

## HUBUNGAN TINGKAT STRES DENGAN PERILAKU *AGGRESSIVE DRIVING* PADA PENGEMUDI OJEK ONLINE DI KOTA KUPANG

Yulius Rokcyan Sally Samara, Kartini Lidia, I Made Buddy Setiawan

### ABSTRAK

Menurut data WHO pada tahun 2018 sekitar 1,3 juta orang di dunia meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas. *Aggressive driving* merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas, dimana sikap pengemudi yang agresif dapat ditemukan pada pengemudi ojek online. Tekanan akan pekerjaan, konflik antar pekerja, lingkungan fisik pekerjaan, dan tuntutan dari keluarga dapat menimbulkan stres pada pengemudi ojek online sehingga dapat menyebabkan terjadinya perilaku mengemudi agresif pada pengemudi ojek online. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan tingkat stress dengan perilaku *aggressive driving* pada pengemudi ojek online di Kota Kupang. Metode penelitian ini menggunakan desain penelitian observasional analitik dengan rancangan *cross sectional*. Pengambilan sampel menggunakan teknik *accidental sampling* dengan jumlah sampel sebanyak 100 orang. Pengumpulan data menggunakan kuesioner *The Depression Anxiety Stress Scale* (DASS 42) dan *Aggressive Driving Behavior Scale* (ADBS) pada pengemudi ojek online di kota Kupang. Analisis data yang digunakan adalah uji korelasi Rank Spearman's. Hasil dari penelitian ini ditemukan bahwa dari 100 responden. Terdapat 3% responden dengan tingkat stress berat, 7% dengan tingkat stress sedang, 9% dengan tingkat stress ringan dan 81% dengan tingkat stress normal. Selain itu didapatkan hasil bahwa terdapat 66% responden mempunyai perilaku *aggressive driving* rendah dan 34% responden sisanya mempunyai perilaku *aggressive driving* tinggi. Hasil uji bivariat pada penelitian ini diperoleh hasil  $p=0,011$  ( $p<0,05$ ). Kesimpulan pada penelitian ini didapatkan sebagian besar pengemudi ojek online di Kota Kupang berperilaku *aggressive driving* rendah karena memiliki tingkat stress yang normal.

*Kata kunci: kecelakaan lalu lintas, aggressive driving, tingkat stres*

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah kesehatan masyarakat yang termasuk dalam penyakit tidak menular. Kecelakaan lalu lintas menimbulkan dampak negatif dan dapat menurunkan derajat kesehatan masyarakat.<sup>(1)</sup> Menurut data World Health Organization (WHO) pada tahun 2018 sekitar 1,3 juta orang di dunia meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas.<sup>(2)</sup> Sedangkan menurut Badan Pusat Statistik pada tahun 2019 di Indonesia terdapat 116.411 kecelakaan dengan rincian 25.671 korban meninggal, 12.475 luka berat, 137.342 luka ringan, dan kerugian materi mencapai Rp 254.779.000.<sup>(3)</sup>

*National Highway Traffic Safety Administration* (Houston, Harris & Norman) pada tahun 2014 melaporkan bahwa *aggressive driving* merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas.<sup>(4)</sup> *Aggressive driving* menurut penelitian oleh Houston, Harris, & Norman adalah pola disfungsi perilaku sosial

yang merupakan ancaman serius terhadap keselamatan publik.<sup>(5)</sup> Salah satu faktor yang berperan dalam terjadinya *aggressive driving* adalah sikap pengemudi yang dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan. Sikap pengemudi ini meliputi stress dimana menurut Koeswarastres merupakan salah satu penyebab manusia untuk melakukan agresivitas.<sup>(6)</sup>

Sikap pengemudi yang agresif dapat ditemukan pada pengemudi ojek online. Mitra ojek online yang sehari-hari bekerja di jalanan mengantar penumpang dinilai rentan mengalami kecelakaan saat bekerja atau kecelakaan lalu lintas.<sup>(6)</sup> Ditambah lagi pada masa pandemic covid 19 saat ini perekonomian pengemudi ojek online cenderung mengalami penurunan. Menurunnya penghasilan pengemudi ojek online membuat para pengemudi ini merasa frustrasi. Sehingga mulai tampak perilaku emosi seperti marah, kecewa,

kesal dan stres.<sup>(7)</sup> Tekanan akan pekerjaan, konflik antar pekerja, lingkungan fisik pekerjaan, tuntutan dari keluarga juga dapat menimbulkan stres pada pengemudi ojek online sehingga dapat menyebabkan terjadinya perilaku mengemudi agresif pada pengemudi ojek online.<sup>(6)</sup>

