HUBUNGAN STRES KERJA TERHADAP PERILAKU MENGEMUDI AGRESIF PADA *DRIVER* OJEK *ONLINE*

PROPOSAL SKRIPSI

UNIVERSITAS TRISAKTI

Disusun Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan
Mencapai Derajat Sarjana Kedokteran

Alvin Venantius Phientercahyadi
NIM: 030002200167

PROGRAM PENDIDIKAN SARJANA KEDOKTERAN
FAKULTAS KEDOKTERAN UNIVERSITAS TRISAKTI
JAKARTA, JULI 2025

Bidang Ilmu: Kedokteran Kerja

PROPOSAL SKRIPSI

HUBUNGAN STRES KERJA TERHADAP PERILAKU MENGEMUDI AGRESIF PADA *DRIVER* OJEK *ONLINE*

UNIVERSITAS TRISAKTI

Disusun Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan
Mencapai Derajat Sarjana Kedokteran

Alvin Venantius Phientercahyadi
NIM: 030002200167

PROGRAM PENDIDIKAN SARJANA KEDOKTERAN
FAKULTAS KEDOKTERAN UNIVERSITAS TRISAKTI
JAKARTA, JULI 2025

PERSETUJUAN
PROPOSAL SKRIPSI

HUBUNGAN STRES KERJA TERHADAP PERILAKU MENGEMUDI AGRESIF PADA *DRIVER* OJEK *ONLINE*

Nama Mahasiswa : Alvin Venantius Phientercahyadi

NIM : 030002200167

Telah disetujui untuk diuji di hadapan

Tim Penguji Proposal Skripsi

Fakultas Kedokteran Universitas Trisakti

Pada Hari Kamis, 3 Juli 2025

Pembimbing

dr. Purnamawati Tjhin, M.Pd.Ked

NIK/NIDN:2489/USAKTI/0311097301

PENGESAHAN PROPOSAL SKRIPSI

Judul:

HUBUNGAN STRES KERJA TERHADAP PERILAKU MENGEMUDI AGRESIF PADA *DRIVER* OJEK *ONLINE*

Nama mahasiswa: Alvin Venantius Phientercahyadi

NIM 030002200167

Telah diuji dan disahkan dihadapan **Dewan Penguji Proposal Skripsi**

Fakultas Kedokteran Universitas Trisakti

Pada Hari Kamis, Tanggal 3 Juli 2025

Ketua Penguji
Nama : dr. Monica Dwi Hartanti, M.Biomed, Ph.D ……
NIK : .....

Anggota Penguji 1
Nama : dr. Purnamawati Tjhin, M.Pd.Ked …….
NIK : .....

Anggota Penguji 2
Nama : dr. Mulia Rahmansyah, Sp.Rad …….
NIK : .....

Jakarta, 3 Juli 2025

Dekan FK Universitas Trisakti

Dr. dr. Yenny, Sp.FK

NIK :2613/USAKTI

PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama	: Alvin Venantius Phientercahyadi
NIM	: 030002200167
Program Studi	: Sarjana Kedokteran
Alamat Korespondensi	: Jl. Bete-Bete, Kelurahan Barana, Kecamatan Makassar, Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan
Telepon / mobile	: 085256033270
E-mail	: 030002200167@std.trisakti.ac.id
Judul skripsi	: Hubungan Stres Kerja Terhadap Perilaku Mengemudi Agresif Pada *Driver* Ojek *Online*

Dengan ini menyatakan bahwa penelitian yang saya lakukan ini adalah benar-benar merupakan hasil karya ilmiah saya sendiri. Proposal skripsi ini belum pernah diajukan sebagai suatu karya ilmiah untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan proposal skripsi ini merupakan hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut sesuai dengan SK Permendiknas No.17 tahun 2010 tentang pencegahan dan penanggulangan plagiat di perguruan tinggi.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya, agar dapat dimanfaatkan sebagaimana mestinya.

Jakarta, 11 Juni 2025

Alvin Venantius Phientercahyadi

NIM 030002200167

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal penelitian yang berjudul *"*Hubungan Stres Kerja terhadap Perilaku Mengemudi Agresif pada *Driver* Ojek *Online."* Proposal ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Kedokteran di Fakultas Kedokteran Universitas Trisakti.

