

Hubungan Stres Berkendara dengan Perilaku Mengemudi Berisiko pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung

Relation between Driver Stress and Risky Driving Behavior by Motorcyclist in Bandung City

¹Atika Satiarida, ²Milda Yanuvianti

^{1,2}Prodi Psikologi, Fakultas Psikologi, Universitas Islam Bandung,
Jl. Tamansari No.1 Bandung 40116

email: ¹attikka.satiarida@gmail.com, ²yanuvianti@gmail.com

Abstract. Victims with injury and death rates from traffic accidents in Bandung City are dominated by motorcyclist. Many subsequent researches have credence to the evidence that risky driving is an important contributor of traffic accidents. Based on the result of preliminary studies and interviews, the researchers found many motorcyclists has risky driving behavior in traffic accidents that were affected by motorcyclists' stress while driving. The purpose of this study was to determine how closely the relationship of driver stress with risky driving behavior in motorcyclist in Bandung City. The method used in this study is a correlational study with 232 motorcyclists aged 20 to 25 years who violate traffic regulations in Bandung City as a samples. Data retrieval using a measuring instrument of Driver Stress Inventory (DSI) by Matthews, Desmond, Joyner, Carcary, & Gilliland (1996) and The Behavior of Young Novice Drivers Scale (BYNDS) by Scott-Parker, Watson, & King (2010) that have been modified by the researchers. The results of this study indicate that the driver stress has a moderate positive relationship with the risky driving behavior ($r = 0.545$), meaning that the higher the driver stress, the higher the risky driving behavior is carried out by the motorcyclist in Bandung City.

Keywords: Driver Stress, Risky Driving Behavior, Motorcyclist, Traffic Psychology.

Abstrak. Korban dengan tingkat cedera dan kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Kota Bandung didominasi oleh pengendara sepeda motor. Perilaku mengemudi berisiko merupakan kontributor penting kecelakaan lalu lintas. Dari data survey awal, peneliti menemukan bahwa banyak pengendara sepeda motor yang melakukan perilaku mengemudi yang dapat berisiko terjadinya kecelakaan kemungkinan karena pengendara mengalami stres saat berkendara. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa erat hubungan stres berkendara dengan perilaku mengemudi berisiko pada pengguna sepeda motor di Kota Bandung. Penelitian ini adalah penelitian korelasional dengan jumlah subjek 232 pengendara sepeda motor berusia 20 hingga 25 tahun yang melanggar peraturan lalu lintas di Kota Bandung. Pengambilan data menggunakan alat ukur yang dimodifikasi dari *Driver Stress Inventory* (DSI) yang dikembangkan oleh Matthews, Desmond, Joyner, Carcary, & Gilliland (1996) dan *The Behavior of Young Novice Drivers Scale* (BYNDS) yang dikembangkan oleh Scott-Parker, Watson, & King (2010). Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel stres berkendara memiliki hubungan positif yang moderat dengan variabel perilaku mengemudi berisiko ($r = 0,545$), artinya semakin sering pengendara sepeda motor mengalami stres berkendara maka semakin sering pula perilaku mengemudi berisiko dilakukan oleh pengendara sepeda motor di Kota Bandung.

Kata Kunci: Stres Berkendara, Perilaku Mengemudi Berisiko, Pengendara Sepeda Motor, Psikologi Lalu Lintas.

A. Pendahuluan

Populasi kendaraan bermotor yang semakin meningkat tidak sebanding dengan ruas jalan di Kota Bandung menyebabkan kemacetan di jalan raya menjadi situasi yang sering dijumpai. Ruas jalan di Kota Bandung lebih sempit dibanding dengan kota-kota besar lainnya di Pulau Jawa.

