

## **PENGARUH STRES BERKENDARA TERHADAP PERILAKU AGRESIF PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA DEPOK**

**Atika Rahmania El Barusi<sup>1\*</sup>**

<sup>1</sup>Faculty of Psychology, Universitas Muhammadiyah Prof. Dr. Hamka,  
Jl. Limau II, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, Indonesia 12130

\*[atika.rahmania@uhamka.ac.id](mailto:atika.rahmania@uhamka.ac.id)

### **Abstrak**

Perilaku agresif berkendara merupakan salah satu penyebab meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas, khususnya di wilayah perkotaan padat seperti Kota Depok. Kota dengan tingkat mobilitas tinggi ini menghadirkan situasi lalu lintas yang padat, tidak teratur, dan memicu tekanan psikologis bagi pengendara sepeda motor. Penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh stres berkendara terhadap perilaku agresif berkendara pada pengguna sepeda motor di Kota Depok. Penelitian menggunakan metode kuantitatif dengan desain cross-sectional. Responden dalam penelitian ini sebanyak 254 responden yang berusia 18–40 tahun dipilih menggunakan teknik *purposive sampling*. Instrumen yang digunakan meliputi *Driving Stress Scale* (DSS) dan *Aggressive Driving Behavior Scale* (ADBS). Analisis data dilakukan menggunakan regresi linear dengan bantuan SPSS 26. Hasil penelitian menunjukkan bahwa stres berkendara berpengaruh signifikan terhadap perilaku agresif berkendara dengan kontribusi sebesar 51,4% ( $R^2 = 0,514$ ;  $p < 0,01$ ). Temuan ini menegaskan bahwa semakin tinggi stres yang dirasakan pengendara, semakin besar kecenderungan mereka untuk menunjukkan perilaku agresif di jalan. Penelitian ini menyoroti pentingnya upaya pengelolaan stres dan edukasi keselamatan berkendara guna meminimalkan risiko perilaku agresif di jalan raya.

**Kata kunci:** Kota Depok; pengendara sepeda motor; perilaku agresif berkendara; stres berkendara

### **Abstract**

Aggressive driving behavior is one of the contributing factors to the increasing number of traffic accidents, particularly in densely populated urban areas such as Depok City. High mobility in the city creates heavy and disorganized traffic conditions, which can trigger psychological pressure among motorcycle riders. This study aims to examine the effect of driving stress on aggressive driving behavior among motorcycle users in Depok City. A quantitative method with a cross-sectional design was employed. A total of 254 respondents aged 18–40 years were selected using purposive sampling. The instruments used were the Driving Stress Scale (DSS) and the Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS). Data were analyzed using linear regression with the aid of SPSS 26. The results indicate that driving stress has a significant impact on aggressive driving behavior, accounting for 51.4% of the variance ( $R^2 = 0.514$ ;  $p < 0.01$ ). These findings indicate that the higher the level of driving stress experienced by riders, the greater their tendency to exhibit aggressive behavior on the road. This study emphasizes the importance of stress management efforts and road safety education in reducing the risk of aggressive driving behavior.

**Keywords:** Depok city; motorcycle riders; aggressive driving behavior; driving stress

### **PENDAHULUAN**

Kota Depok merupakan salah satu kota penyangga Ibu Kota Jakarta yang memiliki mobilitas tinggi, baik sebagai tempat tinggal maupun sebagai jalur perlintasan menuju kawasan Jabodetabek (Valentina et al., 2023). Tingginya mobilitas tersebut mendorong meningkatnya kebutuhan akan sarana transportasi, salah satunya kendaraan bermotor sebagai moda utama bagi masyarakat dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Berdasarkan data terbaru menunjukkan bahwa pada April 2025 jumlah kendaraan bermotor di Kota Depok mencapai sekitar 1,95 juta unit, dan sebagian besar merupakan sepeda motor (Fadhlurrahman, 2025). Di

tengah tingginya mobilitas harian, sepeda motor menjadi moda transportasi yang paling dominan di Kota Depok dan menyumbang proporsi terbesar pada kasus kecelakaan. Pengendara motor juga lebih rentan mengalami tekanan situasional seperti paparan langsung terhadap panas, kebisingan, kepadatan lalu lintas, serta risiko benturan dibandingkan pengendara kendaraan tertutup (Watson et al., 2007). Kota Depok dinyatakan mobilisasi harian warga yang memiliki relatif tinggi karena banyaknya warga yang tinggal di Depok tetapi bekerja di Jakarta (Kartika, 2009). Kota yang terletak di perbatasan Jawa Barat ini memiliki beberapa ruas jalan yang sering dilanda penumpukan kendaraan. Mobilitas harian warga yang tinggi, terutama di jam kerja, menjadikan ruas-ruas jalan utama seperti Jalan Margonda, Akses UI, Juanda, dan Sawangan mengalami kepadatan luar biasa (Perdana, 2021). Kemacetan menjadi fenomena yang tak terhindarkan, bahkan kerap berlangsung sejak pagi hingga malam hari.

