

The relationships of emotional intelligence with prosocial and aggressive driving styles

Hubungan kecerdasan emosional dengan gaya berkendara prososial dan agresif

Rizki Moudina^{1*}

¹ Universitas Sumatera Utara, Kota Medan, Indonesia

Abstract. This study examines the relationship between emotional intelligence and prosocial and aggressive driving styles through a cross-sectional design (N = 659). The results showed that high emotionally intelligent people had a higher tendency to engage in a prosocial driving style compared with lesser emotionally intelligent people. Unexpectedly, emotional intelligence had no meaningful effect on individuals' tendency to engage in aggressive driving.

Keywords: emotional intelligence, prosocial driving style, aggressive driving style

Abstrak. Penelitian ini mengkaji hubungan antara kecerdasan emosional dengan gaya mengemudi prososial dan agresif melalui desain potong lintang (N = 659). Hasil penelitian menunjukkan bahwa orang yang memiliki kecerdasan emosional tinggi memiliki kecenderungan yang lebih tinggi untuk terlibat dalam gaya mengemudi prososial dibandingkan dengan orang yang kurang cerdas secara emosional. Di luar dugaan, kecerdasan emosional tidak berpengaruh signifikan terhadap kecenderungan individu untuk terlibat dalam mengemudi agresif.

Keywords: kecerdasan emosional, gaya berkendara prososial, gaya berkendara agresif

1 Pendahuluan

Tingkat kecelakaan dan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia terus mengalami peningkatan (Kompas, 2019). Indonesia bahkan menjadi negara dengan rasio kematian akibat kecelakaan lalu lintas tertinggi di Asia (Tempo, 2017). Di Indonesia ada beberapa provinsi yang memiliki tingkat kecelakaan tertinggi, salah satunya adalah Provinsi Sumatera Utara yang menjadi urutan keempat kasus kecelakaan lalu lintas (Liputan 6, 2019). Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Sumatera Utara (2020) kota Medan menjadi urutan pertama kasus kecelakaan lalu lintas, dengan jumlah kasus kecelakaan sebesar 1.334 kasus dengan korban meninggal dunia 211 jiwa.

Salah satu penyebab utama kecelakaan lalu lintas adalah perilaku berkendara agresif (Tasca, 2000). Yaitu, perilaku berkendara seperti melebihi batas kecepatan, saling mendahului, membunyikan klakson yang tidak sesuai keperluan, melanggar peraturan lalu lintas, atau

*Korespondensi: Rizki Moudina, Fakultas Psikologi, Universitas Sumatera Utara, Jl. Dr. Mansur 7, Medan 20155, Indonesia. Surel: rizky.moudina@gmail.com

berkendara di bawah pengaruh alkohol (Harris et al., 2014). Penelaahan tentang faktor yang dapat mengurangi perilaku berkendara agresif seperti ini menjadi hal yang penting untuk menurunkan jumlah kecelakaan di Indonesia. Lawan dari perilaku berkendara agresif adalah perilaku berkendara prososial. Yaitu, pola perilaku berkendara yang mengutamakan keselamatan diri sekaligus orang lain di sekitar pengendara (Harris et al., 2014). Secara logis, semakin banyak pengendara yang berperilaku prososial akan bermuara pada penurunan angka kecelakaan lalu lintas.

Situasi lingkungan berkendara juga berhubungan dengan perilaku berkendara prososial. Misalnya, alat pelindung diri, kondisi kendaraan, kondisi jalan yang tidak padat, dan tenggang waktu lampu lalu lintas yang tidak terlalu lama akan membuat pengendara melakukan perilaku berkendara yang lebih aman (Muryatama, 2017). Dari segi situasi sosial, perilaku mengemudi dapat dipelajari dari teman sebaya dan orang tua. Misalnya cara orang tua dan teman sebaya yang menampilkan perilaku mengemudi yang aman akan meningkatkan kemungkinan individu bertindak dengan cara yang sama (Traubman, Ben, Ari & Yehiel, 2012).

Dari segi kepribadian, individu yang tinggi pada dimensi kepribadian *altruism* (misal: orang yang mementingkan orang lain), *Agreeableness* (misal: orang yang cenderung sopan dan toleran) dan *Conscientiousness* (misal: orang yang teliti dan peduli keselamatan umum), lebih cenderung menunjukkan perilaku berkendara prososial (misalnya: berkendara sesuai dengan peraturan lalu lintas) daripada mereka yang rendah pada dimensi-dimensi kepribadian ini (Dahlen et al., 2012).

