

Coping Stress dengan Aggressive Driving Behavior Pada Generasi Z Di Komunitas Sepeda Motor

Muhammad Alfani Alfi¹, Dicky Listin Quarta², Lita Ariani³
Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Banjarmasin^{1,2,3}

e-mail: malfanialfi08@gmail.com¹, dicky_listin_quarta@umbjm.ac.id², arianilita@umbjm.ac.id³

Received: 8 August 2025

Accepted: 30 September 2025

Published: 13 October 2025

ABSTRAK

Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab utama kematian, khususnya di kalangan generasi Z, dengan perilaku berkendara agresif (*aggressive driving behavior*) sebagai salah satu faktor pemicu utamanya. Perilaku ini sering dikaitkan dengan rendahnya kemampuan mengatasi stres (*coping stress*). Penelitian ini bertujuan untuk menguji hubungan antara *coping stress* dengan *aggressive driving behavior*. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif korelasional, penelitian ini memakai instrumen *Aggressive Driving Behavior Scale* (ADBS) dan *Ways of Coping Stress*. Sampel dipilih melalui teknik *purposive sampling* dengan jumlah 100 partisipan generasi z yang tergabung dalam komunitas sepeda motor. Analisis data dengan uji korelasi Spearman's rho menunjukkan koefisien sebesar -0.598 dengan nilai $p < 0.001$. Hasil ini mengindikasikan adanya hubungan negatif yang kuat: semakin baik seseorang mengelola stres, semakin rendah perilakunya yang agresif di jalan. Temuan ini menegaskan pentingnya manajemen stres sebagai intervensi psikologis untuk mengurangi agresivitas, serta berkontribusi dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas.

Kata Kunci: *Aggressive Driving Behavior, Coping Stress, Generasi Z*

Stress Coping With Aggressive Driving Behavior Among Generation Z In The Motorcycle Community

ABSTRACT

Traffic accidents are the leading cause of death, particularly among Generation Z, with aggressive driving behavior being one of the main contributing factors. This behavior is often associated with low stress coping skills. This study aims to examine the relationship between stress coping and aggressive driving behavior. This study employs a quantitative correlational method, utilizing the Aggressive Driving Behavior Scale (ADBS) and Ways of Coping Stress instruments. The sample was selected using purposive sampling, comprising 100 Generation Z participants from a motorcycle community. Data analysis using Spearman's rho correlation test showed a coefficient of -0.598 with a p-value < 0.001 . This result indicates a strong negative relationship: the better an individual manages stress, the lower their aggressive behavior on the road. These findings emphasize the importance of stress management as a psychological intervention to reduce aggression and contribute to reducing traffic accident rates.

Keywords: *Aggressive Driving Behavior, Coping Stress, Z Generation*

Pendahuluan

Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab utama kematian global, terutama di kalangan Generasi Z yang berusia 17-29 tahun (IDN Times, 2024; Kompas.com, 2024). Data menunjukkan peningkatan kasus laka lantas yang melibatkan remaja, di mana 32,4% kasus pada Januari 2024 dan 31,8% kasus pada tahun 2023 disebabkan oleh pengendara remaja. Peningkatan jumlah pengendara, terutama sepeda motor, memicu kemacetan yang seringkali berujung pada perilaku berkendara agresif (*aggressive driving behavior*) (Handayani et al., 2017). Psikolog Riyan Zulpani menyatakan bahwa penyebab utama tingginya kecelakaan pada remaja adalah kemampuan mengendalikan emosi yang masih rendah (Kompas.com, 2024). *Aggressive driving behavior* didefinisikan sebagai tindakan yang tidak bertanggung jawab dan membahayakan, ditandai dengan perilaku seperti mengebut, mengemudi terlalu dekat, atau membunyikan klakson secara provokatif (Harris & Norman, 2003). Penelitian sebelumnya juga mendukung temuan ini, di mana *aggressive driving* paling umum ditemukan pada kelompok usia muda (18-34 tahun) (Wickens et al., 2011).