Kemacetan ini tidak hanya menghambat aktivitas masyarakat, tetapi juga memicu berbagai bentuk ketidaknyamanan, mulai dari tekanan waktu, konflik antar pengguna jalan, hingga risiko kecelakaan (Setiawan et al., 2024). Salah satu fenomena yang sering dijumpai di jalanan Kota Depok adalah perilaku agresif berkendara. Tasca (2000) menjelaskan bahwa perilaku agresif berkendara dilakukan secara sadar dan sengaja, biasanya dimotivasi oleh ketidaksabaran, emosi negatif seperti marah atau kesal, serta keinginan menghemat waktu tempuh. Pengendara sepeda motor kerap menunjukkan perilaku seperti mengebut, menyerobot jalur, membunyikan klakson secara berlebihan, atau memotong kendaraan lain dengan cara yang membahayakan (Bowo et al., 2025; Haque et al., 2010).

Perilaku ini tidak hanya mengganggu ketertiban lalu lintas, tetapi juga memperbesar potensi konflik dan kecelakaan (Berhanu et al., 2023). Sudah menjadi pemandangan umum di jalanan Kota Depok ketika pengendara sepeda motor berpindah jalur secara tiba-tiba, melaju dengan kecepatan tinggi, enggan mengalah kepada pengguna jalan lain, dan berusaha mendahului kendaraan di depannya (Harris et al., 2014). Perilaku agresif ini dapat memicu konflik antar pengguna jalan dan meningkatkan risiko kecelakaan. Data dari Satlantas Polres Depok pada tahun 2024 mencatat 590 kasus kecelakaan lalu lintas, di mana sebagian besar melibatkan pengendara sepeda motor (YAD, 2025). Tingginya angka keterlibatan pengendara motor ini tidak terlepas dari berbagai bentuk perilaku berisiko di jalan seperti melawan arus, tidak menggunakan helm, menggunakan ponsel saat mengemudi, berboncengan lebih dari satu orang, hingga mengemudi secara ugal-ugalan (Abdulwahid et al., 2022). Tingginya angka pelanggaran dan rendahnya disiplin berlalu lintas turut menjadi faktor yang memperburuk keselamatan berkendara di Kota Depok. Individu yang tidak mampu mengelola emosi maupun tekanan selama berkendara cenderung lebih rentan menunjukkan perilaku agresif, terutama ketika dihadapkan pada situasi lalu lintas yang padat, tidak teratur, atau memicu frustrasi (Huang & Dootson, 2022).

Salah satu faktor psikologis yang diduga kuat berkontribusi terhadap perilaku agresif berkendara adalah stres (Alfi et al., 2025). Stres berkendara (*driving stress*) merupakan kondisi psikologis yang muncul saat individu menghadapi situasi berkendara yang menuntut konsentrasi tinggi, emosi stabil, dan pengambilan keputusan cepat dalam waktu singkat (Cunningham & Regan, 2016). Ketika tuntutan ini tidak seimbang dengan kapasitas individu, maka stres akan muncul, dan dalam situasi tertentu dapat menyebabkan pengemudi bertindak impulsif dan agresif (Scott-Parker et al., 2018).

Stres berkendara dapat muncul ketika pengendara menghadapi situasi jalan yang penuh tekanan, seperti kemacetan, keterlambatan, atau interaksi dengan pengguna jalan lain yang

dianggap mengganggu (Sihombing & Darniati, 2016). Kondisi ini membuat pengendara lebih mudah kehilangan kendali emosional, yang kemudian tercermin dalam perilaku agresif, misalnya mengebut, memotong jalur, atau mengabaikan aturan lalu lintas (Marsaid et al., 2013). Pengendara yang berada dalam situasi jalanan padat, bising, dan tidak teratur rentan mengalami tekanan psikologis. Ketika individu tidak mampu mengelola tekanan tersebut secara adaptif, maka reaksi emosional seperti marah, frustrasi, dan cemas cenderung dimanifestasikan dalam bentuk perilaku agresif. Dengan kata lain, perilaku agresif di jalan bisa menjadi bentuk luapan stres yang tidak tersalurkan secara sehat (Gulian et al., 1989; Houston et al., 2003).

