

The roles of driver stress on driving style

Peran stres berkendara terhadap gaya berkendara

Nurmasari^{1*}

¹Universitas Sumatera Utara, Kota Medan, Indonesia

Abstract. The present study examines the relationships between driver stress and driving style. The results of the present cross-sectional study (N = 819) revealed that increased levels of driver stress were associated with an increased tendency to engage in dangerous driving style and decreased tendency to engage in safety-priority driving style.

Keywords: driver stress, dangerous driving style, safety-priority driving

Abstrak. Penelitian ini menguji hubungan antara stres pengemudi dan gaya mengemudi. Hasil studi cross-sectional saat ini (N = 819) mengungkapkan bahwa peningkatan tingkat stres pengemudi dikaitkan dengan peningkatan kecenderungan untuk melakukan gaya mengemudi yang berbahaya dan menurunkan kecenderungan untuk melakukan gaya mengemudi yang memprioritaskan keselamatan.

Keywords: stres berkendara, dangerous driving style, safety-priority driving style

1 Pendahuluan

Di dalam penelitian ini, kami menelaah hubungan stres berkendara dengan gaya berkendara. Penelitian ini penting dilakukan mengingat gaya berkendara yang berbahaya merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas (Hu et al., 2020). Adapun kecelakaan lalu lintas termasuk 10 besar penyebab kematian di dunia (WHO, 2019). Oleh karena itu, hasil penelitian ini dapat membantu pihak-pihak terkait dalam mengurangi kecelakaan lalu lintas.

Salah satu faktor kecelakaan lalu lintas adalah gaya berkendara. Pengendara yang bergaya berbahaya (misal: berkendara di atas batas kecepatan, saling mendahului) tentunya lebih mungkin mengalami kecelakaan daripada mereka yang memprioritaskan keselamatan. Oleh karena itu, pengkajian tentang apa yang dapat membuat pengendara menghindari gaya berkendara agresif dan mengutamakan gaya berkendara yang aman merupakan hal yang krusial.

Secara umum, ada empat faktor kecelakaan, yaitu kondisi: (1) Lingkungan, (2) jalanan, (3) kendaraan, dan (4) pengguna jalan (Mohan et al., 2006). Secara spesifik, Survei Komite Nasional Keselamatan Transportasi (2016) menunjukkan bahwa sekitar 70 persen penyebab kecelakaan adalah faktor manusia (pengguna jalan), sekitar 21 persen disebabkan oleh faktor sarana (kondisi jalanan dan kendaraan) dan 8 persen faktor prasarana (kondisi lingkungan).

*Korespondensi: Nurmasari, Fakultas Psikologi, Universitas Sumatera Utara, Jl. Dr. Mansur 7, Medan 20155, Indonesia. Surel: nurmasari36@gmail.com

Berhubung faktor manusia (pengguna jalan) adalah faktor terpenting terjadinya kecelakaan, penelitian ini akan berfokus pada gaya berkendara.

Gaya berkendara merupakan kebiasaan berkendara yang dipilih oleh individu dan bersifat menetap (Sagberg et al., 2015). Adapun Taubman-Ben-Ari dan Skvirsky (2016) telah mengklasifikasikan empat macam gaya berkendara, yaitu: (1) Ceroboh dan serampangan (*reckless and careless*), (2) pencemas (*anxious*), (3) pemarah dan memusuhi (*angry and hostile*), dan (4) sabar dan berhati-hati (*patient and careful*). Empat gaya berkendara ini, jika diperhatikan dengan seksama, pada intinya mengungkapkan dua macam gaya. Gaya pertama sampai ketiga merepresentasikan gaya berkendara yang berbahaya sedangkan gaya yang terakhir merepresentasikan gaya berkendara yang memprioritaskan keselamatan.

Dalam berkendara individu akan mengalami berbagai situasi berkendara tidak terduga di jalanan, sehingga dapat mengganggu *performa* berkendara individu. Hal ini dapat menyebabkan kemungkinan terjadinya stres berkendara. Stres berkendara adalah situasi berkendara yang dapat mengganggu *performa* berkendara serta mempengaruhi berkendara dengan aman dan cenderung memicu munculnya perilaku berkendara berbahaya (Dorn et al, 2010). Stres secara umum berarti kondisi yang menimbulkan tekanan fisik, emosional, atau psikologis (Scott, 2020). Stres berkendara adalah tekanan fisik, emosional, atau psikologis yang dialami saat berkendara, yang membuat individu merasa tidak nyaman (Matthews, 2002). Individu yang mengalami stres akan menunjukkan reaksi fisik, emosional, atau psikologis yang berbeda-beda.

