

PENGARUH *DRIVER STRESS* TERHADAP *AGGRESSIVE DRIVING* PADA PENGENDARA MOTOR DI KOTA BEKASIPutri Anggraini^{1*}, Budi Sarasati², Timorora Sandha Perdhana²^{1, 2, 3}Prodi Psikologi, Universitas Bhayangkara Jakarta Raya202110515051@mhs.ubharajaya.ac.id, budi.sarasatiubj@dsn.ubharajaya.ac.id,timorora.sandha@dsn.ubharajaya.ac.id*202110515051@mhs.ubharajaya.ac.id**Abstract**

Accidents are a phenomenon that often occurs on traffic roads. The number of accidents always increases every year from 2020 to 2023. This increase in the number of accidents occurs because the human factor is one of the factors that affect traffic accidents and is the dominating factor. This is because the density of traffic volume will make drivers behave more aggressively. Where aggressive driving behavior can cause traffic accidents. The purpose of this study is to determine whether there is an effect of driver stress on aggressive driving in motorcyclists. This study uses a quantitative approach with a simple linear regression method. The result of this study is that the effect of driver stress on aggressive driving is 18% and the rest is influenced by other factors not examined in this study. So it can be said that the hypothesis is accepted, namely the influence of driver stress on aggressive driving on motorcyclists in Bekasi City.

Keyword: *Aggressive Driving, Driver Stress, Motorcyclist***Abstrak**

Kecelakaan merupakan suatu fenomena yang sering terjadi di jalanan berlalu lintas. Angka kecelakaan selalu meningkat tiap tahunnya pada tahun 2020 sampai tahun 2023. Peningkatan angka kecelakaan ini terjadi karena faktor manusia merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas dan menjadi faktor yang mendominasi. Hal ini karena kepadatan volume lalu lintas akan membuat pengemudi berperilaku lebih agresif. Dimana perilaku *aggressive driving* dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Tujuan dilakukannya penelitian ini yaitu untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh *driver stress* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode regresi linear sederhana. Hasil dari penelitian ini yaitu didapatinnya pengaruh *driver stress* terhadap *aggressive driving* sebesar 18% dan sisanya dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Maka dapat dikatakan bahwa hipotesis diterima yaitu adanya pengaruh *driver stress* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Bekasi.

Kata kunci: *Aggressive Driving, Driver Stress, Pengendara Motor***Article History**

Received: Feb 2025

Reviewed: Feb 2025

Published: Feb 2025

Plagirism Checker No 77

DOI : Prefix DOI :

10.8734/Musytari.v1i2.365

Copyright : Author

Publish by : Liberosis



This work is licensed

under a [Creative](#)[Commons Attribution-](#)[NonCommercial 4.0](#)[International License](#)

1. Pendahuluan

Kecelakaan merupakan suatu fenomena yang sering terjadi di jalanan berlalu lintas. Kecelakaan lalu lintas menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu peristiwa yang tidak disengaja di jalan raya dimana kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain ikut terlibat yang mengakibatkan adanya korban dan kerugian pada harta benda. Dari tahun 2020 hingga 2023 terjadi peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas tiap tahunnya (Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat, 2024).

Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat (2024) menjelaskan, pada tahun 2023 terdapat kasus kecelakaan di Indonesia sebesar 953.580 kasus dan kecelakaan lalu lintas banyak diisi oleh kecelakaan lalu lintas sepeda motor dimana berjumlah 727.043 kasus yaitu 76,24% dari jumlah kecelakaan kendaraan di tahun 2023. Besarnya angka kecelakaan ini terjadi karena faktor manusia merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas dan menjadi faktor yang mendominasi (Pusiknas Bareskrim Polri, 2024). Hal ini karena kepadatan volume lalu lintas akan membuat pengemudi berperilaku lebih agresif (Li et al., 2020). Dimana perilaku *aggressive driving* dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Hartoyo et al., 2021).