Kemacetan juga sering kali bertambah parah akibat pengaruh cuaca. Cuaca hujan di Kota Bandung, dimana beberapa ruas jalan menjadi tergenang air dan menyebabkan banjir, sangat mengganggu arus lalu lintas karena pengendara harus memperlambat laju kendaraannya. Jalanan yang licin atau bahkan banjir saat cuaca hujan membuat pengendara cenderung

merasa cemas. Sebaliknya, pengendara akan merasa frustrasi ketika cuaca panas karena suhu lingkungan yang tinggi menyebabkan pengendara menjadi tidak nyaman. Selain itu, adanya keperluan lain yang dianggap lebih penting, keinginan untuk segera sampai tujuan, serta perilaku pengendara lain juga dapat menjadi sumber tegangan (*strain*) jika dinilai sebagai hal yang negatif atau tidak menyenangkan bagi individu (Rowden *et al.*, 2011). Penilaian kognitif yang negatif dari pengendara dapat memicu timbulnya stres. Stres pada diri pengendara dapat semakin meningkat jika penilaian negatif pengendara terhadap suatu kondisi berkendara semakin besar.

Pengendara yang mengalami stres karena adanya berbagai tuntutan dari lingkungannya akan berusaha untuk segera mencapai tempat yang dituju agar dapat keluar dari tekanan. Padahal semakin besar keinginan pengendara untuk segera mencapai tempat tujuan, semakin besar pula potensi pengendara untuk berkendara secara ugal-ugalan, serta melanggar disiplin lalu lintas dan etika berkendara. Kondisi ini membuat pengendara menimbulkan perilaku mengemudi berisiko, baik disengaja maupun tidak disengaja. Perilaku mengemudi berisiko merupakan perilaku-perilaku mengemudi yang meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan dan dapat membahayakan pengemudi, penumpang mereka, dan pengguna jalan lain, seperti pejalan kaki, pengendara sepeda, pengemudi serta penumpang di kendaraan lain (Scott-Parker, 2012). Contoh perilaku-perilaku ini diantaranya mengemudi saat lelah, mengemudi melewati batas kecepatan, dan mengemudi saat hujan deras.

Dalam buku laporan tahun 2017, pengendara sepeda motor tercatat sebagai korban dengan tingkat cedera

dan kematian tertinggi akibat tabrakan di jalan raya di Kota Bandung yakni 69% diikuti dengan pejalan kaki 23%. Sementara dari segi usia, tingkat kematian pengendara motor yang tertinggi berada pada rentang usia 15 hingga 24 tahun, sedangkan untuk pejalan kaki tingkat kematian tertinggi adalah yang berusia 75 tahun ke atas (Merdeka.com, 2018). Penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan raya dapat diklasifikasikan ke dalam empat faktor. Keempat faktor penyebab tersebut diantaranya adalah kelalaian pengguna jalan, ketidaklayakan sarana transportasi, ketidaklayakan fungsi jalan, dan lingkungan (UU RI No. 22 Tahun 2009).

Berdasarkan hasil wawancara dengan 16 pengendara sepeda motor, pengendara mengatakan bahwa perilaku mengemudi berisiko dilakukan karena kondisi pada saat berkendara di jalan, seperti kemacetan atau cuaca, serta adanya tuntutan atau kepentingan lain yang harus dilakukan sehingga mengabaikan adanya risiko kecelakaan. Pengendara mengungkapkan bahwa ketika terjebak kemacetan pengendara merasa jengkel dan gelisah sehingga memutuskan untuk menerobos lampu merah dan melewati marka jalan untuk melewati kemacetan. Selain itu, pengendara juga menerobos lampu merah dan mengemudi dikarenakan perlu segera sampai tujuan. Pengendara sepeda motor juga mengatakan bahwa ketika mengantuk saat berkendara, pengendara menelepon teman atau mendengarkan musik menggunakan *handphone* untuk mengurangi rasa kantuk. Perilaku-perilaku seperti di atas mengindikasikan kemungkinan adanya stres pada saat berkendara.

Berdasarkan uraian di atas, maka perumusan masalah pada penelitian ini adalah **seberapa erat hubungan antara stres berkendara dengan perilaku mengemudi berisiko**

pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung? Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk memperoleh data empiris mengenai derajat hubungan antara antara stres berkendara dengan perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung.