Santrock (dalam Hasanah dan Agung, 2022) menjelaskan bahwa remaja cenderung meremehkan bahaya dan mengambil risiko saat berkendara, yang merupakan gambaran dari perilaku berkendara agresif. Hasil penelitian (Ariani et al., 2017) menemukan bahwa karakteristik generasi Z yang unik mudah tersulut emosi dan tidak sabaran juga meningkatkan potensi mereka untuk terlibat dalam perilaku agresif saat berkendara, meskipun mereka memiliki kemampuan reaksi yang cepat. Wawancara dengan anggota komunitas motor berinisial S (21) menunjukkan pengalaman pribadi tentang perilaku agresif seperti membunyikan klakson terus-menerus dan mengemudi terlalu dekat akibat stres saat macet. Perilaku berkendara agresif didefinisikan sebagai tindakan tidak bertanggung jawab yang membahayakan diri sendiri dan pengguna jalan lain. Aspek *aggressive driving behavior* dibagi menjadi perilaku konflik (*conflict behavior*) dan mengebut (*speeding*). Perilaku konflik merujuk pada interaksi sosial negatif di jalan, yang ditunjukkan dengan tindakan seperti membunyikan klakson terus-menerus dan memberikan isyarat tidak sopan. Sementara itu, mengebut adalah tindakan berbahaya seperti melanggar batas kecepatan atau tidak menjaga jarak aman dengan kendaraan di depan (Harris & Norman, 2003).

Selain itu, Tasca (2000) mengidentifikasi beragam faktor yang memengaruhi perilaku agresif ini. Faktor-faktor tersebut termasuk usia dan gender, di mana pria berusia 17 hingga 35 tahun cenderung lebih sering berkendara agresif dibandingkan perempuan. Faktor lainnya adalah keterampilan mengemudi yang

berkaitan dengan pengalaman, serta faktor sosial di mana dukungan lingkungan dapat memperkuat kebiasaan buruk. Ada pula faktor kepribadian, seperti sifat agresif, kurangnya empati, dan buruknya pengelolaan emosi yang mendorong perilaku agresif. Terakhir, faktor gaya hidup seperti konsumsi alkohol atau narkoba, serta faktor lingkungan seperti kemacetan lalu lintas yang parah, juga menjadi pemicu utama. Beberapa perilaku mengemudi agresif yang umum dilakukan seperti terlalu dekat dengan kendaraan di depan, menghalangi laju kendaraan lain, mengebut melebihi batas kecepatan, melewati lampu merah, dan berpindah jalur tanpa memberi isyarat. Faktor-faktor yang berkontribusi terhadap perilaku mengemudi agresif ini cukup beragam, mulai dari faktor pribadi pengemudi, kelelahan, stres, jarak tempuh perjalanan, hingga kondisi lingkungan sekitar Hartoyo et al., (2021).. Penelitian menunjukkan bahwa stres berkendara akibat kemacetan memiliki hubungan positif yang signifikan dengan agresivitas di jalan (Iqramullah et al., 2022). Hal ini menggarisbawahi pentingnya kemampuan mengatasi stres (*coping stress*).

Lazarus dan Folkman (1984), *coping stress adalah* upaya individu untuk mengelola tuntutan dari lingkungan yang dianggap berat. Strategi coping digolongkan menjadi dua, yaitu *problem-focused coping* (mengubah situasi) dan *emotion-focused coping* (mengatur reaksi emosi). Ada dua strategi utama dalam mengatasi stres yaitu menyelesaikan masalah yang berorientasi pada masalah (*problem focused coping*), serta menyelesaikan masalah yang lebih berorientasi pada pengelolaan emosi (*emotion focused coping*). Lazarus dan Folkman (1986) menjelaskan bahwa ada 8 indikator dalam strategi *coping*. *Coping* yang berorientasi pada masalah (*problem focused coping*) terdiri dari 3 strategi yaitu konfrontasi (*confrontative coping*), mencari dukung sosial dari orang lain (*seeking social support*), perencanaan pemecahan masalah (*planful problem solving*). Sedangkan *coping* yang berfokus pada pengelolaan emosi (*emotion focused coping*) terdiri dari 5 strategi yaitu kontrol diri (*self control*), pengendalian jarak (*distancing*), penerimaan tanggung jawab (*acceptance responsibility*), pengevaluasian sisi positif (*positive reappraisal*), penghindaran diri (*escape avoidance*).