Berdasarkan penelitian AtikaSatiarida dan Milda Yanuvianti (2019) menunjukkan bahwa jika stress berkendara tinggi maka perilaku mengemudi berisiko pengendara sepeda motor pun akan tinggi dan begitu pula sebaliknya.<sup>(8)</sup> Hal ini didukung oleh penelitian Erick Febrianto (2016) yang menemukan bahwa semakin tinggi *self-control* seseorang maka akan semakin rendah *aggressive driving* yang dilakukannya, atau sebaliknya.<sup>(9)</sup> Begitu juga dengan penelitian yang dilakukan oleh Febri Alfiamitha Pertiwi (2020), ia menemukan bahwa semakin tinggi stress kerja yang dimiliki, maka semakin tinggi *aggressive driving* yang dilakukan.<sup>(6)</sup>

Berdasarkan uraian diatas, maka peneliti ingin melakukan penelitian tentang hubungan antara stress dengan perilaku *aggressive driving* pada pengemudi ojek online di Kota Kupang.

## METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode analitik observasional dengan jenis studi korelasional dengan pendekatan *cross sectional* dimana dalam penelitian ini pengumpulan data sekaligus suatu saat (*point time approach*). Artinya, setiap subyek penelitian hanya diobservasi sekali saja. Penelitian dilakukan di Kota Kupang.

Penelitian ini dilaksanakan pada bulan oktober 2021 secara langsung dengan subjek penelitian dimana proses penelitian yang dimulai dari *informed consent* dan pengisian kuesioner dilakukan oleh peneliti dan rekan peneliti. Subjek dalam penelitian ini adalah 100 orang pengemudi ojek online di Kota Kupang.

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu analisis univariat dan analisis bivariat. Analisis univariat bertujuan untuk mengetahui distribusi masing-masing variable yaitu tingkat

stress dan perilaku *aggressive driving*, sedangkan analisis bivariate digunakan untuk mengetahui hubungan antara kedua variable yaitu tingkat stress dengan perilaku *aggressive driving* menggunakan uji *Rank Spearman's* dengan taraf signifikan sebesar 0,05.

## HASIL

### Karakteristikresponden

Tabel 1. Jenis Kelamin Responden

No	JenisKelamin	N	Presentase (%)
1	Laki-laki	95	95
2	Perempuan	5	5
Total		100	100

Tabel 1 menunjukkan bahwa dari 100 responden penelitian yang merupakan pengemudi ojek online di Kota Kupang dengan jenis kelamin paling banyak merupakan laki-laki yaitu berjumlah 95 (95%) orang dan jenis kelamin perempuan sebanyak 5 (5%) orang.

Tabel 2. Usia Responden

No	Usia	N	Presentasi (%)
1	17-25	15	15
2	26-35	52	52
3	36-55	33	33
Total		100	100

Tabel 2 menunjukkan bahwa responden dengan kelompok usia paling banyak adalah 26-35 tahun dengan total 52 responden (52%) dan jumlah responden dengan kelompok usia paling sedikit yaitu kelompok usia 17-25 tahun dengan total 15 responden (15%). Responden dengan usia tertua berada pada umur 55 tahun dan responden dengan usia termuda berada pada umur 20 tahun,

### AnalisisUnivaria

Tabel 3. Distribusi Tingkat Stres

No	Tingkat Stres	N	Presentasi (%)
1	TidakStres (Normal)	81	81
2	StresRingan	9	9
3	Stres Sedang	7	7
4	StresBerat	3	3
Total		100	100

Tabel 3 menggambarkan bahwa jumlah responden dengan tingkat stres paling banyak adalah tidak stress yaitu 81 (81%) responden, diikuti dengan stres ringan sebanyak 9 (9%)

responden, stress sedang 7 (7%) responden dan jumlah paling sedikit adalah stress berat yaitu 3 (3%) responden.