Penelitian yang dilakukan oleh Stephens and Groeger (2009) menunjukkan bahwa stres selama berkendara dapat meningkatkan kecenderungan individu untuk merespons rangsangan jalan secara agresif. Temuan serupa juga ditunjukkan oleh Mamcarz et al. (2023), yang menemukan bahwa pengendara dengan tingkat stres tinggi cenderung mempersepsikan situasi lalu lintas sebagai lebih mengancam dan lebih mudah bereaksi secara impulsif. Selain itu, studi-studi di Indonesia, seperti yang dilakukan oleh (Sihombing & Darniati, 2023; Samara et al., 2022; Ashari & Hartati, 2017) juga mengungkapkan bahwa pengendara yang mengalami stres lebih rentan menunjukkan perilaku agresif seperti menyerobot jalur atau berkendara ugal-ugalan.

Berbagai penelitian sebelumnya memang telah mengkaji hubungan antara stres dan perilaku agresif secara umum, namun masih terdapat keterbatasan dalam hal populasi, khususnya pada pengguna sepeda motor di kawasan perkotaan padat seperti Kota Depok. Kebanyakan studi lebih banyak dilakukan di kota-kota besar secara umum atau mencakup semua jenis pengemudi tanpa membedakan moda transportasinya. Padahal, sepeda motor merupakan moda transportasi paling dominan dan paling rentan terhadap kecelakaan di Indonesia, sehingga diperlukan perhatian khusus terhadap karakteristik dan pengalaman psikologis para penggunanya. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh stres berkendara terhadap perilaku agresif berkendara pada pengguna sepeda motor di Kota Depok. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan ilmu dalam psikologi, khususnya psikologi perkotaan dan sosial. Selain itu, penelitian diharapkan memberikan informasi mengenai kondisi stres berkendara dan perilaku agresif berkendara pada pengendara sepeda motor sehingga dapat membantu pengendara dalam mengenali, mengelola, dan mencegah perilaku agresif yang berpotensi membahayakan diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya.

## **METODE**

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif non-eksperimental dengan jenis penelitian *cross-sectional* untuk menguji pengaruh stres berkendara dan perilaku agresif berkendara. Metode kuantitatif bertujuan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, dengan tujuan menguji hipotesis, menggunakan instrumen penelitian terstandar, dan data dianalisis secara statistik (Sugiyono, 2017).

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*, yaitu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan atau kriteria tertentu yang relevan dengan tujuan penelitian (Azwar, 2017). Adapun kriteria inklusi dalam pemilihan sampel, sebagai berikut: (1) berusia 18 hingga 40 tahun, (2) laki-laki atau perempuan yang aktif mengendarai sepeda motor, dan (3) berdomisili di Kota Depok. Kriteria "*pengendara aktif*" dalam penelitian ini didefinisikan sebagai individu yang mengendarai sepeda motor minimal tiga kali per minggu atau menggunakan motor untuk aktivitas. Jumlah responden dalam penelitian ini sebanyak 254 orang, diperoleh melalui penyebaran kuesioner secara daring.

Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua skala psikologis. Pertama, variabel stres berkendara diukur menggunakan *Driving Stress Scale (DSS)* yang dikembangkan oleh Gulian et al. (1989) dan telah diadaptasi oleh Grasiawaty et al. (2021) ke dalam konteks Indonesia dengan nilai cronbach alpha  $\alpha = 0.87$ . Kedua, variabel perilaku agresif berkendara, diukur menggunakan *Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS)* yang disusun oleh Houston et al. (2003) dan telah dimodifikasi

Teknik analisis data dalam penelitian ini adalah regresi linear untuk mengetahui pengaruh antara variabel stres berkendara dan perilaku agresif berkendara. Proses analisis data dilakukan dengan bantuan perangkat lunak SPSS versi 26.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

**Tabel 1.**

Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Frekuensi (Orang)	Presentase (%)
Laki-laki	150	59%
Perempuan	104	41%
Jumlah	254	100%

Dari Tabel 1 dapat diketahui bahwa pengelompokan responden berdasarkan jenis kelamin lebih didominasi oleh laki-laki, yaitu sebanyak 150 orang atau sebesar 59% dari total responden. Sementara itu, responden berjenis kelamin perempuan berjumlah 104 orang atau sebesar 41%.

**Tabel 2.**

Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Usia	Frekuensi (Orang)	Presentase (%)
18 – 25 Tahun	130	51%
26 – 35 Tahun	84	33%
> 35 Tahun	40	16%
Jumlah	254	100%

Dari Tabel 2 dapat diketahui bahwa pengelompokan responden berdasarkan usia paling banyak berasal dari kelompok usia 18–25 tahun, yaitu sebanyak 130 orang atau sebesar 51%. Kelompok usia 26–35 tahun berjumlah 84 orang atau sebesar 33%, sedangkan responden yang berusia di atas 35 tahun sebanyak 40 orang atau sebesar 16%. Hal ini menunjukkan bahwa mayoritas responden dalam penelitian ini adalah individu usia muda yang tergolong dalam kelompok usia produktif.