Houston et al (2003) menjelaskan *Aggressive Driving* adalah bentuk perilaku berkendara yang menyebabkan terganggunya lalu lintas dan dapat membahayakan pelakunya bahkan pengendara lain. Bentuk dari perilaku *aggressive driving* di antaranya yaitu seperti mengendarai motor dengan kecepatan diatas rata-rata, menyalakan lampu jauh saat lalu lintas normal, membunyikan klakson dan mengekor kendaraan lain saat berkendara (Houston et al., 2003).

Beberapa bentuk kejadian yang terjadi di Indonesia yang disebabkan oleh perilaku *Aggressive driving* antara lain yaitu, pertama mengebuk, di mana sebuah motor tiba-tiba melaju kencang hingga menabrak gerobak gorengan di Cianjur. Akibatnya, pengemudi motor tersebut tewas di tempat (Selamet, 2023). Kedua, memukuli, di mana kepala pengemudi ojek online dipukul secara tiba-tiba oleh pengendara motor yang mengendarai Yamaha Filano. Pria tersebut juga menantang berkelahi dan kemudian berhenti di bahu kiri jalan. Sementara itu, pengendara ojek online tersebut terus melaju dan tidak menanggapi hal tersebut (Perdana & Kurniati, 2024). Ketiga, ugal-ugalan, di mana dua pemuda melakukan atraksi *standing* motor dengan mengangkat satu ban motor bagian depan dan bertumpu pada ban belakang motor. Hingga pada akhirnya, pengemudi motor itu oleng dan berakhir jatuh (May, 2022). Keempat, melaju kencang, di mana pengendara motor melaju kencang dan melakukan aksi penganiayaan terhadap Pak Ogah saat hendak menyeberangkan mobil yang ingin berbelok, kemudian Pak Ogah meneriaki pengendara motor karena tidak mau berhenti dan melaju dengan kencang hingga berbalik arah dan langsung menganiaya Pak Ogah (Kediri, 2023). Kelima, lawan arah, di mana pengendara sepeda motor *sport* melawan arus lalu lintas dan menimbulkan kemacetan. Dua pengendara sepeda motor kemudian mencoba untuk menghadang pengendara motor *sport* tersebut untuk berbalik arah. Bukannya berbalik arah, pengendara sepeda motor *sport* tersebut malah marah. Bahkan sampai membuka helm dan meminta orang yang mencegatnya untuk menepi (Saputra, 2019).

Kejadian-kejadian tersebut terjadi karena *Aggressive driving behavior* didorong oleh keadaan emosional pengendara dan adanya sebuah stres, cara berpikir, dan motivasi yang menjadi dorongan internal (Houston et al., 2003).

Matthews (2002) menjelaskan bahwa *driver stress* merupakan tekanan pada fisik dan psikologis seseorang dimana membuat individu tidak nyaman dan dialami saat individu sedang berkendara. Faktor yang dapat mempengaruhi *driver stress* yaitu kemacetan lalu lintas, pengaruh dari kemacetan lalu lintas terhadap stres didapati sebesar 53% (Amelia et al., 2023). Berdasarkan survei yang dilakukan melalui *Google Form* pada 30 orang pengendara motor dewasa awal (18-25 tahun) yaitu responden perempuan sebanyak 15 orang dan responden laki-laki sebanyak 15 orang yang berdomisili Kota Bekasi pada tanggal 06 Januari 2025 diperoleh hasil berupa keseluruhan responden pernah terjebak kemacetan lalu lintas dan dari 30 orang responden hampir keseluruhan responden mengalami stres dengan bercirikan terdapat 86,66%

responden dari seluruh responden yang merasakan rasa cemas dengan 43,33% diisi oleh responden perempuan dan 43,33% diisi oleh responden laki-laki, 80% dari seluruh responden menjadi mudah terpicu emosi dengan 46,66% diisi oleh responden perempuan dan 33,33% responden laki-laki, 60% dari seluruh responden merasakan sulit berkonsentrasi dengan 40% diisi oleh responden perempuan dan 20% diisi oleh responden laki-laki, dan 83,33% dari seluruh responden juga merasa marah saat terjebak dalam kemacetan lalu lintas dengan 46,66% responden perempuan dan 36,66% diisi oleh responden laki-laki. Semua yang dirasakan tersebut masuk ke dalam ciri-ciri dari *driver stress*. Dukes et al (2001) dalam Fakhri et al (2022) menjelaskan kemacetan lalu lintas membuat seorang pengendara mengalami perasaan seperti adanya rasa marah, cemas, sifat jahat, serta rasa takut. Matthews (2002) menjelaskan bahwa *aggression* dapat memunculkan perilaku yang berbahaya saat berkendara merupakan salah satu dimensi dari stres pada pengendara atau *driver stress*. Selain *aggression*, *dislike of driving* atau merupakan bentuk respon yang dikeluarkan oleh pengendara saat pengendara mengalami suatu perasaan yang negatif seperti cemas yang berujung pada ketidaknyamanan (Satiarida & Yanuvianti, 2019).