Keliat (dalam Sitepu dan Nasution, 2017) menjelaskan adapun beberapa faktor yang mempengaruhi kemampuan individu dalam *coping stress* seperti kesehatan fisik sangat penting karena dalam menghadapi stres, individu perlu mengerahkan energi yang cukup besar. Selanjutnya pikiran positif adalah sumber daya psikologis yang signifikan. kemampuan memecahkan masalah seperti mengumpulkan informasi, memahami kondisi, menemukan inti dari masalah, dan menyusun berbagai solusi.

Keterampilan sosial yang mencakup kemampuan berkomunikasi dan bertindak sesuai dengan nilai-nilai sosial yang berlaku di masyarakat. Dukungan sosial yang mencakup pemenuhan kebutuhan informasi dan emosional yang diberikan oleh orang tua, keluarga, teman, maupun lingkungan masyarakat. Dan materi berupa uang, layanan serta barang. Berbagai penelitian telah mengaitkan stres, kecemasan, dan depresi dengan kecenderungan mengemudi agresif. Beberapa studi telah menemukan hubungan kuat antara kondisi psikologis negatif dan perilaku berkendara agresif. Ashari dan Hartati (2017) menemukan hubungan yang kuat antara stres, kecemasan, dan depresi dengan kecenderungan mengemudi agresif. Semakin tinggi tingkat stres, kecemasan, atau depresi seseorang, maka semakin besar kemungkinan mereka akan berperilaku agresif saat mengemudi. Chung et al. (2015) menunjukkan adanya hubungan yang kuat antara tingkat stres dalam kehidupan sehari-hari dengan kecenderungan pengemudi untuk menyalahgunakan alkohol, yang seringkali berkaitan dengan peningkatan risiko perilaku agresif di jalan. Semakin tinggi tingkat stres yang dialami, semakin besar kemungkinan mereka akan mencari pelarian dalam alkohol. Shamo-Nir dan Koslowsky (2010) menunjukkan bahwa pengemudi yang berperilaku agresif saat mengemudi menunjukkan tingkat stres yang lebih tinggi dibandingkan dengan pengemudi yang tidak berperilaku agresif. Namun, studi mereka juga menemukan bahwa tidak ada hubungan antara gaya *problem-focused coping* dengan tingkat stres yang dirasakan, sebuah temuan yang menarik untuk diteliti lebih lanjut.

Berdasarkan literatur yang ada, penelitian yang mengaitkan secara langsung antara coping stress dengan *aggressive driving behavior* pada konteks komunitas motor di Indonesia masih terbatas. Padahal, konteks ini memiliki karakteristik unik, seperti dominasi laki-laki dan lingkungan sosial yang memengaruhi perilaku berkendara. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengisi kesenjangan tersebut dengan menguji hubungan antara *coping stress* dengan *aggressive driving behavior* pada Generasi Z yang tergabung dalam komunitas sepeda motor. Hipotesis dalam penelitian ini adalah terdapat hubungan antara *coping stress* dengan *aggressive driving behavior* pada generasi Z di komunitas sepeda motor. Penelitian ini juga menguji hubungan antara *problem-focused coping* dengan *aggressive driving behavior* dan hubungan antara *emotion-focused coping* dengan *aggressive driving behavior*. Manfaat dari penelitian ini yaitu memberikan kontribusi pada pemahaman tentang *aggressive driving behavior* pada generasi Z, memberikan masukan bagi pengembangan program intervensi untuk mengurangi *aggressive driving behavior* yang berpotensi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Metode

Desain Penelitian

Penelitian ini menerapkan pendekatan kuantitatif dengan pendekatan korelasional untuk mengetahui keterkaitan antara variabel *coping stress* dengan *aggressive driving behavior* pada generasi Z di komunitas sepeda motor.

Variabel penelitian

Variabel dalam penelitian dua kelompok yaitu, variabel terikat (Y) dan variabel bebas (X). Pada penelitian ini yang menjadi variabel terikat (Y): *aggressive driving behavior* merupakan tindakan yang tidak bertanggung jawab dan dapat mengancam keselamatan pengguna jalan lainnya. Tindakan ini dicirikan oleh perilaku seperti mengemudi dengan jarak yang sangat dekat, membunyikan klakson secara keras, memberikan isyarat yang memancing konflik, dan melanggar batas kecepatan yang telah ditetapkan. Adapun variabel bebas (X): *coping stress* upaya individu untuk menghadapi situasi yang menekan dengan cara mengubah pola pikir dan perilaku, dengan tujuan untuk mencapai perasaan aman dalam diri.