**Tabel 3.**

Hasil Korelasi (Uji Tambah)

Variabel	N	Correlation
Stres Berkendara	254	-
Perilaku Agresif Berkendara	254	0,630**

Selanjutnya, peneliti melakukan uji korelasi untuk mencari nilai korelasi antar variabel dengan *Pearson Correlation* sebelum menganalisis uji regresi linear. Hasil analisa *pearson correlation* antara stres berkendara dengan perilaku agresif berkendara didapatkan koefisien  $r$  sebesar 0,630 dengan *probability value* sebesar 0,002 ( $p < 0,01$ ). Hal ini menunjukkan bahwa ada

hubungan tinggi yang signifikan antara stres berkendara dengan perilaku agresif berkendara. Nilai korelasinya menunjukkan hasil yang positif, maka dapat dikatakan bahwa semakin tinggi tingkat stres berkendara yang dirasakan pengendara, semakin tinggi pula tingkat perilaku agresif berkendara yang ditunjukkan.

**Tabel 4.**

*Model Summary* (Hasil Regresi)

<b>R</b>	<b>R Square</b>	<b>Sig</b>
,697	,514	,000

Pada tabel 4. didapatkan koefisien R sebesar 0,697 dan R square sebesar 0,514 dengan taraf signifikansi 0,000 ( $p < 0,01$ ) yang menunjukkan bahwa kontribusi stress berkendara terhadap perilaku agresif berkendara terdapat 51,4% dan 48,6% kontribusi variabel lain yang tidak diketahui oleh peneliti. Dengan demikian, diperoleh hasil yang menunjukkan bahwa secara simultan stres berkendara berpengaruh terhadap perilaku agresif berkendara.

**Tabel 5.**

*ANOVA* (Uji F)

<b>F</b>	<b>Sig.</b>
95.570	,000

Pada tabel 5. didapatkan koefisien F sebesar 95.570 dengan probability value sebesar 0,000 ( $p < 0,01$ ) yang menunjukkan bahwa variabel stres berkendara mempengaruhi variabel perilaku agresif berkendara.

**Tabel 6.**

Koefisien Stres Berkendara Terhadap Perilaku Agresif Berkendara

<b>Model</b>	<b>B</b>	<b>Sig.</b>
(Constant)	12,450	,000
Stres Berkendara	,553	,000

Pada tabel 6. stres berkendara memberikan efek positif yang signifikan terhadap perilaku agresif berkendara yang ditunjukkan pada koefisien  $\beta$  sebesar 12,450 dengan probability value 0,000 ( $p < 0,01$ ). Secara keseluruhan, hasil dari analisa regresi menunjukkan bahwa adanya pengaruh yang signifikan stres berkendara terhadap perilaku agresif berkendara. Artinya, hipotesa alternatif ( $H_a$ ) diterima dan hipotesa nol ( $H_0$ ) ditolak.

Penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh stres berkendara terhadap perilaku agresif berkendara pada pengguna sepeda motor di Kota Depok. Responden dalam penelitian ini berjumlah 254 orang. Hasil deskriptif menunjukkan bahwa responden penelitian ini didominasi oleh laki-laki (59%) dan mayoritas berada pada rentang usia 18–25 tahun (51%). Kelompok usia ini merupakan usia produktif yang cenderung lebih aktif berkendara dan lebih sering terpapar situasi lalu lintas yang padat, sehingga lebih rentan merasakan tekanan psikologis saat berkendara. Hal ini sejalan dengan Lady et al. (2020) yang menyatakan bahwa dewasa awal memiliki karakteristik yang mudah mengikuti emosi yang mana dapat mempengaruhi tingkah laku mengemudi di jalan atau *aggressive driving*. Dominasi laki-laki dalam aktivitas berkendara juga dapat menjelaskan kecenderungan munculnya perilaku agresif, mengingat beberapa penelitian menunjukkan bahwa laki-laki lebih berisiko menunjukkan perilaku berbahaya karena kelalaian atau pelanggaran aturan di jalan dibanding perempuan yang dapat

berkembang menjadi perilaku agresif (McCarty & Kim 2024; Cullen et al., 2021; Ventsislavova et al., 2021).

