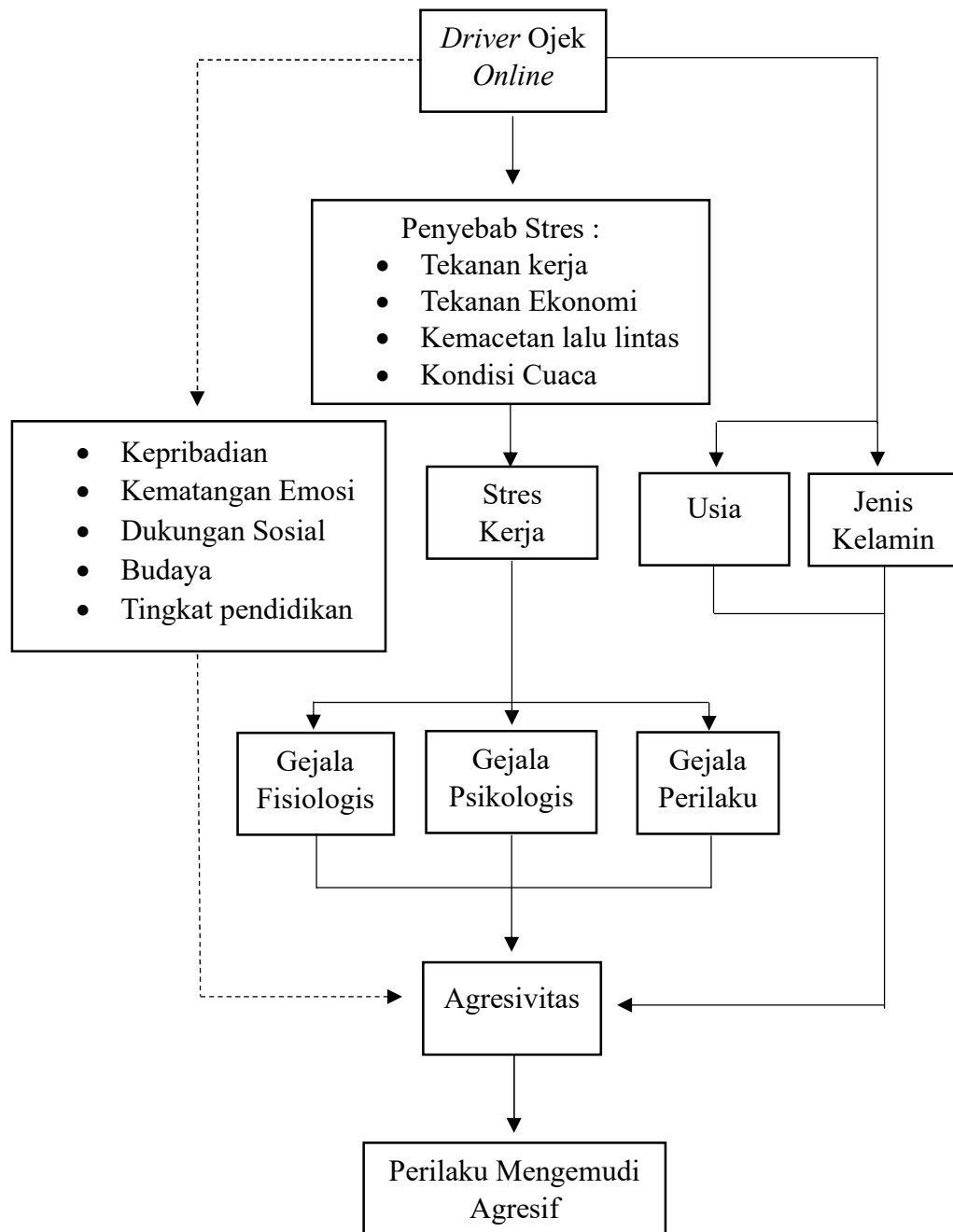
71 kerja terhadap perilaku mengemudi agresif ($p = 0,000$).⁽⁸⁾ Namun, hasil tersebut tidak sejalan dengan tesis Azzuhriyyah yang menunjukkan bahwa stres tidak berpengaruh terhadap agresivitas ($p = 0,052$).⁽⁹⁾ Dalam penelitian tersebut ditemukan bahwa perilaku agresi lebih dipengaruhi oleh regulasi emosi individu. Selain itu, studi yang dilakukan Das, dkk. menunjukkan bahwa stres kerja tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap agresi ($p = 0,079$).⁽¹⁰⁾ Dalam penelitian tersebut disampaikan bahwa sebagian besar komponen stres kerja tidak mempengaruhi agresivitas akan tetapi beberapa komponen seperti: kelebihan peran, tekanan politik kelompok yang tidak masuk akal, dan tanggung jawab terhadap individu dapat menjadi penyebab perilaku agresi.

