

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu penyebab kematian tertinggi di dunia pada urutan ke-8 dan diprediksikan akan menjadi penyebab kematian tertinggi ke-7 dalam beberapa waktu ke depan (WHO, 2018). Pada kalangan anak-anak serta orang dewasa yang berusia 5-29 tahun di seluruh dunia, cedera akibat kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian tertinggi saat ini. Berdasarkan Laporan Status Keselamatan Lalu Lintas Dunia (WHO, 2018), sejumlah 1,35 juta orang di dunia diperkirakan meninggal akibat kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya. Indonesia sendiri menduduki urutan ke-4 sebagai negara dengan jumlah angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas tertinggi pada tahun 2013 yang diperkirakan memakan sebanyak 38279 jiwa. Persentase jenis pengguna jalan yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas di dunia yaitu 29% merupakan pengendara mobil, 28% pengguna kendaraan beroda dua dan kendaraan beroda 3, 26% pejalan kaki dan pengendara sepeda, sedangkan 17% lainnya tidak dapat diidentifikasi pada negara-negara tertentu.

Salah satu moda transportasi yang paling banyak digunakan oleh penduduk Indonesia dalam berkendara adalah sepeda motor (Badan Pusat Statistik, 2018). Dari tahun ke tahun, angka jumlah kendaraan di Indonesia kian mengalami peningkatan termasuk sepeda motor yang mengalami peningkatan sebesar 7,47% setiap tahunnya. Pada tahun 2017, Badan Pusat Statistik mencatat bahwa jumlah kendaraan di Indonesia mencapai angka 138.556.669 dimana 81.58%-nya

merupakan sepeda motor dengan jumlah 113,030,793 unit sedangkan sisanya merupakan mobil pribadi, bus, mobil barang, dan kendaraan khusus. Hal ini dikarenakan beberapa hal yang di antaranya yaitu fleksibilitas sepeda motor dalam menghadapi kepadatan lalu lintas di Indonesia, harga yang terjangkau dibandingkan kendaraan roda empat, serta dimungkinkannya pembayaran secara kredit (Susantono, 2014).

Sepeda motor tidak hanya memiliki kontribusi yang paling besar terhadap jumlah kendaraan di Indonesia namun juga pada jumlah kecelakaan yang disebabkan oleh dan mengorbankan pengendara motor. Berdasarkan data statistik Korlantas Polri tahun 2019, hingga bulan Juni terakhir jumlah pengendara yang tercatat mengalami cedera akibat kecelakaan lalu lintas adalah 4,191 orang dimana 1,046 di antaranya meninggal dunia. Dari kurang lebih 7,200 kejadian yang tercatat, sejumlah 5,325 kecelakaan tersebut terjadi pada pengguna sepeda motor (Korlantas Polri, 2018). Di Bandung sendiri, angka korban yang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas di Kota Bandung mengalami peningkatan sebesar 102% dari yang semula 83 orang menjadi 168 orang pada tahun 2018 (Tribun Jabar, 2018).

Berdasarkan buku Laporan Tahunan Keselamatan Jalan tahun 2018 yang diterbitkan oleh Pemerintah Kota Bandung, pengguna sepeda motor yang meninggal akibat kecelakaan kebanyakan berada di rentang usia 15-24 tahun (Pemerintah Kota Bandung, 2018). Di dalam buku tersebut tercatat juga bahwa 67% pengendara motor yang tercatat di Kota Bandung adalah laki-laki dan sebesar 80% fatalitas di jalan raya disebabkan oleh kelompok ini. Data ini juga didukung oleh laporan Kapolres Bandung AKBP dimana sebagian besar kecelakaan lalu lintas di

Kota Bandung kebanyakan disebabkan oleh pengguna motor yang berada di kalangan usia produktif.

Pengendara yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas diketahui melakukan lebih banyak pelanggaran lalu lintas, baik tercatat maupun tidak, dibandingkan pengendara pada umumnya (Rajalin, 1994). Kecelakaan lalu lintas yang terjadi umumnya diawali oleh pengendara yang mengemudi dengan kecepatan melebihi atau kurang dari batas aman, menyisakan sedikit jarak dengan kendaraan lain ketika mengemudi, melakukan aktivitas lain atau mengemudi dalam kondisi yang dapat mengurangi konsentrasi saat berkendara (Evans & Wasielewski, 1983).

