

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah yang membutuhkan perhatian dan penanganan yang sangat serius dari berbagai pihak yang terkait. Kecelakaan lalu lintas tersebut dapat terjadi karena banyak faktor, mulai dari faktor pengemudi, kendaraan dan faktor lingkungan. Dari tiga faktor tersebut, penyebab kecelakaan terbesar adalah faktor kecerobohan pengemudi (Badan Pusat Statistik, 2015). Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat (2013) dari 239.403 kasus kecelakaan, 179.534 kasus didominasi oleh kecelakaan sepeda motor. Berdasarkan usia pengendara, ditemukan bahwa kecelakaan lalu lintas terbesar adalah pengendara dengan kelompok usia 16-25 tahun (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2013). Hingga tahun 2013 angka kecelakaan sepeda bermotor di Jakarta untuk pelajar dan mahasiswa terdiri dari 6.498 kasus dengan jumlah korban meninggal sebanyak 95 orang, luka berat 409 orang dan luka ringan 703 orang (Octama, 2014). Hal ini menunjukkan bahwa pengendara muda seringkali terlibat dalam kasus kecelakaan lalu lintas, termasuk kecelakaan yang tergolong fatal.

Kecelakaan yang terjadi pada pengendara sepeda motor disebabkan karena ukuran sepeda motor yang lebih kecil daripada kendaraan lain yang menyebabkan sepeda motor cenderung tidak terlihat oleh kendaraan lain (Porter, 2011), sehingga rawan tertabrak oleh pengendara kendaraan bermotor lainnya. Apabila terjadi kecelakaan, dampak yang paling parah biasanya dialami oleh pengendara sepeda motor. Hal ini disebabkan karena desain sepeda motor yang terbuka serta dapat menimbulkan risiko benturan pada seluruh anggota tubuh yang bisa menyebabkan kecacatan bahkan kematian. Dampak kecelakaan yang terjadi akan lebih besar jika

mereka tidak menggunakan helm sesuai dengan standar yang berlaku (Antou, Siwu & Mallo, 2013).

Kecelakaan lalu lintas yang fatal disebabkan oleh sikap agresif saat berkendara dan minimnya sikap disiplin pada kelompok usia muda menjadikan mereka kurang waspada saat berkendara (Ambarwati, Sulistio, Negara, & Hariadi, 2010). Perilaku agresif saat berkendara termasuk ke dalam perilaku yang berisiko (Utari, 2016). Contoh perilaku berisiko saat berkendara adalah mendahului dari berbagai arah, tidak menggunakan helm saat berkendara, memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah, melanggar marka jalan (Permanawati, Sulistio, & Wicaksono, 2010) ataupun melakukan aktivitas sambil berkendara seperti mengirim pesan singkat, mendengarkan musik saat berkendara, merokok, serta berbicara dengan penumpang (Riskianisah dan Zain, 2010).

Pengendara yang cenderung melakukan tindakan berisiko merupakan orang yang memiliki bias optimisme (Ropeik, 2016; Helweg-Larsen & Shepperd, 2001). Dalam konteks berkendara, bias optimisme adalah keyakinan individu bahwa kemampuan berkendara lebih baik daripada orang lain dan tidak akan mengalami kecelakaan dibandingkan dengan orang lain (Weinstein, 1980). Mereka juga cenderung tidak takut dengan dampak negatif dari tindakan berkendara yang berisiko (Stephens & Ohtsuka, 2014).

Menurut DeJoy (1989), persepsi kontrol merupakan prediktor dari bias optimisme. Terdapat penelitian sebelumnya yang membahas tentang hubungan antara persepsi kontrol dan bias optimisme yang memiliki pengaruh pada persepsi risiko. Pengendara yang percaya bahwa dirinya memiliki kemungkinan lebih kecil untuk mengalami hal negatif dibandingkan pengendara lain (Shepperd, Waters, Weinstein & Klein, 2015) dan merasa memiliki persepsi kontrol yang baik (Helweg-Larsen & Klein, 2002) cenderung mengabaikan adanya risiko yang akan diterimanya

dan gagal untuk melakukan tindakan pencegahan sehingga cenderung untuk melakukan hal yang berisiko (Ropeik, 2016; Helweg-Larsen, 2001).