2.2 Ringkasan pustaka

Tabel 1. Ringkasan pustaka

Peneliti	Lokasi & waktu	Desain	Subjek	Variabel yang diteliti	Lama	Hasil
Silvia dkk. ⁽⁸⁾	D, Salatiga, 2023	Cross-Sectional	150 orang driver ojek online (75 perempuan, 75 laki-laki)	Stres kerja Aggressive driving Jenis kelamin	1 kali	Hubungan positif dan signifikan antara stres kerja dan aggressive driving (p=0,000)
Teguh. dkk. ⁽⁵⁾	M, 2020	Cross-Sectional	120 karyawan PT. Tri Cahaya Utomo	Stres kerja Perilaku agresi	1 kali	Terdapat hubungan positif antara stres kerja dan perilaku agresi (p=0,000)
Azzuhriyyah, I.S ⁽⁹⁾	Pasuruan, 2024	Cross-Sectional	300 santri pondok pesantren	Stres Agresivitas Regulasi emosi	1 kali	Stres tidak berpengaruh langsung terhadap agresivitas, namun dipengaruhi oleh regulasi emosi (p=0,052)
Das. dkk. ⁽¹⁰⁾	T, 2023	Cross-Sectional	120 pegawai BPO (60 pria, 60 wanita)	Stres kerja Agresivitas Kinerja kerja	1 kali	Tidak ditemukan hubungan signifikan antara stres kerja dan agresivitas, namun ada korelasi tidak langsung (p=0,079)

2.3 Kerangka teori



Gambar 1.Kerangka teori

Keterangan :

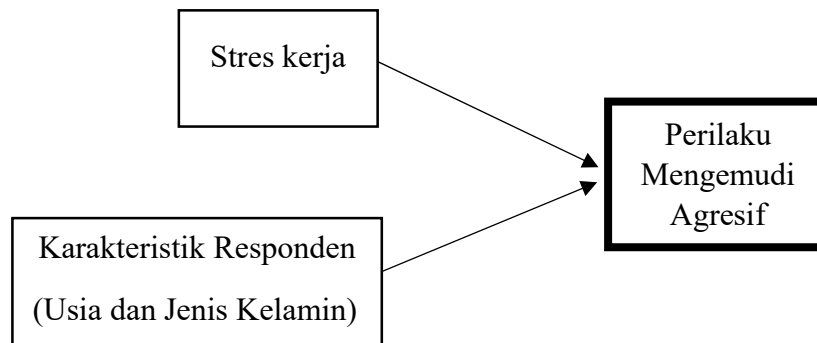
Variabel yang diteliti _____

Variabel yang tidak diteliti -----

BAB III

KERANGKA KONSEP DAN DEFINISI OPERASIONAL

3.1 Kerangka konsep



Gambar 2. Kerangka konsep

Keterangan

- : Variabel Bebas
- : Variabel Tergantung

3.2 Variabel penelitian

3.2.1 Variabel bebas

Variabel bebas yaitu variabel yang mempengaruhi terjadinya sebab perubahan variabel dependen, yang menjadi masalah dalam penelitian ini.⁽³⁷⁾

Variabel bebas yang diteliti dalam penelitian ini adalah stres kerja, dan karakteristik responden (usia dan jenis kelamin)

3.2.2 Variabel tergantung

Variabel tergantung yaitu variabel terikat yang dipengaruhi oleh variabel independen.⁽³⁷⁾ Variabel tergantung yang diteliti dalam penelitian ini adalah perilaku mengemudi agresif

3.3 Definisi operasional

Tabel 2. Definisi operasional

Variabel	Definisi	Alat ukur	Cara mengukur	Hasil	Skala	Referensi
Stres kerja	Reaksi terhadap tekanan atau tuntutan, sebagai akibat dari pekerjaan seseorang ⁽²⁵⁾	Kuesioner	Wawancara	Ringan (10-23) Sedang (24-36) Berat (37-50)	Skala ordinal	Gunasekara KA ⁽²⁵⁾
Perilaku mengemudi agresif	Mengoperasikan kendaraan bermotor dengan maksud untuk menimbulkan segala bentuk kerugian, baik fisik, mental, atau emosional, terhadap orang lain atau harta benda, yang mengakibatkan peningkatan risiko kecelakaan, cedera, atau kematian karena ketidaksabaran, frustrasi, stres umum, atau permusuhan. ⁽⁷⁾	Kuesioner ABDS (<i>Aggressive Driving Behavior Scale</i>)	Wawancara	Rendah (11-35) Tinggi (36-55)	Skala ordinal	Aljagoub D ⁽⁷⁾
Usia	Lamanya hidup seseorang dalam hitungan tahun yang dihitung sejak dilahirkan. ⁽³⁸⁾	Kartu tanda penduduk (KTP)	Wawancara	< 30 tahun ≥ 30 tahun	Skala ordinal	Santika IGPNA ⁽³⁸⁾
Jenis kelamin	Perbedaan bentuk fisik dan biologis yang dibawa sejak lahir ⁽³⁹⁾	Kartu tanda penduduk (KTP)	Wawancara	Laki-laki Perempuan	Skala nominal	Manurung A ⁽³⁹⁾

BAB IV

METODE

4.1 Desain

Penelitian ini menggunakan desain penelitian kuantitatif dengan pendekatan *cross-sectional* menggunakan data primer. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan *consecutive non-random sampling*.

4.2 Lokasi dan waktu

Penelitian dilaksanakan di daerah Kecamatan Grogol Petamburan, Jakarta barat pada bulan September sampai bulan Desember tahun 2025.

4.3 Populasi dan subjek

4.3.1 Populasi

4.3.1.1 Populasi target

Populasi target adalah seluruh *driver* ojek *online* di Indonesia yang memenuhi kriteria inklusi.

4.3.1.2 Populasi terjangkau

Populasi terjangkau adalah *driver* ojek *online* yang terdapat di pangkalan ojek *online* yang terdapat di wilayah Kecamatan Grogol Petamburan, Jakarta Barat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta

4.3.2 Subjek

4.3.2.1 Kriteria pemilihan subjek

Kriteria inklusi:

- *Driver* ojek *online* yang masih aktif yang berada di pangkalan ojek pada wilayah kecamatan Grogol Petamburan
- *Driver* ojek *online* yang sudah bekerja > 1 bulan
- Bersedia berpartisipasi dalam penelitian.