Responden Penelitian

Populasi adalah kelompok subjek dengan ciri-ciri tertentu yang akan diteliti. Adapun populasi dalam penelitian ini yaitu komunitas sepeda motor dengan nama *team x* yang berjumlah 142 orang. Sampel adalah bagian dari populasi yang dipilih untuk mewakili populasi tersebut. Menurut (Azwar, 2017), jumlah sampel sebanyak 100 sudah dianggap memadai sehingga sampel dalam penelitian ini berjumlah 100 orang. Metode pengambilan sampel yang digunakan *nonprobability sampling* di mana pemilihan sampel sudah ditentukan kriteria nya oleh peneliti serta menggunakan teknik *purposive sampling* atau berdasarkan karakteristik tertentu yang relevan dengan tujuan penelitian. Kriteria responden dalam penelitian ini adalah pengendara generasi z dengan tahun kelahiran 1997-2012 yang tergabung dalam *team x* serta menggunakan sepeda motor sebagai transportasi sehari-hari.

Tabel 1. Demografi

Karakteristik	Jumlah (N)	Persentase
Usia :		
17-25 tahun	32 Orang	32%
21-25 tahun	68 Orang	68%
Total	100 Orang	100%
Laki-Laki	97 Orang	97%
Perempuan	3 Orang	3%
Total	100 Orang	100%

Berdasarkan tabel demografi penelitian ini melibatkan 100 responden generasi Z dengan tahun kelahiran 1997-2012 komunitas sepeda motor *team* x. dengan mayoritas partisipan berada dalam kelompok usia 21-25 tahun, yaitu sebanyak 68 orang (68%). Sementara itu, kelompok usia 17-20 tahun merupakan bagian yang lebih kecil dengan 32 orang (32%). Dilihat dari jenis kelamin, partisipan didominasi oleh laki-laki dengan jumlah 97 orang (97%). Partisipan perempuan hanya berjumlah sangat sedikit, yaitu 3 orang (3%). Secara keseluruhan, data demografi ini menunjukkan bahwa penelitian ini sebagian besar melibatkan individu dewasa muda, dengan representasi laki-laki yang sangat dominan dibandingkan perempuan.

Instrumen Penelitian

Instrumen atau alat ukur yang digunakan terdiri dari *aggressive driving behavior* dan *coping stress*. Adapun instrumen yang digunakan untuk mengukur variabel *aggressive driving behavior* adalah *aggressive behavior driving scale* (ABDS) oleh Harris dan Norman (2003) yang diadaptasi oleh Angeline dan Arjadi (2021) dengan nilai reliabilitas $\alpha = 0.813$ setelah dilakukan modifikasi serta *tryout* oleh peneliti maka nilai reliabilitas menjadi $\alpha = 0.996$. Sedangkan variabel *coping stress* menggunakan instrumen *Ways of coping stress* oleh Lazarus dan Folkman yang diadaptasi oleh Oktarisa dan Yusra (2015) dengan nilai reliabilitas $\alpha = 0.736$ setelah dilakukan *try out* menjadi $\alpha = 0.947$. Data yang diperoleh diperiksa menggunakan *Cronbach alpha* untuk mengukur konsistensi dan reliabilitas. Instrumen ABDS terdiri dari 10 item menggunakan model respon skala likert dengan enam jawaban yaitu Tidak pernah, Pernah, Jarang, Kadang-kadang, Sering, dan Selalu. Instrumen *coping stress* terdiri dari 48 item menggunakan model respon skala likert dengan empat pilihan jawaban yaitu Tidak Pernah, Kadang-kadang, Sering dan Selalu.

