

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Alasan Pemilihan Teori

Teori yang digunakan pada penelitian ini adalah Teori *Optimism bias* yang dikemukakan oleh Weinstein (1980) serta Teori *Risky Driving Behavior* yang dikemukakan oleh Scott-Parker (2012). Teori *optimism bias* menjelaskan bagaimana individu cenderung terlalu optimis dan mempersepsikan bahwa potensi terjadinya peristiwa yang buruk sebagai rendah (peristiwa baik sebagai tinggi) pada dirinya. Pada Teori *Risky Driving Behavior* yang dikemukakan oleh Scott-Parker (2012), dijelaskan bahwa perilaku yang meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan terdiri dari 5 yaitu pelanggaran tetap, pelanggaran tidak tetap, kesalahan perkiraan, *exposed risk*, dan *driving mood*. Oleh karena itu, kedua teori dipilih karena dapat menjelaskan fenomena yang terdapat pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung secara komprehensif.

2.2 Teori *Optimism Bias*

Istilah *optimism bias* pertama kali dicetuskan oleh Weinstein pada tahun 1980 dan penelitian mengenai topik ini masih terus dilakukan Weinstein hingga saat ini. Menurut Weinstein (1980) pada umumnya orang-orang tidak menyadari kerentanan mereka untuk mengalami kejadian buruk. Mereka akan memperkirakan orang lain yang akan menjadi korban dari ketidakberuntungan dan menganggap masa depan mereka lebih baik daripada orang lain (Weinstein, 1980). Ternyata, pemikiran seperti itu bukan merupakan gambaran dari pandangan mengenai

harapan dalam hidup (optimisme), melainkan gambaran sebuah kekeliruan dalam penilaian yang disebut *optimism bias* (Weinstein, 1980).

Seseorang akan dikatakan memiliki *optimism bias* ketika mereka gagal melakukan tindakan pencegahan terhadap perilaku yang rentan akan bahaya, seperti tidak menggunakan helm atau sabuk pengaman, tidak mengadopsi diet rendah lemak, atau tetap melanjutkan kebiasaan merokok. Hal itu karena mereka seringkali berpikir bahwa kejadian buruk tidak akan terjadi kepada mereka (Weinstein, 1987). Terdapat banyak istilah-istilah lain yang memiliki makna yang sama dengan *optimism bias* seperti *optimistic bias*, *personal fable*, *illusion of unique invulnerability*, dan lain-lain. Istilah-istilah ini memiliki pengertian yang mirip satu sama lain, hanya saja istilah *optimism bias* dinilai Weinstein (1980) lebih tepat untuk menggambarkan fenomena yang ia kaji.

2.2.1 Definisi *Optimism Bias*

Optimism bias adalah kecenderungan individu untuk meyakini bahwa mereka memiliki kemungkinan yang lebih kecil daripada orang lain untuk mengalami hal-hal atau kejadian yang buruk dan kecenderungan untuk meyakini bahwa mereka memiliki kemungkinan yang lebih besar untuk mengalami hal-hal atau kejadian yang positif (Weinstein, 1980). *Optimism bias* merupakan bias optimisme yang membuat seseorang meremehkan kemungkinannya mengalami kejadian buruk. Kemungkinan ini dinilai secara relatif, yaitu dengan membandingkan kemungkinan hal yang sama terjadi pada orang yang memiliki karakteristik sama (Weinstein & Klein, 1996).

2.2.2 Faktor-faktor yang Menyebabkan *Optimism Bias*

Menurut Weinstein, munculnya *optimism bias* dapat bersumber dari beberapa faktor yaitu faktor kognitif dan motivasional. Adapun penjelasannya adalah sebagai berikut:

1. Kognitif

Kesalahan kognitif dapat menjadi sumber munculnya *optimism bias*. Kesalahan kognitif ini dapat dikarenakan kurangnya informasi yang dimiliki seseorang atau kesalahan dalam penggunaan informasi yang dimiliki. Dalam menilai kemungkinan terjadinya suatu peristiwa, seseorang menggunakan informasi mengenai faktor-faktor yang meningkatkan atau mengurangi kemungkinannya mengalami peristiwa tersebut. Ketika individu berpikir mereka memiliki faktor-faktor tertentu yang membuat risiko terkena suatu kejadian buruk rendah atau terjadi baik tinggi, individu akan mengklaim bahwa mereka termasuk ke dalam sebagian kecil orang yang mungkin mengalami risiko tersebut. Padahal sebenarnya mereka hanya gagal mengenali bahwa faktor yang sama juga mungkin berlaku kepada orang lain (Weinstein, 1987).

