

## **BAB 1**

### **PENDAHULUAN**

#### **I.1 Latar Belakang**

Kematian yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas terus menjadi perhatian utama masyarakat dunia. Berdasarkan data World Health Organization (2015) posisi pertama kecelakaan lalu lintas yang terjadi dan mengakibatkan jumlah kematian terbanyak di dunia adalah negara Afrika. Tahun 2015 kecelakaan lalu lintas menjadi alasan utama kematian di dunia, terjadi pada rentang usia 15 – 29 tahun (World Health Organization, 2015). Indonesia menempati urutan ke 72 yaitu sebanyak 19,28% per 100.000 kejadian, namun Indonesia mengalami tingkat kematian yang diakibatkan oleh pengendara motor mencapai 36%.

Polda Metro Jaya mencatat lima pelanggaran dengan jumlah tertinggi di Indonesia yaitu pengendara motor yang tidak mempunyai SIM, mengemudi dengan keadaan tidak wajar, melanggar aturan batas kecepatan maksimum, dan tidak memberi isyarat saat akan belok atau balik arah. Kecelakaan lalu lintas paling banyak terjadi karena pengendara motor yang tidak memiliki SIM mencapai 7.230 kali kejadian (KORLANTAS POLRI, 2015). Menurut Polda Metro Jaya kecelakaan di Indonesia dari Juni 2014 sampai dengan Desember 2015 menunjukkan kenaikan sebanyak 6.706 kali kejadian. Jenis kendaraan di Indonesia yang sering mengalami kecelakaan adalah sepeda motor yaitu 31.037 kali kejadian (KORLANTAS POLRI, 2015). Badan Pusat Statistik mencatat Jakarta berada di posisi ke 3 terbanyak yang mengalami kecelakaan saat ini yaitu sebanyak 3.710 kali kejadian, 395 diantaranya adalah sepeda motor. Jakarta juga mengalami kenaikan jenis kendaraan sebesar 10,54% pertahunnya (Badan Pusat Statistik, 2015).

Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi karena beberapa faktor yaitu faktor pengendara (manusia), lalu lintas, jalan, kendaraan dan lingkungan. Menurut Direktorat Jendral Perhubungan persentase faktor penyebab paling besar seseorang mengalami kecelakaan adalah faktor manusia yang mencapai 93,52% dalam kecelakaan, faktor jalan sebesar 3,25%, faktor kendaraan sebesar 2,76%, dan faktor lingkungan sebesar 0,49% (dalam Vlahogianni, Yannis, & Golias, 2012). Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya faktor manusia merupakan faktor yang paling besar menyebabkan kecelakaan. Salah satu faktor yang mempengaruhi manusia dalam mengemudi adalah kognitif. Menurut McKenna dan Myers (1997) individu mempunyai persepsi yang susah diubah, terutama tentang keamanan yang dimiliki individu. Individu merasa bisa mengendalikan keadaan yang ada pada dirinya, konsep ini merupakan bagian dari *optimism bias*. Sedangkan dalam berkendara *optimism bias* dijelaskan sebagai *driving optimism bias* yaitu pengendara yakin bahwa orang lain cenderung lebih berisiko kecelakaan dibandingkan dirinya (Weinstein, 1980).

Sejak awal 1980-an *driving optimism bias* sudah diteliti dalam konteks keselamatan jalan. Sejak saat itu peneliti menemukan bahwa pengendara menganggap diri mereka lebih baik ketika berkendara (Delhomme, 1991). Penelitian terdahulu mengatakan *optimism bias* mengacu pada kecenderungan individu untuk menjadi berlebihan dan tidak realistis, optimis dan kelebihan percaya diri ketika menilai tingkat risiko pribadi yang terkait dengan berbagai peristiwa atau situasi. Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Gosselin, Gagnon, Stinchcombe, dan Joannis (2010) *optimism bias* dalam menilai risiko kecelakaan di alami oleh semua rentang usia terutama pada usia muda.