Perilaku-perilaku melanggar aturan lalu lintas yang sama seperti mengemudi dengan kecepatan melebihi batas aman serta mengemudi dalam kondisi konsentrasi rendah juga didapati sebagai 2 faktor tertinggi pada kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia (Korlantas Polri, 2018). Sejalan dengan data statistik yang menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas banyak terjadi pada pengendara di kalangan usia 15-24, perilaku-perilaku melanggar lalu lintas tersebut juga sering ditemukan pada pengendara di kelompok usia yang sama terutama pada pria (Evans & Wasielewski, 1983; Rajalin, 1994).

Perilaku seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi dan melakukan aktivitas lain selagi berkendara tidak saja melanggar aturan lalu lintas namun juga meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan. Perilaku-perilaku dalam berkendara yang meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan serta risiko cedera pada diri pengendara maupun pengguna jalan lainnya oleh Scott-Parker (2012) disebut sebagai *risky driving behavior* atau perilaku mengemudi berisiko. Perilaku mengemudi berisiko diketahui memiliki pengaruh sebesar 50% terhadap

meningkatnya angka kecelakaan yang terjadi pada pengendara terutama pengendara pemula (Ivers et al., 2009).

Berbagai faktor telah teridentifikasi berkontribusi terhadap perilaku mengemudi berisiko yaitu faktor lingkungan, faktor kendaraan, dan faktor individu atau pengendara itu sendiri (Shope, 2006; Weng & Meng, 2012). Faktor lingkungan meliputi lingkungan fisik (kondisi jalan, kondisi cuaca, situasi saat berkendara) serta lingkungan sosial (gaya berkendara orang-tua, karakteristik penumpang) (Bates, Davey, Watson, King, & Armstrong, 2014; Shope, 2006; Weng & Meng, 2012). Faktor kendaraan meliputi usia kendaraan di mana performa kendaraan yang sudah tua cenderung lebih rendah karena permasalahan mekanis sehingga berisiko mengakibatkan kecelakaan (Weng & Meng, 2012).

Kemudian terdapat faktor manusia atau pengendara yang meliputi: (1) status demografis seperti usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan (Ivers et al., 2009; Shope, 2006; Weng & Meng, 2012); (2) kondisi fisik seperti mengemudi dalam kondisi lelah, di bawah pengaruh alkohol atau obat-obatan (Bates et al., 2014; Shope, 2006); (3) kemampuan berkendara yaitu pengetahuan serta pengalaman pengendara dalam berkendara (Bates et al., 2014; Shope, 2006); dan (4) faktor psikologis pengendara seperti karakteristik kepribadian (kecenderungan mencari sensasi, *normlessness*, dan amarah pengendara), sikap terhadap aturan lalu lintas, persepsi mengenai bahaya, temperamen, mood, dan emosi negatif ketika berkendara (Bates et al., 2014; Ivers et al., 2009; Shope, 2006; Yanuvianti, Qodariah, & Coralia, 2019).

Di antara ketiga faktor yang berkontribusi terhadap perilaku mengemudi berisiko serta kecelakaan lalu lintas, faktor manusia merupakan yang paling besar

kontribusinya yaitu sebesar 95% (Petridou & Moustaki, 2000). Perilaku mengemudi berisiko yang sering didapati pada pengendara motor termasuk di Indonesia tidak saja karena kesalahan manusia yang tidak dapat dihindari namun juga merupakan tindakan yang sengaja dilakukan atas kehendak pengendara sendiri (Joewono et al., 2019). Hal ini berarti bahwa perilaku mengemudi berisiko yang ditampilkan dipengaruhi oleh faktor yang terdapat pada diri pengendara.

Salah satu faktor pada diri pengendara yang mempengaruhinya dalam melakukan tindakan berisiko ketika berkendara ialah kemampuan mendeteksi bahaya serta penilaian subjektif seseorang mengenai tingkat keparahan risikonya (Slovic, 1987). Kemampuan mendeteksi bahaya meliputi penilaian seseorang juga tingkat toleransinya terhadap berbagai risiko pada aktivitas, zat-zat, maupun teknologi yang membahayakan (Slovic, Fischhoff, & Lichtenstein, 1982). Kemampuan pengendara mendeteksi bahaya menjadi penting dalam kegiatan mengemudi karena mempengaruhi pengendara dalam mengambil tindakan berdasarkan situasi yang dihadapi saat berkendara (Wang, Hensher, & Ton, 2002). Ketika pengendara mempersepsikan bahaya dari perilaku mengemudi berisiko rendah, pengendara cenderung menjadi toleran terhadap risiko tersebut dan merasa aman untuk melakukannya. Sikap pengendara terhadap kepatuhan aturan lalu lintas dan kehati-hatian dalam mengemudi juga menjadi diabaikan.