Penyusunan proposal ini merupakan langkah awal dalam menggali dan menganalisis permasalahan yang diangkat, dengan harapan dapat memberikan kontribusi yang bermanfaat bagi pengembangan ilmu, khususnya di bidang studi yang relevan. Penulis menyadari bahwa masih terdapat berbagai kekurangan dalam penyusunan proposal ini. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan guna menyempurnakan karya ini di masa mendatang.

Ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya penulis sampaikan kepada dr. Purnamawati Tjhin, MPd.Ked selaku dosen pembimbing, atas bimbingan, waktu, serta masukan yang sangat berharga selama proses penyusunan proposal ini. Semoga proposal penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi pihak-pihak yang membutuhkan dan menjadi dasar untuk penelitian lebih lanjut.

DAFTAR ISI

HALAMAN
PERSETUJUAN i
PENGESAHAN PROPOSAL SKRIPSI ii
PERNYATAAN KEASLIAN PENELITIAN iii
KATA PENGANTAR iv
DAFTAR ISI v
DAFTAR TABEL vii
DAFTAR GAMBAR viii
DAFTAR LAMPIRAN ix

BAB I PENDAHULUAN 1
1.1 Latar belakang 1
1.2 Perumusan masalah 2
1.3 Tujuan 2
1.3.1 Tujuan umum 2
1.3.2 Tujuan khusus 2
1.4 Hipotesis 3
1.5 Manfaat 3
1.5.1 Bagi pengembangan ilmu pengetahuan 3
1.5.2 Bagi profesi/institusi 3
1.5.3 Bagi masyarakat 3

BAB II TINJAUAN, RINGKASAN PUSTAKA, KERANGKA TEORI 4
2.1 Tinjauan pustaka 4
2.1.1 *Driver* ojek *online* 4
2.1.2 Perilaku mengemudi agresif 4
2.1.2.1 Definisi perilaku mengemudi agresif 4
2.1.2.2 Bentuk perilaku mengemudi agresif 5
2.1.2.3 Faktor-faktor perilaku mengemudi agresif 5
2.1.2.4 Dampak perilaku mengemudi agresif 7
2.1.2.5 Teori perilaku mengemudi agresif 7
2.1.3 Stres kerja 9
2.1.3.1 Definisi stres kerja 9
2.1.3.2 Konsep stres 9
2.1.3.3 Bentuk Stres 10
2.1.3.4 Epidemiologi stres 10
2.1.3.4 Faktor penyebab Stres Kerja 10
2.1.3.5 Gejala stres 12
2.1.3.6 Mekanisme koping stres 13
2.1.3.7 Manajemen stres 14
2.1.4 Hubungan stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif 14
2.2 Ringkasan pustaka 16

2.3 Kerangka teori 17

BAB III KERANGKA KONSEP DAN DEFINISI OPERASIONAL 18
3.1 Kerangka konsep 18
3.2 Variabel penelitian 18
3.2.1 Variabel bebas 18
3.2.2 Variabel tergantung 18
3.3 Definisi operasional 19

BAB IV METODE 20
4.1 Desain 20
4.2 Lokasi dan waktu 20
4.3 Populasi dan subjek 20
4.3.1 Populasi 20
4.3.1.1 Populasi target 20
4.3.1.2 Populasi terjangkau 20
4.3.2 Subjek 20
4.3.2.1 Kriteria pemilihan subjek 20
4.3.2.2 Perhitungan jumlah subjek 21
4.4 Bahan dan instrumen 22
4.4.1 Stres kerja 22
4.4.2 Perilaku Mengemudi Agresif 23
4.5 Analisis statistik 23
4.6 Alur kerja penelitian 24
4.7 Etika penelitian 24
4.8 Penjadwalan penelitian 25