Perilaku agresif berkendara diketahui lebih banyak dilakukan oleh pengemudi laki-laki dibandingkan perempuan. Tasca (2000) menyatakan bahwa pengemudi laki-laki menunjukkan tingkat agresivitas yang lebih tinggi, khususnya pada rentang usia 17–35 tahun, sedangkan perempuan cenderung lebih berhati-hati dan memiliki tingkat perilaku agresif yang lebih rendah. Hal ini sejalan dengan data Korlantas yang menunjukkan bahwa kelompok usia 15–25 tahun merupakan kelompok dengan angka kecelakaan tertinggi (Alfazi, 2018). Dengan kata lain, usia dewasa muda merupakan fase yang paling rentan terhadap munculnya perilaku agresif berkendara.

Vazquez (2013) juga menegaskan bahwa individu berusia 18–22 tahun dan 23–37 tahun memiliki kecenderungan perilaku agresif berkendara yang lebih tinggi dibandingkan pengendara dengan usia yang lebih tua. Hal ini semakin diperkuat oleh Gicquel et al. (2017), yang menemukan bahwa pengendara sepeda motor berusia 18–24 tahun cenderung berkendara dengan kepercayaan diri yang berlebihan, sering ingin menunjukkan kemampuan berkendara, serta memilih kecepatan tinggi untuk mempersingkat waktu tempuh. Kondisi ini turut menjelaskan mengapa pengguna sepeda motor menjadi kelompok yang paling banyak terlibat kecelakaan lalu lintas (Alfazi, 2018).

Temuan penelitian lain juga mendukung adanya perbedaan perilaku berdasarkan jenis kelamin. Magaña et al. (2021) mengungkapkan bahwa laki-laki lebih rentan mengalami stres berkendara dibandingkan perempuan. Perempuan cenderung memiliki kewaspadaan yang lebih tinggi dan lebih mengutamakan keselamatan, sedangkan laki-laki lebih mudah mengalami konflik emosional dan persaingan ketika berada di jalan, sehingga lebih rentan menampilkan perilaku agresif.

Perilaku agresif tersebut bukan hanya berdampak pada kenyamanan berkendara, tetapi juga menjadi pemicu utama kecelakaan lalu lintas. Dahlan (2018) menyatakan bahwa kecelakaan merupakan peristiwa tak terduga yang dapat menyebabkan kerusakan, cedera, hingga kematian. Mauludi et al. (2021) menambahkan bahwa perilaku berbahaya seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, menyalip secara tidak aman, melawan arus, berkendara dalam kondisi mabuk, dan tidak menggunakan helm merupakan penyebab umum terjadinya kecelakaan. Kecelakaan ini menimbulkan kerugian besar, baik berupa hilangnya nyawa maupun biaya ekonomi untuk penanganan medis dan kerusakan kendaraan, sehingga menjadi isu kesehatan masyarakat yang memerlukan perhatian serius.

Di wilayah perkotaan seperti Depok, peningkatan jumlah kendaraan menimbulkan berbagai permasalahan lalu lintas, mulai dari kemacetan, pelanggaran, perilaku berkendara agresif, hingga meningkatnya angka kecelakaan. Kemacetan menjadi salah satu faktor lingkungan yang dapat memicu stres pada pengendara (Iqramullah et al., 2022; Montoro et al., 2018). Stres ini dapat bersumber dari faktor eksternal maupun internal. Stres eksternal berasal dari situasi di luar individu, seperti kepadatan lalu lintas, lamanya waktu tempuh, serta perilaku pengendara lain yang menghambat kenyamanan berkendara (Fikri, 2023). Sementara itu, stres internal muncul dari reaksi psikologis individu, seperti rasa cemas, kesal, jantung berdebar, atau emosi negatif lainnya (Sihombing & Darniati, 2016). Stres pada dasarnya merupakan kondisi tidak menyenangkan yang menimbulkan tekanan fisik dan psikologis ketika individu menghadapi tuntutan lingkungan yang dipersepsikan sebagai beban atau ancaman. Dalam konteks

berkendara, stres dapat mengganggu konsentrasi, meningkatkan iritabilitas, dan menurunkan kemampuan individu dalam mengontrol perilaku di jalan.

Penelitian Samara et al. (2022) menunjukkan adanya hubungan signifikan antara stres dan perilaku *aggressive driving* pada pengemudi ojek online di Kota Kupang. Temuan ini didukung oleh penelitian Herani dan Jauhari (2017) yang menjelaskan bahwa kemacetan serta rasa frustrasi di jalan dapat memicu munculnya agresivitas berkendara. Fenomena ini juga dapat dijelaskan melalui *Cognitive Neo-Association Theory* dari Berkowitz, yang menyebut bahwa kondisi tidak nyaman atau tertekan dapat mengaktifkan asosiasi kognitif negatif, memicu emosi seperti marah atau jengkel, dan pada akhirnya menuntun pada perilaku agresif (Drndarević, 2021). Jalan raya perkotaan yang penuh stimulus, padat, dan penuh tekanan menjadi konteks ideal munculnya reaksi ini.

