

# GAMBARAN *AGGRESSIVE DRIVING BEHAVIOR* PADA OJEK ONLINE DI KABUPATEN JEMBER

Ghery Nugraha<sup>1</sup> Panca Kursistin Handayani<sup>2</sup> Ria Wiyatfi Linsiya<sup>3</sup>  
Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Jember  
[gerisoray84@gmail.com](mailto:gerisoray84@gmail.com)

## INTISARI

Pada zaman yang semakin modern ini banyak fasilitas yang serba online bahkan tidak dapat dipungkiri jika ada transportasi online juga bermunculan. Kemudian transportasi seperti ojek online ini beroperasi di jalanan dengan kendaraan lainnya yang tentunya banyak sikap dalam berlalu lintas sudah umum terjadi, dan tidak luput juga dari sikap tersebut menimbulkan perilaku agresif dalam berkendara. Dari penjelasan pengertian tersebut, perilaku *aggressive driving behavior* memang membahayakan dan dapat menyebabkan kecelakaan. Metode pengambilan data *Insidental Sampling* penentuan sampel berdasarkan kebetulan, siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti maka dapat digunakan sebagai sampel. Populasi dalam penelitian ini tidak diketahui jumlahnya adalah seluruh ojek online di seluruh Jember pada usia dewasa awal dengan sampel sebanyak 166 responden yang pemilihan nya dilakukan dengan kriteria variabel *aggressive driving behavior*.

Hasil analisa data keseluruhan menyatakan bahwa perilaku *aggressive driving*

*behavior* prosentase tinggi sebesar 51% dan yang memiliki prosentase perilaku *aggressive driving behavior* rendah sebesar 49%. Dan berdasarkan hasil penelitian menunjukkan usia dewasa awal (18-40 tahun) sebagai ojek online masih memiliki perilaku agresif driving behavior dalam mengemudi. Bentuk perilaku berkendara agresif driving behavior adalah mengebut, memaki, bertengkar, mengklakson, beradu kecepatan, melanggar batas kecepatan, berputar arah sembarangan, pelanggaran jalur kiri dan yang terakhir adalah menerobos lampu merah saat mengemudi. Kepada ojek online di seluruh jember diharapkan dapat mematuhi rambu lalu lintas demi keselamatan pribadi atau penumpang dan diharapkan bisa mengurangi perilaku tersebut.

**Kata kunci :** perilaku *aggressive driving behavior*, ojek online.

1. Peneliti
2. Dosen Pembimbing 1
3. Dosen Pembimbing 2

## A. PENGANTAR

Pada zaman yang semakin modern ini banyak fasilitas yang serba online bahkan tidak dapat dipungkiri jika ada transportasi online juga bermunculan. Untuk mendapatkan dan menggunakan fasilitas transportasi tersebut atau lebih sering disebut ojek online ini kita harus mempunyai aplikasi online pada smartphone yang kita miliki. Apalagi ojek online semakin berkembang di berbagai kota termasuk di Jember, sudah banyak pula perusahaan ojek online di Jember antara lain adalah Go-Jek, Grab, Uber, Bang Jek, Om Jek. Dikarenakan kebutuhan sarana transportasi yang lebih efektif cepat dalam menghemat waktu, selanjutnya biaya yang telah ditetapkan kepada konsumen lebih murah, lalu dapat menghemat tenaga dari konsumen karena tidak perlu bersusah payah mengemudi kendaraan sendiri untuk mencapai tempat yang dituju, kemudian untuk pembayaran menjadi lebih

praktis karena bisa langsung tunai atau non tunai. Terlebih lagi saat ada promo berlangsung itu merupakan kesempatan bagi penumpang untuk lebih hemat dalam biaya yang dikeluarkan dari harga normalnya, yang beroperasipun sudah banyak armadanya, jadi akan lebih mudah menjangkau dan cepat dapat jika kita memesan melalui aplikasi ojek online tersebut. Akan tetapi dari kelebihan yang sudah disebutkan barusan ada juga kekurangan pada ojek online ini antara lain, sikap pengemudi dalam berkendara yang membahayakan sehingga dapat berpengaruh terhadap kepuasan serta keselamatan penumpang.