DAFTAR PUSTAKA 26
LAMPIRAN 30

DAFTAR TABEL

HALAMAN

Tabel 1. Ringkasan pustaka 16
Tabel 2. Definisi operasional 19
Tabel 3. Validitas Kuisioner Stres kerja 22
Tabel 4. Reabilitas Kuisioner Stres kerja 22
Tabel 5. Penjadwalan pelaksanaan penelitian 25

DAFTAR GAMBAR

HALAMAN

Gambar 1. Kerangka teori 17
Gambar 2. Kerangka konsep 18
Gambar 3. Alur kerja 24

DAFTAR LAMPIRAN

HALAMAN

Lampiran 1. Dummy table 30
Lampiran 2. Informed Consent 31
Lampiran 3. Formulir Persetujuan 32
Lampiran 4. Kuisioner..... 33

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 memengaruhi 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 responsden (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 responsden (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 perkerjaannya, 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 Christhoper 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 mengoreki 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 Frustasi-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 frustasi. 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 memengaruhi 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

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

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

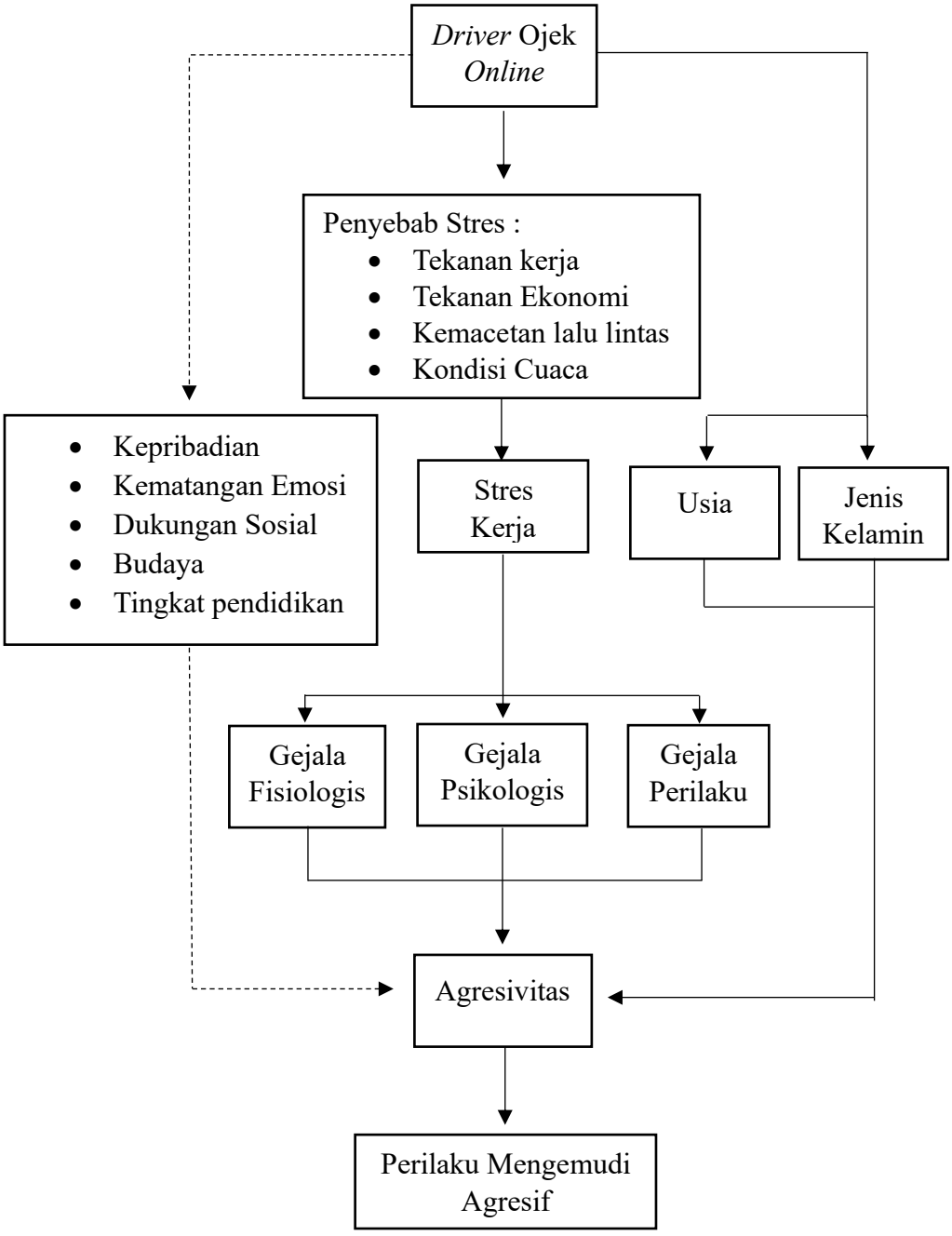
kerja terhadap perilaku mengemudi agresif ($p = 0{,}000$).[8] Namun, hasil tersebut tidak sejalan dengan tesis Azzuhriyyah yang menunjukkan bahwa stres tidak berpengaruh terhadap agresivitas ($p = 0{,}052$).[9] Dalam penelitian tersebut ditemukan bahwa perilaku agresi lebih dipengaruhi oleh regulasi 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 D, dkk.[8]	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. M, dkk.[5]	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. T, dkk.[10]	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