Kriteria eksklusi:

- *Driver* ojek *online* yang tidak mengisi kuesioner dengan lengkap

- Responden mengalami gangguan kejiwaan
- Responden mengonsumsi obat-obatan psikotropika

4.3.2.2 Perhitungan jumlah subjek

Rumus infinit :

$$n_0 = \frac{Z^2 \cdot p \cdot q}{d^2}$$

$$n_0 = \frac{1,96^2 \cdot 0,34 \cdot 0,66}{0,05^2}$$

$$n_0 = \frac{0,86205504}{0,0025}$$

$$n_0 = 344,822016 \approx 345$$

Keterangan :

n = jumlah sampel yang dibutuhkan pada populasi infinit

n_0 = jumlah sampel minimal

Z = tingkat kemaknaan dikehendaki adalah 95%, dengan nilai 1,96

p = prevalensi perilaku mengemudi agresif dengan nilai 34% = 0,34⁽⁴⁾

$q = 1-p = 1-0,34 = 0,66$

d = kesalahan absolut yang dapat diterima, pada penelitian ini adalah 5% (0,05)

Rumus finit :

$$n = \frac{n_0}{(1 + \frac{n_0}{N})}$$

$$n = \frac{345}{(1 + \frac{345}{150})}$$

$$n = \frac{345}{3,3}$$

$$n = 104,545454545 \approx 105$$

Keterangan :

n = jumlah sampel yang digunakan untuk sampel finit

n_0 = jumlah sampel minimal

N = jumlah populasi terjangkau yaitu 150

Dengan *drop out* sebesar 15% dari hasil populasi finit, maka:

$$n = 105$$

$$n = 105 + \text{drop out } 15\%$$

$$n = 120,75 \approx 121$$

Setelah hasil populasi ditambahkan *drop out* sebesar 15%, sampel yang dibutuhkan pada penelitian ini adalah 121

4.4 Bahan dan instrumen

Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

4.4.1 Stres kerja

Stres kerja diukur menggunakan instrumen Kuesioner Stres Kerja yang berisi 10 buah pertanyaan yang telah digunakan dalam penelitian Fernanda, dkk.⁽⁴⁰⁾ Kuesioner ini menggunakan skala likert yang terdiri atas skor 1-5 dengan jawaban sangat tidak setuju, tidak setuju, netral, setuju, sangat setuju. Interpretasi hasil dari kuesioner ini berupa ringan dengan skor 10-23, sedang dengan skor 24-36, dan berat dengan skor 37-50.

Tabel 3. Validitas Kuesioner Stres kerja

	Kode Pernyataan	Nilai r hitung	Nilai r tabel	Keterangan
Stres kerja (Validitas)	P.1	0.365	0.279	Valid
	P.2	0.485	0.279	Valid
	P.3	0.725	0.279	Valid
	P.4	0.665	0.279	Valid
	P.5	0.749	0.279	Valid
	P.6	0.720	0.279	Valid
	P.7	0.294	0.279	Valid
	P.8	0.652	0.279	Valid
	P.9	0.726	0.279	Valid
	P.10	0.599	0.279	Valid

Tabel 4. Reabilitas Kuesioner Stres kerja

Aspek yang Diukur	Nilai Cronbach's Alpha
Stres Kerja	0.769

4.4.2 Perilaku Mengemudi Agresif

Perilaku mengemudi agresif diukur menggunakan instrumen Kuesioner ABDS (*Aggressive Driving Behavior Scale*) yang terdiri atas 11 pertanyaan dibuat oleh Houston, et al. dan diadaptasi oleh Samara, dkk.⁽⁴⁾ Rentang validitas internal alat ukur ini berada di antara 0,20-0,60 dan koefisien reliabilitasnya sebesar 0,813.⁽⁴¹⁾ Kuesioner ini menggunakan skala likert yang terdiri atas skor 1-5 dengan jawaban Tidak pernah, Jarang, Kadang –Kadang, Sering, dan Sangat sering. Interpretasi hasil dari kuesioner ini berupa rendah dengan skor 11-35 dan tinggi dengan skor 36-55.

4.5 Analisis statistik

Analisis data pada penelitian ini dilakukan dengan program *Package for Social Science* (SPSS). Data penelitian ini kemudian dianalisis menggunakan analisis univariat dan bivariat.