Menurut Rowden et al., (2006) individu yang mengalami reaksi fisik akibat stres akan merasakan sakit kepala, hormon kortisol atau tekanan darah yang meningkat. Sedangkan yang mengalami reaksi psikologis atau emosional akan merasakan cemas atau kelelahan emosi. Kondisi-kondisi tersebut dapat membahayakan pengendara yang membutuhkan atensi yang baik saat berkendara. Menurut Matthews, Emo, dan Funke (2012) pengendara yang mengalami stres akan lebih rentan mengalami kecelakaan. Hal ini dapat terjadi karena stres menurunkan tingkat kewaspadaan dalam berkendara (Taylor & Dorn, 2006). Tingkat kewaspadaan yang menurun akan menentukan gaya berkendara seseorang (Sabbour & Ibrahim, 2010).

2 Metode

Penelitian ini merupakan bagian dari kegiatan payung skripsi yang diselenggarakan oleh Bagian Psikologi Sosial Universitas Sumatera Utara. Pengambilan data dilakukan secara simultan berbarengan dengan pengambilan data anggota-anggota payung skripsi lainnya. Dengan demikian, kuesioner penelitian yang saya gunakan berisi berbagai alat ukur lain yang tidak saya laporkan di dalam penelitian ini. Saya hanya melaporkan hasil atas variabel penelitian yang menjadi perhatian saya saja, dalam hal ini stres berkendara dan gaya berkendara.

2.1 Partisipan

Partisipan dalam penelitian adalah 819 orang (465 laki-laki, 350 perempuan dan 4 partisipan tidak menjawab pertanyaan jenis kelamin). Usia rata-rata partisipan adalah 24.64

($SD=7.96$). Partisipan dalam penelitian ini adalah warga Medan yang menggunakan kendaraan dalam kehidupan sehari-harinya dan berusia 17 tahun ke atas.

2.2 Prosedur

Partisipan dalam penelitian ini diambil menggunakan teknik *nonprobability sampling* metode *incidental sampling*. Data diambil via kuesioner *online* dengan menggunakan *google form* sebanyak 703 data dan 116 data tambahan diambil menggunakan kuesioner *paper* dan *pencil*. Partisipan secara sukarela mengisi kuesioner dan diberikan kompensasi atas waktu yang mereka sediakan.

2.3 Alat ukur

Semua butir ukur kami buat menggunakan skala 6 titik (1 = *sangat tidak setuju* sampai 6 = *sangat setuju*). Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini merupakan adaptasi dari *multidimensional driving style inventory* oleh Hildebrandt (2019) dan *trans driver stress scale* oleh Serrano-Fernández et al. (2018). Alat ukur ini membedakan dua gaya berkendara, yaitu *dangerous driving style* (Contoh: “Saya menikmati keseruan berkendara yang berbahaya”, “Saya suka mengambil risiko saat berkendara”; $\alpha = .79$) dan *safety-priority driving style* (Contoh: “Saya berkendara dengan hati-hati”, “Saya mendasarkan perilaku saya pada motto “lebih baik aman daripada menyesal”; $\alpha = .68$). *Trans driver stress scale* terdiri dari 15 butir dengan dua dimensi stres berkendara yaitu *alertness* (Contoh: “Saya mencoba dan memprediksi apa yang akan dilakukan orang lain di jalan raya”, “Saya berusaha sangat keras untuk mewaspadaai bahaya meskipun sebenarnya tidak sangat diperlukan”; $\alpha = .60$) dan *risky* (Contoh: “Daya konsentrasi saya berkurang atau tidak terlalu menyadari apa yang terjadi di area sekitar”, “Saat berkendara saya merasa semakin lelah atau mengantuk”; $\alpha = .70$).

3 Hasil

Hasil regresi menunjukkan sekitar 23 persen kebervarian *dangerous driving style* dapat dijelaskan oleh stres berkendara. Secara spesifik, peningkatan *driver's stress* berasosiasi positif dengan peningkatan *dangerous driving style*, $F = 256.10$, $R^2 = .23$, $B = 0.60$, $t = 16.001$, $p < .001$. Selain itu, *driver's stress* juga memprediksi sekitar 1 persen kebervarian *safety-priority driving style*. Secara spesifik, peningkatan *driver's stress* cenderung berasosiasi dengan penurunan *safety-priority driving style*, $F = .732$, $R^2 = .010$, $B = 0.118$, $t = -0.855$, $p = .393$.

4 Diskusi

Hasil uji alat ukur validitas konstruk gaya berkendara menggunakan *confirmatory factor analysis* dan *exploratory factor analysis* ditemukan dua gaya berkendara yaitu *dangerous driving style* dan *safety-priority driving style*. Artinya terdapat dua gaya berkendara yang dikenal oleh pengendara di kota Medan, sedangkan pada stres berkendara ditemukan dua dimensi stres berkendara yaitu dimensi *alertness* dan *risky*. Dimensi *alertness* adalah tingkat kewaspadaan pengendara yang berlebihan dan dimensi *risky* adalah keadaan berbahaya, kelelahan secara fisik dan mental yang menyebabkan menurunnya atensi pengendara.