Weinstein juga menjelaskan bahwa kesalahan kognitif dapat dikarenakan karakteristik peristiwa yang dipersepsikannya. Karakteristik peristiwa yang dipersepsikan terbagi menjadi 5, yaitu:

a. Tingkat keinginan terhadap terjadinya peristiwa (*degree of desirability*)

Seseorang akan melebih-lebihkan kemungkinan dirinya mengalami peristiwa yang diinginkan dan mengecilkan kemungkinan dirinya mengalami peristiwa yang tidak diinginkan. Hal ini dikarenakan ia beranggapan bahwa dirinya akan berusaha untuk mencapai peristiwa yang diinginkan sehingga besar kemungkinannya baginya untuk mengalami

peristiwa tersebut. Sebaliknya, ketika dihadapi dengan peristiwa yang tidak diharapkan, seseorang cenderung beranggapan bahwa dirinya akan melakukan segala cara untuk menghindarinya.

b. Kemungkinan untuk mengalami suatu kejadian (*perceived probability*)

Setiap orang pada dasarnya memiliki keyakinan bahwa beberapa kejadian akan sangat mungkin terjadi kepada mereka, sedangkan beberapa kejadian yang lain tidak. Seseorang umumnya tidak akan memperhitungkan kemungkinan orang lain untuk mengalami atau tidak mengalami kejadian yang mereka anggap sangat mungkin atau sangat tidak mungkin mereka alami. Adapun kebanyakan orang akan percaya bahwa mereka sangat mungkin mengalami kejadian-kejadian yang baik dan sangat tidak mungkin untuk mengalami kejadian-kejadian yang buruk.

c. Pengalaman pribadi (*personal experience*)

Faktor lain yang memengaruhi keyakinan seseorang untuk mengalami suatu kejadian di masa mendatang adalah pengalaman pribadi di masa lalu. Kejadian yang pernah terjadi pada seseorang di masa lalu dapat meningkatkan kemungkinan seseorang kembali mengalami hal yang sama di masa mendatang. Ketika suatu kejadian pernah dialami seseorang di masa lalu, maka ia akan lebih mudah untuk membayangkan situasi dari kejadian tersebut dapat terjadi di masa mendatang.

d. Persepsi mengenai kontrol terhadap peristiwa (*perceived controllability*)

Seseorang yang beranggapan bahwa dirinya memiliki kontrol atau kendali terhadap terjadi atau tidak terjadinya suatu peristiwa pada diri

mereka cenderung merasa bahwa mereka dapat menghindari peristiwa yang tidak diharapkan. Karena anggapan bahwa mereka memiliki kendali terhadap peristiwa, seseorang menjadi yakin bahwa ada langkah-langkah yang dapat dilakukan untuk mengatasi peristiwa tersebut serta menghindarkan diri dari hal yang tidak diinginkan. Karenanya juga, individu menjadi yakin bahwa dirinya memiliki kemampuan untuk memperoleh hasil yang diinginkan.

e. Stereotipe orang yang mengalami peristiwa (*stereotype salience*)

Ketika suatu peristiwa, terutama peristiwa yang tidak diharapkan, cenderung terjadi pada kelompok orang dengan karakteristik atau ciri tertentu, seseorang dapat membentuk stereotipe mengenai jenis orang yang biasanya mengalami peristiwa tersebut. Ia akan berfokus pada karakteristik khusus orang-orang yang biasanya mengalami suatu peristiwa dan mengabaikan karakteristik lainnya yang lebih umum namun juga berpengaruh. Ia akan membandingkan dirinya dengan orang yang memiliki karakteristik tersebut dan beranggapan bahwa dirinya tidak memiliki kemungkinan untuk mengalami peristiwa tersebut karena tidak memiliki karakteristik khusus yang sama.