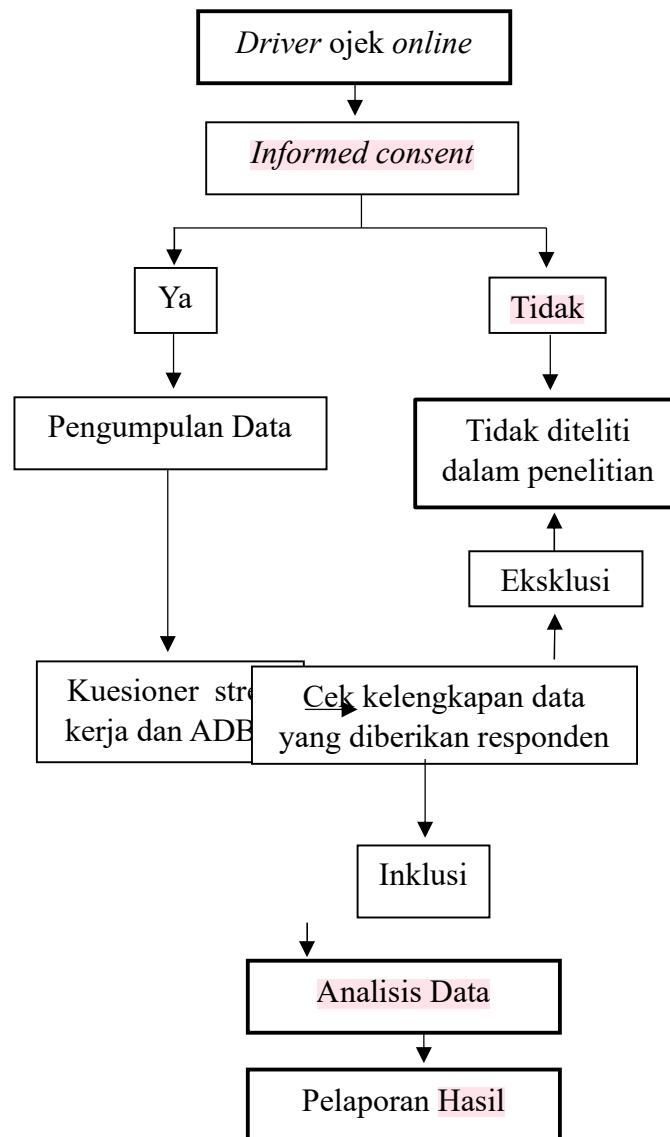
4.5.1 Analisis univariat

Analisis univariat dianalisis dengan menggunakan statistik deskriptif, yaitu persentase, dan frekuensi pada variabel bebas yaitu stres kerja dan karakteristik responden (usia dan jenis kelamin) serta variabel tergantung yaitu perilaku mengemudi agresif.

4.5.2 Analisis bivariat

Analisis bivariat menggunakan uji *Chi-square* menggunakan program *Package for Social Science* (SPSS) dengan ambang signifikansi yang ditetapkan sebesar 0,05. Data yang dianalisis yaitu stres kerja dan karakteristik responden (usia dan jenis kelamin) terhadap perilaku mengemudi agresif.

4.6 Alur kerja penelitian



Gambar 3. Alur kerja

4.7 Etika penelitian

Penelitian ini dengan judul hubungan stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif *driver ojek online* telah memenuhi persyaratan etik oleh Komisi Etik Riset Fakultas Kedokteran Universitas Trisakti. Surat persetujuan penelitian ini tercatat dengan nomor 061/KER/FK/08/2025.

2

4.8 Penjadwalan penelitian

Tabel 5. Penjadwalan pelaksanaan penelitian

Kegiatan	WAKTU											
	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	Jan
Pemilihan judul												
Penyusunan dan penyelesaian BAB I (Pendahuluan)												
Penyusunan dan penyelesaian BAB II (Tinjauan Pustaka)												
Penyusunan dan penyelesaian BAB III (Kerangka konsep & definisi operasional)												
Penyusunan dan penyelesaian BAB IV (Metode)												
Konsultasi												
Penyerahan proposal												
Persiapan ujian												

Ujian proposal												
Pengerjaan n sampel												
Analisis data												
Penyusunan an Skripsi												

BAB V HASIL PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dari Oktober-Desember 2022 yang dilaksanakan di wilayah Grogol petamburan Jakarta barat dengan jumlah 123 responden. Namun terdapat 2 responden yang tidak memenuhi kriteria inklusi sehingga tidak diteliti. Oleh sebab itu, total responden yang dianalisis adalah 121 responden. Pengumpulan data diambil dengan menggunakan *google form* yang diberikan arahan oleh peneliti. Setelah semua data terkumpul maka akan dianalisis menggunakan *Statistical package for the social sciences* (SPSS).

5.1 Analisis univariat

Tabel 6. Distribusi karakteristik subjek studi (n=121)

Variabel		Frekuensi (n)	Persentase (%)
Usia (Tahun)	< 30	21	17,4
	≥ 30	100	82,6
Jenis kelamin	Laki-laki	113	93,4
	Perempuan	8	6,6
Stres kerja	Ringan	11	9,1
	Sedang	80	66,1
	Berat	30	24,8
Perilaku mengemudi agresif	Rendah	110	90,9
	Tinggi	11	9,1

Pada tabel 6 didapatkan hasil bahwa sebagian besar responden dengan persentase 82,6% berusia lebih dari 30 tahun. Mayoritas responden memiliki jenis kelamin laki-laki dengan persentase 93,4%. Selain itu, 24,8% responden mengalami stres kerja pada kategori berat, dan sebanyak 9,1% responden tercatat melakukan perilaku mengemudi agresif pada kategori tinggi.

5.2 Analisis bivariat

Tabel 7. Hubungan karakteristik responden (usia dan jenis kelamin), dan stress kerja terhadap perilaku mengemudi agresif pada driver ojek online (n = 121)

Variabel		Perilaku Mengemudi Agresif				Nilai p
		Rendah		Tinggi		
		n	%	n	%	
Usia (Tahun)	< 30	19	90,5	2	9,5	1.000
	≥ 30	91	91	9	9	
Jenis kelamin	Laki-laki	103	91,2	10	8,8	0,545
	Perempuan	7	87,5	1	12,5	
Stres kerja	Ringan-sedang	82	90,1	9	9,9	0,730
	Berat	28	93,3	2	6,7	

Analisis menggunakan *Fischer's exact test*. Batas kemaknaan statistik yang digunakan p < 0,05

Pada tabel 7, Analisis bivariat tidak dilakukan menggunakan uji *Chi Square* karena tidak terpenuhi syarat, yaitu tidak lebih dari 20% sel memiliki expected count < 5. Oleh sebab itu, dilakukan penyederhanaan sel pada variabel stres kerja menjadi kategori ringan-sedang dan berat agar dapat digunakan uji *Fischer's exact test* pada analisis usia, jenis kelamin, dan stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif.