Kemudian transportasi seperti ojek online ini beroperasi di jalanan dengan kendaraan lainnya yang tentunya banyak sikap dalam berlalu lintas sudah umum terjadi, dan tidak luput juga dari sikap tersebut menimbulkan perilaku agresif dalam berkendara. Salah

satu bentuk agresif yang sering terjadi misalnya, ketika ojek online terjebak macet sedangkan konsumen telah menunggu pesanannya. Maka ojek online tersebut menimbulkan perilaku agresif dalam berkendara. Agresif berkendara tersebut dipicu oleh waktu dalam pelayanannya terhadap konsumen. Fenomena tersebut yang dinamakan *Aggressive Driving Behavior*. Menurut James & Nahl (dalam Novita Sari, 2020) *Aggressive Driving Behavior* adalah perilaku mengemudi dibawah pengaruh gangguan emosi, menghasilkan tingkah laku yang memaksakan suatu tingkat resiko pada pengemudi lain. Dari penjelasan pengertian tersebut, perilaku *aggressive driving behavior* memang membahayakan dan dapat menyebabkan kecelakaan.

Lalu menurut Tasca (dalam Novita Sari, 2020) salah satu faktor yang mempengaruhi terjadinya perilaku *aggressive driving behavior* adalah Faktor

Usia dan Jenis kelamin yang sebagaimana bahwa kebanyakan *aggressive driving behavior* melibatkan pengemudi laki-laki berusia 17-35 tahun lebih tinggi dibandingkan pengemudi dengan rentang usia yang sama. Pengemudi laki-laki cenderung meremehkan resiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas. Menurut mereka aturan lalu lintas adalah sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai sesuatu yang penting, jelas dan masuk akal serta memiliki tanggung jawab untuk mematuhi.

Sedangkan berdasarkan hasil wawancara kepada beberapa pengemudi ojek online Go-jek dan Grab menjelaskan : Pada saat dengan penumpang sering mengebut meskipun ada batas kecepatan yang telah di tentukan dari aplikasinya yang jika melanggar akan muncul bunyi alarm, akan tetapi notifikasi dari

alarm tersebut sering dimatikan oleh pengemudi supaya bunyinya tidak mengganggu, hal ini hanya berlaku pada saat sedang menerima orderan saat membonceng penumpang. Pengemudi juga menjelaskan sampai beradu kecepatan dengan pengendara lain dengan tujuan pada supaya saat mengebut jalannya tidak didahului oleh pengemudi yang lain supaya lebih leluasa untuk mengebut. Kemudian pengemudi terkadang menerobos lampu merah karena mengejar waktu dengan membonceng penumpang yang tergesa-gesa, jika ada pesanan makanan restorannya jauh pengemudi akan mengebut hingga melanggar batas kecepatan yang telah ditentukan dan juga akan menerobos lampu merah. Terkadang pengemudi melawan arus saat membonceng konsumen karena tidak mau berputar di tempat yang telah disediakan karena jauh hingga berputar arah ditempat yang tidak semestinya

karena untuk menghemat waktu dan hal ini juga terjadi pada saat mengantar order makanan kepada konsumen. Pengemudi juga sering berkendara dibahu jalan ketika macet serta sering mengemudi dijalur kiri ketika mendahului ataupun berkendara dengan kecepatan cukup tinggi meskipun sedang dengan penumpang dikarenakan mengejar waktu. Pada saat tiba-tiba emosi atau jika ada pengendara lain yang menyulut emosinya terlebih dahulu pengemudi akan mengklakson secara terus-menerus dan memaki seperti saat ada pengendara lain yang tiba-tiba memotong jalan. Lalu suatu ketika ada pengendara lain yang mendahului dengan seenaknya serta berkecepatan tinggi sampai terlalu berdekatan hingga membuatnya terkejut pengemudi akan memaki hingga berkata kasar sampai terlalu berdekatan hingga membuatnya terkejut. Serta pengemudi pernah terkejut dikarenakan ada kendaraan dari

arah berlawanan tiba-tiba menyalip sehingga membuat sampai turun ke bahu jalan sontak saja pengemudi langsung meneriakinya dan berkata kasar. Pengemudi juga tak segan bila harus bertengkar dengan pengendara lainnya yang membuat kesal. Dari hasil wawancara yang didapatkan, perilaku mengemudi ojek online tersebut melanggar Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 106 ayat 4 yang sebagaimana telah tertulis : Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi :

- a. Rambu perintah atau larangan;
- b. Marka jalan.