Setelah mengalami kemacetan, dari 30 orang responden terdapat 33,33% dari keseluruhan responden yang melakukan tindakan berupa membunyikan klakson saat lampu lalu lintas baru saja hijau dengan 23,33% diisi oleh responden perempuan dan 10% diisi oleh responden laki-laki, 33,33% dari seluruh responden menyalakan lampu jauh meski dalam keadaan lalu lintas normal dengan 16,66% diisi oleh responden perempuan dan 16,66% diisi oleh responden laki-laki, dan 50% dari keseluruhan responden berkendara dengan kecepatan di atas rata-rata setelah mengalami kemacetan lalu lintas dengan 30% diisi oleh responden perempuan dan 20% diisi oleh responden laki-laki. Houston et al (2003) menjelaskan perilaku *aggressive driving* dapat berupa mengendarakan motor dengan kecepatan di atas rata-rata, menyalakan lampu jauh saat lalu lintas normal, membunyikan klakson dan mengekor kendaraan lain saat berkendara.

Berdasarkan survei yang telah dilakukan tersebut maka terlihat sebagian responden mengalami *driver stress* saat terjebak kemacetan lalu lintas, pengendara yang mengalami *driver stress* pun cenderung melakukan *aggressive driving* berupa berkendara dengan kecepatan di atas rata-rata, menyalakan lampu jauh saat kondisi lalu lintas normal, menyalakan klakson saat lampu lalu lintas baru saja hijau. Survei yang dilakukan pun sejalan terhadap sebuah penelitian yang dilakukan Argandar et al (2023) melakukan penelitian dengan judul "*Aggressive Driving, Rule-Breaking, and Driver Stress in Spanish-speaking countries*" yang mendapatkan hasil berupa adanya hubungan yang signifikan antara *driver aggression*, *driver stress*, dan *driver rule breaking*. Penelitian serupa pun juga dilakukan oleh Samara et al (2022) yang melakukan penelitian pada pengemudi ojek online di Kota Kupang dan mendapatkan hasil berupa didapatnya hubungan dengan tingkat korelasi yang lemah pada kedua variabel stres serta *aggressive driving*.

Berdasarkan paparan fenomena di atas, pengendara yang mengalami stres saat berkendara cenderung melakukan tindakan berupa membunyikan klakson, menyalakan lampu jauh dan berkendara di atas kecepatan rata-rata setelah keluar dari kemacetan dimana hal tersebut menurut Houston et al (2003) masuk ke dalam perilaku *aggressive driving*, maka peneliti tertarik untuk meneliti pengaruh *driver stress* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor dalam berkendara di Kota Bekasi. Peneliti tertarik melakukan penelitian di Kota Bekasi karena Kota Bekasi pada tahun 2023 mendapati peringkat kedua dengan sepeda motor terbanyak di Provinsi Jawa Barat (Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat, 2024). Berdasarkan penjelasan di atas, maka rumusan masalah dari penelitian ini yaitu apakah terdapat pengaruh *driver stress* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor. Tujuan

dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui bagaimana pengaruh *driver stress* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Bekasi.