Berdasarkan hasil analisis bivariat usia terhadap perilaku mengemudi agresif, ditemukan baik responden berusia ≤ 30 tahun maupun > 30 tahun sebagian besar menunjukkan perilaku mengemudi agresif pada kategori rendah dengan persentase 90,5% dan 91%. Berdasarkan uji *Fischer's exact test* didapatkan nilai p = 1,000 yang menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara usia dan perilaku mengemudi agresif.

Berdasarkan hasil analisis bivariat jenis kelamin terhadap perilaku mengemudi agresif, baik responden laki-laki maupun perempuan sebagian besar menunjukkan perilaku mengemudi agresif pada kategori rendah dengan persentase 91,2 dan 87,5. Berdasarkan uji *Fischer's exact test* didapatkan nilai p = 0,545 yang menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dan perilaku mengemudi agresif.

7 Berdasarkan hasil analisis bivariat stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif, responden dengan kategori stres kerja ringan-sedang, dan berat sebagian besar menunjukkan perilaku mengemudi agresif pada kategori rendah dengan persentase 90,1%, dan 93,3%. Berdasarkan uji *Fischer's exact test* didapatkan nilai 40 $p = 0,730$ yang menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara stres kerja dan perilaku mengemudi agresif.

BAB VI

PEMBAHASAN

6.1 Analisis Univariat

Penelitian ini dilaksanakan di wilayah Grogol Petamburan Jakarta barat dengan jumlah 121 responden. Yang di antaranya sebanyak 9,1% melakukan perilaku mengemudi agresif dengan kategori tinggi. Hasil ini berbeda jauh dengan studi dari Samara, dkk. yang menemukan bahwa sebanyak 34% pengendara *driver* ojek *online* di kota Kupang mempunyai perilaku mengemudi agresif yang tinggi.⁽⁴⁾ Hal ini dapat terjadi karena beberapa faktor seperti faktor demografi, faktor kepribadian dan kematangan emosi, faktor situasional, faktor sosial, dan faktor lingkungan.⁽⁷⁾ Penelitian ini meneliti beberapa faktor yaitu faktor demografis berupa usia dan jenis kelamin dan faktor situasional berupa stres kerja.

Variabel jenis kelamin didominasi oleh jenis kelamin laki-laki dengan jumlah responden sebanyak 93,4% responden. Hal ini serupa dengan penelitian studi dari Samara, dkk. mendapatkan hasil bahwa sebanyak 95% pengendara *driver* ojek *online* di kota Kupang adalah laki-laki. Dan dalam penelitian Muhammad, dkk. mendapatkan hasil bahwa 98,7% pengendara ojek *online* di kota Jambi adalah laki-laki.⁽⁴²⁾ Hal ini terjadi karena pekerjaan ini adalah pekerjaan lapangan yang menuntut mobilitas tinggi dan banyak menghabiskan waktu di jalan raya, sehingga lebih diminati kaum laki-laki.⁽⁴²⁾

Variabel usia didominasi oleh kelompok usia ≥ 30 tahun dengan jumlah responden sebanyak 82,6 responden. Hal ini bertolak belakang dengan penelitian lain seperti studi dari Silvia, dkk yang meneliti 150 ojek *online* dengan proporsi seimbang di kota Salatiga yang menemukan bahwa ojek *online* didominasi oleh kelompok usia < 30 tahun.⁽⁸⁾ Perbedaan ini dapat terjadi karena adanya variasi tempat, dan kondisi sosial ekonomi setempat. Temuan ini diperkuat oleh informasi tambahan dari beberapa responden yang menyampaikan bahwa mereka kesulitan menemukan pekerjaan lain yang dapat menjadi sumber penghasilan untuk

memenuhi kebutuhan sehari-hari, terutama karena usia mereka yang diatas 30 tahun, sehingga memilih bekerja sebagai *driver* ojek *online*.

6.2 Hubungan karakteristik responden dan perilaku mengemudi agresif

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara usia ($p = 1,000$) dan jenis kelamin ($p = 0,545$) terhadap perilaku mengemudi agresif ($p < 0,05$). Pada penelitian ini, responden berusia ≥ 30 tahun dengan persentase 91%. menunjukkan perilaku mengemudi agresif pada kategori rendah. Berdasarkan studi Mehta, dkk. pada usia ≥ 30 tahun, individu memasuki fase *established adulthood* yang lebih stabil secara emosional dan sosial, serta cenderung memiliki gaya hidup yang lebih teratur dan aman.⁽¹⁷⁾ Hal ini berkontribusi terhadap temuan bahwa perilaku mengemudi agresif berada pada kategori rendah. Kemudian Menurut Liu, dkk. menyatakan bahwa hasil penelitian mereka selaras dengan penelitian sebelumnya yang menyatakan bahwa pengemudi yang lebih tua adalah pengemudi yang lebih aman dan sebagai perbandingan, pengemudi yang lebih muda cenderung melakukan tindakan mengemudi yang lebih berisiko.⁽¹⁵⁾ Meskipun demikian, responden berusia < 30 tahun juga sebagian besar menunjukkan perilaku mengemudi agresif yang rendah dengan persentase 90,5%. Hal ini menunjukkan bahwa usia bukan faktor utama yang mempengaruhi perilaku mengemudi agresif pada populasi ini. Dan didukung oleh penelitian Rumasoreng, dkk. yang menyatakan bahwa tidak terdapat perbedaan tingkat perilaku mengemudi agresif berdasarkan usia ($p = 0,236$).⁽¹⁴⁾