Tabel 4. Distribusi Tingkat Stres Berdasarkan Usia dan Jenis Kelamin

		Tingkat Stres								Total	
		Normal		Stres Ringan		Stres Sedang		Stres Berat			
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Usia	17-25	11	11,00%	2	2,00%	1	1,00%	1	1,00%	15	15,00%
	26-35	42	42,00%	5	5,00%	4	4,00%	1	1,00%	52	52,00%
	36-55	28	28,00%	2	2,00%	2	2,00%	1	1,00%	33	33,00%
	Total	81	81,00%	9	9,00%	7	7,00%	3	3,00%	100	100,00%
Jenis Kelamin	Laki- laki	76	76,00%	9	9,00%	7	7,00%	3	3,00%	95	95,00%
	Perempuan	5	5,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	5	5,00%
	Total	81	81,00%	9	9,00%	7	7,00%	3	3,00%	100	100,00%

Tabel 4 distribusi tingkat stress pengemudi ojek online di kota kupang berdasarkan usia menggambarkan bahwa jumlah responden dengan tingkat stress terbanyak berada pada kelompok usia 26-35 tahun dengan tingkat stres normal yaitu 42

(42%) responden. Sedangkan distribusi tingkat stress pengemudi ojek online di kota kupang berdasarkan jenis kelamin menggambarkan bahwa jumlah responden dengan tingkat stress terbanyak adalah laki-laki dengan tingkat stres normal yaitu 76 (76%) responden.

Tabel 5. Skor Rata-Rata Masing-Masing Pertanyaan Kuesioner Tingkat Stres

Pertanyaan	Skor rata-rata
Saya merasa bahwa diri saya menjadi marah karena hal-hal kecil	0,76
Saya cenderung bereaksi berlebihan terhadap suatu situasi	0,31
Saya merasa sulit untuk bersantai	0,64
Saya menemukan diri saya mudah merasa kesal	0,67
Saya merasa telah menghabiskan banyak energy untuk merasa cemas	0,54
Saya menemukan diri saya menjadi tidak sabar ketika mengalami penundaan (misalnya: kemacetan lalu lintas, menunggu sesuatu)	1,24
Saya merasa bahwa diri saya mudah tersinggung	0,52
Saya merasa sulit untuk beristirahat	1,01
Saya merasa bahwa saya sangat mudah marah	0,58
Saya merasa sulit untuk tenang setelah sesuatu membuat saya kesal	0,66
Saya sulit untuk sabar dalam menghadapi gangguan terhadap hal yang sedang saya lakukan	0,65
Saya sedang merasa gelisah	0,30
Saya tidak dapat memaklumi hal apapun yang menghalangi saya untuk menyelesaikan hal yang sedang saya lakukan	0,50
Saya menemukan diri saya mudah gelisah	0,46

Tabel 5 menunjukkan bahwa semua gejala stress ditemukan pada pengemudi ojek online di kota Kupang. Gejala yang paling sering muncul adalah perasaan tidak sabar ketika mengalami penundaan dengan rata-rata skor 1,23.

Tabel 6. Distribusi Perilaku *Aggressive Driving*

No	Aggressive Driving	N	Presentasi (%)
1	Rendah	66	66
2	Tinggi	34	34
	Total	100	100

Tabel 6 distribusi perilaku *aggressive driving* pengemudi ojek online di Kota Kupang menggambarkan bahwa sebagian besar responden mempunyai perilaku *aggressive driving* rendah yaitu sebanyak 66 (66%) responden, sedangkan 34 (34%) responden sisanya mempunyai perilaku *aggressive driving* tinggi. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan di Universitas Airlangga dimana ditemukan prevalensi perilaku *aggressive driving* rendah sebesar 51,7%.<sup>(28)</sup>

Tabel 7. Distribusi Perilaku *Aggressive Driving* Berdasarkan Usia dan Jenis Kelamin