Penelitian lain menunjukkan bahwa emosi memainkan peran penting untuk memotivasi perilaku individu dalam berkendara (Arnau-Sabates et al., 2012). Misalnya seperti bagaimana pengendara bereaksi terhadap keadaan emosinya saat mengemudi (seperti rasa senang, kecewa, cemas dan marah) tergantung pada bagaimana pengendara dapat meregulasi emosinya, yang merupakan bagian dari kecerdasan emosional (Hayley et al., 2017). Kecerdasan emosional berdampak pada berbagai aspek kehidupan sehari-hari. Seperti cara seseorang dalam berperilaku dan berinteraksi dengan orang lain dapat ditentukan oleh kecerdasan emosional yang dimiliki (Schutte et al, 1998). Individu-individu yang memiliki kecerdasan emosional yang rendah cenderung sulit memahami orang lain, kasar, tidak mampu mengendalikan perasaan yang negatif, dan lebih rentan menampilkan perilaku antisosial (Goleman, 1995). Sebaliknya, individu-individu yang berkecerdasan emosional tinggi mampu mengendalikan agresi, permusuhan, dan perilaku yang tidak bertanggung jawab (Bar-On, 2005). Individu-individu yang berkecerdasan emosional tinggi juga lebih cenderung berpartisipasi dalam kegiatan prososial dibanding mereka yang berkecerdasan emosional rendah (Afolabi, 2013).

Berdasarkan penjelasan di paragraf sebelumnya, adalah logis memprediksikan hubungan antara kecerdasan emosional dengan perilaku berkendara agresif dan prososial. Pertama, perilaku berkendara agresif adalah perilaku anti-sosial, sesuatu yang dihindari oleh individu-individu dengan kecerdasan emosional tinggi. Kedua, mereka juga lebih cenderung berpartisipasi dalam kegiatan prososial. Ini berarti bahwa besar kemungkinan mereka juga akan bertindak prososial saat berkendara. Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dijelaskan diatas, peneliti ingin mengetahui apakah terdapat hubungan antara kecerdasan emosional

dengan perilaku berkendara prososial dan perilaku berkendara agresif pada pengendara di kota Medan.

2 Metode

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif korelasional. Berikut adalah penjelasan tentang partisipan, prosedur, dan alat ukur, penelitian.

2.1 Partisipan

Partisipan dalam penelitian adalah 659 orang partisipan penelitian (399 laki-laki, 256 perempuan dan 4 partisipan tidak menjawab untuk jenis kelamin). Rata-rata partisipan berusia 25 tahun ($SD = 8.61$). Partisipan direkrut dengan menggunakan teknik insidental.

2.2 Prosedur

Proses pengumpulan data dilakukan dengan dua cara yaitu secara *online* dan secara langsung. Setelah mengisi lembar persetujuan partisipan, partisipan mengisi skala penelitian. Lalu partisipan kami *debrief* dan memberikan kompensasi. Kompensasi yang diberikan berupa makanan ringan senilai Rp. 5.000, untuk partisipan yang mengisi secara langsung. Sementara partisipan yang mengisi secara *Online* diberikan *e-money* senilai Rp 25.000 kepada 20 partisipan yang dipilih secara acak.

2.3 Alat ukur

Peneliti mengadaptasi alat ukur berdasarkan variabel penelitian yaitu kecerdasan emosional dan perilaku berkendara prososial-agresif. Alat ukur perilaku berkendara menggunakan *prosocial and aggressive driving inventory* (PADI) yang dibuat oleh Harris et al (2014), dengan menggunakan skala 6 titik (1 = *tidak pernah* dan 6 = *selalu*). Alat ukur kecerdasan emosional dibuat menjadi skala 6 titik (1 = sangat tidak setuju 6 = sangat setuju) sedangkan untuk butir ukur yang *unfavorable* akan diskor sebaliknya. Alat ukur kecerdasan emosional diadaptasi dari alat ukur *Schutte Emotional Intelligence Scale* (SEIS) yang dikemukakan oleh Schutte dkk (1998) berdasarkan teori Mayer & Salovey (1990). Mekanisme *expert judgement* dilakukan untuk memastikan validitas konten. Validitas konstruk dilakukan dengan menggunakan analisis faktor konfirmatori dan eksploratori. Hasil adaptasi alat ukur dengan menggunakan analisis faktor konfirmatori dapat dikatakan setara dengan alat ukur aslinya apabila memiliki *fit indices* $CFI = > 0,95$, $RMSEA = < 0,08$ dan $SRMR = < 0,08$ (Hu & Bentler, 1999).