Hasil sejumlah penelitian menunjukkan bahwa perilaku mengemudi berisiko seperti menerobos lampu merah, mengemudi dengan kecepatan tinggi, serta mengabaikan penggunaan sabuk pengaman disebabkan pengendara yang meremehkan potensi bahaya pada situasi berkendara (Machin & Sankey, 2008; O'Brien & Gormley, 2016). Pengetahuan pengendara mengenai bahaya di jalan

menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi risiko yang dipersepsikan pengendara. Umumnya, persepsi risiko pada pengendara pemula adalah rendah karena kurangnya pengalaman pengendara mengenai situasi berkendara serta kurangnya pengalaman menangani kendaraan (Deery, 1999; Machin & Sankey, 2008). Alasan ini menjadi salah satu faktor angka kecelakaan lalu lintas banyak terjadi pada pengendara di kalangan pengendara pemula atau pengendara yang berada di usia produktif.

Dalam mempersepsikan risiko, beberapa peneliti juga menemukan bahwa orang-orang cenderung terlalu optimis terutama mengenai masa depannya serta memperkirakan kemungkinannya mengalami peristiwa yang diharapkan atau tidak mengalami peristiwa yang tidak diharapkan (Harré & Sibley, 2007; Shepperd, Waters, Weinstein, & Klein, 2015). Peristiwa yang kemudian dialami bisa jadi sesuai dengan perkiraan yang dibuatnya namun juga bisa jadi tidak sesuai. Yang dimaksud tidak sesuai dengan perkiraan ialah peristiwa yang diharapkan ternyata tidak terjadi atau peristiwa yang tidak diharapkan justru terjadi sehingga menunjukkan optimisme yang berlebihan. Optimisme yang berlebihan dalam memprediksikan peristiwa di masa depan tersebut dikarenakan bias atau kesalahan dalam persepsinya (Harré, Foster, & O'Neill, 2005).

Kesalahan dalam persepsi dapat terjadi karena tiga hal yaitu (Shepperd et al., 2015): (1) orang cenderung termotivasi untuk meyakini bahwa mereka memiliki kemungkinan kecil mengalami peristiwa yang tidak diinginkan agar merasa aman; (2) orang cenderung memiliki lebih banyak informasi mengenai dirinya dibandingkan mengenai orang lain sehingga dapat menyebabkan kesalahan dalam memperhitungkan risiko pribadi dan risiko orang lain; dan (3) orang-orang

cenderung memiliki stereotip mengenai orang yang biasanya mengalami peristiwa tertentu sehingga ketika mereka merasa dirinya tidak masuk ke dalam stereotip tersebut maka ia akan beranggapan bahwa peristiwa tersebut tidak akan terjadi kepadanya.

Kesalahan dalam persepsi yang membuat seseorang menganggap bahwa kemungkinannya mengalami peristiwa yang tidak menyenangkan lebih rendah dari kemungkinan sebenarnya disebut sebagai *optimism bias* (Weinstein, 1980). Sebaliknya juga, orang dengan *optimism bias* cenderung menilai bahwa kemungkinannya mengalami peristiwa yang menyenangkan lebih tinggi dari yang sebenarnya. Kemungkinan sebenarnya yang dimaksud adalah standar objektif mengenai risiko yang sesungguhnya dimiliki seseorang serta diperoleh melalui perhitungan.

Berbagai penelitian mengenai *optimism bias* dalam konteks berkendara juga telah dilakukan sebelumnya. Melalui penelitian terhadap pengendara yang tercatat mengemudi setelah menggunakan obat terlarang (Wickens, Watson, Mann, & Brands, 2019), para pengendara menunjukkan *optimism bias* dengan beranggapan bahwa efek seperti penurunan konsentrasi yang diakibatkan oleh pengonsumsi obat-obatan terlarang sehingga berpotensi mengalami kecelakaan ketika berkendara hanya dialami oleh orang lain. Hal ini dikarenakan para pengendara mengetahui efek negatif yang dapat diakibatkan oleh obat-obatan terlarang serta dapat berpengaruh terhadap performa berkendara mereka namun menurut mereka efek yang justru dirasakan adalah peningkatan konsentrasi. Karenanya, mereka mempersepsikan bahwa risiko mereka mengalami kecelakaan atau ditilang karena

mengemudi setelah mengonsumsi obat-obatan terlarang lebih kecil dibandingkan pengemudi lainnya.