		Aggressive driving				Total	
		Rendah		Tinggi		N	%
		N	%	N	%		
Usia	17-25	7	7,00%	8	8,00%	15	15,00%
	26-35	33	33,00%	19	19,00%	52	52,00%
	36-55	26	26,00%	7	7,00%	33	33,00%
	Total	66	66,00%	34	34,00%	100	100,00%
JenisKelamin	Laki-laki	62	62,00%	33	33,00%	95	95,00%
	Perempuan	4	4,00%	1	1,00%	5	5,00%
	Total	66	66,00%	34	34,00%	100	100,00%

Tabel 7 menggambarkan bahwa sebagian besar responden dengan perilaku *aggressive driving* rendah berada pada kelompok umur 26-35 tahunnya itu sebanyak 33 (33%) responden. Sedangkan distribusi perilaku *aggressive*

*driving* pengemudi ojek online di Kota Kupang berdasarkan jenis kelamin menggambarkan bahwa sebagian besar responden laki-laki mempunyai perilaku *aggressive driving* rendah yaitu 62 (62%) responden.

Tabel 8. Skor Rata-Rata Masing-Masing Pertanyaan Kuesioner *Aggressive Driving*

Pertanyaan	Skor rata-rata
Menekan rem mendadak ketika terlalu dekat dengan kendaraan lain	1,94
Membuat gerakan kasar kepada pengemudi lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya suka	0,53
Membunyikan klakson saat pengemudi lain melakukan tindakan yang tidak tepat	2,22
Tetap menyalip diantara kendaraan lain ketika pengemudi lain menjaga jarak antara kendaraan	1,09
Mempercepat kendaraan ketika pengemudi lain mencoba menyalip saya	0,42
Mengikuti kendaraan lain di depan saya dengan jarak sangat dekat, supaya kendaraan lain tidak masuk jalur di depan saya	0,82
Mengedipkan lampu jauh untuk memperlambat laju kendaraan lain sehingga kendaraan tersebut tidak menghalangi jalan saya	1,26

Menempel kendaraan lain yang melaju dengan jarak sangat dekat	0,44
Mengemudi di atas batas kecepatan (di atas 80 km/jam)	0,85
Melewati kendaraan lain dengan jarak yang sangat sempit	0,66
Mempercepat kendaraan di perempatan saat lampu lalulintas berubah dari kuning kemerah	1,26

Tabel 8 menunjukkan bahwa semua perilaku *aggressive driving* ditemukan pada pengemudi ojek online di kota Kupang. Perilaku yang paling sering muncul adalah

bentuk *conflict behavior* yaitu membunyikan klakson saat pengemudi lain melakukan tindakan yang tidak tepat dengan rata-rata skor 2,22.

**Analisis Bivariat**

Tabel 9. Analisis Bivariat Hubungan Tingkat Stres dengan Perilaku *Aggressive Driving*

Tingkat Stres	Aggressive Driving				N (%)	P
	Rendah		Tinggi			
	N	%	N	%		
TidakStres	58	58,00 %	23	23,00 %	81 (81,00 %)	0.011
StresRingan	5	5,00 %	4	4,00 %	9 (9,00 %)	
Stres Sedang	2	2,00 %	5	5,00 %	7 (7,00 %)	
StresBerat	1	1,00 %	2	2,00 %	3 (3,00 %)	
Total	66	66,00 %	34	34,00 %	100 (100 %)	

Berdasarkan tabel 9 didapatkan bahwa hasil uji statistik untuk mengetahui hubungan tingkat stress dengan perilaku *aggressive driving* menunjukkan nilai  $p < 0,05$ , maka dapat diambil kesimpulan bahwa secara statistik terdapat hubungan atau korelasi yang bermakna antara tingkat stress dengan perilaku *aggressive driving* pada pengemudi ojek online di Kota Kupang.

Tabel 9 menunjukkan bahwa mayoritas responden dengan tingkat stress normal memiliki perilaku *aggressive driving* yang rendah yaitu sebanyak 58 orang (58%). Responden dengan tingkat stres berat dan perilaku *aggressive driving* tinggi sebanyak 2 (2%) orang.

Hasil Uji Statistik *Rank Spearman'S* antara kedua variabel menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang bermakna antara tingkat stres dengan perilaku *aggressive driving* yang dibuktikan dengan nilai  $p = 0,011$

( $p < 0,05$ ), dengan kekuatan korelasi sebesar 0,255 yang memperlihatkan bahwa hubungan antara tingkat stres dengan perilaku *aggressive driving* mempunyai hubungan lemah. Sehingga penelitian ini memiliki hubungan lemah, signifikan dan terarah.