Sebagian besar responden dengan jenis kelamin laki-laki dengan persentase 91,2% dan jenis kelamin perempuan dengan persentase 87,5% menunjukkan perilaku mengemudi agresif yang rendah. Hal ini sejalan dengan penelitian Mega, dkk. yang menyatakan bahwa tidak adanya perbedaan perilaku agresif pengendara motor di Kota Bukittinggi ditinjau dari jenis kelamin ($p = 0,217$).⁽⁴³⁾ Hal ini bertolak belakang dengan penelitian Rumasoreng, dkk. menunjukkan bahwa ada perbedaan signifikan tingkat perilaku mengemudi agresif berdasarkan jenis kelamin ($p = 0,000$). Hasil tersebut didapatkan karena berdasarkan penelitian Rumasoreng,

dkk. laki-laki menilai peraturan lalu lintas terlalu mengikat sehingga sering dilanggar, sementara perempuan menilai peraturan lalu lintas sebagai aturan yang harus dipatuhi.⁽¹⁴⁾

Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa faktor demografis berupa usia dan jenis kelamin bukan faktor utama dalam perilaku mengemudi agresif. Hal ini sejalan dengan studi Abele, dkk. yang menunjukkan bahwa usia dan jenis kelamin tidak berhubungan dengan perilaku mengemudi agresif, akan tetapi faktor kepribadian dan emosi individu lebih berpengaruh terhadap perilaku mengemudi agresif.⁽⁴⁴⁾

6.3 Hubungan stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak terdapat hubungan yang signifikan antara stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif ($p = 0,730$) ($p < 0,05$). Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat faktor lain seperti faktor kepribadian dan kematangan emosi, faktor sosial, dan faktor lingkungan. yang tidak diteliti yang memiliki pengaruh lebih kuat terhadap perilaku mengemudi agresif. Hal ini sejalan dengan studi Das, dkk yang meneliti 120 pegawai dengan proporsi seimbang yang menunjukkan bahwa stres kerja tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap agresi pada pegawai ($p = 0,079$).⁽¹⁰⁾ Temuan ini diperkuat oleh informasi tambahan dari beberapa responden yang menyampaikan bahwa mereka lebih memilih untuk berkendara dengan aman dan menghindari konflik dengan pengguna jalan lain, sehingga agresivitas dapat ditahan meskipun mereka mengalami stres kerja.

Akan tetapi, terdapat penelitian yang bertolak belakang dengan hasil tersebut seperti studi dari Silvia, dkk yang meneliti 150 ojek online dengan proporsi seimbang di kota Salatiga dan didapatkan hasil terdapat pengaruh positif signifikan stres kerja terhadap *aggressive driving* pada *driver* ojek online ($p = 0,000$).⁽⁸⁾ Terdapat penelitian lainnya, yaitu studi dari Teguh, dkk. yang meneliti 120 pegawai PT. Tri Cahaya Utomo bahwa terdapat hubungan positif antara stres kerja dan perilaku agresi pada karyawan ($p = 0,000$). Namun, penelitian tersebut juga melaporkan bahwa pengaruh stres kerja terhadap perilaku agresi pada karyawan sebesar 29,6%, selebihnya 70,4% dipengaruhi oleh faktor lain.⁽⁵⁾

Hasil penelitian ini sejalan dengan teori *general aggression model (GAM)* yang menyatakan bahwa perilaku agresif adalah hasil dari interaksi antara faktor individu dengan faktor situasional yang mempengaruhi tindakan individu.⁽²³⁾ Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa stres kerja tidak menjadi faktor utama dalam perilaku mengemudi agresif karena terdapat faktor lain yang tidak diteliti yang dapat lebih berperan dalam menahan respons agresif pada driver ojek *online*.

6.4 Keterbatasan penelitian

Keterbatasan penelitian ini adalah penelitian ini tidak menilai faktor-faktor lain yang dapat mempengaruhi terjadinya perilaku mengemudi agresif misalnya kepribadian, durasi mengemudi, kematangan emosi, budaya, tingkat pendidikan, serta dukungan sosial. Selain itu, keterbatasan lainnya adalah penggunaan kuesioner yang bersifat subjektif sehingga berisiko menimbulkan bias dari responden. Keterbatasan berikutnya yaitu penelitian ini hanya dilakukan pada satu waktu (*cross-sectional*) sehingga tidak dapat menggambarkan hubungan sebab-akibat secara mendalam.

2

BAB VII

KESIMPULAN DAN SARAN

7.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang didapatkan dan diolah menggunakan SPSS dengan rumus statistik uji *Fischer's exact test* didapatkan kesimpulan sebagai berikut:

1

1. Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online*.
2. Tidak terdapat hubungan yang signifikan antara karakteristik responden (usia dan jenis kelamin) terhadap perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online*.