Temuan penelitian ini konsisten dengan berbagai penelitian sebelumnya. Magaña et al. (2021) menemukan bahwa stres berkendara berhubungan signifikan dengan kemarahan di jalan yang kemudian memprediksi perilaku agresif berkendara. Stephens dan Groeger (2009) juga menunjukkan bahwa pengendara yang mengalami stres lebih rentan menunjukkan perilaku agresif karena ketegangan emosional membuat mereka lebih mudah bereaksi negatif terhadap kesalahan pengendara lain. Di Indonesia, Valerie (2024) menemukan bahwa stres akibat kemacetan dan tekanan waktu merupakan faktor psikologis penting yang memicu *road rage* dan pelanggaran lalu lintas. Dengan demikian, hasil penelitian ini menguatkan bukti bahwa stres merupakan salah satu prediktor penting dalam munculnya perilaku agresif berkendara, khususnya di lingkungan perkotaan yang padat dan penuh tekanan seperti Kota Depok. Namun, temuan ini memiliki keterbatasan, karena data dikumpulkan melalui kuesioner *self-report* yang rentan terhadap bias respons, serta sampel penelitian didominasi oleh responden usia muda sehingga hasilnya belum sepenuhnya mewakili seluruh kelompok pengendara di Kota Depok.

## **KESIMPULAN**

Hasil penelitian ini mengungkapkan bahwa stres berkendara memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perilaku agresif berkendara pada pengguna motor di kota Depok. Analisis yang dilakukan menunjukkan bahwa semakin tinggi stres berkendara yang dirasakan oleh individu, maka semakin besar pula kecenderungannya untuk berperilaku agresif berkendara. Dari hasil penelitian yang telah dipaparkan, dapat disimpulkan bahwa stres berkendara mempengaruhi perilaku agresif berkendara secara signifikan, dengan kontribusi sebesar 51,4% dan 48,6% kontribusi variabel lain yang tidak teridentifikasi oleh peneliti. Temuan ini mendukung hipotesis yang diajukan, dimana hipotesis alternatif ( $H_a$ ) diterima dan hipotesis nol ( $H_0$ ) ditolak.

Kemacetan, tekanan waktu, kelelahan, serta kondisi lalu lintas yang padat menjadi beberapa faktor pemicu stres berkendara. Dalam situasi tersebut, individu cenderung kehilangan kendali emosi dan bereaksi secara agresif, misalnya dengan membunyikan klakson berlebihan, memotong jalur, atau menunjukkan ekspresi marah kepada pengendara lain. Hal ini menunjukkan pentingnya pengelolaan stres dalam upaya menekan perilaku agresif saat berkendara demi keselamatan bersama.

Secara teoritis, penelitian selanjutnya disarankan untuk mengeksplorasi variabel lain yang berpotensi memengaruhi stres maupun perilaku agresif berkendara, seperti kontrol diri, kesadaran diri, tingkat kesabaran, karakteristik kepribadian, rentang usia, serta perbedaan gender. Selain itu, perluasan cakupan wilayah penelitian juga penting agar temuan yang

dihasilkan lebih representatif terhadap populasi pengendara sepeda motor di berbagai daerah di Indonesia.

Secara praktis, hasil penelitian ini memberikan implikasi bagi pengendara sepeda motor untuk meningkatkan kesadaran akan dampak stres terhadap perilaku berkendara. Upaya seperti mengatur waktu perjalanan, beristirahat dengan cukup, serta menghindari berkendara ketika berada dalam kondisi emosi negatif dapat membantu menurunkan tingkat stres dan meminimalkan perilaku agresif di jalan. Di sisi lain, pemerintah daerah dan kepolisian lalu lintas juga dapat memanfaatkan temuan ini dengan mengadakan kampanye keselamatan berkendara yang menekankan pentingnya pengelolaan emosi, manajemen stres, serta kepatuhan terhadap etika berlalu lintas.