Pada hasil uji hipotesis menunjukkan terdapat korelasi positif antara stres berkendara dengan gaya berkendara pada pengemudi di kota Medan, bahwa stres berkendara berhubungan positif dengan gaya berkendara *dangerous driving style* dan *safety-priority driving style*. Hal ini sejalan Hill & Boyle (2007) yang mengungkapkan bahwa stres yang dialami seseorang menentukan cara ia mengendarai kendaraannya, stres dipengaruhi oleh bagaimana individu merespon situasi berkendara serta bagaimana individu mengatasinya.

Beberapa kelebihan dalam penelitian ini yaitu. Pertama, penelitian ini menggunakan sampel dengan jumlah besar yaitu 819 orang sehingga hasil yang diperoleh dapat lebih menggambarkan keadaan populasi. Kedua, penelitian ini memperlihatkan ada dua tipe gaya berkendara pada pengemudi di kota Medan yaitu *dangerous driving style* dan *safety-priority driving style*.

Beberapa kelemahan penelitian ini perlu disampaikan yaitu karakteristik sampel pada penelitian ini adalah pengemudi yang berdomisili di kota Medan dan berusia 17 tahun keatas, bukan pengemudi yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas. Selain itu hasil penelitian memperlihatkan stres berkendara berperan sebesar 23 persen terhadap *dangerous driving style* dan hanya berperan 0.1 persen terhadap *safety-priority driving style*. Artinya, ada faktor lain yang tidak terlihat dalam penelitian ini. Hal ini berkemungkinan berbeda pada pengemudi yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas. Untuk penelitian selanjutnya diharapkan melakukan pengkajian ulang pada sampel dengan karakteristik yang mengalami kecelakaan lalu lintas untuk lebih membuktikan peran stres berkendara terhadap kecenderungan *dangerous driving style* yang pada akhirnya menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas.

Sebagai penutup, kami ingin menyimpulkan bahwa stres berkendara berperan terhadap gaya berkendara, bahwa stres berkendara berhubungan positif dengan gaya berkendara *dangerous driving style* dan *safety-priority driving style*. Sehingga diharapkan pihak Kepolisian dan Dinas Perhubungan hendaknya melakukan kerja sama dengan Ilmuan Psikologi untuk membuat program pengendalian stres berkendara yang dialami saat berkendara.

Referensi

- Dorn, L., Stephen, L., Wählberg, A., & Gandolfi, J. (2010). Development and validation of a self-report measure of bus driver behaviour. *Ergonomics*, 53, 1420–1433. <https://doi.org/10.1080/00140139.2010.532882>.
- Hill, J. D., & Boyle, L. N. (2007). Driver stress as influenced by driving maneuvers and roadway conditions. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 10, 177–186. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2006.09.002>.
- Hu, L., Bao, X., Wu, H., & Wu, W. (2020). A study on correlation of traffic accident tendency with driver characters using in-depth traffic accident data. *Journal of Advanced Transportation*, 2020. <https://doi.org/10.1155/2020/9084245>.
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. (2016). *Data investigasi kecelakaan*.1–20. https://knkt.dephub.go.id/knkt/ntsc_home/Media_Release/

- Matthews, Gerald. (2002). Towards a transactional ergonomics for driver stress and fatigue. *Theoretical Issues in Ergonomics Science*, 3. <https://doi.org/10.1080/14639220210124120>.
- Matthews, G, Emo, A. K., & Funke, G. J. (2012). The transactional model of driver stress and fatigue and its implications for driver training. *Foreign Affairs*, 91, 1689–1699. <https://doi.org/https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>.
- Mohan, D., Tiwari, G., Khayesi, M., & Nafukho, F. M. (2006). Road traffic injury prevention training manual. *Who*, 1–126.
- Rowden, Peter and Watson, Barry and Biggs, Herbert (2006) The Transfer of Stress from Daily Hassles to the Driving Environment in a Fleet Sample. In *Proceedings Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference*, Gold Coast, Queensland.
- Sabbour, S. M., & Ibrahim, J. M. (2010). Driving behaviour, driver style and road traffic accidents among young medical group. *Injury Prevention*, 16(Supplement 1), A33–A33. <https://doi.org/10.1136/ip.2010.029215.120>.
- Sagberg, F., Selpi, Bianchi Piccinini, G. F., & Engström, J. (2015). A review of research on driving styles and road safety. *Human Factors*, 57, 1248–1275. <https://doi.org/10.1177/0018720815591313>.
- Scott, E. (2020). What is stress? In *Verywellmind*. <https://www.verywellmind.com/stress-and-health-3145086>.
- Taubman-Ben-Ari, O., & Skvirsky, V. (2016). The multidimensional driving style inventory a decade later: Review of the literature and re-evaluation of the scale. *Accident Analysis and Prevention*, 93, 179–188. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.04.038>.
- Taylor, A. H., & Dorn, L. (2006). Stress, fatigue, health, and risk of road traffic accidents among professional drivers: The contribution of physical inactivity. *Annual Review of Public Health*, 27, 371–391. <https://doi.org/10.1146/annurev.publhealth.27.021405.102117>.
- World Health Organizations. (2019). The top 10 causes of death. In WHO. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/the-top-10-causes-of-death>.