Hasil analisis faktor konfirmatori memperlihatkan alat ukur PADI dan kecerdasan emosional tidak memiliki *fit indices* yang setara, pada alat ukur PADI ($CFI = .89$, $RMSEA = .05$, $SRMR = .09$) dan alat ukur kecerdasan emosional ($CFI = .83$, $RMSEA = .06$, $SRMR = .06$). dikarenakan hasil analisis faktor konfirmatori memiliki model yang tidak setara, selanjutnya peneliti menganalisis kembali dengan analisis faktor eksploratori untuk mengetahui faktor dan jumlah butir ukur yang 5

sesuai dengan sampel penelitian. Analisis faktor eksploratori dilakukan dengan menggunakan rotasi *varimax*, dengan asumsi bahwa setiap faktor yang akan diekstrak akan saling berkorelasi antara yang satu dengan yang lain (Brown, 2015).

Hasil analisis eksploratori pada alat ukur PADI yang diadaptasi memiliki kesamaan dengan alat ukur aslinya, yakni menghasilkan 2 faktor yaitu perilaku berkendara prososial dan perilaku berkendara agresif. Akan tetapi terdapat 3 butir ukur pada perilaku berkendara agresif yang tidak setara karena memiliki nilai *Factor loading* $<.30$. Sehingga alat ukur PADI adaptasi berjumlah 26 butir ukur. Perilaku berkendara prososial terdiri atas 17 butir ukur ($\alpha = .93$) dan perilaku berkendara agresif terdiri atas 9 butir ukur ($\alpha = .82$). Sedangkan pada alat ukur kecerdasan emosional, hasil analisis eksploratori memperlihatkan adanya kesamaan antara alat ukur yang diadaptasi dengan alat ukur aslinya yang dikemukakan oleh Schutte et al (1998) yakni bersifat *unidimensional*. Artinya kecerdasan emosional tidak dapat diukur secara terpisah melainkan satu kesatuan yang utuh dari dimensi yang dikemukakan oleh Mayer dan Salovey (1990, 2004), yaitu persepsi emosi, pemanfaatan emosi, pemahaman emosi dan pengendalian emosi. Akan tetapi, berdasarkan hasil analisis faktor eksploratori 1 butir ukur tidak setara sehingga alat ukur kecerdasan emosional adaptasi memiliki 32 butir ukur ($\alpha = .91$).

3 Hasil

Pengujian hipotesis dilakukan dengan regresi linear sederhana, dalam penelitian ini memiliki dua hipotesis. Pertama, kecerdasan emosional berhubungan positif dengan perilaku berkendara prososial. Hasil penelitian memperlihatkan adanya hubungan positif yang signifikan pada kategori kuat dengan perilaku berkendara prososial sebesar ($R = .67, p < .001$). Untuk mengetahui besarnya hubungan kecerdasan emosional dengan perilaku berkendara prososial dilakukan dengan uji determinasi (*R-square*) yaitu .45. Hal ini mengindikasikan bahwa kecerdasan emosional dapat menjelaskan sekitar 45 persen variansi dari perilaku berkendara prososial. Kedua, kecerdasan emosional berhubungan negatif dengan perilaku berkendara agresif. Akan tetapi, hubungan tersebut tidaklah signifikan atau terjadi karena kebetulan saja ($R = -.06, p = .090$).

4 Diskusi

Hasil penelitian memperlihatkan adanya hubungan positif antara kecerdasan emosional dengan perilaku berkendara prososial. Artinya, semakin tinggi kecerdasan emosional yang dimiliki pengendara, akan mendorong perilaku berkendara prososial, begitu pula sebaliknya. Hal ini sejalan dengan penelitian dari Afolabi (2013), yang menyatakan bahwa individu yang cerdas secara emosional akan lebih mampu untuk berperilaku prososial. Perilaku berkendara prososial menjadi komponen penting dalam berkendara yang positif dan berhubungan negatif dengan kesalahan serta pelanggaran dalam mengemudi (Harris et al., 2014).