Selanjutnya pengemudi melanggar batas kecepatan pada pasal 21 ayat 1 tertulis : Setiap jalan memiliki kecepatan paling tinggi yang telah ditetapkan secara rasional. Dan juga melanggar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan

Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Pasal 3 Ayat 2 tertulis : Penggunaan Sepeda Motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat sebagaimana dimaksud pada Ayat 1 wajib memenuhi aspek, a. Keselamatan; b. Keamanan; c. kenyamanan. Dan pengemudi juga melanggar Pasal 4 Pemenuhan aspek keselamatan sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat 2 huruf a paling sedikit harus memenuhi ketentuan berikut :

Pengemudi mematuhi tata cara berlalu lintas di jalan; Pengemudi mengendarai Sepeda Motor dengan wajar dan penuh konsentrasi.

Penelitian ini masih penting dilakukan mengingat angka kecelakaan yang masih tinggi terjadi pada pengemudi ojol yang seharusnya pengemudi lebih memperhatikan untuk keselamatan diri sendiri, penumpang dan pengendara lainnya yang berada di

jalan. Selain itu dampaknya akan mempengaruhi terhadap pelayanan pada konsumen dan keuntungan pada perusahaan ojek online tersebut. Kemudian menurut hasil kategori *aggressive driving behavior* pada pengemudi ojek online usia dewasa awal dari penelitian sebelumnya berada pada presentase rendah. Akan tetapi terdapat perbedaan pada fenomena yang didapatkan peneliti berdasarkan hasil dari wawancara masih ada yang melakukan perilaku *aggressive driving behavior*. Maka dari itu dengan adanya perbedaan hasil presentase pada kategori *aggressive driving behavior* dari penelitian sebelumnya dan penjelasan latar belakang masalah di atas peneliti tertarik melakukan penelitian tentang **Gambaran Perilaku *Aggressive Driving Behavior* Pada Pengemudi Ojek Online Jember Usia Dewasa Awal.**

## **B. METODE PENELITIAN**

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif menggunakan satu variabel yaitu, *Aggressive Driving Behavior*. Metode pengumpulan data awal menggunakan observasi dan wawancara dilakukan terhadap pengemudi ojek online Go-Jek dan Grab di Jember. Metode yang digunakan untuk mendapatkan data gambaran perilaku *aggressive driving behavior* pada pengemudi ojek online di Jember usia dewasa awal. Untuk selanjutnya metode pengumpulan data yang digunakan adalah kuisioner. Kuisioner sendiri digunakan untuk mengetahui tanggapan responden terhadap pertanyaan maupun pernyataan yang diberikan. Metode dalam penelitian ini menggunakan satu skala yaitu Skala *Aggressive Driving Behavior* yang akan digunakan dalam penelitian di adaptasi dari skripsi (Novita Sari, 2020) item-item

yang ada dalam skala disusun berdasarkan kategori aggressive driving behavior menurut (James dan Nahl, 2000).

Adapun blue print yang dipakai dari skala *aggressive driving behavior* dapat dilihat dari tabel dibawah ini :

No	Dimensi	Indikator	No item	Total
1	<i>Verbal Road Rage</i>	a. Memaki	2	2
		b. Bertengkar	4, 19	4
		c. Mengklakson	5, 21	2
2	<i>Rushing Maniac &amp; Aggressive Competitor</i>	a. Mengebut	7, 8	2
		b. Beradu Kecepatan	10, 11	2
3	<i>Scofflaw</i>	a. Menerobos lampu merah	15, 22	2
		b. Melanggar batas kecepatan maksimum	13, 25	2
		c. Berputar arah sembarangan	27	1
		d. Berkendara dibahu jalan	14, 29	2
		e. Pelanggaran jalur kiri	32, 33	2
Total			17	33

### C. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan data yang diperoleh tentang gambaran perilaku *aggressive driving behavior* pada pengemudi ojek online usia dewasa awal

menunjukkan tinggi dengan persentase 51% dan rendah 49%.