2. Tinjauan Pustaka

Houston et al (2003) menjelaskan *aggressive driving* adalah bentuk perilaku berkendara yang menyebabkan terganggunya lalu lintas dan dapat membahayakan pelakunya bahkan pengendara lain. Faturohman et al (2021) menjelaskan *aggressive driving* adalah perilaku pengemudi agresif seperti mengemudi tidak sabar, tidak mau mengalah, menyalip atau mendahului, berkecepatan tinggi, dan melanggar lalu lintas. Bobihu et al (2024) menjelaskan *aggressive driving* adalah perilaku mengemudi secara agresif yang disengaja dapat mengakibatkan resiko kecelakaan karena dipicu oleh rasa ketidaksabaran dalam mengemudi dalam upaya menghemat waktu. Soffania (2018) menjelaskan *aggressive driving* merupakan pola disfungsi dari perilaku sosial yang mengganggu keamanan publik.

Berdasarkan pemaparan definisi dari beberapa ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa *aggressive driving* adalah perilaku mengemudi agresif yang dapat membahayakan pelakunya dan pengendara lainnya, hal tersebut dilakukan dengan suatu kesengajaan dan dengan tujuan menghemat waktu untuk mencapai tujuan.

Matthews (2002) menjelaskan *driver stress* adalah tekanan fisik, emosional, atau psikologis yang dialami saat berkendara yang membuat individu merasa tidak nyaman. Chung et al (2019) menjelaskan *driver stress* merujuk pada tingkat tuntutan atau emosi negatif yang dapat menyebabkan pengambilan keputusan yang salah atau hilangnya perhatian (gangguan) saat mengemudi. Wang et al (2019) menjelaskan *driver stress* merupakan stres yang dirasakan oleh pengendara yang disebabkan oleh kepadatan lalu lintas dan rendahnya keadaan kesehatan mental pengemudi. Meesit et al (2020) menjelaskan *driver stress* merupakan stres yang dialami pengemudi saat mengemudi.

Dari berbagai penjelasan definisi diatas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa *driver stress* merupakan tuntutan atau tekanan fisik, emosional atau psikologis yang dirasakan pengemudi saat mengemudi dan dapat membuat individu tidak nyaman sehingga menyebabkan hilangnya perhatian hingga berpotensi bereaksi agresif saat mengemudi.

3. Metodologi

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Sugiyono (2013) menjelaskan bahwa metode penelitian kuantitatif merupakan metode penelitian dimana dalam melakukan analisis datanya bersifat kuantitatif, yang dengan tujuan dilakukannya yaitu untuk menguji suatu hipotesis dari suatu penelitian. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode penelitian regresi linear sederhana. Regresi linear sederhana adalah sebuah metode yang dilakukan untuk mengetahui ukuran pengaruh dari variabel bebas terhadap variabel terikat (Machali, 2021). Metode regresi linear sederhana digunakan karena adanya tujuan untuk memvalidasi pengaruh *driver stress* terhadap *aggressive driving*, apakah memiliki hubungan yang positif atau negatif dan seberapa besar pengaruh dari *driver stress* terhadap *aggressive driving*.

Populasi adalah wilayah generalisasi yang mana terdiri atas objek atau subjek yang memiliki kualitas serta karakteristik dan ditetapkan seorang peneliti guna dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013). Pada tahun 2023 jumlah kendaraan sepeda motor di Kota Bekasi berjumlah 1.147.706 (Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat, 2024). Darmawan (2024) menjelaskan bahwa penduduk Kota Bekasi berjumlah 2.526.160 jiwa, dengan penduduk berusia 20-24 tahun terdapat 205.260 jiwa atau 8,1 persen dari keseluruhan penduduk di Kota Bekasi. Jika dilakukan hitungan antara jumlah kendaraan sepeda motor dan persenan jumlah usia dewasa awal di Kota Bekasi, maka didapati jumlah dewasa awal pengendara motor kurang lebih sebanyak 92.964 jiwa. Maka dapat disimpulkan populasi dalam penelitian ini yaitu pengendara motor, dewasa awal berusia 18-25 tahun, dan berdomisili di Kota Bekasi yang berjumlah kurang lebih 92.964 jiwa.

Alasan memilih dewasa awal karena dewasa awal memiliki karakteristik yang mudah mengikuti emosi yang mana dapat mempengaruhi tingkah laku mengemudi di jalan atau *aggressive driving* (Lady et al., 2020) dan alasan memilih Kota Bekasi karena daerah dengan jumlah sepeda motor terbanyak kedua di Provinsi Jawa Barat pada tahun 2023 merupakan Kota Bekasi (Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat, 2024).