B. Landasan Teori

Stres Berkendara

Stres berkendara menggunakan teori dari Matthews et al (1996) yang mengatakan bahwa stres berkendara merupakan interaksi dinamis antara seorang individu dengan tuntutan yang dibebankan padanya oleh lingkungan eksternal pada saat berkendara. Dampak dari interaksi tersebut tergantung pada penilaian kognitif masing-masing individu dan upaya mereka dalam mengatasi tuntutanannya. Menurut Matthews et al (1996), terdapat lima dimensi stres berkendara, meliputi:

1. *Aggression*: respons kemarahan dan frustrasi yang menimbulkan perilaku berbahaya selama berkendara.
2. *Dislike of Driving*: respons seorang pengendara yang mengalami mood negatif berupa perasaan cemas dan tidak nyaman selama berkendara.
3. *Hazard Monitoring*: respons dari adanya sumber stres berkendara sehingga pengendara menjadi waspada terhadap ancaman dan bahaya selama berkendara.
4. *Thrill-seeking*: respons dengan menampilkan sikap dan perilaku yang menikmati keadaan berbahaya selama berkendara.
5. *Fatigue Proneness*: respons seorang pengendara yang menjadi rentan kelelahan secara fisik dan mental setelah melakukan perjalanan yang cukup panjang.

Perilaku Mengemudi Berisiko

Teori perilaku mengemudi berisiko yang digunakan adalah teori dari Scott-Parker (2012) yang mengungkapkan bahwa perilaku mengemudi berisiko merupakan perilaku-perilaku mengemudi yang meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan dan dapat membahayakan pengemudi, penumpang mereka, dan pengguna jalan lain, seperti pejalan kaki, pengendara sepeda, pengemudi serta penumpang di kendaraan lain. Adapun bentuk-bentuk perilaku mengemudi berisiko, yaitu:

1. *Transient Rule Violation*: perilaku berisiko yang dilakukan individu secara berulang tetapi belum tentu dilakukan dalam setiap kegiatan berkendara.
2. *Fixed Rule Violation*: perilaku berisiko yang dilakukan individu secara berulang dalam setiap kegiatan berkendara.
3. *Misjudgement*: kesalahan yang dilakukan individu ketika berkendara.
4. *Risky Exposure Driving*: individu cenderung melibatkan dirinya dalam kegiatan berkendara pada situasi berisiko yang sudah diketahuinya.
5. *Driver mood*: respons terhadap emosi yang dirasakan individu pada saat berkendara.

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Dari hasil uji korelasi antara stress berkendara dengan perilaku mengemudi berisiko, diketahui bahwa stress berkendara memiliki nilai korelasi (r) sebesar 0,545 dan nilai sig = 0,000 signifikan pada *level of significant* 0.01 (*two-tailed*), yang artinya stress berkendara memiliki hubungan searah yang moderat dengan perilaku mengemudi berisiko. Jika stress berkendara tinggi, maka perilaku

mengemudi berisiko juga akan tinggi, begitu juga sebaliknya. Lebih lanjut, penelitian ini mengungkapkan bahwa stress berkendara berkontribusi sebesar 29,70% terhadap perilaku mengemudi berisiko. Dalam penelitiannya, Scott-Parker (2011) mengungkapkan bahwa stress memiliki hubungan yang moderat dengan perilaku mengemudi berisiko. Pengendara sepeda motor tidak jarang berhadapan dengan hambatan-hambatan saat berkendara di jalan, seperti kemacetan di jalan, cuaca buruk, mengejar waktu, perlu segera sampai tujuan, atau kelelahan setelah beraktivitas. Hambatan-hambatan ini dapat dianggap sebagai peristiwa yang tidak menyenangkan sehingga pengendara dapat mengalami stres saat berkendara.

Dari hasil pengolahan data yang dilakukan, diketahui bahwa sebagian besar pengendara sepeda motor di Kota Bandung memiliki stres berkendara yang tinggi, dimana terdapat 132 pengendara sepeda motor dari 232 pengendara sepeda motor yang memiliki stres berkendara yang tinggi. Namun, sebagian besar pengendara sepeda motor di Kota Bandung memiliki perilaku mengemudi berisiko yang rendah, dimana terdapat 194 pengendara sepeda motor dari 232 pengendara sepeda motor yang memiliki perilaku mengemudi berisiko yang rendah. Scott-Parker (2012) mengungkapkan bahwa menyadari adanya *punishment* dan *reward* dapat mempengaruhi pengendara melakukan perilaku berisiko saat berkendara. Dari data diketahui bahwa pengendara sepeda motor yang pernah terlibat kecelakaan memunculkan perilaku berisiko yang lebih sedikit dibanding pengendara sepeda motor yang tidak pernah terlibat kecelakaan.