2. Motivasi

Optimism bias juga bisa disebabkan oleh faktor motivasi seperti kebutuhan untuk menghindar dari kecemasan serta melakukan perlindungan terhadap *self-esteem*. Motivasi tersebut dapat membuat seseorang lebih-lebihkan perilaku orang sebayanya sebagai membahayakan dan cenderung tidak menjaga kesehatan dengan tujuan. Hal tersebut dilakukan agar ia merasa bahwa

dirinya tidak lebih berisiko dari orang lain dan terhindari dari risiko tersebut. Manusia diketahui melakukan serangkaian strategi untuk melindungi keyakinan mereka ketika merasa ditantang (Weinstein & Klein, 1996).

Karena motivasi tersebut juga, seseorang dapat menjadi lebih memperhatikan faktor-faktor pada dirinya yang mengurangi kemungkinan mengalami suatu risiko dan mengabaikan faktor-faktor yang meningkatkan kemungkinan tersebut. Ia menjadi lebih selektif dalam menggunakan informasi serta mengabaikan informasi berupa ingatan mengenai pengalamannya melakukan tindakan-tindakan yang meningkatkan risikonya. Kecenderungan ini membuat *optimism bias* pada diri seseorang sulit diubah (Weinstein & Klein, 1995).

2.2.3 Pengukuran *Optimism bias*

Ada beberapa cara untuk mengukur *optimism bias* seseorang yang secara garis besar oleh Weinstein dibagi menjadi 2 yaitu *absolute optimism bias* dan *comparative optimism bias*.

1. *Absolute optimism bias*: penilaian seseorang atau sekelompok orang mengenai kemungkinannya mengalami suatu peristiwa yang dikatakan bias ketika menyimpang (lebih tinggi atau lebih rendah) dari suatu data objektif mengenai risiko pribadi atau risiko kelompok yang sesungguhnya. Data objektif yang dimaksud ialah yang diperoleh melalui perhitungan misalkan data *base-rate* atau epidemiologi.
2. *Comparative optimism bias*: penilaian risiko seseorang atau sekelompok orang mengenai kemungkinannya mengalami suatu peristiwa jika dibandingkan dengan rata-rata orang pada umumnya yang dikatakan bias ketika menyimpang

(lebih tinggi atau lebih rendah) dari risiko komparatif sebenarnya atau rata-rata kelompok.

2.3 Teori Perilaku mengemudi Berisiko

2.3.1 Definisi Perilaku Mengemudi Berisiko

Menurut Scott-Parker (2012) *risky driving behavior* atau perilaku mengemudi berisiko adalah perilaku-perilaku dalam berkendara yang meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan. Perilaku ini juga dapat mencelakai pengendara itu sendiri, penumpangnya, penumpang kendaraan dan pengguna jalan lainnya. Perilaku mengemudi berisiko ini meliputi perilaku-perilaku yang dilakukan pengendara dengan atau tanpa menyadari risikonya. Karenanya, perilaku mengemudi berisiko tidak hanya berupa perilaku yang melanggar aturan lalu lintas saja namun seluruh perilaku pengendara yang disertai risiko mengakibatkan kecelakaan serta cedera atau memperparah cedera yang dialami.

2.3.2 Faktor-Faktor yang Menyebabkan Perilaku Mengemudi Berisiko

Terdapat berbagai faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi seseorang serta kecelakaan yang melibatkannya (Scott-Parker, 2012). Faktor-faktor tersebut terbagi menjadi beberapa bagian namun beberapanya dapat berhubungan dengan satu sama lain dalam mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko pada seseorang.

1) Karakteristik pengendara

1. Karakteristik sosiodemografis

- a. Usia: pengendara yang berusia muda umumnya merupakan pengendara pemula serta memiliki pengalaman yang sedikit dalam

berkendara dan menghadapi situasi di jalan. Karenanya, kebanyakan lalu lintas disebabkan oleh pengendara yang berusia muda.