Kepercayaan diri seseorang yang berlebihan mengakibatkan seseorang membandingkan keahlian yang dimilikinya dengan orang lain dan menganggap mempunyai kontrol diri yang baik terutama tentang keamanan di jalan. Hal ini yang membuat beberapa orang dapat membandingkan *skill* mengemudinya lebih baik dari orang lain. Perilaku ini merupakan perilaku yang kemungkinan akan berdampak negatif pada kesehatan diri sendiri maupun orang lain (Ulleberg & Rundmo, 2003).

Mengingat pentingnya peran *driving optimism bias* dalam keselamatan mengemudi, sejumlah peneliti telah mencoba untuk mengkaji metode yang dapat mengurangi tingkat *driving optimism bias* pada pengendara.

Salah satu penelitian yang mengkaji *driving optimism bias* adalah McKenna dan Myers (1997). Penelitian ini mencoba mengurangi *driving optimism bias* dengan mengubah persepsi yang selama ini ada pada diri pengendara dengan mengubah cara pandang individu untuk lebih dapat mempertanggungjawabkan apa yang dilakukan (*accountability*), karena tindakan preventif yang selama ini sudah dilakukan tidak mengubah kognitif individu tersebut. Penelitian ini menggunakan 2 kali penelitian eksperimental yang diuji dengan waktu yang berbeda. Penelitian pertama partisipan dibagi menjadi 2 kelompok, kelompok kontrol diminta untuk mengisi kuisisioner tanpa diberikan instruksi tambahan, kelompok eksperimen diberikan kuisisioner lalu diberitahukan hasil kuisisionernya akan diujikan. Penelitian kedua hanya ada kelompok eksperimen saja yang diberikan kuisisioner untuk mengukur persepsi mengemudinya. Hasil dari kedua penelitian ini membuktikan *accountability* seseorang dapat menurunkan kelebihan kepercayaan dirinya (*driving optimism bias*) dengan menurunnya persepsi partisipan.

*Driving optimism bias* pada pengendara tidak hanya terkait dengan persepsi tentang keterampilan mengemudinya. Optimisme yang berlebihan pada pengendara juga muncul ketika individu menilai tentang kemungkinannya terlibat dalam kecelakaan atau situasi yang berisiko. Individu yang kurang memiliki motivasi untuk berperilaku aman, menganggap kejadian buruk tidak akan menimpa mereka dan merasa dirinya akan terus terlindungi disebut sebagai *risk denial*. Menurut Weinstein (1982) Ada beberapa faktor yang menyebabkan seseorang mempunyai *risk denial* yaitu : 1. egosentrisme individu merasa bahwa mereka sudah bertindak untuk menghindari bahaya, tetapi mereka tidak sadar orang lain juga melakukan tindakan yang sama. 2. mereka membandingkan diri mereka sama dengan orang-orang yang terbiasa berada di tempat yang berisiko tinggi, jadi mereka memiliki kepercayaan diri

yang lebih dan selalu merasa aman, 3. mereka memprediksi masa depan mereka lewat peristiwa masa lalu.

Pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Harre, Foster, dan O'Neill (2005) *risk denial* terjadi pada semua rentang usia dan terutama pada laki – laki direntang usia muda. Penelitian ini menggunakan 2 pendekatan penelitian yang berbeda. Pada penelitian pertama partisipan diberikan 10 pertanyaan bagaimana dirinya bisa menilai kemampuannya dalam mengantisipasi bahaya ketika mengemudi, dan pada penelitian kedua peneliti menguji menggunakan penelitian eksperimental dengan melihat apakah memberikan iklan keselamatan mengemudi dapat memberikan efek penilaian diri yang sebenarnya pada partisipan. Hasilnya pada penelitian pertama partisipan laki – laki lebih menganggap diri mereka lebih baik dalam kemampuan mengemudi, sedangkan partisipan perempuan menilai diri mereka lebih baik membaca situasi di jalan. Pada penelitian kedua kelompok eksperimen menilai diri mereka lebih baik dibanding kelompok kontrol dalam kemampuan mengemudi, tetapi tidak dalam membaca situasi atau keberuntungan untuk menghindari kecelakaan.