Artinya masih ada pengemudi ojek online yang melakukan mengemudi secara agresif seperti memaki, bertengkar, kurang mematuhi aturan rambu lalu lintas, berkendara dibahu jalan, berputar arah sembarangan, pelanggaran jalur kiri dan mengebut dan ada pula pengemudi yang tidak melakukan mengemudi secara agresif.

Dalam hal ini ada yang menyebabkan awal mula

pengemudi ojek online melakukan berkendara agresif berdasarkan fenomena yang didapat bahwa terjadinya *aggressive driving behavior* pada ojek online diawali dari situasi pengemudi saat berkendara. Secara personal ojek online dituntut untuk menjemput dan mengantar customer tepat waktu sehingga pengemudi sering kali berada pada situasi tergesa-gesa. Hal ini berdampak pada kondisi emosi pengemudi ojek online saat berkendara di jalan. Kondisi emosi pengemudi ojek online juga dipengaruhi oleh karakteristik pada masing-masing kepribadian pengemudi. Sehingga pada saat ada situasi yang memicu emosi pengemudi ojek online seperti ada yang mendahului, memotong jalan, menerobos jalan

maka akan bereaksi dengan berkata kasar, memaki, mengklakson, tak segan untuk bertengkar hingga mengebut dan beradu kecepatan. Perilaku ini termasuk *aggressive driving behavior* pada aspek *verbal road rage* dan *rushing maniac & aggressive competitor* menurut James & Nahl (dalam Novita Sari, 2020). Selanjutnya ketika ada pengemudi ojek online lainnya yang menerobos lampu merah, melawan arus, berputar arah sembarangan, melanggar jalur kiri sampai berkendara dibahu jalan sehingga dipandang wajar dilakukan oleh pengemudi ojek online maka hal itu memunculkan reaksi meniru pengendara lainnya yang

berperilaku agresif dalam mengemudi. Perilaku ini termasuk *aggressive driving behavior* pada aspek *scofflaw* menurut James & Nahl (dalam Novita Sari, 2020).

Kemudian adanya kesempatan untuk melakukan perilaku agresif dalam berkendara.

Hal ini berarti pengemudi ojek online mengamati, lalu meniru pengendara lain kemudian pengemudi ojek online memperoleh cara atau perilaku dalam melakukan timbal balik untuk bertindak sesuai dengan keyakinan dengan hasil yang diharapkan maka oleh sebab itu pengemudi ojek online melakukan *aggressive driving behavior*. Dari fenomena tersebut sejalan dengan pendapat Dale (dalam Yanuardianto, 2019) yaitu kognitif

sosial adalah menonjolkan gagasan bahwa sebagian besar pembelajaran manusia terjadi dalam sebuah lingkungan sosial.

Dengan mengamati orang lain, manusia memperoleh pengetahuan, aturan, keterampilan, strategi, keyakinan, dan sikap-sikap. Individu juga melihat model-model atau contoh untuk mempelajari kegunaan dan kesesuaian perilaku-perilaku serta akibat dari perilaku yang dimodelkan, kemudian mereka bertindak sesuai dengan keyakinan tentang kemampuan mereka dan hasil yang diharapkan dari tindakan mereka.

Dari hasil persentase data yang diperoleh pada penelitian ini tidak sejalan dengan penelitian sebelumnya yang dimana menurut

(Aji, 2020) dan (Pertiwi, 2020) dalam penelitiannya menjelaskan bahwa tingkat agresivitas berkendara yang dilakukan oleh pengemudi ojek online pada usia 18 - 40 tergolong rendah yang berada pada persentase 51,7% dan 35,7% yang sebelumnya dilakukan diluar kota Jember dengan jumlah sampel yang berbeda. Tidak sejalannya dengan penelitian sebelumnya bisa terjadi karena adanya perbedaan faktor lingkungan yang diteliti. Dalam hal ini lingkungan memiliki pengaruh yang cukup kuat dalam memicu terjadinya agresif berkendara seperti kemacetan dan kesesakan yang memicu emosi dan stress.