Diketahui bahwa koefisien korelasi (r) stres berkendara dimensi *aggression* dengan perilaku mengemudi

berisiko adalah 0,294 dengan nilai $\text{sig} = 0,000$ signifikan pada *level of significant* 0.01, yang artinya stres berkendara dimensi *aggression* memiliki hubungan searah yang lemah dengan perilaku mengemudi berisiko. Lebih lanjut, penelitian ini mengungkapkan bahwa stress berkendara berkontribusi sebesar 8,64% terhadap perilaku mengemudi berisiko. Matthews et al (1997) mengungkapkan bahwa *Aggression* berkorelasi kuat dengan *Confrontive Coping (Matthews' DCQ Scale)* yang ditunjukkan dengan mengintimidasi dan berkompetisi dengan pengendara lain, seperti membuntuti atau menghina pengendara lain. Dalam penelitian Yanuvianti dkk (2019) mengungkapkan bahwa mengemudi agresif memiliki korelasi dengan mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung.

Diketahui bahwa koefisien korelasi (r) stres berkendara dimensi *dislike of driving* dengan perilaku mengemudi berisiko adalah 0,329 dengan nilai $\text{sig} = 0,000$ signifikan pada *level of significant* 0.01, yang artinya stres berkendara dimensi *dislike of driving* memiliki hubungan searah yang lemah dengan perilaku mengemudi berisiko. Lebih lanjut, penelitian ini mengungkapkan bahwa stress berkendara berkontribusi sebesar 10,82% terhadap perilaku mengemudi berisiko. *Dislike of Driving* tampaknya tidak memiliki dampak yang berarti terhadap risiko kecelakaan, namun mungkin berhubungan dengan peningkatan kemungkinan kecelakaan yang disebabkan oleh interferensi kognitif dan perhatian yang teralih dari kontrol kendaraan, serta pengurangan risiko kecelakaan yang disebabkan oleh penurunan tingkat pengambilan risiko (Matthews et al, 1998).

Diketahui bahwa koefisien korelasi (r) stres berkendara dimensi

hazard monitoring dengan perilaku mengemudi berisiko adalah $-0,056$ dengan nilai $\text{sig} = 0,392 > \text{nilai } \alpha$, yang artinya stres berkendara dimensi *hazard monitoring* tidak memiliki hubungan dengan perilaku mengemudi berisiko. Walaupun *Hazard Monitoring* memiliki hubungan dengan terjadinya kecelakaan, namun tidak memiliki hubungan terhadap sebagian besar perilaku mengemudi, terutama yang berpotensi mengakibatkan kecelakaan. Hal ini dikarenakan *Hazard Monitoring* dapat memprediksi bahaya lebih cepat (Matthews et al, 1997).

Diketahui bahwa koefisien korelasi (r) stres berkendara dimensi *thrill-seeking* dengan perilaku mengemudi berisiko adalah $0,526$ dengan nilai $\text{sig} = 0,000$ signifikan pada *level of significant* 0.01 , yang artinya stres berkendara dimensi *thrill-seeking* memiliki hubungan searah yang moderat dengan perilaku mengemudi berisiko. Lebih lanjut, penelitian ini mengungkapkan bahwa stress berkendara berkontribusi sebesar $27,6\%$ terhadap perilaku mengemudi berisiko. Matthews et al (1997) mengungkapkan bahwa *Thrill-seeking* prediktor paling kuat yang dapat menimbulkan perilaku berbahaya saat berkendara, seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi dan pelanggaran aturan lalu lintas.