Seperti yang dijelaskan di atas kelebihan kepercayaan diri pada seseorang mampu mengaburkan pola pikir seseorang terhadap rasa aman. Salah satu cara untuk mengurangi *risk denial* pada seseorang adalah menggunakan *feedback*. Dogan, Steg, Delhomme, dan Rothengatter (2012) melakukan penelitian untuk mengurangi tingkat kepercayaan diri pada seseorang, salah satunya menggunakan *feedback*. Penelitian ini membagi partisipan kedalam 2 kelompok (kelompok kontrol dan kelompok eksperimen) secara *random* lalu kelompok kontrol diberikan sebuah *test* yang mengukur seberapa baik kemampuannya dalam mengemudi dan tidak diberitahukan jika setelah *test* akan diberikan *feedback*, kelompok eksperimen diberikan sebuah *test* yang sama dan diberitahukan setelah mengisi *test* tersebut akan diberikan *feedback*. Hasilnya pada kelompok kontrol partisipan menilai kemampuannya lebih tinggi daripada kemampuan mereka yang sebenarnya, sedangkan kelompok eksperimen mendapatkan hasil yang rendah dari kemampuan mereka yang sebenarnya, partisipan

merasa tidak puas dengan hasilnya karena menurut mereka hasil *test* yang diberikan kurang dapat dipercaya untuk mengukur seberapa mampu mereka dalam mengemudi, dan dengan diberitahukannya *feedback* setelah *test* partisipan merasa selama *test* berlangsung mereka merasa stres dan kurang maksimal dalam mengerjakan *test* tersebut. Dalam hal ini untuk mengukur kemampuan seseorang dalam mengemudi, hasil *test* yang diberikan secara *feedback* jauh lebih baik daripada hasil *test* secara angka atau skor saja, agar pengendara tidak terlalu melebih lebihkan kemampuan yang dimilikinya.

Menurut Johnson (2013) ada empat macam *feedback* yang akan meningkatkan performa seseorang. Pertama pemberian gabungan antara *feedback* evaluatif dan objektif, kedua pemberian hanya *feedback* evaluatif, ketiga pemberian hanya *feedback* objektif, keempat tidak diberikan *feedback* sama sekali. Pada penelitian ini *evaluative feedback* digunakan sebagai *reinforcement* dari performa karyawan yang diharapkan sebelumnya atau digunakan sebagai *punishment* dari perilaku yang tidak diharapkan pada karyawan atau dengan kata lain *evaluative feedback* digunakan sebagai *performance goal* karyawan yaitu stimulus yang menekan untuk mendorong performa lebih tinggi karena dengan adanya *evaluative feedback* karyawan akan paham kriteria apa yang akan dibutuhkan oleh perusahaan, mendapatkan evaluasi yang positif dari atasan dan untuk terhindar dari evaluasi negatif dari atasan. *Objective feedback* digunakan untuk memberikan pengukuran peningkatan performa secara skor. Hasil dari penelitian ini menunjukkan *feedback* yang meningkatkan performa karyawan adalah pemberian gabungan antara *feedback* evaluatif dan objektif karena performa karyawan meningkat ketika asisten peneliti memberikan skor jelas apa yang karyawan kerjakan dan memberikan *feedback* positif secara verbal.

Penelitian lain yang menggunakan *feedback* dalam konteks berkendara adalah penelitian yang dilakukan oleh (Houten & Nau, 1983). Menurutnya kecepatan mengemudi seseorang dapat mengakibatkan kecelakaan yang fatal oleh karena itu salah satu cara untuk mengurangi kecepatan seseorang dalam mengemudi adalah memasang presentasi dari pengendara yang tidak mengemudi dengan kecepatan yang

tinggi yang disebut sebagai *feedback sign*, dan juga memunculkan mobil polisi yang terparkir pada pinggir jalan. Hasilnya pemberian surat tilang, dan adanya *feedback sign* membuat kecepatan mengemudi seseorang menurun dari pada denda dan kemunculan kendaraan polisi.