Dalam konteks berkendara, keyakinan bahwa kemampuan berkendara lebih baik daripada orang lain merupakan definisi dari *driving optimism*, sedangkan percaya bahwa dirinya tidak akan mengalami kecelakaan dibandingkan dengan orang lain adalah definisi dari *risk denial* (Weinstein, 1980). Sebagian besar, penelitian sebelumnya cenderung menggabungkan istilah bias optimisme dan tidak membedakan antara *driving optimism* dengan *risk denial* saat melihat pengaruhnya dengan persepsi risiko dalam berkendara.

Driving optimism adalah perasaan optimis yang berlebihan dan tidak realistis pada individu ketika menilai kompetensinya dalam berkendara (DeJoy, 1989). Hal ini didasarkan pada penilaian individu dalam keterampilan saat berkendara, seperti berkendara di jalan yang ramai, berkendara ditengah kemacetan, berbelok arah, mendahului kendaraan lain, berpindah jalur, dll (McKenna, Stanier & Lewis, 1991). Menurut De Craen, Twisk, Hagenzieker, Elffers, dan Brookhuis (2011) pengendara yang menilai keterampilannya lebih baik daripada orang lain, pada kenyataannya belum tentu benar bahkan cenderung lebih buruk dari pada orang lain. Hal tersebut sejalan dengan hasil penelitian White, Cunningham dan Titchener (2011) yang menunjukkan bahwa *driving optimism* merupakan pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Beberapa penelitian menjelaskan bahwa usia mempengaruhi *driving optimism* seseorang. Pengendara muda memiliki keyakinan bahwa diri mereka lebih terampil daripada teman sebayanya pada saat mengendarai kendaraan bermotor (White dkk., 2011). Menurut hasil penelitian Matthews dan Moran (1989), pengendara usia muda cenderung menilai kemampuan berkendara sama seperti pengendara usia tua dan mereka juga merasa lebih percaya diri saat berkendara dibandingkan dengan pengendara usia tua. Hal ini didukung oleh hasil penelitian

Gosselin, Gagnon, Stinchcombe dan Joannis (2010) tentang *comparative optimism*, atau perbandingan *driving optimism* antara pengemudi berdasarkan tingkatan usia. Penelitian tersebut menemukan bahwa pengemudi berusia muda (usia 17-26 tahun) memiliki tingkat optimisme yang lebih tinggi dibandingkan dengan pengemudi berusia tua (usia \geq 65 tahun). Pengemudi usia muda seringkali menampilkan perilaku berkendara berisiko seperti memacu kendaraannya melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan, melanggar rambu-rambu lalu lintas, mendahului kendaraan dari sebelah kiri, serta mendahului kendaraan lain dengan cara memotong secara tiba-tiba. Perilaku tersebut merupakan manifestasi dari adanya indikasi persepsi risiko yang rendah pada pengemudi muda (Winurini, 2012). Menurut Agung (2014), persepsi risiko yang rendah tentunya akan meningkatkan potensi timbulnya kecelakaan lalu lintas.

Persepsi risiko merupakan salah satu proses kognitif yang penting dalam membuat keputusan dalam berkendara (Tarisa, 2012). Dengan kata lain, persepsi risiko merupakan penilaian terhadap risiko dari situasi berkendara dan seberapa peduli individu terhadap konsekuensi yang akan diterima (Deery, 1999; Sjöberg, Moen, & Rundmo, 2004) yang kemudian berujung pada pengambilan keputusan. Misalnya, saat lampu lalu lintas menunjukkan warna kuning dengan kondisi jalanan dalam keadaan sepi, pengemudi cenderung memutuskan untuk melajukan kendaraannya meskipun lampu belum menunjukkan warna hijau. Pengemudi menilai bahwa tingkat terjadinya risiko cukup rendah sehingga ia memutuskan untuk melajukan kendaraannya, meskipun mereka belum tentu tahu apakah masih ada pengemudi yang akan melintas. Kondisi tersebut menunjukkan keterbatasan yang dimiliki pengemudi dalam mempersepsi suatu risiko.