Prosedur dan Analisa Data

Dalam penelitian ini, prosedur pengumpulan data dimulai dengan menyebarkan kuesioner secara daring melalui *Google Form* dan *WhatsApp*. Sebelum melakukan penyebaran, skala psikologis untuk variabel *aggressive driving behaviour* yang akan dimodifikasi sesuai dengan konteks dan karakteristik populasi penelitian Azwar (2017). Proses modifikasi skala ini peneliti melakukan penyesuaian item. Setelah modifikasi, instrumen divalidasi melalui penilaian ahli (*expert judgment*). Tahap ini mencakup perhitungan nilai *Aiken's V* dan masukan dari para ahli. Selanjutnya, peneliti melakukan uji coba instrumen terhadap 52 responden dari komunitas sepeda motor lain. Uji coba ini bertujuan untuk mengukur validitas dan daya beda item. Selain itu, uji reliabilitas juga dilakukan untuk memastikan konsistensi dan kepercayaan alat ukur. Sebelum menguji hipotesis, dilakukan uji normalitas, linearitas dan uji hipotesis menggunakan korelasi *Spearman's rho* guna mengetahui kekuatan dan arah hubungan. Seluruh analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan bantuan perangkat lunak JASP (*Jeffrey's Amazing Statistic Program*).

Hasil

Sebelum melakukan hipotesis, peneliti melakukan uji asumsi. Pada penelitian ini, uji normalitas dilakukan dengan uji *Kolmogorov-Smirnov*. Berikut tabel pada uji normalitas kedua variabel:

Tabel 2 Uji Normalitas

Variabel	Statistic	p-value
Coping Stress	0.224	<.001
Aggressive Driving Behavior	0.276	<.001
Problem Focused Coping	0.237	<.001
Emotion Focused Coping	0.229	<.001

Hasil uji normalitas menunjukkan variabel *Aggressive Driving Behavior* sebesar 0.276 dengan nilai $p = <.001$, variabel *Coping Stress* sebesar 0.244 dengan nilai $p = <.001$, *Problem Focused Coping* sebesar 0.237 dengan nilai $p = <.001$ dan terakhir *Emotion Focused Coping* sebesar 0.229 dengan nilai $p = <.001$. Data tersebut dianggap terdistribusi tidak normal karena nilai $p < 0,05$. Selanjutnya pada uji linearitas, nilai F-statistik =42.978 dengan $p < 0,001$ membuktikan model regresi signifikan secara

statistik dan adanya hubungan linear antara variabel independen dan dependen. Selanjutnya dilakukan nya uji hipotesis, adapun berikut ditampilkan tabel hasil uji hipotesis:

Tabel 3. Uji Hipotesis *Coping Stress* dengan *Aggressive Driving Behavior*

Variabel		Koefisien	p-value		
Karena terdistribusi	Coping Stress	-0.598	<.001	data	tidak
	Aggressive Driving Behavior			normal	sehingga

memutuskan untuk menggunakan uji non parametrik dalam pengujian hipotesis yaitu uji korelasi Spearman's rho (Sampson, 2024). Hasil menunjukkan koefisien *spearman's rho* sebesar -0.598 dengan nilai *p* yaitu <.001 ($p < 0.05$). Maka dapat disimpulkan bahwa adanya hubungan negatif yang kuat antara *coping stress* dengan *aggressive driving behavior*.

Tabel 4 Uji Hipotesis *Problem Focused Coping* dengan *Aggressive Driving Behavior*

Variabel	Koefisien	p-value
Problem Focused Coping Aggressive Driving Behavior	-0.580	<.001

Berdasarkan hasil uji hipotesis *Spearman's rho* dilakukan untuk mengetahui hubungan antara variabel *problem focused coping* dengan *aggressive driving behavior*. Hasil menunjukkan koefisien *spearman's rho* sebesar -0.580 dengan nilai *p* yaitu <.001 ($p < 0.05$). Maka dapat disimpulkan bahwa adanya hubungan negatif yang kuat antara *problem focused coping* dengan *aggressive driving behavior*.

Tabel 5 Uji Hipotesis *Emotion Focused Coping* dengan *Aggressive Driving Behavior*

Variabel	Koefisien	p-value
Emotion Focused Coping Aggressive Driving Behavior	-0.503	<.001

Berdasarkan hasil uji hipotesis *spearman's rho* dilakukan untuk mengetahui hubungan antara variabel *problem focused coping* dengan *aggressive driving behavior*. Hasil menunjukkan koefisien *spearman's rho* sebesar -0.503 dengan nilai *p* yaitu <.001 ($p < 0.05$). Maka dapat disimpulkan bahwa hubungan negatif yang kuat antara *emotion focused coping* dengan *aggressive driving behavior*.