Selanjutnya hasil data dari gambaran *aggressive driving*

*behavior* pada ojek online dipandang dari aspek-aspeknya yang menunjukkan bahwa aspek *rushing maniac & aggressive competitor* (mengebut & beradu kecepatan) dan aspek *scofflaw* (menerobos lampu merah, melanggar batas kecepatan, berputar arah sembarangan, berkendara dibahu jalan, pelanggaran jalur kiri) memiliki kategori tinggi dengan persentase 52% dari 166 pengemudi. Hal ini sejalan dengan fenomena awal yang didapatkan dari hasil wawancara pada pengemudi ojek online menjelaskan : Ketika dengan penumpang sering mengebut meskipun ada batas kecepatan yang telah di tentukan dari aplikasinya yang jika melanggar alarm akan berbunyi,

tetapi notifikasi dari alarm tersebut sering dimatikan oleh pengemudi supaya tidak mengganggu. Pengemudi juga menjelaskan sampai beradu kecepatan dengan pengendara lain dengan tujuan saat mengebut jalannya tidak didahului oleh pengemudi yang lain supaya lebih leluasa untuk mengebut. Pengemudi juga terkadang menerobos lampu merah karena mengejar waktu dengan membonceng penumpang yang tergesa-gesa, jika ada pesanan makanan restorannya jauh pengemudi akan mengebut hingga melanggar batas kecepatan yang telah ditentukan dan juga akan menerobos lampu merah. Terkadang pengemudi melawan arus saat membonceng konsumen

karena tidak mau berputar di tempat yang telah disediakan karena jauh, hingga berputar ditempat yang tidak semestinya karena untuk menghemat waktu dan hal ini juga terjadi pada saat mengantar order makanan kepada konsumen. Pengemudi juga sering berkendara dibahu jalan ketika macet serta sering mengemudi dijalur kiri ketika mendahului ataupun berkendara dengan kecepatan cukup tinggi meskipun sedang dengan penumpang dikarenakan mengejar waktu. Lalu aspek *verbal road rage* (memaki, bertengkar, mengklakson) memiliki persentase 49% dari 166 pengemudi. Hal ini sejalan dengan fenomena awal yang didapat berdasarkan hasil wawancara pengemudi

menjelaskan : Jika ada pengendara lain yang menyulut emosinya terlebih dahulu pengemudi akan mengklakson secara terus-menerus dan memaki, seperti saat ada pengendara lain yang tiba-tiba memotong jalan. Kemudian ketika ada pengendara lain yang mendahului dengan seenaknya serta berkecepatan tinggi sampai terlalu berdekatan hingga membuatnya terkejut pengemudi akan memaki hingga berkata kasar. Pengemudi pernah dikejutkan oleh kendaraan dari arah berlawanan yang tiba-tiba menyalip sehingga membuat sampai turun ke bahu jalan sontak saja pengemudi langsung meneriakinya dan berkata kasar. Pengemudi juga tak segan bila harus bertengkar dengan

pengendara lainnya yang membuat kesal.

Hal ini tidak sejalan dengan hasil penelitian (Novita Sari, 2020) dari hasil aspek *aggressive driving behavior* yang memiliki kategori tinggi pada *verbal road rage* dan *scofflaw* pada persentase 51%. Sedangkan *rushing maniac & aggressive competitor* pada persentase 48%. Perbedaan ini bisa terjadi karena adanya perbedaan sampel pada peneliti sebelumnya yang meneliti mahasiswa.

Selain itu, pada data yang didapat secara dikelompokkan berdasarkan jenis kelamin laki-laki dan perempuan hasilnya pengemudi ojek online di Kabupaten Jember yang berjenis kelamin laki-laki mempunyai

tingkat mengemudi agresif yang tinggi. Hal tersebut diketahui dari hasil yang diperoleh bahwa jenis kelamin laki-laki mempunyai persentase sebesar 69% dari 166 pengemudi ojek online. Sedangkan, tingkat mengemudi agresif berdasarkan jenis kelamin perempuan mempunyai persentase sebesar 33% dari 166 pengemudi ojek online. Artinya pengemudi ojek online di Kabupaten Jember yang berkendara secara agresif lebih tinggi pada pengemudi berjenis kelamin laki-laki daripada pengemudi berjenis kelamin perempuan. Hal ini sejalan dengan yang dikemukakan oleh Tasca (dalam Novita sari, 2020) dari salah satu faktor penyebab *aggressive driving behavior* adalah jenis kelamin kebanyakan