**PEMBAHASAN**

Penelitian ini dilakukan pada pengemudi ojek online di Kota Kupang untuk mengetahui hubungan tingkat stres dengan perilaku *aggressive driving*. Distribusi tingkat stress pengemudi ojek online di Kota Kupang dengan tingkat stres paling banyak adalah normal yaitu 81 (81%) responden dengan sebagian besar responden berada pada kelompok umur 26-35 tahun sebanyak 42 (42%) responden dan berjenis kelamin laki-laki sebanyak 76 (76%) responden. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Tamara (2019) yang menunjukkan bahwa pengemudi yang berumur <34 tahun memiliki presentase

lebih kecil mengalami stress dibandingkan dengan pengemudi yang berumur >34 tahun. Hal ini dapat disebabkan karena pengemudi yang berumur lebih tua memiliki tanggung jawab besar. Tanggung jawab tersebut biasanya berhubungan dengan keluarga, seperti anak, istri, dan orangtua. Adanya kebutuhan-kebutuhan terkait keluarga yang harus dipenuhi dapat menjadi tekanan bagi pengemudi sehingga pada akhirnya memicu terjadinya stres.<sup>(29)</sup>

Hal ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Lusia dan Susi (2015) yang menunjukkan bahwa sebagian besar laki-laki memiliki tingkat stres yang normal (95,1%) dibandingkan perempuan.<sup>(30)</sup> Hal ini disebabkan karena adanya perbedaan respon antara laki-laki dan perempuan saat menghadapi stres. Perempuan memiliki kewaspadaan yang lebih tinggi terhadap adanya konflik dan stres, pada perempuan konflik memicu hormone kortisol sehingga memunculkan stres. Laki-laki umumnya menikmati adanya konflik dan persaingan, laki-laki menganggap bahwa konflik dapat memberikan dorongan yang positif. Sehingga pada penelitian ini sebagian besar responden laki-laki memiliki tingkat stres yang normal yaitu sebanyak 76 (76%) responden.

Gejala stres yang dialami oleh pengemudi ojek online di Kota Kupang sangatlah beragam, namun gejala yang paling sering muncul adalah perasaan tidak sabar ketika mengalami penundaan. Hal ini dapat terjadi karena pengemudi ojek online memiliki aturan yang mewajibkan mereka untuk mengantarkan pelanggan atau pesanan tepat pada waktunya. Jika hal tersebut di langgar, maka pengemudi akan diberi sanksi oleh perusahaan. Sehingga pengemudi ojek online cenderung merasa stress ketika mengalami suatu penundaan seperti kemacetan lalu lintas atau menunggu orderan yang lama.<sup>(31)</sup>

Distribusi perilaku *aggressive driving* pengemudi ojek online di Kota Kupang menggambarkan bahwa sebagian besar responden mempunyai perilaku *aggressive driving* rendah yaitu sebanyak 66 (66%) responden, sedangkan 34 (34%) responden

sisanya mempunyai perilaku *aggressive driving* tinggi. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi ojek online di Kota Kupang yang mempunyai perilaku *aggressive driving* rendah berada pada kelompok umur 26-35 tahun sebanyak 33 (33%) responden dan berjenis kelamin laki-laki sebanyak 62 (62%) responden. Penelitian ini didukung oleh penelitian Atika dan Milda (2019) yang menemukan bahwa terdapat 194 pengendara sepeda motor dari 232 pengendara sepeda motor yang memiliki perilaku *aggressive driving* yang rendah.<sup>(8)</sup> Rendahnya perilaku *aggressive driving* pada sebagian besar pengemudi ojek online disebabkan oleh adanya kode etik mitra yang wajib ditaati setiap *driver*. Kode etik mitra tersebut antara lain *driver* dilarang mengendarai kendaraan dengan tidak memenuhi standar keselamatan sebagaimana yang telah diajarkan dalam training *Safety Riding Grab*, seperti : berkendaraan ugal-ugalan, mengerem mendadak, menerobos lajur *busway*/palang kereta api, melawan arah, putarbalik di area terlarang, berkecepatan tinggi di tikungan, atau tidak memperhatikan keamanan dan kenyamanan penumpang (pada saat membawa ibu hamil, manula, orang sakit, pada jalan yang rusak dan/atau polisi tidur).<sup>(31)</sup>