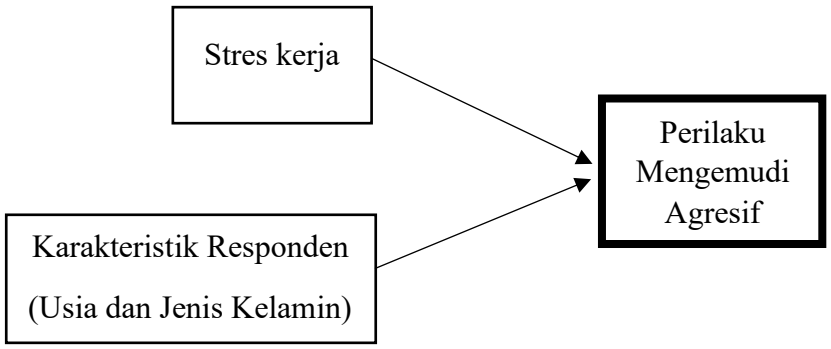
Keterangan :

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 stres kerja	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 *(Aggressive Driving Behavior Scale)*	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 November 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

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

4.3.2.2 Perhitungan jumlah subjek

Rumus infinit :

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

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

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

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

Keterangan :

n = jumlah sampel yang dibutuhkan pada populasi infinit

n_0 = jumlah sampel minimal

$Z \propto$= 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 :

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

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

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

$$n = 104{,}54545454545 \approx 105$$

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:

$$n = 105$$

$$n = 105 + drop\ out\ 15\%$$

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

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 Kuisioner 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 Kuisioner 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.