- b. Jenis kelamin: pengendara pria tercatat lebih banyak melakukan pelanggaran lalu lintas dan mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Hal ini dikarenakan bagi sebagian pria, kegiatan mengemudi dianggap sebagai ajang menampilkan maskulinitas dan keberanian.
- c. Etnisitas: kepatuhan pengendara terhadap aturan lalu lintas dapat dipengaruhi oleh budaya dan kebiasaan orang-orang di lingkungannya. Apakah budaya serta lingkungan tempat tinggal menuntut orang-orangnya untuk selalu mematuhi aturan serta menegakkannya atau tidak.
- d. Tingkat pendidikan dan pekerjaan: penelitian menunjukkan bahwa orang-orang dengan tingkat pendidikan yang lebih rendah serta tidak memiliki pekerjaan tercatat lebih banyak melakukan pelanggaran meskipun hubungannya belum diketahui dengan jelas.
- e. Daerah tempat tinggal: kondisi jalan dan lalu lintas di daerah urban atau perkotaan yang umumnya padat kendaraan berisiko mengakibatkan tingkat kecelakaan lalu lintas yang tinggi bagi pengendara.

2. Emosi dan kepribadian

- a. Di bawah tekanan psikologis: kondisi emosi yang sedang dirasakan pengendara dapat mempengaruhi bagaimana ia berkendara dikarenakan keputusan yang diambil pengendara dipengaruhi oleh kondisi emosi serta psikologisnya. Pengendara yang sedang

mengalami tekanan psikologis cenderung mengabaikan kehati-hatian dalam berkendara.

b. Kepekaan terhadap *reward* dan *punishment*: apa yang diperoleh melalui kegiatan berkendara dapat menjadi sumber motivasi dan mempengaruhi gaya berkendara seseorang. Individu yang merasa diuntungkan dengan berperilaku mengemudi berisiko cenderung akan melakukannya setiap kali berkendara dan sebaliknya, jika merasa dirugikan ia akan menghindarinya.

c. Kecenderungan mencari sensasi: sensasi yang diperoleh pengendara melalui kegiatan mengemudi yang berisiko dapat menjadi motivasi juga bagi pengendara untuk mengulangi perilaku tersebut.

3. Perilaku, kemampuan dan sikap dalam berkendara

a. Pengalaman mengemudi dan status SIM: minimnya pengalaman pengendara menangani situasi berkendara serta mengendalikan kendaraan dapat menyebabkan kesalahan dalam tindakan yang diambil ketika berkendara.

b. Mengemudi di bawah pengaruh alkohol/obat-obatan/lelah atau distraksi: konsentrasi pengendara dapat menurun karena pengaruh alkohol/obat-obatan/kelelahan atau ketika pengendara melakukan aktivitas lain sehingga menurunkan kemampuan refleks pengendara.

c. Kemampuan mendeteksi bahaya: pengetahuan pengendara mengenai ada atau tidaknya bahaya dalam situasi yang dihadapi maupun tindakannya dapat mendorong pengendara untuk menghindari situasi maupun tindakan tersebut.

- d. Sikap, norma, dan kesenjangan: nilai yang dipegang pengendara mengenai aturan lalu lintas dan perilaku melanggar aturan lalu lintas dapat mempengaruhi keinginannya untuk bertidak berdasarkan nilai tersebut.
- e. Intensi dan kesediaan: pengendara yang memiliki intensi serta kesediaan untuk melakukan perilaku mengemudi berisiko cenderung akan melakukannya.