Perilaku *aggressive driving* yang paling banyak ditemukan pada pengemudi ojek online di Kota Kupang adalah bentuk *conflict behavior* yaitu membunyikan klakson saat pengemudi lain melakukan tindakan yang tidak tepat. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Mazroh (2018) menunjukkan bahwa faktor yang paling dominan dalam melakukan *aggressive driving behavior* pada kategori *conflict behavior* adalah membunyikan klakson ketika kesal dengan pengemudi lain (72,2%). Hal ini dapat disebabkan karena membunyikan klakson merupakan alat bantu bagi para pengendara untuk berkomunikasi atau untuk saling mengingatkan dan memperingatkan atau bahkan menegur satu sama lain antar pengendara kendaraan di jalan raya.<sup>(1)</sup>

Pada penelitian ini didapatkan responden dengan tingkat stres normal memiliki perilaku *aggressive driving* yang rendah, sehingga peneliti menyimpulkan

semakin rendah tingkat stres maka perilaku *aggressive driving* pengemudi ojek online di Kota Kupang akan rendah. Tingkat stress individu mempunyai pengaruh positif terhadap masalah perilaku dan emosional. Sehingga stress merupakan salah satu penyebab manusia untuk melakukan agresivitas termasuk *aggressive driving*.<sup>(25)</sup> Hal ini sesuai dengan penelitian Atika Satiarida dan Milda Yanuvianti pada pengendara sepeda motor di kota Bandung tahun 2019 yang menunjukkan bahwa jika stress berkendara tinggi maka perilaku mengemudi berisiko pengendara sepeda motor pun akan tinggi dan begitu pula sebaliknya jika stress berkendara rendah maka perilaku mengemudi berisiko pengendara sepeda motor di kota Bandung pun akan rendah ( $r=0,545$ ;  $p<\alpha$ ).<sup>(8)</sup> Selain itu, penelitian lain juga yang dilakukan oleh Febri Alfiamitha Pertiwi (2020), ia menemukan bahwa semakin tinggi stress kerja yang dimiliki, maka semakin tinggi *aggressive driving* yang dilakukan oleh seseorang ( $r=0,521$ ;  $p < 0,05$ ).<sup>(6)</sup>

Pada penelitian ini didapatkan 23 responden dengan tingkat stres normal memiliki perilaku *aggressive driving* yang tinggi. Penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Abdul dan Sri Hartati (2017) yang menunjukkan bahwa subjek dengan kategori stres normal memiliki kecenderungan mengemudi agresif yang sangat rendah dan rendah.<sup>(32)</sup> Hal ini dikarenakan selain stress perilaku *aggressive driving* dipengaruhi oleh usia dan jenis kelamin. Pada penelitian ini menunjukkan bahwa responden dengan kelompok usia paling banyak adalah 26-35 tahun dengan total 52 responden dan berjenis kelamin laki-laki yaitu sebesar 95 responden. Hal ini sejalan dengan teori yang dikemukakan oleh Tasca (2000) yaitu kebanyakan *aggressive driving* melibatkan pengemudi berusia 17-35 tahun, dimana mereka cenderung melakukan perilaku agresif yang terang-terangan seperti membuat gerakan kasar kepada pengendara lain, mengambil risiko yang tidak perlu saat mengemudi untuk kepentingan diri sendiri dan mengejar kendaraan lain. Berdasarkan jenis kelamin pengemudi laki-laki cenderung berisiko melakukan pelanggaran lalu lintas, karena laki-

laki beranggapan bahwa aturan lalu lintas merupakan sesuatu yang menghambat dan berlebihan. Pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai sesuatu yang penting, jelas dan masuk akal serta memiliki tanggung jawab untuk mematuhi.<sup>(22)</sup>

## KESIMPULAN

1. Distribusi tingkat stress pengemudi ojek online di kota Kupang menggambarkan bahwa jumlah responden dengan tingkat stres paling banyak adalah normal yaitu 81 responden (81%).
2. Distribusi perilaku *aggressive driving* pengemudi ojek online di Kota Kupang menggambarkan bahwa sebagian besar responden mempunyai perilaku *aggressive driving* rendah yaitu sebanyak 66 responden (66%).
3. Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat stres dengan perilaku *aggressive driving* pada pengemudi ojek online di Kota Kupang dengan sebagian besar pengemudi ojek online di Kota Kupang memiliki tingkat stres normal dengan perilaku *aggressive driving* yang rendah.