Diskusi

Penelitian ini menemukan adanya hubungan negatif yang kuat antara kemampuan mengatasi stres (*coping stress*) dan perilaku berkendara agresif (*aggressive driving behavior*) pada generasi Z di komunitas motor. Temuan ini mengindikasikan bahwa semakin baik seseorang mengelola stres, semakin rendah kecenderungan agresivitasnya saat berkendara. Secara lebih spesifik, hasil ini konsisten dengan temuan bahwa strategi mengatasi masalah berfokus pada masalah (*problem-focused coping*) memiliki hubungan negatif dengan perilaku agresif. Hal ini diperkuat oleh penelitian Shamo-Nir (2023), yang menunjukkan bahwa penggunaan strategi *problem-focused coping* membantu individu lebih mampu mengendalikan diri saat menghadapi situasi sulit di jalan. Sebaliknya, mengatasi masalah berfokus pada emosi (*emotion-focused coping*), terutama dalam bentuk yang tidak adaptif, justru cenderung berkaitan dengan peningkatan perilaku agresif. Hal ini sejalan dengan penelitian Saed Lotfi et al. (2017) yang menyatakan bahwa individu yang menggunakan *emotion-focused coping* cenderung menampilkan perilaku berkendara berisiko. Temuan ini didukung pula oleh penelitian Iqramullah et al. (2022) yang menunjukkan bahwa stres akibat kemacetan sering kali memicu respons emosional negatif seperti ketidaksabaran, yang kemudian dimanifestasikan dalam perilaku agresif seperti membunyikan klakson berlebihan atau mengebut. Hubungan ini juga diperkuat oleh penelitian Zinzow dan Jeffirs (2018), yang menyoroti respons *fight-or-flight* saat individu mengalami stres. Respons emosional intens terhadap situasi berkendara yang menekan mengindikasikan bahwa pengemudi menggunakan pendekatan *emotion-focused coping*, di mana fokus utamanya bukan pada solusi, melainkan pada luapan emosi. Senada dengan itu, Husain et al. (2021) menemukan hubungan antara *emotion-focused coping* dan *aggressive driving*.

Secara umum, temuan ini sejalan dengan karakteristik generasi Z, yang menurut Ariani et al. (2017), cenderung menginginkan hasil instan dan kurang sabar, meskipun cepat dalam memproses informasi. Oleh karena itu, kemampuan mengelola stres menjadi sangat penting sebagai kunci utama bagi generasi Z untuk mengurangi perilaku agresif di jalan. Penelitian ini menegaskan bahwa penguasaan strategi *coping stress* yang adaptif dapat menekan *aggressive driving behavior*, meskipun belum ada penelitian spesifik sebelumnya yang mengkaji hubungan ini dalam konteks komunitas motor.

Kesimpulan

Hasil penelitian ini menemukan adanya hubungan negatif kuat antara kemampuan *coping stress* dengan *aggressive driving behavior* di kalangan generasi Z dalam komunitas motor. Semakin baik seseorang mengatasi stres, semakin rendah kecenderungannya untuk berkendara secara agresif. Temuan ini tidak hanya memperkaya literatur ilmiah, tetapi juga memberikan implikasi penting bagi peneliti selanjutnya, masyarakat, komunitas sepeda motor dan pihak kepolisian.

Saran

Temuan ini tidak hanya memperkaya literatur ilmiah, tetapi juga memberikan implikasi penting bagi berbagai pihak. Bagi peneliti selanjutnya, studi ini membuka peluang untuk penelitian lebih lanjut mengenai faktor-faktor lain yang memengaruhi hubungan antara *coping stress* dan *aggressive driving behavior* khususnya pada generasi Z dan komunitas motor. Untuk masyarakat, terutama generasi Z, hasil penelitian ini menekankan pentingnya perilaku berkendara yang aman dan kemampuan mengelola stres pribadi saat di jalan. Bagi komunitas sepeda motor, temuan ini bisa menjadi dasar untuk mengembangkan program atau intervensi psikologis yang berfokus pada pelatihan *coping stress* yang sehat. Terakhir, bagi pihak Kepolisian Resor Kota (Polresta), hasil penelitian ini dapat menjadi masukan berharga dalam upaya mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh *aggressive driving behavior*. Polresta dapat mempertimbangkan untuk memasukkan edukasi tentang *coping stress* dan pengelolaan emosi ke dalam program keselamatan berlalu lintas, terutama yang menargetkan pengendara sepeda motor.