7.2 Saran

Bagi peneliti berikutnya yang tertarik melanjutkan penelitian tentang hubungan stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online* dapat meneliti lebih lanjut tentang faktor-faktor lain seperti kepribadian, durasi mengemudi, kematangan emosi, budaya, tingkat pendidikan, serta dukungan sosial. Selain itu, peneliti berikutnya dapat meneliti lebih lanjut dengan menggunakan data objektif seperti rekaman aplikasi ojek *online* (misalnya jumlah orderan, pendapatan harian, dan jam aktif mengemudi), data GPS (seperti kecepatan rata-rata, frekuensi pelanggaran, dan sebagainya), serta observasi langsung untuk memperoleh gambaran yang komprehensif serta mengurangi bias subjektif dari responden. Penelitian berikutnya juga dapat menggunakan desain longitudinal untuk melihat hubungan kausal antara faktor-faktor tersebut dengan perilaku mengemudi agresif. Hasil penelitian ini dapat menjadi dasar bagi perusahaan penyedia layanan ojek *online* agar tetap memperkuat aspek keselamatan berkendara, pengelolaan emosi, serta stres kerja yang wajar. Selain itu, hasil penelitian ini juga dapat menjadi wawasan bagi masyarakat untuk meningkatkan pemahaman terhadap kondisi kerja *driver* ojek *online* untuk mendukung terciptanya kondisi berkendara yang aman dan minim perilaku mengemudi agresif.

42

13

7

23

References

1. Kamim ABM, Khandiq MR. Gojek dan kerja digital: kerentanan dan ilusi kesejahteraan yang dialami oleh mitra pengemudi dalam kerja berbasis platform Digital. *J Stud Pemuda*. 2019;8(1):57–73.
2. Quick J, Henderson D. Occupational stress: preventing suffering, enhancing wellbeing. *Int J Environ Res Public Health*. 2016;13(5):459.
3. Finley K, Hanson B, Otto J, Green K. Understanding aggressive driving and ways to reduce it-phase 1 final report. 2024.
4. Samara YRS, Lidia K, Setiawan IMB. Hubungan tingkat stres dengan perilaku aggressive driving pada pengemudi ojek online di Kota Kupang. *Cendana Med J*. 2022;23(1):88–96.
5. Teguh M, Maria A, May W, Gulo EF, Hartini S. Perilaku agresi ditinjau dari stres kerja pada karyawan. *Psikostudia*. 2020;9(2):127–33.
6. Rathi A, Kumar V, Singh A, Lal P. A cross-sectional study of prevalence of depression, anxiety and stress among professional cab drivers in New Delhi. *Indian J Occup Environ Med*. 2019;23(1):48–53.
7. Aljagoub D, Ardeshir F, Karakurt A. The plague of aggressive driving: definitions, causes, severity, consequences, and solutions. *Open J Saf Sci Technol*. 2023;13(03):132–51.
8. Silvia D, Hendro Wibowo D. Pengaruh stres kerja terhadap aggressive driving dengan moderator jenis kelamin pada pengemudi ojek online. *Proc Cross Cult Psychol*. 2024;2:27–48.
9. Azzuhriyyah IS. Pengaruh stress terhadap agresivitas dimoderasi oleh regulasi emosi pada santri pondok pesantren ngalah purwosari pasuruan [Tesis]. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang; 2024.
10. Das T, Mitra RK. Impact of work stress on job performance and its association with aggression among BPO employees. *Int J Indian Psychol*. 2023;11(3):171–85.
11. Watung MP, Rotinsulu DC, Tumangkeng SYL. Analisis perbandingan pendapatan ojek konvensional dan ojek online di Kota Manado. *J Berk Ilm Efisiensi*. 2020;20(3):126–39.
12. Putra AP, Rini RAP, Saragih S. Hubungan antara self control dan stres kerja dengan agresivitas polisi. *Psikologia*. 2019;2(2):93–104. DOI: 10.21070/psikologia.v2i2.1512
13. Seydi M, Rahimian Boogar I, Talepasand S. Determining risky driving according to the constructs of mentalization and personality organization with the modifying role of aggressive driving. *Iran J Psychiatry*. 2019;14(4):274–82.