Akan tetapi penelitian ini tidak dapat memperlihatkan peran kecerdasan emosional dengan perilaku berkendara agresif yang menjadi salah satu pemicu dari kecelakaan lalu lintas. Hal ini tidak sejalan dengan hasil-hasil penelitian lain yang mengungkapkan bahwa semakin tinggi kecerdasan emosional seseorang maka akan semakin rendah untuk berperilaku agresif

(Hayle et al., 2017; Falahi & Goudarzi, 2015, Sivanzadeh et all, 2018). Hasil penelitian yang dikemukakan oleh Falahi & Goudarzi (2015), memperlihatkan adanya perbedaan antara pengendara dengan riwayat kecelakaan lalu lintas dan tanpa kecelakaan lalu lintas. Hal ini dapat menjadi salah satu kemungkinan penelitian saya, tidak memperlihatkan hubungan antara kecerdasan emosional dengan perilaku berkendara agresif, dikarenakan sampel penelitian yang tidak melibatkan riwayat kecelakaan pada pengendara.

Menurut Tasca (2000) ada tiga faktor utama yang menjadi penentu perilaku berkendara yaitu situasi lingkungan, situasi sosial dan kepribadian. faktor kepribadian hanya mampu menjelaskan 25 persen dalam perilaku sosial individu (Argyle dalam Tasca, 2000). Menurut penelitian yang dilakukan oleh (James, 2017) kepribadian yang ditampilkan pengendara didalam situasi berkendara dapat berbeda dari bagaimana mereka bertindak dalam situasi lain. Emosi yang dialami pengendara dalam kondisi berkendara cenderung khusus untuk kondisi berkendara atau situasi yang sedang berlangsung. Selain itu Dari segi situasi sosial, perilaku berkendara agresif merupakan tindakan yang dipelajari melalui pengamatan atau peniruan dari orang lain (Tasca, 2000). Jika pengendara secara rutin melihat orang lain melanggar peraturan lalu lintas maka ini dapat membantu menciptakan perasaan bahwa perilaku ini normal atau dapat diterima. Sehingga perilaku berkendara agresif dianggap bukanlah perilaku berkendara yang berisiko.

Pada penelitian ini ditemukan bahwa laki-laki cenderung menampilkan perilaku berkendara agresif dibandingkan dengan perempuan. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Tasca (2000), yang menyatakan bahwa pengendara laki-laki cenderung lebih agresif saat mengemudi dibandingkan dengan perempuan. Selain itu, penelitian ini juga menemukan bahwa kelompok usia 17-40 tahun lebih agresif dibandingkan dengan kelompok usia 40-70 tahun yang lebih menampilkan perilaku berkendara prososial. Berdasarkan dari hasil penelitain yang dilakukan oleh Smorti, Andrei & Trombini (2018), yang menyatakan bahwa peningkatan usia berhubungan dengan penurunan perilaku berkendara yang kurang adaptif (berisiko dan agresif), serta peningkatan perilaku berkendara yang adaptif yaitu mengemudi dengan kehati-hatian.

Penelitian ini memiliki kelemahan yaitu dalam penelitian ini peneliti tidak dapat menjelaskan mengapa kecerdasan emosional hanya berhubungan dengan perilaku berkendara prososial akan tetapi tidak berhubungan dengan perilaku berkendara agresif. Selain itu karakteristik sampel dalam penelitian ini adalah pengendara kendaraan di kota Medan yang berusia 17 tahun keatas, bukan pengendara yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas. Hasil penelitian kemungkinan akan berbeda apabila melibatkan pengendara yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas.

Akan tetapi penelitian ini memiliki kelebihan yaitu penggunaan sampel penelitian yang cukup besar yaitu 659 partisipan dan alat ukur PADI yang diadaptasi peneliti telah sesuai dengan perilaku berkendara prososial dan agresif di kota Medan. Sehingga alat ukur PADI dapat digunakan penelitian selanjutnya untuk meneliti topik yang sama. Diharapkan penelitian selanjutnya dapat mengkaji ulang kecerdasan emosional dengan perilaku berkendara prososial dan perilaku berkendara agresif. Karena penelitian ini tidak dapat menjelaskan mengapa kecerdasan emosional hanya berhubungan dengan perilaku berkendara prososial akan tetapi

tidak berhubungan dengan perilaku berkendara agresif. Serta melibatkan karakteristik sampel yaitu pengendara yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas.