Di sisi lain, González-Iglesias et al. (2015) menemukan bahwa pengemudi yang menilai dirinya ahli dalam berkendara juga menilai bahwa kemungkinan dirinya mengalami kecelakaan, ditilang, meninggal, cedera, atau ditangkap oleh polisi karena mengemudi di bawah pengaruh alkohol adalah kecil dibandingkan orang lain. Temuan ini namun hanya didapati pada pengemudi perempuan yang diteliti serta memiliki korelasi yang lemah karena pengemudi perempuan merasa lebih mampu untuk berhati-hati ketika berkendara setelah mengonsumsi alkohol agar tidak membahayakan dirinya. Keyakinan pengemudi terhadap kemampuan berkecarnya yang hati-hati membuatnya merasa bahwa dirinya dapat menghindari konsekuensi negatif dari mengemudi di bawah pengaruh alkohol dibandingkan pengemudi lainnya.

Hasil yang sama ditemukan pada penelitian Preece et al. (2018) dimana pengemudi meyakini kemungkinan terjadinya kecelakaan pada dirinya lebih kecil dibandingkan pengemudi lain karena mereka dengan sengaja menghindari perilaku yang dapat mengakibatkan kecelakaan ketika mengemudi. Shepperd et al. (2015) mengungkapkan bahwa *optimism bias* tidak hanya menghasilkan perilaku yang bermasalah. Keyakinan mengenai kemungkinan dirinya mengalami peristiwa yang diinginkan atau dapat menghindari peristiwa yang tidak diinginkan juga cenderung dapat membuat seseorang berhati-hati dalam tindakannya untuk mewujudkan keyakinan tersebut.

Penelitian-penelitian di atas menunjukkan bahwa terdapat perbedaan dalam konsekuensi perilaku yang diakibatkan oleh *optimism bias* terhadap perilaku

berkendara. Penilaian yang terlalu optimis terhadap kemungkinan dirinya terhindar dari bahaya di jalan dapat membuat seseorang menampilkan perilaku mengemudi berisiko karena kecilnya resiko terjadinya yang dipersepsikan. Namun juga optimisme tersebut dapat menghindarkan seseorang dari perilaku yang berpotensi mengakibatkan kecelakaan ketika berkendara karena pengendara yakin dapat menghindarinya dengan kemampuannya untuk berhati-hati.

Dalam fenomena yang ditemukan peneliti sendiri melalui penelitian pra-survey yang dilakukan dengan menyebarkan kuisioner melalui *Google Form*, diperoleh data mengenai 41 pengendara sepeda motor. Para pengendara sepeda motor tersebut berusia sekitar 19-22 tahun dan 90%-nya merupakan wanita sedangkan sisanya merupakan pria. Empat puluh satu orangnya merupakan mahasiswa dan 3 di antaranya juga sedang bekerja. Dari 41 orang, 27% diantaranya menyatakan pernah terlibat dalam kecelakaan lalu lintas selama satu tahun terakhir sedikitnya 1 kali dan paling banyak 5 kali. Kecelakaan lalu lintas yang dialami termasuk ke dalam kategori kecelakaan lalu lintas ringan dan sedang di mana kecelakaan menyebabkan kerusakan pada kendaraan atau hingga menyebabkan luka maupun cedera pada pengendara. Penyebab terjadinya kecelakaan tersebut antara lain karena mengemudi dengan kecepatan tinggi, mengemudi dalam kondisi mengantuk, menangi, melamun, atau menggunakan HP ketika mengemudi.

Perilaku yang menyebabkan mereka mengalami kecelakaan termasuk ke dalam perilaku mengemudi berisiko. Selain perilaku-perilaku tersebut, perilaku mengemudi berisiko yang juga didapati sering dilakukan pengendara sepeda motor tersebut ialah: 1) tidak menggunakan atau menghilangkan atribut pengaman (helm, lampu sein, lampu rem, spion); 2) mengabaikan rambu lalu lintas (lampu merah,

batas kecepatan); 3) tidak memberikan tanda ketika belok/berganti lajur/menyalip kendaraan lain; 4) mengemudi ketika hujan deras; dan 5) berkendara dalam kondisi konsentrasi rendah (mengantuk, sakit, di bawah pengaruh alkohol).