## SARAN

1. Bagi responden penelitian. Peneliti berharap agar responden tetap menjaga kondisi psikisnya sehingga terhindar dari hal-hal yang dapat membuat responden menjadi stres. Peneliti juga berharap untuk agar responden tetap mengendalikan dan manajemen stress dengan baik dengan cara seperti melakukan kegiatan-kegiatan yang mengurangi tekanan seperti berolahraga dan beristirahat secukupnya agar dapat meningkatkan kualitas hidup.
2. Bagi institusi pendidikan. Peneliti berharap agar dapat memberikan sosialisasi tentang tingkat stres pada masyarakat terutama pengemudi ojek

online dengan baik dan benar agar terhindar dari resiko mengemudi agresif di jalan yang dapat membahayakan sesama.

3. Bagi peneliti selanjutnya. Peneliti berharap agar dapat melakukan penelitian dengan variable lain selain seperti depresi dan kecemasan yang juga dapat mempengaruhi perilaku *aggressive driving*.

## DAFTAR PUSTAKA

1. Soffania MI. Hubungan Agressive Driving Behavior Pengemudi Sepeda Motor Dengan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Pada Siswa SMA Di Kabupaten Sidoarjo). *Indones J Public Heal*. 2019;13(2):222.
2. World Life Expectancy. Indonesia: *Road Traffic Accidents* [Internet]. 2018 [cited 2021 Jan 24]. Available from: <https://www.worldlifeexpectancy.com/indonesia-road-traffic-accidents#:~:text=Indonesia%3ARoad Traffic Accidents&text=According to the latest WHO,Indonesia %2387 in the world>.
3. Badan Pusat Statistik. Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi 2017-2019 [Internet]. 2021. Available from: <https://www.bps.go.id/indicator/17/513/1/jumlah-kecelakaan-korban-mati-luka-berat-luka-ringan-dan-kerugian-materi.html>
4. Luthfie A. Pengaruh self - control dan moral disengagement terhadap *aggressive driving* pada pengemudi sepeda motor. *UIN Syarif Hidayatullah*. 2014;3(2):15–7.
5. Houston JM, Harris PB, Norman M. *The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing a Self-Report Measure of Unsafe Driving Practices*. *N Am J Psychol*. 2003;5(2):269–79.
6. Pertiwi FA. Stres Kerja Dengan *Aggressive Driving* Pada Pengemudi Ojek Online. *Univ 17 Agustus 1945 Surabaya*. 2020;3(45):1–12.
7. Kusuma BA. Hubungan Antara Dukungan Keluarga Dengan Agresivitas Pengemudi Ojek Online Pada Masa Pandemi Di Surabaya. *Univ 17 Agustus 1945 Surabaya*. 2021;3(5):3–5.
8. Satiarida A, Yanuvianti M. Hubungan stres berkendara dengan perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di kota Bandung. *Univ Islam Bandung*. 2019;5(2):703–9.
9. Febrianto E. Hubungan Antaara *Self-Control* Terhadap Perilaku *Aggressive Driving* Pada Anggota Komunitas Motor. *Univ Muhammadiyah Malang*. 2016;3(2):8–9.
10. KEMENKES. Stres [Internet]. 2021. Available from: <http://www.p2ptm.kemkes.go.id/informasi-p2ptm/stress>
11. Fuad I. Perbandingan Tingkat Stres Pada Berbagai Ujian Mahasiswa Fakultas Kedokteran Universitas Muhammadiyah Malang Angkatan 2014. *Univ Muhammadiyah Malang*. 2016;3(2):13–22.
12. Bahrudin U US. Stres dan Penyakit Kardiovaskuler pada Korban Bencana Alam: Insiden, Patofisiologi dan Penanganan. *Inov Online*. 2010;18(27):35–43.
13. Wardhana M. Pengantar Psikoneuroimunologi [Internet]. 2016. Available from: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jsames.2011.03.003%0Ahttps://doi.org/10.1016/j.gr.2017.08.001%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.precamres.2014.12.018%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.precamres.2011.08.005%0Ahttp://dx.doi.org/10.1080/00206814.2014.902757%0Ahttp://>