2) Karakteristik penumpang

Karakteristik penumpang dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan baik secara disadari maupun tidak dengan mendorong pengendara ke arah perilaku mengemudi berisiko. Pengendara yang berusia muda memiliki kemungkinan lebih tinggi untuk membawa penumpang ketika mengemudi serta terlibat dalam kecelakaan tunggal (dalam Scott-Parker, 2012). Karakteristik penumpang tersebut terdiri dari:

1. Usia penumpang
2. Jenis kelamin penumpang
3. Jumlah penumpang

3) Pengaruh sosial

Beberapa perilaku terbentuk dengan mempelajari sikap serta perilaku orang dewasa atau orang lain melalui pengalaman, meniru, dan melakukan percobaan. Lingkungan di mana pengendara dapat memperoleh pengalaman serta pengetahuan berkendaranya terdiri dari:

1. Orang-tua: orang-tua dapat mencegah perilaku mengemudi berisiko pada anak berdasarkan melalui pemberian hadiah atau hukuman. Perilaku

mengemudi berisiko juga dapat merupakan tiruan yang dipelajari melalui orang-tua pengendara.

2. Teman sebaya: teman sebaya dapat menjadi *role-model* yang tingkah-lakunya ditiru termasuk perilaku saat berkendara. Teman sebaya juga dapat mendorong atau justru mencegah perilaku mengemudi berisiko seseorang melalui pemberian hadiah atau hukuman karena orang cenderung ingin diterima oleh teman sebayanya.
3. Pengendara muda lain: pengendara lain juga dapat menjadi *role-model* yang ditiru oleh pengendara terutama jika perilaku yang ditunjukkan pengendara lain tersebut diterima di lingkungan.
- 4) Karakteristik perjalanan

Karakteristik perjalanan yang ditemukan berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas meliputi tujuan/alasan mengemudi.

1. Tujuan mengemudi: kegiatan berkendara yang dilakukan dengan tujuan bersenang-senang atau melepas penat cenderung mendorong pengendara untuk menampilkan perilaku mengemudi berisiko karena sensasi yang menyertai perilaku tersebut.

2.3.3 Bentuk-Bentuk Perilaku Mengemudi Berisiko

Dalam perilaku mengemudi berisiko, Scott-Parker (2010) merumuskan 5 bentuk perilaku yang meningkatkan kemungkinan pengendara mengalami kecelakaan ketika berkendara. Bentuk-bentuk perilaku ini dirumuskan Scott-Parker melalui pengembangan alat ukur perilaku mengemudi berisikonya di mana Scott-Parker membuat sejumlah item berdasarkan perilaku-perilaku berkendara yang sering dilakukan oleh pengendara pemula. Analisis faktor eksplorasi terhadap

jawaban 476 responden kemudian dilakukan sehingga teridentifikasi 5 faktor yang kemudian item pada masing-masing faktor digabungkan dan menghasilkan 5 bentuk dari perilaku mengemudi pada pengendara pemula. Bentuk-bentuk perilaku mengemudi berisiko tersebut terdiri dari:

1. *Transient Violation*

Transient violation adalah kecenderungan individu dalam melakukan perilaku-perilaku berisiko secara berulang tetapi belum tentu ada dalam setiap kegiatan berkendara. Artinya, perilaku tersebut muncul sesekali yang dapat disesuaikan dengan situasi saat berkendara.

2. *Fixed violation*

Fixed violation adalah kecenderungan individu dalam melakukan perilaku-perilaku berisiko di mana perilaku tersebut menetap atau stabil selama perjalanan. Artinya, perilaku tersebut dapat berupa suatu kondisi yang tidak dapat diubah pengendara atau tidak diubah oleh pengendara selama perjalanan.

3. *Misjudgment*

Misjudgment adalah mencerminkan kesalahan pada pengendara. Kesalahan tersebut berupa kesalahan perkiraan pengendara terhadap kecepatan kendaraan yang digunakan, kecepatan kendaraan lain, jarak yang dibutuhkan antara kendaraan, serta waktu yang dibutuhkan pengendara untuk melakukan manuver tertentu.

4. *Risky exposure*

Risky exposure adalah kegiatan berkendara pada situasi-situasi di lingkungan yang dapat meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan serta meningkatkan tingkat keparahan cedera yang dapat dialami pengendara.

5. *Driver mood*

Driver mood adalah perilaku berkendara yang dipengaruhi oleh suasana hati pengendara saat itu.