*aggressive driving behavior* melibatkan pengemudi laki-laki cenderung meremehkan resiko yang terkait dengan pelanggaran lalu lintas. Menurut mereka aturan lalu lintas adalah sesuatu yang menjengkelkan dan berlebihan. Sedangkan pengemudi perempuan cenderung memandang peraturan lalu lintas sebagai sesuatu yang penting, jelas dan masuk akal serta memiliki tanggung jawab untuk mematuhi. Kemudian hasil data yang diperoleh berdasarkan pendidikan terakhir yang di tempuh bahwa pengemudi ojek online yang berkendara secara agresif di Kabupaten Jember berdasarkan pendidikan terakhir SMP mempunyai tingkat mengemudi agresif yang tinggi. Hal tersebut

diketahui pada hasil yang diperoleh persentase sebesar 64% dari 166 pengemudi ojek online.

Kemudian, tingkat mengemudi agresif berdasarkan SMA/SMK mempunyai persentase sebesar 48% dari 166 pengemudi ojek online. Lalu berdasarkan pendidikan terakhir S1/D3 mempunyai tingkat mengemudi agresif yang paling rendah, karena diketahui persentase yang diperoleh 46% dari 166 pengemudi ojek online. Artinya pengemudi ojek online di Kabupaten Jember yang berkendara secara agresif lebih cenderung tinggi pada yang pendidikan terakhir SMP daripada pendidikan terakhir SMA/SMK dan S1/D3. Hal ini sejalan dengan penelitian (Subagyo Widyo, 2018)

bahwa jika seseorang memiliki pendidikan yang cukup maka akan kecil kemungkinan melakukan perilaku agresif.

Jadi apabila perilaku agresif dalam mengemudi ini terus dilakukan maka akan membahayakan keselamatan pengemudi, penumpang dan pengendara lainnya yang bisa menyebabkan kecelakaan.

#### **D. KESIMPULAN**

- a. Berdasarkan hasil analisa data yang telah dilaksanakan oleh peneliti, gambaran *aggressive driving behavior* pada ojek online secara keseluruhan menunjukkan di kabupaten Jember bahwa berada pada kategori tinggi dengan persentase 51% dan rendah persentase 49%.
- b. Selanjutnya berdasarkan hasil analisa data tentang

gambaran perilaku *aggressive driving behavior* pada pengemudi ojek online di kabupaten Jember dilihat dari aspek-aspeknya menunjukkan bahwa aspek *scofflaw* dan aspek *rushing maniac & aggressive competitor* berada pada kategori tinggi dengan persentase 52%.

- c. Kemudian hasil analisa data tentang gambaran perilaku *aggressive driving behavior* pada pengemudi ojek online usia dewasa awal dilihat dari jenis kelamin menunjukkan bahwa pengemudi berjenis kelamin laki-laki dan perempuan mendapatkan kategori yang berbeda yakni, pengemudi laki-laki memperoleh hasil dengan persentase 69%. Sedangkan mahasiswa perempuan memiliki persentase sebesar 33%.

- d. Lalu hasil analisa data tentang gambaran *aggressive*

*driving behavior* pada pengemudi ojek online berdasarkan pendidikan terakhir menunjukkan bahwa pengemudi ojek online pendidikan terakhir SMP dengan persentase 64%. Artinya pengemudi ojek online pendidikan terakhir SMP lebih cenderung melakukan berkendara agresif daripada yang pendidikan terakhir SMA/SMK dan S1/D3.

#### **E. SARAN**

1. Bagi pengemudi ojek online Jember
  - a) Mampu berkendara dengan baik dan mematuhi rambu lintas karena membawa pengaruh terhadap pengendara lainnya dan konsumen pengguna jasa ojek online.
2. Bagi penyedia jasa ojek online
  - a) Diharapkan pada perusahaan penyedia jasa ojek online mampu memberi pelatihan

tentang berkendara yang lebih baik atau *safety riding* supaya menghindari perilaku berkendara agresif saat di jalan.