- 2000;43(1):37–46.
14. Cahyono HD. Pengaruh Lingkungan Kerja, Konflik Kerja, Stres Kerja, Serta Kepemimpinan Terhadap Kinerja Karyawan Di PT. Telkom Indonesia, Tbk Area Denpasar. *J Bul Stud Ekon.* 2014;19(1):17–41.
  15. Usui T, Yoshikawa T, Ueda SY, Katsura Y, Orita K FS. *Effects Of Acute Prolonged Strenuous Exercise On The Salivary Stress Markers And Inflammatory Cytokines.* *Japanese J Phys Fit Sport Med.* 2016;60(3):295–304.
  16. Sugiharto. Fisioneurohormonal Pada Stresor Olahraga. *J Sains Psikol.* 2012;2(2):54–66.
  17. Nurdin AE. Pendekatan Psikoneuroimunologi. *Univ Andalas.* 2010;34(1):90.
  18. Nurmaningtyasih I. Analisis faktor penyusun stres pada mahasiswa tahun pertama Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. *Univ Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.* 2015;44–5.
  19. Wulandari F eka. Hubungan Antara Tingkatan Stres Dengan Tingkat Insomnia Mahasiswa/I Angkatan 2012 dan 2013 Program Studi Pendidikan Dokter Fakultas Kedokteran Universitas Diponegoro. *J Ris Kesehat Nasional.* 2014;8–24.
  20. Darmayanti N, Nanda M. Pelatihan Manajemen Stres Untuk Meningkatkan Kebahagiaan Santri Di Pondok Pesantren Uswatun Hasanah Labuhan Ratu Selatan. *UIN Sumatera Utara Medan;* 2019; 10–12.
  21. Lovibond SH& LP. *Manual for the Depression Anxiety & Stress Scales. Psychology Found.* 1995;119–21.
  22. Tascia L. *A Review Of The Literature On Aggressive Driving Research.* 2000;43(1):37–46.
  23. Sulistianingsih F. Hubungan Kematangan Emosi Dan Persepsi Risiko Kecelakaan Dengan *Aggressive Driving* Pada Pengendara Motor Di UIN Maliki Malang. *Univ Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.* 2014;3(4):14–7.
  24. Yulita R. Hubungan Kematangan Emosi Dengan Perilaku *Aggressive Driving* Pada Remaja SMK Di Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru. 2017;5(2):267–80.
  25. Koeswara. *Agresi Manusia.* Bandung: Rosda Offset; 1988.
  26. Gustami GA. Hubungan Stres Kerja Dengan Perilaku Mengemudi Agresif Pada Sopir Bus. *Univ Islam Indones.* 2014;5(3):15–7.
  27. Sugiyono. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D).* 25th ed. Alfabeta; 2017.
  28. Aji GP. *Agresivitas Berkendara Ditinjau Dari Kontrol Diri Pada Pengemudi Ojek Online.* 2020;
  29. Siregar TT. Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Stres Kerja Pada Pengendara GO-JEK *Community Medan Tahun 2018.* 2019;89. Available from: <https://ejournal.unsrat.ac.id>
  30. Lusiana Nasrani SP. *Stress Level Difference Between Men and Women on Yoga Participants in Denpasar City.* *E- J Med Udayana.* 2015;4(12).
  31. GRAB. Kode Etik Mitra [Internet]. 2021. p. 1. Available from: <https://www.grab.com/id/kodeetik/>
  32. Ashari AM, Hartati S. Hubungan Antara Stres, Kecemasan, Depresi Dengan Kecenderungan *Aggressive Driving* Pada Mahasiswa. *Fak Psikol Univ Diponegoro.* 2017;6(1):1–6.