Berbeda halnya dengan individu yang mempunyai persepsi risiko yang baik, ia cenderung menampilkan perilaku perlindungan ataupun

perilaku pencegahan terhadap risiko negatif yang akan diterimanya (Brewer, Weinstein, Cuite & Herrington, 2004). Menurut Kanellaidis, Zervas, dan Karagioules (2000), pengendara dengan tingkat pemahaman mengenai situasi berisiko yang lebih baik akan lebih sedikit terlibat dalam kecelakaan. Hal ini didukung oleh hasil penelitian Agung (2014) yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan negatif antara persepsi risiko dengan perilaku pengendara berisiko. Artinya, individu yang memiliki persepsi risiko tinggi cenderung memiliki sifat hati-hati sehingga individu akan menampilkan perilaku pengendara berisiko yang rendah. Sebaliknya, jika individu memiliki persepsi risiko yang rendah, maka ia akan cenderung cenderung melakukan tindakan berisiko.

Dalam pandangan Islam, penting bagi umat muslim untuk bersikap hati-hati saat berkendara. Memiliki keyakinan yang terlalu berlebihan saat berkendara merupakan gambaran dari sifat takabur atau sombong. Allah SWT tidak menganjurkan umat-Nya untuk berbuat sombong. Hal ini telah dijelaskan dalam Al Quran surat Luqman pada ayat ke 8 tentang larangan berbuat sombong. Dalam ayat ini menjelaskan bahwa Allah tidak menyukai orang-orang yang sombong dan membanggakan diri.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa pengendara usia muda yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas merupakan pengendara yang menunjukkan *driving optimism* dan memiliki persepsi risiko yang rendah. Beberapa penelitian sebelumnya juga telah meneliti hubungan antara persepsi kontrol dan bias optimisme yang memiliki pengaruh pada persepsi risiko. Namun di Indonesia belum ada literatur yang meneliti secara spesifik hubungan antara *driving optimism* dan persepsi risiko. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk meneliti apakah terdapat hubungan antara *driving optimism* dengan persepsi risiko pada pengendara sepeda motor usia muda.

Penelitian ini merupakan bagian dari tim payung penelitian dengan topik atau tema Psikologi Lalu Lintas. Penelitian lain dalam tim tersebut

membahas tentang *risk denial*, *risky driving behavior*, *sensation seeking*, dan *hazard perception*.

1.2 Identifikasi Masalah Penelitian

- 1) Apakah terdapat hubungan yang signifikan antara *driving optimism* dengan persepsi risiko pada pengendara sepeda motor usia muda?
- 2) Bagaimana pandangan Islam tentang hubungan antara *driving optimism* dengan persepsi risiko pada pengendara sepeda motor usia muda?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah terdapat hubungan yang signifikan antara *driving optimism* dengan persepsi risiko pada pengendara sepeda motor usia muda dan tinjauannya menurut Islam.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk pengembangan ilmu psikologi khususnya psikologi lalu lintas mengenai *driving optimism* dan persepsi risiko.