## REFERENSI

- Abdulwahid, S. N., Mahmoud, M. A., Ibrahim, N., Zaidan, B. B., & Ameen, H. A. (2022). Modeling motorcyclists' aggressive driving behavior using computational and statistical analysis of real-time driving data to improve road safety and reduce accidents. *International journal of environmental research and public health*, 19(13), 7704.
- Alfazi, I. (2018). *Hubungan antara sikap pengambilan resiko dan perilaku mengemudi beresiko pada mahasiswa* [Skripsi tidak dipublikasikan]. Universitas Islam Indonesia.
- Alfi, A., Quarta, D. L., & Ariani, L. (2025). Stress coping with aggressive driving behavior among generation z in the motorcycle community. *Psikoislamedia: Jurnal Psikologi*, 10(2), 239-249.
- 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), 130-139
- Ashari, A. M., & Hartati, S. (2017). Hubungan antara stres, kecemasan, depresi dengan kecenderungan aggressive driving pada mahasiswa. *Jurnal Empati*, 6(1), 1-6.
- Azwar, S. (2017). *Metode penelitian psikologi*. Pustaka Pelajar.
- Berhanu, Y., Alemayehu, E., & Schröder, D. (2023). Examining car accident prediction techniques and road traffic congestion: A comparative analysis of road safety and prevention of world challenges in low-income and high-income countries. *Journal of advanced transportation*, 2023(1), 6643412.
- Bowo, L. P., Muhtadi, A., Puriningsih, F. S., Nugroho, S., Fitri, H. A., Kurnia, S. H. M., & Rustandi, A. (2025). Understanding the role of conspicuity and behavior in motorcycle safety. *Joint Journal of Novel Carbon Resource Sciences & Green Asia Strategy*, 12(01), 191-216
- Cullen, P., Möller, H., Woodward, M., Senserrick, T., Boufous, S., Rogers, K., ... & Ivers, R. (2021). Are there sex differences in crash and crash-related injury between men and women? A 13-year cohort study of young drivers in Australia. *SSM-population health*, 14, 100816.
- Cunningham, M. L., & Regan, M. A. (2016). The impact of emotion, life stress and mental health issues on driving performance and safety. *Road & Transport Research: A Journal of Australian and New Zealand Research and Practice*, 25(3), 40-50.
- Dahlan, M. (2018). Analisis penyebab kecelakaan kerja berdasarkan hasil investigasi kecelakaan kerja di PT. PAL Indonesia. *J-KESMAS: Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 3(1), 1-15.
- Drndarević, N. (2021). Psychological theories of aggression. *Zbornik Instituta za Kriminološka i Sociološka Istraživanja*, 40(2-3), 91-104. <https://doi.org/10.47152/ziksi202123026>

- Fadhlurrahman, I. (2025, April 20). Number of motor vehicles by type in Depok City. *Katadata*. <https://databoks.katadata.co.id>
- Fikri, F. (2023). *Psikologi lalu lintas: Mengurai problematika manusia dan transportasi*. Amerta Media.
- Gicquel, L., Ordonneau, P., Blot, E., Toillon, C., Ingrand, P., & Romo, L. (2017). Description of various factors contributing to traffic accidents in youth and measures proposed to alleviate recurrence. *Frontiers in psychiatry*, 8, 94. <https://doi.org/10.3389/fpsy.2017.00094>
- Grasiaswaty, N., Aliviary, A., & Sadida, N. (2021). Adaptasi alat ukur stres berkendara bagi pengendara motor di Indonesia. *PSYCHE: Jurnal Psikologi*, 3(2), 163–173. <https://doi.org/10.36269/psyche.v3i2.380>
- Gulian, E., Matthews, G., Glendon, A. I., Davies, D. R., & Debney, L. M. (1989). Dimensions of driver stress. *Ergonomics*, 32(6), 585-602. <https://doi.org/10.1080/00140138908966134>
- Haque, M. M., Chin, H. C., & Lim, B. C. (2010). Effects of impulsive sensation seeking, aggression and risk-taking behaviors on the vulnerability of motorcyclists. *Asian Transport Studies*, 1(2), 165-180.
- Harris, P. B., Houston, J. M., Vazquez, J. A., Smither, J. A., Harms, A., Dahlke, J. A., & Sachau, D. A. (2014). The Prosocial and Aggressive Driving Inventory (PADI): A self-report measure of safe and unsafe driving behaviors. *Accident Analysis and Prevention*, 72, 1–8. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.05.023>
- Herani, I., & Jauhari, A. K. (2017). Perilaku berkendara agresif para pengguna kendaraan bermotor di kota malang. *Mediapsi*, 3(2), 29-38.
- Houston, J. M., & Harris, P. (2003). The Aggressive Driving Behavior Scale: Developing a self-report measure of unsafe driving practices. *North American Journal of Psychology*, 5, 193-202.
- Huang, Y. S. S., & Dootson, P. (2022). Chatbots and service failure: When does it lead to customer aggression. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 68, 103044.
- Iqramullah, M., Asri, A., & Fakhri, N. (2022). Stres berkendara akibat kemacetan lalu lintas dan perilaku agresif berkendara. *Gema Lingkungan Kesehatan*, 20(2), 105-110.
- Kartika, M. (2009). *Analisis faktor penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di Wilayah Depok* [Skripsi tidak dipublikasikan]. Universitas Indonesia.
- Lady, L., Rizqandini, L., & Trenggonowati, D. (2020). Efek usia, pengalaman berkendara, dan tingkat kecelakaan terhadap driver behavior pengendara sepeda motor. *Jurnal Teknologi*, 12(1), 57-64. <https://doi.org/https://doi.org/10.24853/jurtek.12.1.57-64>
- Magaña, V. C., Pañeda, X. G., Garcia, R., Paiva, S., & Pozueco, L. (2021). Beside and behind the wheel: factors that influence driving stress and driving behavior. *Sustainability*, 13(9), 4775. <https://doi.org/10.3390/su13094775>
- Mamcarz, P., Drożdziel, P., Madleňák, R., Pukalskas, S., & Gwiazdowska-Stańczak, S. (2023). Does mindfulness mediate the relation between impulsiveness and job stressfulness perception of professional drivers?. *International journal of environmental research and public health*, 20(5), 4559. <https://doi.org/10.3390/ijerph20054559>
- Marsaid, M., Hidayat, M., & Ahsan, A. (2013). Faktor yang berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada pengendara sepeda motor di wilayah Polres Kabupaten Malang. *Journal of Nursing Science Update (JNSU)*, 1(2), 98-112.
- Mauludi, A. A., Djunaidi, Z., & Arif, L. S. (2021). Perilaku berisiko sebagai faktor penyebab kecelakaan pada pengemudi sepeda motor komersial: Systematic review. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 8(1), 12-25.
- McCarty, D., & Kim, H. W. (2024). Risky behaviors and road safety: An exploration of age and gender influences on road accident rates. *PLoS one*, 19(1), e0296663.