3. Bagi peneliti selanjutnya

- a) Bagi peneliti selanjutnya yang ingin meneliti dengan tema yang sama disarankan agar menambahkan dan mengaitkan dengan variabel lainnya.
- b) Hasil ini bisa dilanjutkan untuk penelitian eksperimen untuk menemukan metode intervensi dalam mengurangi *aggressive driving behavior*
- c) Bagi peneliti selanjutnya mengkaitkan faktor yang lain terkait *aggressive driving behavior* salah satunya dengan faktor budaya.

**Daftar pustaka**

Aji, P. G. (2020). Agresivitas Berkendara Ditinjau Dari Kontrol Diri Pada Pengemudi Ojek Online. Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Surakarta.

Amajida, D. F. (2016). Kreativitas Digital Dalam Masyarakat Risiko Perkotaan : Studi Tentang Ojek Online “Go-Jek” Di Jakarta. Volume 46. Nomor 1.

Azwar, S. (2007). Metode Penelitian. Pustaka Belajar : Yogyakarta.

Abdullah, S. M. (2019). Social Cognitive Theory : A Bandura Thought Review Published. Volume 18. Nomor 1. Universitas Mercu Buana Yogyakarta.

Hartanto, D. B. (2021). Analisis Perilaku Pengemudi Truk serta Kontribusinya pada Kecelakaan. Jurnal Penelitian Transportasi Darat. Volume 23. Nomor 1. Jakarta.

Hurlock, E. B. (2009). Psikologi Perkembangan. Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan. Jakarta: Erlangga.

Indrawan, Rully & Poppy Yaniawati. 2014. Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan Campuran Untuk Manajemen, Pembangunan, Dan Pendidikan. Bandung: Refika Aditama.

Jahja, Y. (2011). Psikologi Perkembangan. Jakarta.

Malhotra, N. K. (2011). Marketing Research An Applied Orientation.

- Sixth Edition. Georgia Institute of Technology.
- Mazaya, R.G., & Rozali. A.Y. (2015). Gambaran Aggressive Driving Pada Siswi Pengendara Motor di SMK Wilayah Ciledug. Fakultas Psikologi Universitas Esa Unggul.
- Pertiwi, A. F. (2020). Stres Kerja dengan Aggressive Driving Pada Pengemudi Ojek Online. Universitas 17 Agustus 1945. Surabaya.
- Prasetyo, W.E. & Septiningsih, D. S. (2011). Studi Deskriptif Tentang Aggressive Driving Sepeda Motor Di Jalan Raya Pada Peserta Didik Sekolah Menengah Kejuruan (SMK) Muhammadiyah Ajibarang.
- Siregar, Syofian. 2016. Statistika Deskriptif Untuk Penelitian: Dilengkapi
- Perhitungan Manual Dan Aplikasi SPSS Versi 17. Jakarta: Rajawali Pers.
- Soffania, M. I. (2018). Hubungan Aggressive Driving Behavior Pengemudi Sepeda Motor Dengan Kecelakaan Lalu Lintas (studi pada siswa SMA di Kabupaten Sidoarjo). *The Indonesian Journal of Public Health*. Volume 13, hal. 220-231.
- Sugiyono, (2014). Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Bandung.
- Subagyo, W. (2018). Penurunan *Skor Aggression Control* pada Pasien
- PSYCHO IDEA. Tahun 9. No 2.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 12 tahun 2019 pasal 3 (2) tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat (2019). Jakarta.
- Sari, N. W. (2020). Pengaruh Kecenderungan Neuroticism Terhadap aggressive Driving Behavior Mahasiswa Di Universitas Muhammadiyah Jember. Fakultas Psikologi Universitas Muhammadiyah Jember.
- Resiko Perilaku Kekerasan dengan Terapi Musik. *Jurnal Keperawatan Mersi*. Volume 07. Nomor 04. Poltekes Kemenkes Purwokerto.
- Undang-undang RI nomor 22 tahun 2009, pasal 106 (4) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (2009). Jakarta.
- Yanuardianto, E. (2019). Teori Kognitif Sosial Albert Bandura. Volume 1. No 02. Universitas Islam Jember.