14. Rumasoreng J, Zubair AGH, Rakhmat AB. Aggressive driving: studi perbandingan demografi di Kota Makassar aggressive driving: a comparative study of the demography in Makassar. *J Psikol Karakter*. 2021;1(2):109–16.
15. Liu XK, Chen SL, Huang DL, Jiang ZS, Jiang YT, Liang LJ, et al. The influence of personality and demographic characteristics on aggressive driving behaviors in eastern chinese drivers. *Psychol Res Behav Manag*. 2022;15:193–212.
16. Salvatore C. Emerging Adults and Risky and Dangerous Behaviors. In: Salvatore C, editor. *Sex, Crime, Drugs, and Just Plain Stupid Behaviors*. Cham: Springer International Publishing; 2018. p. 55–63. DOI: 10.1007/978-3-319-72766-0_6
17. Mehta CM, Arnett JJ. Toward a New Theory of Established Adulthood. *J Adult Dev*. 2023;30(1):1–5. DOI: 10.1007/s10804-023-09440-z
18. Hafizhudin Z, Indrawati ES. Hubungan antara identitas sosial dengan perilaku mengemudi agresif pada komunitas motor RX-King di Semarang. *J Empati*. 2016;5(4):683–6.
19. Iqramullah M, Asri A, Fakhri N. Stres berkendara akibat kemacetan lalu lintas dan perilaku agresif berkendara. *Gema Lingk Kesehatan*. 2022;20(2):105–10.
20. Fitzpatrick CD, Samuel S, Knodler MA. The use of a driving simulator to determine how time pressures impact driver aggressiveness. *Accid Anal Prev*. 2017;108:131–8. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2017.08.017>
21. Savira PP. Kematangan emosi dan perilaku agresif pengemudi ojek online di Surabaya. *Sukma*. 2021;2(02):157–65.
22. Kruglanski AW, Ellenberg M, Szumowska E, Molinario E, Speckhard A, Leander NP, et al. Frustration–aggression hypothesis reconsidered: the role of significance quest. *Wiley Aggress Behav*. 2023;49(5):445–68.
23. Allen JJ, Anderson CA. General aggression model. In: *The International Encyclopedia of Media Effects*. Iowa: John Wiley & Sons, Inc; 2017. DOI: 10.1002/9781118783764.wbieme0078
24. Ramadhan H, Oktariani. Gambaran tingkat stress akademik pada mahasiswa akhir yang sedang menyusun skripsi. *J Educ Batanghari*. 2022;4(10):1–8.
25. Gunasekara KA, Perera BAKS. Defining occupational stress: a systematic literatur review. *FARU J*. 2023;10(1):104–11. DOI: <https://doi.org/10.4038/faruj.v10i1.194>
26. Musradinur. Stres dan cara mengatasinya dalam perspektif psikologi. *J Edukasi*. 2016;2(2):183–200.
27. Gaol NTL. Teori stres: stimulus, respons, dan transaksional. *Bul Psikol*. 2016;24(1):1–11. DOI: 10.22146/bpsi.11224
28. Sivasubramanian P. Eustress vs distress-a review. *Int J Res Humanit Soc Sci*. 2016;4(5):12–5.

29. Khairunnisa R, Febrianti T, Deli AP. Determinan stres kerja terhadap guru pada masa pandemi COVID-19. *HIGEIA*. 2024;8(2):213–24.
30. Maharani A, Karima UQ, Fithri NK, Amrullah AA. Dampak faktor individu dan pekerjaan terhadap tingkat stres kerja di perusahaan makanan dan minuman. *HSEJ*. 2024;3(1):31–42.
31. Maghfirah N. Faktor-faktor yang mempengaruhi stres kerja karyawan. *J Dr Manaj*. 2023;6(2):127–36.
32. Sinclair RR, Graham BA, Probst TM. Annual review of organizational psychology and organizational behavior economic stress and occupational health. *Annu Rev Organ Psychol Organ Behav* 2024. 2025;11:423–51.
33. Muhammad FSA, Nainggolan EE, Muslikah ED. Lingkungan kerja dan psychological well-being pengemudi ojek online: menelisik peran dukungan emosional. *Jiwa*. 2024;2(4):147–55.
34. Asih GY, Widhiastuti H, Rusmalia D. Stres kerja. Semarang: Semarang University Press; 2018.
35. Afini M, Hanifah. Stresor dan penanggulangan stres selama masa awal pandemi COVID-19. *Psikostudia*. 2021;10(3):294–305.
36. Hasanah M. Stres dan solusinya dalam perspektif psikologi dan islam. *J Ummul Qura*. 2019;13(1):104–16.
37. Ningsih W, Kamaludin M, Alfian R. Hubungan media pembelajaran dengan peningkatan motivasi belajar siswa pada mata pelajaran PAI di SMP iptek sengkol Tangerang Selatan. *TARBAWI*. 2021;6(1):77–92.
38. Santika IGPNA. Hubungan indeks massa tubuh (IMT) dan umur terhadap daya tahan umum (kardiovaskuler) mahasiswa putra semester II kelas A fakultas pendidikan olahraga dan kesehatan IKIP PGRI Bali tahun 2014. *J Pendidik Kesehat Rekreasi*. 2015;1:42–7.
39. Manurung A, Anggraini N. Hubungan dukungan keluarga dengan kecemasan penularan COVID-19 pada lansia. *J Ilm Permas*. 2022;12(2):407–12.
40. Fernanda MF, Mardiansyah V, Putra RD. Analisis kompensasi finansial dan stres kerja terhadap kinerja driver maxim Bengkulu dalam memenuhi kebutuhan hidup. *J Cakrawala Ilm*. 2022;1(5):1–26.
41. Angeline P, Arjadi R. Peran kontrol diri sebagai prediktor perilaku mengemudi agresif pada pengemudi mobil di Jakarta. *MANASA*. 2021;10(1):55–64.
42. Anggamguna M, Justitia B, Kusdiyah E, Darmawan A. Tingkat pengetahuan pengendara ojek online mengenai pertolongan pertama (first aid) trauma muskuloskeletal akibat kecelakaan lalu lintas di kota Jambi. *JOMS*. 1(2):31–47.
43. Anggraini MM, Nurmina. Perilaku agresif pengendara motor di kota Bukittinggi ditinjau dari usia dan jenis kelamin. In *Trend : International Journal of Trends in*

Global Psychological Science and Education. 2024;1(2):89–95. DOI: 10.62260/intrend.v1i2.133

44. Åbele L, Haustein S, Møller M, Zettler I. Links between observed and self-reported driving anger, observed and self-reported aggressive driving, and personality traits. *Accid Anal Prev.* 2020;140:1–25. DOI: 10.1016/j.aap.2020.105516