Melalui wawancara yang dilakukan terhadap sejumlah 22 responden yang sama, diketahui bahwa mereka memiliki pengetahuan mengenai konsekuensi yang dapat diakibatkan oleh perilaku-perilaku mereka ketika berkendara seperti tabrakan dengan kendaraan atau pengguna jalan lain serta mengalami cedera. Bagi pengendara, risiko tersebut merupakan suatu hal yang wajar terjadi dalam kegiatan berkendara. Di sisi lain, kemungkinan untuk terjadinya kecelakaan atau kemungkinan kecelakaan terulang kembali pada diri mereka bagi pengendara yang belum pernah ataupun telah mengalami kecelakaan dianggap kecil. Jawaban para pengendara sepeda motor menunjukkan perbedaan antara pengetahuan mereka mengenai konsekuensi dari perilaku mengemudi mereka yang membahayakan dengan risiko yang mungkin mereka alami sendiri.

Perbedaan dalam penilaian risiko tersebut dikarenakan pengendara merasa dapat mengatur perilaku mengemudi berisikonya sehingga tidak mengakibatkan kecelakaan. Pada praktiknya, pengendara biasa melepaskan salah satu kendali pada stang motor. Namun pengendara tidak selalu dapat mengatur perilakunya atau memiliki kendali seperti dalam mengendalikan kecepatan. Beberapa pengendara juga pernah menabrak kendaraan di depannya karena telat menekan rem. Perbedaan penilaian pengendara mengenai risiko dirinya mengalami kecelakaan dengan konsekuensi yang sesungguhnya mungkin dialami serta kesalahan penilaian pada kemampuan pengendara dalam mengemudi yang kemudian mengakibatkan kecelakaan menggambarkan *optimism bias*-nya.

Studi mengenai pengaruh *optimism bias* terhadap perilaku mengemudi berisiko di Indonesia masih minim dilakukan dan pada pengendara di Kota Bandung sendiri belum pernah dilakukan. Mengingat sepeda motor merupakan moda transportasi utama di Indonesia, pengendara motor menyumbang angka kecelakaan lalu lintas tertinggi dan jumlah angka kecelakaan di Kota Bandung pada tahun 2018 mengalami peningkatan, maka penelitian mengenai faktor-faktor yang berkontribusi terhadap peningkatan angka kecelakaan lalu lintas khususnya pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung dirasa penting.

Berdasarkan fenomena yang ditemukan peneliti pada pengendara motor di Kota Bandung serta pertimbangan dari hasil penelitian sebelumnya yang bertentangan, peneliti melakukan penelitian mengenai *optimism bias* dan mengukur seberapa besar kontribusinya terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengendara motor di Kota Bandung.

1.2 Identifikasi Masalah

Dalam penelitian ini, peneliti menarik 2 variabel yaitu *optimism bias* dan perilaku mengemudi berisiko. Konsep *optimism bias* yang digunakan ialah dari Weinstein (1980) yang mengemukakan bahwa seseorang cenderung menilai kemungkinan terjadinya peristiwa yang tidak menyenangkan pada dirinya sebagai kecil dan peristiwa yang menyenangkan sebagai besar dibandingkan orang lain atau suatu standar objektif. Variabel ke-2 adalah perilaku mengemudi berisiko berdasarkan konsep yang dikemukakan oleh Scott-Parker (2012) yaitu segala perilaku dalam berkendara yang meningkatkan potensi seseorang mengalami

kecelakaan atau meningkatkan potensi seseorang mengalami cedera yang lebih parah.

Berdasarkan kedua variabel tersebut, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: “Apakah *optimism bias* memiliki kontribusi terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengendara motor di Kota Bandung?”

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah untuk memperoleh gambaran kontribusi *optimism bias* terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini antara lain untuk memperoleh data empiris mengenai kontribusi *optimism bias* terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan dalam pengembangan Ilmu Psikologi khususnya Psikologi Lalu Lintas (*Traffic Psychology*) mengenai pengaruh *optimism bias* terhadap perilaku mengemudi berisiko.

1.4.2 Kegunaan Praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan praktis yang di antaranya adalah:

1. Bagi subjek penelitian maupun pengendara alat transportasi lainnya, memberikan informasi mengenai kontribusi *optimism bias* atau optimisme yang berlebihan terhadap perilaku mengemudi berisiko.
2. Bagi penegak aturan lalu lintas, memberikan informasi mengenai kontribusi *optimism bias* terhadap perilaku mengemudi berisiko untuk digunakan sebagai pertimbangan dalam menentukan upaya intervensi guna mengurangi perilaku mengemudi berisiko pada pengendara serta mencegah peningkatan angka kecelakaan lalu lintas.