Sebagai penutup, kami ingin menyimpulkan bahwa meskipun kecerdasan emosional tidak memperlihatkan peran dengan perilaku berkendara agresif, akan tetapi kecerdasan emosional berperan terhadap perilaku berkendara prososial. Oleh karena itu, pihak kepolisian diharapkan mampu bekerja sama dengan ilmuwan psikologi untuk merancang suatu program untuk meningkatkan perilaku berkendara prososial dengan melibatkan kecerdasan emosional sebagai upaya dalam meneka angka pelanggaran dan menciptakan lingkungan berkendara yang aman.

Referensi

- Afolabi, O. A. (2013). Role of Personality types, emotional intelligence and gender difference on prosocial behavior. *Psychological Tough* 123-139. <http://doi10.5964/psycct.v6i1.53>
- Arnau-Sabates, L., Sala-Roca, J. & Jariot-Garcia, M. (2012). Emotional abilities as predictors of risky driving behavior among a cohort of middle aged drivers. *Journal: Accident Analysis & Prevention*, 45, 818-812. <http://doi: 10.1016/j.aap.2011.07.021>.
- Badan Pusat Statistik. (2020) Statistika Transportasi Darat. Retrieved from: <https://www.bps.go.id/>. Pada Tanggal 20 April 2020.
- Bar-On, R. (2005). The Bar-On model of emotional-social intelligence. In P. Fernández-Berrocal and Extremera (Guest Editors), Special Issue on Emotional Intelligence. *Psicothema*, 17.
- Dahlen, E. R., Edwards, B. D., Tubre, T., Zyphur, M. J., & Warren, C. R. (2012). Taking a look behind the wheel: an investigation into the personality predictors of aggressive driving. 45, 1-9. <http://doi: 10.1016/j.aap.2011.11.012>.
- Falahi, S. & Goudarzi, M. (2015). Comparing the emotional intelligence and driving behaviors between the safe and risky drivers of marivan township. *Journal of Psychology and Management*, 1, 60-69.
- Goleman, Daniel. (1995). *Kecerdasan emosional : Mengapa Emotional Intelligence Lebih Tinggi Daripada IQ*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.
- Haris, B. P., Houston, J. M., Vazquez, J. A., Smither, J. A., & Harms, A. (2014). The Prosocial Aggressive Driving Inventory (PADI): A Self-Report Measure of Safe and Unsafe Driving Behaviors. *Personality and Social Contexts Commons* 1-29. <http://doi: 10.1016/j.aap.2014.05.023>.
- Hayley, A. C., Ridder, D. B., Stough, C., Ford. C. T., & Downey. L. A., (2017). Emotional Intellgence and risky driving behavior in adults, *Transportation Research*, 124-131 <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2017.06.009>.
- Hu, L., & Bentler, P. M. (1999). Cutoff criteria for fit indexes in covariance structure analysis: Conventional criteria versus new alternatives. *Structural Equation Modeling*, 6, 1-55. <https://doi.org/10.1080/10705519909540118>.

- Kurniawan, R. (2019). Angka Kecelakaan Lalu Lintas du 2019 Meningkat, Diakses dari: <http://otomotif.kompas.com/>. Pada tanggal 20 Februari 2021.
- Kurniawati E. (2017). Angka Kecelakaan Lalu Lintas Indonesia Termasuk Tinggi di ASEAN Retrieved from: <https://nasional.tempo.co/>. Pada tanggal 15 Maret 2021.
- Mayer, J. D., & Salovey, P. (1990). *Emotional intelligence*. Baywood Publishing Co., Inc. <https://doi.org/10.2190/DUGG-P24E-52WK-6CDG>
- Schutee, N. S., Malouff, J. M., Hall, L. E., Haggerty, D. J., Cooper, J. T., Golden, C. J., & Liane, D. (1998). Development and validation of a measure of emotional intelligence. *Personality and Individual Differences*, 167-177. [https://doi.org/10.1016/S0191-8869\(98\)00001-4](https://doi.org/10.1016/S0191-8869(98)00001-4)
- Surya, M. G. (2019). Ini Provinsi dengan Tingkat Kecelakaan Paling Tinggi. Diakses dari: <https://www.liputan6.com/>. Pada tanggal 17 Maret 2021
- Tasca, L. (2000). *A review of the literature on aggressive driving research*. Ontario, Canada: Ontario advisory group on safe driving secretariat, road user safety branch, Ontario Ministry of Transportation.
- Traubman-Ben-Ari, O., & Yehiel, D. (2012). Driving styles and their associations with personality and motivation. *Accident Analysis and Prevention*, 45, 416-422. doi: <https://dx.doi.org/10.1016/j.aap.2011.08.007>.