2.4 Kerangka Pikir

Berkendara merupakan aktivitas yang melibatkan fisik serta mental seseorang dalam menjalankan kendaraan, membuat keputusan dan mengambil tindakan di jalan. Salah satu faktor yang mempengaruhi keputusan dan tindakan yang diambil pengendara ialah penilaian pengendara mengenai bahaya yang dihadapi di jalan. Bahaya yang dimaksud ialah risiko terjadinya kecelakaan dan cedera pada diri pengendara. Pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung, diketahui bahwa mereka memiliki pengetahuan mengenai risiko yang terdapat di jalan dan aktivitas berkendara.

Meskipun para pengendara sepeda motor memiliki pengetahuan akan risiko di jalan, pengendara cenderung merasa terlalu optimis dalam menilai kemungkinan dirinya mengalami kecelakaan ketika berkendara atau dalam kata lain *optimism bias*. Hal ini dapat dikarenakan pengendara melakukan kesalahan dalam menilai kemungkinan terjadinya risiko tersebut pada dirinya. Kesalahan penilaian tersebut dapat terjadi karena beberapa hal yaitu faktor kognitif maupun faktor motivasional pengendara. Dari segi faktor kognitif, kesalahan penilaian dapat terjadi karena

kurangnya informasi yang dimiliki pengendara mengenai bahaya yang mungkin di hadapi dalam berkendara motor atau salah menggunakan informasi tersebut.

Dalam menilai risiko pribadinya, pengendara hanya mempertimbangkan faktor-faktor pada dirinya yang mengurangi kemungkinannya mengalami kecelakaan saat berkendara. Faktor-faktor yang dimaksud ialah faktor-faktor yang relevan dengan kegiatan berkendara seperti perilaku berkendara. Meskipun demikian, pengendara tidak mempertimbangkan bahwa faktor-faktor yang sama juga bisa terdapat pada pengendara sepeda motor lainnya dan juga mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan pada mereka. Karenanya, pengendara sepeda motor menjadi beranggapan bahwa peristiwa membahayakan dalam berkendara kecil kemungkinannya terjadi pada diri mereka namun bahaya tersebut tetap ada bagi pengendara sepeda motor lainnya.

Kesalahan kognitif pengendara juga dapat dikarenakan karakteristik peristiwa atau dalam hal ini karakteristik kecelakaan lalu lintas yang dipersepsikan pengendara. Karakteristik yang pertama yaitu *degree of desirability* atau tingkat keinginan terhadap terjadinya peristiwa. Kecelakaan lalu lintas serta cedera merupakan peristiwa yang merugikan dan tidak diharapkan untuk terjadi. Karena peristiwa tersebut tidak diharapkan untuk terjadi, pengendara menjadi beranggapan bahwa dirinya akan berusaha untuk menghindarinya meskipun sebenarnya usaha tersebut tidak benar-benar dilakukan. Sebagaimana para pengendara yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas selama 1 tahun ke belakang akibat perilakunya sendiri berusaha untuk mengantisipasi kemungkinan kecelakaan terjadi lagi ketika mereka melakukan perilaku yang sama.

Kesalahan kognitif juga dapat dikarenakan *perceived probability* atau tingkat kemungkinan terjadinya kecelakaan itu sendiri pada diri pengendara. Para pengendara yang tidak pernah mengalami kecelakaan beranggapan bahwa dirinya aman dari bahaya yang menyertai kegiatan berkendara karena sejauh dan selama mereka berkendara, peristiwa tersebut tidak pernah terjadi pada diri mereka. Pengendara berpikir bahwa kecelakaan saat berkendara kecil kemungkinannya atau tidak akan terjadi pada mereka. Begitu juga pada pengendara yang pernah mengalami kecelakaan di mana mereka beranggapan bahwa kecelakaan tidak akan terulang kembali.