Referensi

- Anggraini, M. M., & Nurmina. (2024). Perilaku agresif pengendara motor di kota bukittinggi ditinjau dari usia dan jenis kelamin. *In Trend : International Journal of Trends in Global Psychological Science and Education*, 2(1), 89–95. <https://doi.org/10.62260/intrend.v2i1.133>
- Angeline, P., & Arjadi, R. (2021). Peran kontrol diri sebagai prediktor perilaku mengemudi agresif pada pengemudi mobil di Jakarta. *Manasa*, 10(1), 55–64. <https://doi.org/10.25170/manasa.v10i1.2415>
- Anti, B. (2018). The influence of aggressive driving behavior and impulsiveness on traffic accidents. *International Journal for Traffic and Transport Engineering*, 8(3), 372–389. [https://doi.org/10.7708/ijtte.2018.8\(3\).09](https://doi.org/10.7708/ijtte.2018.8(3).09)
- Ariani, F., N, G., Purwatiningsih, P., Fitriainingsih, A., Khotimah, K., Agung, B., & Anggada, S. (2017). Analisis karakteristik perilaku mengemudi pada generasi Z di sekolah tinggi transportasi darat. *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*, 8(1), 1–13. <https://doi.org/10.55511/jpsttd.v8i1.41>

- Ashari, A. M., & Hartati, S. (2017). Hubungan antara stres, kecemasan, depresi dengan kecenderungan *aggressive driving* pada mahasiswa. *Jurnal EMPATI*, 6(1), 1–6. <https://doi.org/10.14710/empati.2017.15079>
- Azwar. (2017). Metode penelitian psikologi. *Pustaka Belajar*.
- Chung, E.-K., Lee, S., Kim, J. D., & Sohn, Y. W. (2015). The Mediating effect of life stress in the relationships between commercial drivers' stress coping styles and problematic drinking behaviors. *Journal of Korean Society of Transportation*, 33(6), 509–519. <https://doi.org/10.7470/jkst.2015.33.6.509>
- Daffa, A. M., & Aditya, M. (2024, Februari 24). Jumlah kecelakaan lalu lintas akibat remaja meningkat pada Januari 2024. KOMPAS.com. <https://otomotif.kompas.com/read/2024/02/06/171200215/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-akibat-remaja-meningkat-pada-januari-2024>
- Harris, J. M., & Norman, P. B. (2003). The aggressive driving behavior scale: developing a self-report measure of unsafe driving practices. In *North American Journal of Psychology* (Vol. 5). https://scholarship.rollins.edu/as_facpub
- Handayani, D., Laksono, D. E., & Novitiana, L. (2017). Pengaruh perilaku agresif terhadap potensi kecelakaan pengendara sepeda motor remaja dengan studi kasus pelajar sma kota Surakarta. *Jurnal Riset Rekayasa Sipil*, 1(1), 64. <https://doi.org/10.20961/jrrs.v1i1.14724>
- Hartoyo, L. A. K., Deny, H. M., & Lestyanto, D. L. (2021). Literature review: aggressive driving. *Jurnal Riset Kesehatan Poltekkes Depkes Bandung*, 13(2). <https://doi.org/10.34011/juriskesbdg.v13i2.1855>
- Hasanah, F. P., & Agung, I. M. (2022). Perilaku *aggressive driving*: apakah berhubungan dengan *the big five personality*?. *Persepsi : Jurnal Riset Mahasiswa Psikologi*. 1(1).
- Husain, M. M., Ain, N., & Abas, H. (2021). *Perceived coping strategies to overcome Aaggressive driving behaviour among road users in sultan idris education*. 2(1), 1–8.
- Iqramullah, M., Asri, A., & Fakhri, N. (2022). Stres berkendara akibat kemacetan lalu lintas dan perilaku agresif berkendara. *GEMA Lingkungan Kesehatan*, 20(2), 105–110. <https://doi.org/10.36568/gelinkes.v20i2.28>
- Jati Fatmawiyati, Reza Hanif Al Farizi, T. C. (2022). Hubungan kepribadian big five dengan perilaku berkendara berisiko pengendara motor siswa SMA. *Jurnal Flourishing*, 2(4), 291–297. <https://doi.org/10.21608/pshj.2022.250026>
- Lazarus, R. S., & Folkman, S. (1984). Stress, appraisal, and coping. *Springer Publishing Company*
- Lazarus, R. S., Folkman, S., Dunkel-Schetter, C., DeLongis, A., & Gruen, R. J. (1986). Dynamics of a stressful encounter: cognitive appraisal, coping, and encounter outcomes. *Journal of personality and social psychology*, 50(5), 992. <https://psycnet.apa.org/doi/10.1037/0022-3514.50.5.992>
- Lubis, R., Irma, N. H., Wulandari, R., Siregar, K., Tanjung, N. A., Wati, T. A., N, M. P., & Syahfitri, D. (2023). *Coping stress* pada mahasiswa yang kuliah sambil bekerja. *Jurnal Penelitian Psikologi*, 10(01), 18–28. <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/character/article/view/53320/42766>
- Muhammad, N. (06 Mei 2024). Lakalantas didominasi gen Z, pelajar NTB dijadikan pelopor keselamatan. IDN TIMES. <https://ntb.idntimes.com/news/ntb/muhammad-nasir-18/lakalantas-didominasi-gen-z-pelajar-ntb-dijadikan-pelopor-keselamatan>
- Oktarisa, F., & Yusra Z. (2015). Perbedaan prestasi akademik di tinjau dari *coping stress* dan jenis kelamin pada pers mahasiswa. *Jurnal RAP UNP*, 6(2), 136-145. <https://doi.org/10.24036/rapun.v6i2.6617>