Sampel merupakan bagian dari jumlah keseluruhan populasi yang mana dijadikan subjek untuk pengumpulan data penelitian (Periantalo, 2016). Adapun kriteria sampel yang digunakan pada penelitian ini yaitu Pengendara sepeda motor, dewasa awal 20-25 tahun, dan berdomisili di Kota Bekasi. Pada penelitian ini, jumlah populasi tidak diketahui secara pasti, sehingga dalam menentukan sampel perlu dilakukannya perhitungan ukuran sampel melalui rumus Cochran dan didapati nilai minimal sampel sebesar 96 dan untuk menghindari human eror maka peneliti membuat jumlah sampel minimal menjadi 102 sampel. Dengan demikian, maka sampel dari populasi penelitian ini yaitu berjumlah 102 pengendara motor, berada pada usia dewasa awal yaitu 18-25 tahun, dan berdomisili di Kota Bekasi.

Teknik *sampling* merupakan suatu teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam suatu penelitian (Sugiyono, 2013). Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik pengambilan sampel dengan teknik *non-probability sampling*. *Non-probability sampling* merupakan suatu teknik pengambilan sampel yang mana tidak memberikan suatu peluang atau kesempatan yang sama pada setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih jadi sampel (Sugiyono, 2013). Responden dalam penelitian ini dipilih melalui metode *Purposive sampling*. *Purposive sampling* merupakan penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu yang dilakukan oleh peneliti sendiri yang didasarkan pada ciri-ciri atau sifat-sifat populasi yang sudah diketahui sebelumnya (Machali, 2021).

Penelitian ini menggunakan skala *Aggressive Driving Behavior Scale* (ADBS) yang telah dimodifikasi oleh peneliti dan dipublish oleh Anggraini et al (2024) dalam *Indonesian Journal of Multidisciplinary* dari alat ukur *Aggressive Driving Behavior Scale* yang dibuat oleh Houston et al (2003). Penelitian ini juga menggunakan *Driver Stress Inventory* (DSI) yang telah dimodifikasi oleh Satiarida dan Yanuvianti (2019).

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode penelitian regresi linear sederhana. Regresi linear sederhana merupakan sebuah metode statistik yang digunakan untuk mengetahui besarnya pengaruh satu variabel independen terhadap satu variabel dependen (Machali, 2021).

4. Hasil dan Pembahasan

Berdasarkan hasil uji asumsi, didapati hasil uji normalitas dengan kolmogorov-smirnov sebesar 0,200 yang dapat diartikan bahwa data berdistribusi normal karena nilai signifikansi yaitu $Sig > 0,05$. Kemudian pada uji linearitas didapati nilai sig pada *linearity* sebesar 0,000 yang menunjukkan bahwa data linear karena nilai $Sig < 0,05$. Selanjutnya pada uji homogenitas didapati nilai signifikansi sebesar 0,400 yang menunjukkan bahwa $Sig > 0,05$ yang berarti bahwa sampel yang diperoleh dari populasi yang homogen.

Metode analisis data yang digunakan untuk menguji hipotesis dalam penelitian ini yaitu menggunakan metode penelitian regresi linear sederhana. Regresi linear sederhana digunakan untuk mengetahui besarnya pengaruh satu variabel independen terhadap satu variabel dependen (Machali, 2021). Sebelum dilakukannya uji regresi perlu dilakukannya uji korelasi terlebih dahulu, jika hasil uji korelasi menunjukkan bahwa variabel independen dan dependen memiliki hubungan maka uji regresi baru bisa dilakukan Kartiningrum et al (2022) Uji korelasi dilakukan dengan korelasi *product moment pearson*, hal ini dikarenakan data yang dimiliki berdistribusi normal dan linear. Uji korelasi dilakukan dengan bantuan *software IBM*

(*Statistical Product and Service Solutions*) SPSS Statistic version 26. Kedua variabel dapat dikatakan memiliki hubungan jika pada hasil uji korelasi dipati nilai sig < 0,05 (Machali, 2021).