Pengalaman pengendara atau *personal experience* dengan kecelakaan lalu lintas juga dapat membentuk kognitif pengendara mengenai kemungkinan terjadinya kecelakaan tersebut. Pengendara dapat beranggapan bahwa terjadinya kecelakaan kecil kemungkinannya karena tidak pernah mengalami hal tersebut sehingga sulit membayangkan kecelakaan untuk terjadi. Pengendara yang pernah terlibat dalam kecelakaan dapat lebih mudah membayangkan kecelakaan yang dapat terjadi namun tetap optimis karena hal lain.

Bagaimana pengendara mempersepsikan kendali yang dimiliki atau *perceived controllability* terhadap terjadinya kecelakaan ketika berkendara. Pengendara cenderung menganggap bahwa dirinya ahli dalam berkendara. Pada pengendara yang pernah mengalami kecelakaan selama satu tahun terakhir, mereka beranggapan bahwa dirinya mengetahui harus bagaimana ketika selanjutnya melakukan perilaku yang sama yang menyebabkan mereka mengalami kecelakaan. Adapun pada pengendara yang tidak pernah mengalami kecelakaan dapat menjadi

beranggapan bahwa dalam berkendara, kemampuan berkendaranya dapat menghindarinya dari terjadinya kecelakaan.

Selain itu, stereotip mengenai orang-orang yang biasanya mengalami kecelakaan juga dapat mempengaruhi bagaimana pengendara menilai kemungkinan dirinya sendiri mengalami kecelakaan. Ketika pengendara merasa bahwa dirinya tidak termasuk ke dalam stereotip orang yang umumnya mengalami kecelakaan lalu lintas, pengendara menjadi beranggapan bahwa risiko terjadinya kecelakaan kecil atau tidak ada bagi dirinya.

Faktor motivasional pada diri pengendara juga dapat menjadi alasan para pengendara menjadi terlalu optimis dalam penilaiannya mengenai potensi dirinya mengalami kecelakaan. Peristiwa yang tidak diinginkan dapat menjadi sumber kecemasan dan berupaya untuk melindungi *self-esteem*. Kecelakaan sendiri merupakan suatu peristiwa yang tidak diharapkan dan kemungkinan terjadinya dapat menimbulkan kekhawatiran pada diri pengendara. Oleh karena itu, individu dapat menjadi termotivasi untuk mengurangi kecemasan tersebut namun dengan cara melebih-lebihkan risiko kecelakaan orang lain dibandingkan dirinya.

Karena faktor-faktor tersebut di mana pengendara beranggapan bahwa: (1) dirinya akan berusaha menghindari terjadinya kecelakaan ketika mengendarai sepeda motor karena merupakan peristiwa yang tidak diinginkan; (2) menilai bahwa dirinya dapat mengendalikan kendaraan serta menghindari kecelakaan; (3) menilai bahwa dirinya tidak termasuk ke dalam stereotip orang yang umumnya mengalami kecelakaan; (4) tidak memiliki pengalaman dan bayangan mengalami kecelakaan; (5) menilai bahwa kecelakaan merupakan peristiwa yang kecil kemungkinannya terjadi pada diri mereka; atau (6) menilai bahwa risiko mereka mengalami

kecelakaan tidak lebih tinggi dari orang lain dapat membuat mereka merasa optimis bahwa bahaya dalam berkendara motor merupakan risiko yang tidak menyertai aktivitas berkendara mereka.

Ketika seseorang menganggap bahwa tidak ada bahaya yang perlu dikhawatirkan dari suatu peristiwa atau situasi bagi dirinya, kehati-hatiannya dalam bertindak dapat berkurang. Karenanya, pengendara motor dapat mengurangi kehati-hatiannya dalam berkendara serta justru dapat meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan. Pengendara sendiri menunjukkan perilaku-perilaku dalam berkendara yang dapat mengakibatkan kecelakaan maupun cedera pada dirinya serta mungkin juga melibatkan pengguna jalan lainnya atau dalam istilah lain perilaku mengemudi berisiko.