Seperti yang sudah diuraikan di atas, pada penelitian sebelumnya *risk denial* menjadi salah satu hal yang mengakibatkan kecelekaan ketika mengemudi. Salah satu cara untuk menurunkan *risk denial* adalah dengan evaluasi berkendara (*feedback*) (Dogan dkk. , 2012). Penelitian – penelitian sebelumnya mempunyai keterbatasan seperti hanya mengukur kemampuan seseorang dalam mengemudi secara tertulis, dan tidak mengevaluasi secara baik dan benar. Pada penelitian yang peneliti lakukan salah satu *instrument* penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah HRT (*Honda Riding Trainer*). HRT (*Honda Riding Trainer*) sebagai salah satu pengukuran yang dilakukan untuk mengukur seberapa mampu seseorang dalam mengemudi. HRT (*Honda riding trainer*) adalah *simulator* motor yang akan mengeluarkan hasil berupa angka dan juga deskripsi kesalahan atau hal hal yang perlu diperbaiki pada pengendara. Hasil deksripsi berupa kesalahan atau hal - hal yang perlu diperbaiki atau ditingkatkan pada pengendara dijadikan sebagai *feedback* pada penelitian ini, karena kelebihan pada penelitian sebelumnya telah membahas jika *feedback* yang diberikan setelah adanya pengukuran dalam mengemudi jauh lebih baik daripada hanya memberikan hasil *test* berupa skor atau angka.

*Risk denial* adalah individu yang kurang memiliki motivasi untuk berperilaku aman, individu itu menganggap kejadian buruk tidak akan menimpa mereka dan merasa dirinya akan terus terlindungi. (Weinstein, 1982). Merasa bangga dan memandang tinggi atas diri sendiri dalam Islam adalah perilaku sombong. Dalam hadis Nabi Muhammad SAW bersabda yang artinya; “*Sombong adalah menolak kebenaran dan meremehkan manusia.*” (H.R. Muslim). Sombong menjadi suatu penyakit dan hanya bisa disembuhkan berdasarkan kesadaran diri penderitanya sendiri karena sombong bertitik berat pada kondisi hati seseorang. Ditinjau dari pandangan Islam Allah SWT berfirman :

أَلَّا تَعْلَمُوا عَلَىٰ وَاتُونِي مُسْلِمِينَ ﴿٣١﴾

Artinya : “Bahwa janganlah kamu sekian berlaku sombong terhadapku dan datanglah kepadaku sebagai orang – orang yang berserah diri.” (Q.S An – Naml ayat 31).

Sombong atau suka membangga banggakan diri sendiri adalah perbuatan yang tidak terpuji, sifat sombong adalah sifat tidak terpuji dan dilarang. Allah SWT berfirman :

إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ مَنْ كَانَ مُخْتَالًا فَخُورًا ﴿٣٦﴾

Artinya : “Sesungguhnya Allah tidak menyukai orang – orang yang sombong dan membangga – banggakan diri.” (Q.S An – Nisa ayat 36).

Dalam surah lain yaitu surah Al – Hadid ayat 23, Allah SWT berfirman :

وَاللَّهُ لَا يُحِبُّ كُلَّ مُخْتَالٍ فَخُورٍ ﴿٢٣﴾

Artinya : “Dan Allah tidak menyukai setiap orang yang sombong lagi mebangga – banggakan diri.”

## I.2 Identifikasi Masalah Penelitian

- a. Apakah ada pengaruh pemberian evaluasi berkendara terhadap *risk denial* pada pengendara motor di Jakarta ?
- b. Bagaimana pandangan Islam tentang pengaruh evaluasi berkendara terhadap *risk denial* pada pengendara motor di Jakarta ?

## I.3 Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui apakah ada pengaruh pemberian evaluasi berkendara terhadap *risk denial* pada pengendara motor.

#### I.4 Manfaat Penelitian

##### a. Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan acuan dalam penelitian selanjutnya. Berguna untuk pengembangan psikologi terutama dalam hal psikologi sosial seperti psikologi lalu lintas.

##### b. Praktis

- Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sumber referensi dalam hal mencegah terjadinya kecelakaan lalu
- Memberi pengetahuan bagi pengguna kendaraan bermotor untuk meningkatkan kewaspadaan yang ada pada diri pengendara.
- Penelitian ini juga diharapkan dapat dipergunakan oleh berbagai instansi yang terkait dengan lalu lintas sehingga dapat menjadi acuan atau rujukan dalam meningkatkan keamanan dalam berlalu lintas.

#### I.5 Kerangka Berpikir