Diketahui bahwa koefisien korelasi (r) stres berkendara dimensi *fatigue proneness* dengan perilaku mengemudi berisiko adalah $0,515$ dengan nilai $\text{sig} = 0,000$ signifikan pada *level of significant* 0.01 , yang artinya stres berkendara dimensi *fatigue proneness* memiliki hubungan searah yang moderat dengan perilaku mengemudi berisiko. Lebih lanjut, penelitian ini mengungkapkan bahwa stress berkendara berkontribusi sebesar $26,52\%$ terhadap perilaku mengemudi berisiko. Tyas (2010 dalam Pratama,

2017) berpendapat bahwa efek paling umum dari kelelahan saat mengemudi diantaranya mengantuk, kurang konsentrasi, gangguan ingatan, cepat marah, gangguan komunikasi, mengurangi koordinasi tangan-mata, mengurangi persepsi visual, serta mengurangi kewaspadaan. Hal ini dapat menyebabkan pengemudi berperilaku berisiko.

D. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dapat ditarik simpulan sebagai berikut:

1. Terdapat hubungan positif yang moderat dan signifikan antara Stres Berkendara dengan Perilaku Mengemudi Berisiko pada pengguna sepeda motor di Kota Bandung. Hal ini berarti jika Stres Berkendara tinggi maka Perilaku Mengemudi Berisiko pengendara sepeda motor di Kota Bandung pun akan tinggi. Begitu pula sebaliknya, jika Stres Berkendara rendah maka Perilaku Mengemudi Berisiko pengendara sepeda motor di Kota Bandung pun akan rendah ($r=0,545$; $p<\alpha$).
2. Kontribusi variabel Stres Berkendara terhadap Perilaku Mengemudi Berisiko adalah sebesar $29,70\%$, sedangkan sekitar $70,30\%$ dipengaruhi oleh variabel yang lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.
3. Sebagian besar pengendara sepeda motor di Kota Bandung yang berusia 20 hingga 25 tahun memiliki tingkat Stres Berkendara yang rendah dengan tingkat Perilaku Mengemudi Berisiko yang rendah (98 orang; $42,24\%$), dan tingkat Stres Berkendara yang tinggi dengan tingkat Perilaku Mengemudi Berisiko yang rendah (96 orang; $41,38\%$).

4. Berdasarkan dimensi-dimensi Stres Berkendara, Dimensi *Thrill-seeking* memiliki korelasi paling tinggi dengan Perilaku Mengemudi Berisiko ($r=0,526$; $p<\alpha$) pada pengguna sepeda motor di Kota Bandung dibanding dengan keempat dimensi Stres Berkendara lainnya, diikuti dengan korelasi Dimensi *Fatigue Proneness* dengan Perilaku Mengemudi Berisiko ($r=0,515$; $p<\alpha$), korelasi Dimensi *Dislike of Driving* dengan Perilaku Mengemudi Berisiko ($r=0,329$; $p<\alpha$), serta korelasi Dimensi *Aggression* dengan Perilaku Mengemudi Berisiko ($r=0,294$; $p<\alpha$), sedangkan Dimensi *Hazard Monitoring* hampir tidak berkorelasi dengan Perilaku Mengemudi Berisiko ($r=-0,056$; $p>\alpha$).
2. Bagi instansi terkait, diharapkan mampu memberikan re-edukasi bahaya mengemudi berisiko serta pemahaman *safety riding* dengan menekankan pentingnya disiplin berlalu lintas sehingga dapat menekan ketidaknyamanan berkendara yang dapat memicu stres. Selain itu, instansi terkait dapat mengubah faktor lingkungan, seperti kondisi jalan dan peraturan, agar dapat menghambat pengendara menyalurkan keinginan mencari ketegangan di jalan umum. Penegakkan hukum yang tegas dapat dilakukan untuk mengurangi hal-hal yang berpotensi mempertahankan perilaku mengemudi berisiko.
3. Bagi peneliti selanjutnya, diharapkan dapat menyempurnakan penelitian ini dan memperluas ruang lingkup penelitian dengan memperhatikan beberapa variabel lain yang dapat mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko, seperti mencari ketegangan atau kelelahan, dan memperbaiki kelemahan serta keterbatasan penelitian ini.