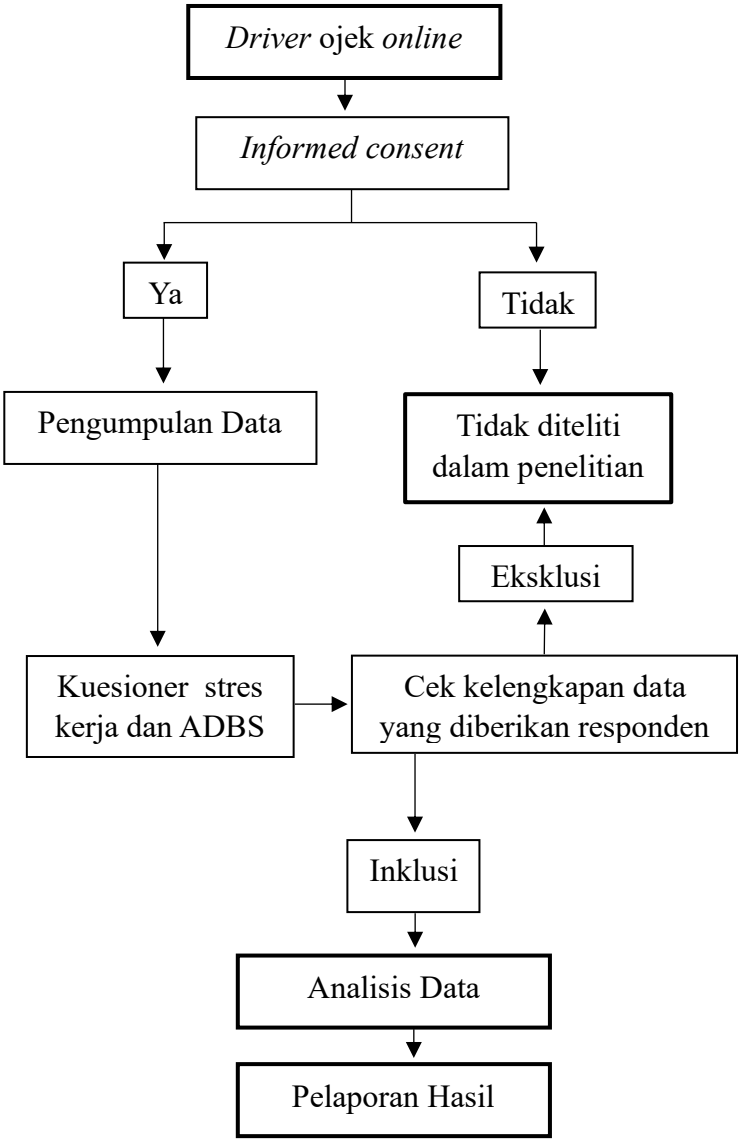
4.5.1 Analisis univariat

Analisis univariat dianalisis dengan menggunakan statistik deskriptif, yaitu persentase, dan frekuensi pada variabel bebas yaitu stres kerja dan karakteristik responsden (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 responsden (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* akan dilakukan setelah lolos kaji etik Fakultas Kedokteran Universitas Trisakti.

4.8 Penjadwalan penelitian

Tabel 5. Penjadwalan pelaksanaan penelitian

Kegiatan	WAKTU											
	Bulan Februari		Bulan Maret		Bulan April		Bulan Mei		Bulan Juni		Bulan Juli	
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)**												
Persiapan ujian												

DAFTAR PUSTAKA

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 aggresive 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 konvesional 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 Kesehat. 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. Lowa: 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.

LAMPIRAN

Lampiran 1. *Dummy table*

Tabel 1. Distribusi karakteristik subjek studi (n=121)

Variabel	Frekuensi (n)	Persentase (%)
Umur (tahun)		
≤ 30 tahun		
> 30 tahun		
Jenis kelamin		
Laki-laki		
Perempuan		
Stres kerja		
Ringan		
Sedang		
Berat		
Perilaku mengemudi agresif		
Rendah		
Tinggi		

Keterangan : Stres kerja diukur menggunakan kuesioner stres kerja, dikategorikan: ringan (skor 10-23), sedang (skor 24-36), dan berat (skor 37-50) Perilaku mengemudi agresif diukur kuesioner ABDS *(Aggressive Driving Behavior Scale)*, dikategorikan : rendah (skor 11-35), Tinggi (skor 36-55)

Tabel 2. 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, n(%)	Tinggi, n(%)	
Umur (tahun)			
≤ 30 tahun			
> 30 tahun			
Jenis kelamin			
Laki-laki			
Perempuan			
Stres kerja			
Ringan			
Sedang			
Berat			

Analisis data menggunakan uji chi square, Batas kemaknaan statistik yang digunakan $p<0,05$

Lampiran 2. *Informed Consent*

INFORMED CONSENT

Penelitian mengenai hubungan antara stres kerja terhadap perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online* ini bertujuan untuk mengetahui apakah stres kerja berhubungan dengan perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online*.

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengetahuan bagi masyarakat, perusahaan layanan ojek online, dan pihak terkait mengenai pentingnya pengelolaan stres kerja untuk mengurangi perilaku mengemudi agresif, demi meningkatkan keselamatan di jalan dan kesejahteraan kerja driver ojek online

Oleh karena itu, kami mengharapkan saudara/i untuk ikut serta dalam penelitian ini. Apabila bersedia, peneliti akan menjelaskan prosedur penelitian, kemudian meminta saudara/i untuk mengisi 2 kuisioner yaitu: kuesioner stres kerja dan kuesioner ABDS *(Aggressive Driving Behavior Scale)*. Seluruh data yang dikumpulkan akan dijaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk keperluan penelitian ini.

