

**HUBUNGAN STRES KERJA DAN PERILAKU MENGEMUDI AGRESIF PADA DRIVER OJEK ONLINE**Alvin Venantius Phientercahyadi<sup>1</sup>, Purnamawati Tjhin<sup>2</sup><sup>1</sup>Fakultas Kedokteran, Universitas Trisakti, Jakarta Barat, Indonesia<sup>2</sup>Departemen Anatomi, Fakultas Kedokteran, Universitas Trisakti, Jakarta Barat, Indonesia

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

Jurnal Mutiara Kesehatan Masyarakat

e-ISSN: 2527-8185

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

Homepage: <https://e-journal.sari-mutiara.ac.id/index.php/JMKM>DOI: <https://doi.org/10.51544/jmkm.v11i1.5965>

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



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

## 1. Pendahuluan

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

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

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

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

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

## 2. Metode

### 2.1 Desain Penelitian

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

### 2.2 Pengaturan dan Sampel

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

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

### 2.3 Pengukuran dan pengumpulan data

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

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

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

### 2.4 Analisis data

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

### 2.5 Pertimbangan etika

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

## 3. Hasil

Tabel 1. Distribusi Karakteristik Responden (n=121)

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

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

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

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

Keterangan: <sup>#</sup> : *Fisher Exact test*

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

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

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

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

#### 4. Pembahasan

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

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

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

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

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

menunjukkan bahwa hubungan antara stres kerja dan perilaku agresif bersifat kompleks dan dipengaruhi oleh berbagai faktor personal maupun lingkungan.

Secara deskriptif, penelitian ini menunjukkan bahwa perilaku mengemudi agresif kategori tinggi hanya ditemukan pada kelompok responden dengan stres kerja sedang-berat. Meskipun hubungan tersebut tidak signifikan secara statistik, temuan ini tetap menunjukkan adanya kecenderungan bahwa peningkatan stres kerja dapat diikuti oleh peningkatan perilaku agresif pada sebagian individu. Namun, jumlah responden dengan perilaku mengemudi agresif kategori tinggi relatif kecil sehingga kemampuan analisis statistik dalam mendeteksi hubungan menjadi terbatas.

Dengan demikian, hasil penelitian ini memperkuat konsep dalam *General Aggression Model* bahwa perilaku mengemudi agresif merupakan hasil interaksi multifaktorial dan tidak semata-mata dipengaruhi oleh stres kerja. Oleh karena itu, upaya pencegahan perilaku mengemudi agresif pada *driver* ojek *online* perlu dilakukan secara komprehensif, tidak hanya melalui pengelolaan stres kerja, tetapi juga melalui penguatan kontrol diri, regulasi emosi, edukasi keselamatan berkendara, dan pembentukan budaya berkendara yang aman.

Keterbatasan penelitian ini adalah belum dianalisisnya faktor personal lain yang berpotensi memengaruhi perilaku mengemudi agresif, seperti kepribadian, regulasi emosi, kontrol diri, dan pengalaman berkendara. Selain itu, desain *cross-sectional* pada penelitian ini belum dapat menjelaskan hubungan sebab-akibat secara langsung antara stres kerja dan perilaku mengemudi agresif. Penelitian selanjutnya disarankan untuk menggunakan desain *longitudinal* serta mengintegrasikan faktor personal dan situasional secara simultan agar mekanisme terbentuknya perilaku agresif dapat dijelaskan secara lebih komprehensif.

## 5. Kesimpulan

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

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

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

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

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

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

## 6. Ucapan Terimakasih

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

## 7. Referensi

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

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