- Montoro, L., Useche, S., Alonso, F., & Cendales, B. (2018). Work environment, stress, and driving anger: A structural equation model for predicting traffic sanctions of public transport drivers. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15(3), 497.
- Perdana, I. R. (2021). Peran Pemerintah Kota Depok dalam mengatasi atau mengurangi kemacetan lalu lintas di Kota Depok. *To-Ra*, 7(1), 154–170.
- Samara, Y., Lidia, K., & Setiawan. (2022). Hubungan tingkat stres dengan perilaku aggressive driving pada pengemudi ojek online di Kota Kupang. *Cendana Medical Journal (CMJ)*, 10(1), 88–96.
- Scott-Parker, B., Jones, C. M., Rune, K., & Tucker, J. (2018). A qualitative exploration of driving stress and driving discourtesy. *Accident Analysis and Prevention*, 118(July 2015), 38–53. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.03.009>
- Setiawan, A., Prasetyo, H. E., Novriani, S., Soerjatmodjo, I. S., & Hanif, F. (2024). Tingkat keselamatan pada simpang tiga dengan metode traffic conflict technique pada persimpangan Jalan Raya Kalimalang–Jalan Raden Inten. *Konstruksia*, 15(2), 164-176.
- Sihombing, S. J., & Darniati, I. (2016). Aggressive driving pengemudi angkutan kota di jalan macet. *Jurnal Psikologi Pendidikan dan Pengembangan SDM*, 4(1), 22-37. <https://doi.org/10.37721/psi.v6i1.379>
- Stephens, A. N., & Groeger, J. A. (2009). Situational specificity of trait influences on drivers' evaluations and driving behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(1), 29-39. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2008.06.005>
- Sugiyono. (2017). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research*. Ontario Ministry of Transportation
- Valentina, D., Surjono, S., & Wijaya, I. N. S. (2023). Preferensi bermukim usia produktif Kota Depok dalam menentukan lokasi perumahan. *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE)*, 11(4), 171-180.
- Valerie, C., Aprilia, D., Noverancia, I. C., Jochan, J., Jamaludin, B., Lestari, W., & Syahputra, P. (2024). Hubungan kemacetan lalu lintas dengan kondisi mental supir sekolah di salah satu SMA di Jakarta Barat. *Motekar: Journal of Education and Science*, 1(2), 135-143.
- Vazquez, J. (2013). *Personality factors, age, and aggressive driving: A validation using a driving simulator* [Doctoral dissertation, University of Central Florida]. <https://stars.library.ucf.edu/etd/2792>
- Ventsislavova, P., Crundall, D., Garcia-Fernandez, P., & Castro, C. (2021). Assessing willingness to engage in risky driving behaviour using naturalistic driving footage: The role of age and gender. *International journal of environmental research and public health*, 18(19), 10227. <https://doi.org/10.3390/ijerph181910227>
- Watson, B., Tunnicliff, D., White, K., Schonfeld, C., & Wishart, D. (2007). *Psychological and social factors influencing motorcylce rider intentions and behaviour*. Australian Transport Safety Bureau.
- YAD. (2025). Hati-hati di jalan: Jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Depok. *Adainfo.id*. <https://adainfo.id>