Berdasarkan hasil uji korelasi, didapati hasil signifikansi sebesar 0,000 yaitu < 0,05 sehingga hasil uji korelasi memiliki arti berupa adanya hubungan antara *driver stress* dan *aggressive driving*. Pada hasil uji korelasi didapati nilai pearson correlation sebesar 0,425** yang berarti hubungan *driver stress* dan *aggressive driving* memiliki hubungan yang positif dan berada pada tingkat sedang. Setelah dilakukannya uji korelasi dan didapatinya hasil berupa adanya hubungan antara *driver stress* dan *aggressive driving*, maka uji hipotesis selanjutnya yaitu regresi linear sederhana untuk mengetahui apakah ada pengaruh *driver stress* terhadap *aggressive driving*. Uji regresi linear sederhana dilakukan dengan bantuan software IBM (*Statistical Product and Service Solutions*) SPSS Statistic version 26.

Setelah dilakukannya uji regresi, didapati nilai F hitung sebesar 21,998 dengan signifikansi sebesar 0,000 yang menunjukkan nilai signifikansi yaitu Sig<0,05 yang berarti bahwa H_a (Hipotesis alternatif) diterima yaitu adanya pengaruh *driver stress* terhadap *aggressive driving*.

Berdasarkan hasil uji besarnya regresi didapati juga nilai R sebesar 0,425 yang berarti adanya hubungan yang positif dan berada pada tingkat sedang pada *driver stress* dan *aggressive driving* yang berarti bahwa semakin tinggi tingkat *driver stress* pada pengendara motor maka akan semakin tinggi juga tingkat *aggressive driving* pada pengendara motor, begitupun sebaliknya. Pada hasil uji besarnya regresi juga didapati nilai R Square sebesar 0,180 yang berarti besarnya pengaruh *driver stress* terhadap *aggressive driving* yaitu sebesar 18% sedangkan 82% lainnya dipengaruhi oleh faktor lain seperti usia dan jenis kelamin, anonimitas, faktor sosial, kepribadian, gaya hidup, sikap pengemudi, dan faktor lingkungan.

Berdasarkan nilai koefisien yang didapat pada uji regresi linear, didapati nilai *unstandardized coefficients* dengan nilai *constant* sebesar 24,663 dan *driver stress* sebesar 0,399. Jika dimasukkan ke dalam uji persamaan regresi maka bentuk persamaannya yaitu:

$$Y = a + bX$$

$$Y = 24,663 + 0,399 X$$

Dari hasil uji persamaan regresi di atas, maka dapat dijelaskan bahwa nilai konsistensi variabel *aggressive driving* sebesar 24,663 dengan koefisien regresi X sebesar 0,399 menyatakan bahwa setiap penambahan 1% nilai *driver stress*, maka nilai *aggressive driving* bertambah sebesar 0,399. Koefisien regresi tersebut bernilai positif, sehingga dapat dikatakan bahwa arah pengaruh variabel *driver stress* terhadap *aggressive driving* adalah positif.

5. Simpulan

Berdasarkan analisis data yang dilakukan, ditemukan bahwa adanya hubungan antara *driver stress* dengan *aggressive driving* pada pengendara motor dalam tingkat korelasi sedang dengan arah yang positif, yaitu jika *driver stress* meningkat maka *aggressive driving* pada seseorangpun juga akan meningkat dan begitupun sebaliknya. Berdasarkan hasil analisis data yang dilakukan, ditemukan juga adanya pengaruh *driver stress* terhadap *aggressive driving* dengan besar pengaruh sebesar 18% dan sisanya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Maka dapat dikatakan hipotesis diterima, yaitu adanya pengaruh *driver stress* terhadap *aggressive driving* pada pengendara motor di Kota Bekasi.