Saudara/i berhak untuk menolak ikut dalam penelitian ini. Apabila saudara/i bersedia ikut dalam penelitian ini, mohon untuk memilih setuju pada kolom bersedia dalam mengisi formulir persetujuan.

Apabila terdapat pertanyaan, saudara/i dapat menghubungi peneliti di nomor telepon berikut whatsapp : 0852-5603-3270

Jakarta, ... 2025

(Alvin Venantius Phientercahyadi)

Lampiran 3. Formulir Persetujuan

FORMULIR PERSETUJUAN

Semua penjelasan di atas telah disampaikan kepada saya dan telah saya pahami. Dengan mengisi formulir ini saya SETUJU untuk ikut dalam penelitian ini.

Nama peserta penelitian :

Tanggal :

Bersedia : ☐ Setuju ☐ Tidak Setuju

Lampiran 4. Kuisioner

1. **Form identitas**

Nama : .....

Usia : .....

Jenis Kelamin : .....

2. **Kuisioner Stres Kerja**

PETUNJUK:

A. Isilah semua nomor dalam angket ini dan jangan ada yang terlewatkan.

B. Pengisian jawaban cukup dengan memberi tanda (√) pada pernyataan yang dianggap sesuai dengan pendapat responden (satu jawaban dalam setiap nomor pernyataan).

C. Pilhan jawaban :

- Sangat Tidak Setuju (STS)
- Tidak Setuju (TS)
- Ragu-Ragu (R)
- Setuju (S)
- Sangat Setuju (SS)

No	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
1	Penghasilan dari menjadi driver ojek online masih belum cukup untuk kebutuhan sehari-hari					
2	Kurangnya penghasilan menjadi driver ojek online membuat saya mencari pemasukan lain					
3	Sulitnya mencari pelanggan ketika menjadi driver ojek online yang bukan prioritas					
4	Persaingan driver yang semakin banyak membuat saya harus kerja keras					
5	Saya sering merasa lelah karena bekerja di luar ruangan dalam waktu lama					

6	Kondisi cuaca yang sering berubah-ubah menghambat saya mendapatkan konsumen					
7	Saya mudah mengalami pusing bila tidak segera mendapatkan orderan					
8	Pikiran saya tetap tenang meskipun tidak segera mendapatkan orderan					
9	Saya sering kurang tidur karena harus mengejar target hingga larut malam					
10	Jalanan yang macet membuat kepala saya pusing saat bekerja					

3. Kuisioner ABDS *(Aggressive Driving Behavior Scale)*

Pilhan jawaban :

- Tidak pernah (TP)
- Jarang (J)
- Kadang – kadang (KK)
- Sering (S)
- Sangat sering (SS)

No	Pernyataan	TP	J	KK	S	SS
1	Menekan rem mendadak ketika terlalu dekat dengan kendaraan lain					
2	Membuat gerakan kasar kepada pengemudi lain ketika mereka melakukan sesuatu yang tidak saya suka					
3	Membunyikan klakson saat pengemudi lain melakukan tindakan yang tidak tepat					
4	Tetap menyalip di antara kendaraan lain ketika pengemudi lain menjaga jarak antar kendaraan					
5	Mempercepat kendaraan ketika pengemudi lain mencoba menyalip saya					

6	Mengikuti kendaraan lain di depan saya dengan jarak sangat dekat, supaya kendaraan lain tidak masuk jalur di depan saya					
7	Mengedipkan lampu jauh untuk memperlambat kendaraan lain sehingga kendaraan tersebut tidak menghalangi jalan saya					
8	Menempel kendaraan lain yang melaju dengan jarak sangat dekat					
9	Mengemudi di atas batas kecepatan (di atas 80 km/jam)					
10	Melewati kendaraan lain dengan jarak yang sangat sempit					
11	Mempercepat kendaraan di perempatan saat lampu lalu lintas berubah dari kuning ke merah					