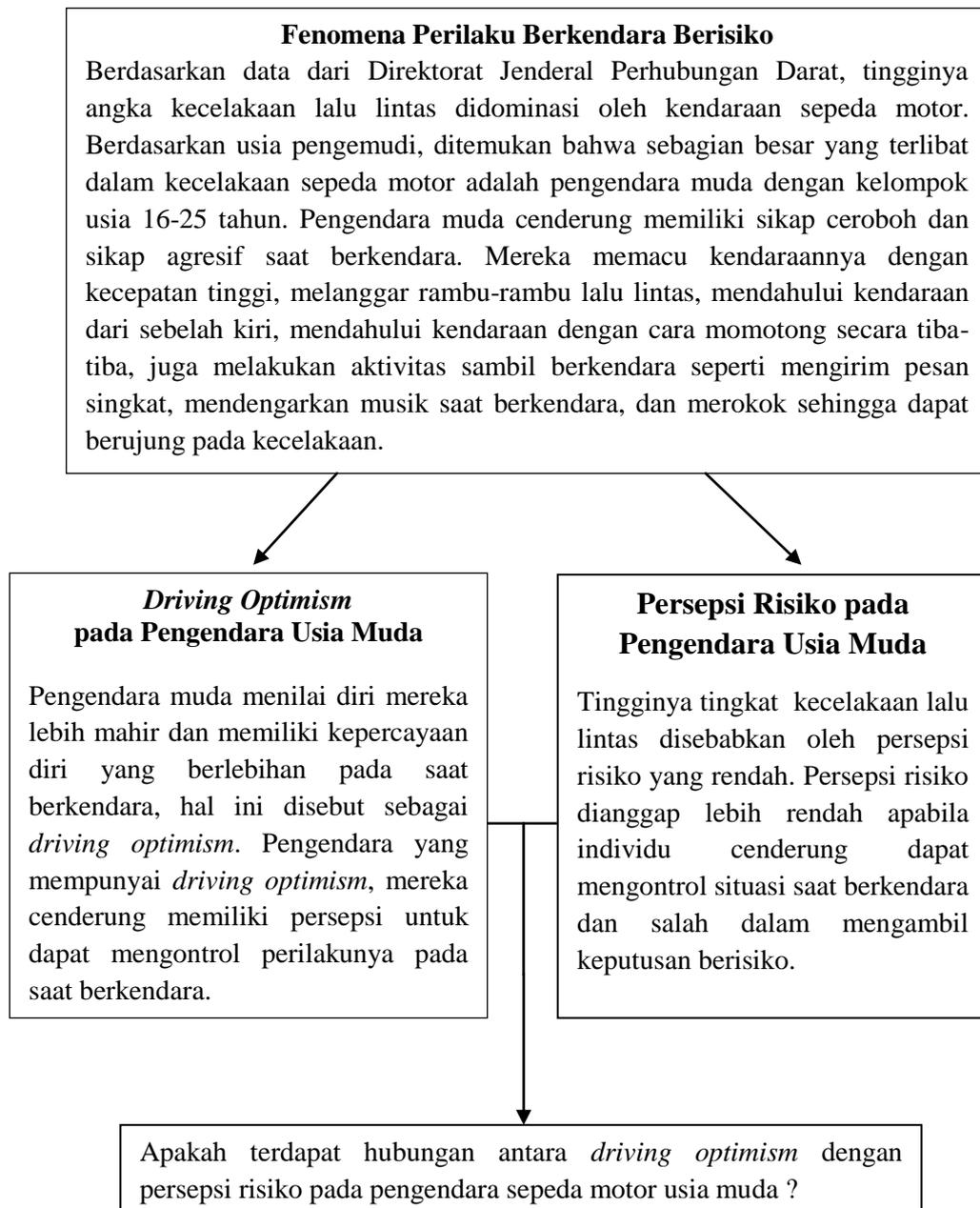
1.4.2 Manfaat Praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat praktis bagi beberapa pihak:

- 1) Membantu memberikan pemahaman bagi masyarakat khususnya pengendara sepeda motor untuk mencegah melakukan hal-hal yang berisiko yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

- 2) Memberikan gambaran bagi pembuat kebijakan lalu lintas untuk dapat membuat peraturan lalu lintas terkait persepsi risiko.
- 3) Memberikan gambaran bagi pembuat kebijakan lalu lintas untuk membuat intervensi pada pengendara sepeda motor dengan cara memberi edukasi tentang hal-hal yang mempengaruhi berkendara secara aman.
- 4) Memberikan sumbangsih untuk para ulama dalam memperkuat peraturan lalu lintas.

1.5 Ringkasan Alur Penelitian



Gambar 1.1 Bagan Ringkasan Alur Penelitian