Daftar Referensi

Amelia, A. D., Arib, M. I., Renaldi, Y. S., Hartono, T. S., & Ramos, S. V. (2023). The Effect of Traffic Jam on High Levels of Student Stress. *APLIKATIF: Journal of Research*

- Trends in Social Sciences and Humanities*, 2(1), 46-50.
<https://doi.org/10.59110/aplikatif.v2i1.123>
- Anggraini, P., Alfira, N., Mahendra, I. M., Putri, A., & Febrieta, D. (2024). Modifikasi Properti Psikometri Aggressive Driving pada Pengendara Motor. *IJM: Indonesian Journal of Multidisciplinary*, 2(6).
<https://journal.csspublishing.com/index.php/ijm/article/view/887>
- Argandar, G. D., Díaz, C. R. B., Pastor, E. S. F., Arroyo, M. D. M., Quezada, M. A. M., Gracias, L. P. M., Pérez, M. T., & Ruano, P. A. V. (2023). Aggressive Driving, Rule-Breaking, and Driver Stress in Spanish-speaking countries. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 21. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100907>
- Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat. (2024). *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Kendaraan di Provinsi Jawa Barat (unit)*, 2023. Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat. <https://jabar.bps.go.id/id/statistics-table/3/VjJ3NGRGa3dkRk5MTlU1bVNFOTVYVbmQyVURSTVFUMDkjMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-kendaraan-di-provinsi-jawa-barat--unit---2023.html?year=2023>
- Bobihu, F. K. P., Jusuf, H., & Mahdang, P. A. (2024). Hubungan Aggressive Driving Behavior dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengemudi Bus AKAP dan AKDP di Terminal Kota Gorontalo. *Jurnal Kolaboratif Sains*, 7(7), 2363-2369.
<https://doi.org/10.56338/jks.v7i7.5597>
- Chung, W.-Y., Chong, T.-W., & Lee, B.-G. (2019). Methods to Detect and Reduce Driver Stress: A Review. *International Journal of Automotive Technology*, 20(5), 1051-1063.
<https://doi.org/10.1007/s12239-019-00099-3>
- Darmawan, A. (2024, August 15). *Presentase Penduduk di Kota Bekasi Menurut Kategori Kelompok*. Databoks.
<https://databoks.katadata.co.id/demografi/statistik/d6eec51a3d8b3d3/22-91-penduduk-kota-bekasi-pada-2024-dengan-usia-0-14-tahun>
- Dukes, R. L., Clayton, S. L., Jenkins, L. T., Miller, T. L., & Rodgers, S. E. (2001). Effects of Aggressive Driving and Driver Characteristics on Road Rage. *The Social Science Journal*, 38(2), 323-331. [https://doi.org/10.1016/S0362-3319\(01\)00117-3](https://doi.org/10.1016/S0362-3319(01)00117-3)
- Fakhri, N., Iqramullah, M., & Asri, A. (2022). Stres Berkendara Akibat Kemacetan Lalu Lintas dan Perilaku Agresif Berkendara. *Gema Lingkungan Kesehatan*, 20(2), 105-110.
<https://doi.org/10.36568/gelinkes.v20i2.28>
- Faturohman, D., Mubina, N., & Utami, P. (2021). Pengaruh Kontrol Diri terhadap Aggressive Driving pada Pengendara Motor Honda CBR150R di Kabupaten Karawang. *Empowerment Jurnal Mahasiswa Psikologi Universitas Buana Perjuangan Karawang*, 1(2).
- Hartoyo, L. A. K., Deny, H. M., & Lestyanto, D. (2021). Literature Review: Aggressive Driving. *Jurnal Riset Kesehatan Poltekkes Depkes Bandung*, 13(2).
<https://doi.org/10.34011/juriskesbdg.v13i2.1855>
- Houston, J. M., Harris, P. B., & Norman, M. (2003). The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing a Self-Report Measure of Unsafe Driving Practices. *North American Journal of Psychology*, 5.
https://scholarship.rollins.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1339&context=as_facpub
- Kartiningrum, E., Natobroto, H., Otok, B., Kumarijati, N., & Yuswatiningsih, E. (2022). *Aplikasi Regresi dan Korelasi dalam Analisis Data Hasil Penelitian* (R. Mahmudah (ed.)). STIKes Majapahit Mojokerto.
https://repository.unair.ac.id/124805/1/CBUKU4_Buku Regresi dan Korelasi.pdf
- Kediri, K. (2023). *Viral! Pengendara Motor Arogan Aniaya Pengatur Lalu Lintas*. Kompas.TV.