- Pratiwi, P. Y. (2017). Stres kerja dan *coping* dalam memediasi konflik Peran. 32, 1–21. <https://doi.org/10.24034/j25485024.y>
- Shamoa-Nir, L. (2023). Road rage and aggressive driving behaviors: The role of state-trait anxiety and coping strategies. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 18(February), 100780. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100780>
- Shamoa-Nir, L., & Koslowsky, M. (2010). *Aggression on the road as a function of stress, coping strategies and driver style*. *Psychology*, 01(01), 35–44. <https://doi.org/10.4236/psych.2010.11006>
- Sitepu, J. M., & Nasution, M. (2017). Pengaruh konsep diri terhadap *coping stress* pada mahasiswa FAI UMSU. *Intiqad: Jurnal Agama Dan Pendidikan Islam*, 9(1), 68–83. <https://doi.org/10.30596/intiqad.v9i1.1082>
- Soffania, M. I. (2019). Hubungan *aggressive driving behavior* pengemudi sepeda motor dengan kecelakaan lalu lintas (studi pada siswa sma di kabupaten Sidoarjo). *The Indonesian Journal of Public Health*, 13(2), 222. <https://doi.org/10.20473/ijph.v13i2.2018.222-233>
- Sofyanida, T., & Yanuvianti, M. (2016). Studi deskriptif mengenai perilaku mengemudi agresif pada mahasiswa pengendara sepeda motor di kota Bandung *aggressive driving in student motorcyclist riders at Bandung*. *Prosiding Psikologi*, 2(2), 943–949.
- Soon Yeon Lee, & Soon Chul Lee. (2012). Moderating effect of speed desire frustration on the relationship between driving stress and coping behavior on traffic Accident risk. *The Korean Journal of Industrial and Organizational Psychology*, 25(3), 571–587. <https://doi.org/10.24230/ksiop.25.3.201208.571>
- Sukarman, Z. (2022). Pengaruh Self-Control terhadap *aggressive driving* pada dewasa awal Di kota Makassar. *Jurnal Psikologi Karakter*, 2(2), 135–144. <https://doi.org/10.56326/jpk.v3i1.1994>
- Tasca, L. (2000). A of the literature on aggressive driving research. *Road User Safety Branch : Canada*
- Wickens, C. M., Mann, R. E., Stoduto, G., Ialomiteanu, A., & Smart, R. G. (2011). Age group differences in self-reported aggressive driving perpetration and victimization. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(5), 400–412. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2011.04.007>
- Zinzow, H. M., & Jeffirs, S. M. (2018). driving aggression and anxiety: intersections, assessment, and interventions. *Journal of Clinical Psychology*, 74(1), 43–82. <https://doi.org/10.1002/jclp.22494>