E. Saran

Berdasarkan hasil penelitian, maka saran yang dapat dipertimbangkan adalah sebagai berikut:

1. Bagi pengendara sepeda motor, diharapkan bisa memperhatikan tingkat stres yang dimilikinya, serta dapat meminimalisir stres dengan melakukan *coping strategy* yang lebih efektif agar tidak terjadi kesalahan atau perilaku yang tidak diinginkan, seperti perilaku mengemudi berisiko, saat sedang berkendara. Pengendara juga diharapkan tidak menyalurkan keinginan untuk mencari ketegangan di jalan umum, melainkan di tempat-tempat yang lebih terkontrol, seperti area balap motor, atau menyalurkan keinginan tersebut pada komunitas-komunitas yang menyukai kegiatan balap motor.

Daftar Pustaka

- Ashari, A. M., & Hartati, S. (2017). Hubungan Antara Stres, Kecemasan, Depresi Dengan Kecenderungan Aggressive Driving Pada Mahasiswa. *Empati*, 6(1), 1-6.
- Korlantas Polri. (2018). *Accident Count* (online), (<http://korlantas-irsms.info/graph/accidentData?lang=id>, diakses 14 Februari 2019)
- Matthews, G. (2001). A transactional model of driver stress. *Stress*,

- workload and fatigue.*
- Matthews, G. (2002). Towards a transactional ergonomics for driver stress and fatigue. *Theoretical Issues in Ergonomics Science*, 3(2), 195-211.
- Matthews, G., Desmond, P. A., Joyner, L., Carcary, B., & Gilliland, K. (1996). Validation of the driver stress inventory and driver coping questionnaire. *In International conference on traffic and transport psychology, Valencia, Spain* (pp. 1-27).
- Matthews, G., Desmond, P. A., Joyner, L., Carcary, B., & Gilliland, K. (1997). A comprehensive questionnaire measure of driver stress and affect. *Traffic and transport psychology: Theory and application*, 317-324.
- Matthews, G., Dorn, L., Hoyes, T. W., Davies, D. R., Glendon, A. I., & Taylor, R. G. (1998). Driver stress and performance on a driving simulator. *Human Factors*, 40(1), 136-149.
- Pratama, A. (2017). *Hubungan antara Kelelahan Mengemudi dengan Aggressive Driving Pengemudi PO. Sumber Grup* (Skripsi, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang).
- Priyatna, M. D. & Yanuvianti, M. (2012). *Studi tentang Aggressive Driving pada Supir Angkutan Kota Bandung dan Faktor Penyebabnya* (Skripsi, Universitas Islam Bandung).
- Rosadi, D. (2018). *157 orang meninggal dunia di Kota Bandung akibat tabrakan di jalan raya selama 2017.* Diperoleh dari Merdeka.com, Bandung (<https://bandung.merdeka.com/halo-bandung/157-orang-meninggal-dunia-di-kota-bandung-akibat-tabrakan-di-jalan-raya-selama-2017-181101y.html>, diakses pada tanggal 3 November 2018)
- Rowden, P., Matthews, G., Watson, B., & Biggs, H. (2011). The relative impact of work-related stress, life stress and driving environment stress on driving outcomes. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1332-1340.
- Scott-Parker, B., Watson, B., King, M. J., & Hyde, M. K. (2011). The psychological distress of the young driver: a brief report. *Injury prevention*, 17(4), 275-277.
- Scott-Parker, B. J. (2012). *A comprehensive investigation of the risky driving behaviour of young novice drivers* (Doctoral dissertation, Queensland University of Technology).
- Sofyanida, T. & Yanuvianti, M. (2016). Studi Deskriptif Mengenai Perilaku Mengemudi Agresif pada Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung. *Prosiding Psikologi, Vol. 2, No. 2, Agustus 2016.* Universitas Islam Bandung.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D.* Bandung: Alfabeta.
- UU RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Yanuvianti, M., Qodariah, S., & Coralia, F. (2019). Contribution of Aggressive driving, Negative emotions, and Risky driving to Dangerous driving in young motorcyclists at Bandung City, Indonesia. *In Social and Humaniora Research Symposium (SoRes 2018).* Atlantis Press.