<https://www.kompas.tv/regional/398173/viral-pengendara-motor-arogan-aniaya-relawan-pengatur-lalu-lintas>

- Lady, L., Rizqandini, L., & Trenggonowati, D. (2020). Efek Usia, Pengalaman Berkendara, dan Tingkat Kecelakaan terhadap Driver Behavior Pengendara Sepeda Motor. *Jurnal Teknologi*, 12(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.24853/jurtek.12.1.57-64>
- Li, G., Lai, W., Sui, X., Li, X., Qu, X., Zhang, T., & Li, Y. (2020). Influence of traffic congestion on driver behavior in post-congestion driving. *Accident Analysis and Prevention*, 141. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2020.105508>
- Machali, I. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif: Panduan Praktis Merencanakan, Melaksanakan, dan Analisis dalam Penelitian Kuantitatif* (A. Habib (ed.)). Fakultas Ilmu Tarbiyah dan Keguruan, Universitas Islam Negeri (UIN) Sunan Kalijaga Yogyakarta. <https://digilib.uin-suka.ac.id/id/eprint/50344/>
- Matthews, G. (2002). Towards a Transactional Ergonomics for Driver Stress and Fatigue. *Theoretical Issues in Ergonomics Science*, 3(2), 195-211. <https://doi.org/10.1080/14639220210124120>
- May. (2022, August 26). Aksi Pemuda Kendarai Motor Ugal-ugalan Berujung Nahas. VIVA News and Insight. <https://www.viva.co.id/trending/1513919-aksi-pemuda-kendarai-motor-ugal-ugalan-berujung-nahas>
- Meesit, R., Kanitpong, K., & Jiwattanakupaisarn, P. (2020). Investigating the Influence of Highway Median Design on Driver Stress. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 4. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100098>
- Perdana, N., & Kurniati, P. (2024). Pengemudi Ojek Online di Kota Batu Dipukul Pemotor, Lapor Polisi. Kompas.Com. <https://surabaya.kompas.com/read/2024/06/04/213244678/pengemudi-ojek-online-di-kota-batu-dipukul-pemotor-lapor-ke-polisi>
- Periantalo, J. (2016). *Penelitian Kuantitatif Untuk Psikologi*. Pustaka Pelajar.
- Pusiknas Bareskrim Polri. (2024). *Jurnal Pusiknas Bareskrim Polri Tahun 2023*. https://pusiknas.polri.go.id/jurnal_detail/jurnal_data_pusiknas_bareskrim_polri_tahun_2023_edisi_2024
- Samara, Y., Lidia, K., & Setiawan, I. (2022). Hubungan Tingkat Stres dengan Perilaku Aggressive Driving pada Pengemudi Ojek Online di Kota Kupang. *Cendana Medical Journal*, 23(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.35508/cmj.v10i1.6811>
- Saputra, G. (2019). Video Viral: Arogan! Rider Motor Sport Lawan Arah, Dicegat Malah Marah. Espos.Id. <https://lifestyle.espos.id/video-viral-arogan-rider-motor-sport-lawan-arah-dicegat-malah-marah-1030752>
- Satiarida, A., & Yanuvianti, M. (2019). Hubungan Stres Berkendara dengan Perilaku Mengemudi Berisiko pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung. *Prosiding Psikologi*.
- Selamet, I. (2023). Bawa Motor Ngebut, Bikers Cianjur Tewas Usai Tabrak Gerobak. Detik Jabar. <https://www.detik.com/jabar/berita/d-6614641/bawa-motor-ngebut-bikers-cianjur-tewas-usai-tabrak-gerobak>
- Soffania, M. I. (2018). Hubungan Aggressive Driving Behavior Pengemudi Sepeda Motor dengan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi pada Siswa SMA di Kabupaten Sidoarjo). *The Indonesian Journal of Public Health*, 13(2), 220-231. <https://doi.org/10.20473/ijph.v13il.2018.220-231>
- Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*.
- Wang, K., Murphey, Y. L., Zhou, Y., Hu, X., & Zhang, X. (2019). Detection of driver stress in real-world driving environment using physiological signals. *IEEE Xplore*. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.1109/INDIN41052.2019.8972264>