Perilaku mengemudi berisiko yang didapati pada pengendara motor lainnya meliputi ke-5 bentuk perilaku mengemudi berisiko. Bentuk yang pertama yaitu *transient violation* dimana perilaku yang dilakukan sesekali namun dapat berulang selama perjalanan. Perilakunya berupa penggunaan telepon genggam dengan menjawab panggilan yang masuk atau makan sambil mengemudi. Kemudian juga menyalakan lampu jauh untuk memberi tanda pada pengendara lain dari arah berlawanan yang melaju di jalurnya meskipun hal tersebut dapat menyilaukan pandangan pengendaranya. Pengendara juga terkadang mempercepat laju kendaraannya agar dapat melintasi persimpangan setelah lampu berganti kuning atau langsung melaju dengan kecepatan tinggi ketika lampu berganti hijau.

Kemudian pada *fixed violations* di mana perilaku yang muncul konsisten atau tidak berubah selama perjalanan. Perilaku tersebut meliputi menggunakan *earphone* sembari mendengarkan lagu hingga tidak mendengar suara kendaraan

lain saat berkendara; mengemudikan motor yang tidak terdapat salah satu atau kedua spion, lampu sein/lampu motor mati, tidak menggunakan helm; atau juga ketika ban kempes tanpa mengisinya dengan udara terlebih dulu. Termasuk juga ketika pengendara mengemudi di bawah pengaruh alkohol atau dalam kondisi mengantuk.

Dalam *misjudgement* atau salah perkiraan pengendara, perilakunya berupa terlambat dalam menekan rem sehingga menabrak kendaraan di hadapannya karena pengendara membuat salah perkiraan baik itu mengenai waktu berhenti mengerem, atau laju kecepatan, ataupun jarak kendaraan miliknya dengan kendaraan lain. Adapun dalam *risky exposure* atau situasi berkendara yang berpotensi menyebabkan kecelakaan, perilakunya seperti mengemudi motor dalam kondisi hujan deras serta kondisi penerangan minim. Serta yang terakhir *driver mood* di mana pengendara mengemudikan motor dalam kondisi menangis atau marah sehingga mengganggu konsentrasinya; memepet kendaraan lain ketika dibuat kesal oleh pengendaranya atau mempercepat laju kendaraan untuk mengejanya.

Faktor kognitif

- *Degree of desirability*: kecelakaan merupakan peristiwa yang tidak diharapkan dan pengendara berusaha menghindarinya.
- *Personal experience*: tidak memiliki pengalaman dan bayangan mengalami kecelakaan.
- *Perceived probability*: pengendara beranggapan bahwa kemungkinannya mengalami kecelakaan rendah.
- *Perceived controllability*: merasa memiliki kendali terhadap perilaku berkendara dan menghindari kecelakaan.
- *Stereotype*: tidak merasa masuk ke dalam stereotip orang yang umumnya mengalami kecelakaan.

Faktor motivasional: motivasi mengurangi kecemasan terhadap risiko kecelakaan dengan menilai bahwa dirinya tidak lebih berisiko dari orang lain.

Berkendara merupakan aktivitas yang menuntut kemampuan mental untuk membuat keputusan dan mengambil tindakan yang dipengaruhi salah satunya oleh persepsi mengenai bahaya di jalan (kemungkinan mengalami kecelakaan dan cedera)

Optimism bias: pengendara terlalu optimis mengenai kemungkinannya mengalami kecelakaan atau cedera dan merasa aman dalam kegiatan berkendara.

Perilaku mengemudi berisiko

1. *Transient violence*: menerobos lampu merah, mengemudi dengan kecepatan tinggi,
2. *Fixed violence*: mengemudi dalam kondisi mengantuk, tidak menggunakan helm
3. *Misjudgement*: salah menentukan kecepatan kendaraan atau waktu memberhentikan kendaraan, serta jarak dengan kendaraan lain
4. *Risky exposure*: berkendara saat hujan deras
5. *Driving mood*: mengemudi dalam kondisi menangeris, mengejar pengendara yang memprovokasi

2.5 Hipotesis

Hipotesis yang diajukan dalam penelitian Kontribusi *Optimism Bias* terhadap Perilaku Mengemudi Berisiko pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung adalah sebagai berikut:

H1: Jika *optimism bias* meningkat maka perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung pun meningkat

