

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Hasil survey dari Badan Pusat Statistik (2014) menunjukkan bahwa dari tahun 1987-2013 perkembangan jumlah sepeda motor mengalami kenaikan dari 5.554.305 menjadi 84.732.652 unit sepeda motor. Beberapa alasan konsumen membeli sepeda motor di antaranya adalah, sepeda motor menjadi sarana transportasi yang murah dan terjangkau, terlambatnya penyediaan angkutan umum massa di kota-kota besar di Indonesia. Hal tersebut membuat banyak penduduk memilih sepeda motor sebagai sarana untuk beraktivitas dan banyaknya lembaga pembiayaan yang memberikan kemudahan kredit kepemilikan motor (Danika, 2014).

Semakin banyaknya pengendara motor, maka akan semakin banyak juga angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada pengendara motor. Hal ini terbukti dari hasil survey NTMC Korlantas Polri (2013), bahwa jenis kendaraan sepeda motor menduduki peringkat pertama setelah jenis kendaraan mobil, ditambahkan juga dari hasil survey Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2013) bahwa yang paling sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas di Indonesia berdasarkan data pada tahun 2011 adalah sepeda motor dengan persentase sebesar 72%. Kecelakaan yang terjadi paling banyak menimpa dengan rentang usia 16-25 tahun, yaitu sebanyak 24.583 pada tahun 2011 (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2013).

Adapun faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas menurut Per dan Haji (2005), yaitu kondisi sepeda motor, perilaku dan kesalahan manusia, kualitas jalan dan perancangannya, sistem (peraturan dan penegakan hukum), dan kondisi lingkungan serta cuaca. Menurut Yogatama (2013) penyebab kecelakaan lalu lintas, khususnya pada pengendara sepeda motor, paling banyak disebabkan oleh faktor kesalahan manusia sebesar 67 %; faktor lainnya yaitu, kondisi jalan yang rusak, bergelombang, dan unsur lingkungan, misalnya hujan, mencapai 33%; sisanya, seperti kendaraan tak layak jalan dan sebagainya adalah 3%.

Dari penjelasan-penjelasan di atas tadi, dapat disimpulkan bahwa faktor yang paling mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas pada kendaraan roda dua adalah faktor kesalahan manusia.

Salah satu kesalahan manusia yang telah diteliti lebih lanjut terkait dengan perilaku mengendarai tidak aman adalah *optimism bias*. Menurut Pligt (1996), *optimism bias* turut ikut serta dalam terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Optimism bias* adalah keyakinan yang dimiliki oleh seseorang bahwa dirinya lebih baik dari orang lain dan tidak akan mengalami kejadian yang buruk dibandingkan dengan orang lain (Weinstein, 1980). Ditambahkan pula menurut DeJoy (1989), *optimism bias* merupakan sebuah *ego-defensive* yang bertujuan untuk mengurangi tingkat ancaman yang berkaitan dengan kejadian yang merugikan. Alasan peneliti memilih *optimism bias* selain menjadi salah satu penyebab kecelakaan, tapi juga dikarenakan subjek pada penelitian ini yakni pengendara sepeda motor berusia muda (18-25 tahun) sangat rentan dengan *optimism bias*. Menurut Husband (2010), pengendara berusia muda (18-25 tahun) sering kali terlibat dalam kecelakaan lalu lintas, disebabkan pada pengemudi yang berusia muda memiliki kecenderungan untuk menilai lebih akan kemampuan mengemudinya dan cenderung mengabaikan risiko kecelakaan.

Dari hasil penelitian DeJoy (1989), para pengemudi cenderung berpikir bahwa mereka lebih mahir dalam mengemudi dibandingkan dengan orang lain. Finn dan Bragg (1986) menemukan bahwa pengemudi berusia muda (18-25 tahun) memiliki asumsi jika mereka tidak akan mengalami risiko akan kecelakaan dibandingkan dengan orang lain yang sebaya dengan mereka maupun dengan yang lebih tua, walaupun pengemudi ini mengetahui bahwa di usia mereka lebih rentan terhadap risiko kecelakaan. Husband (2010) mengatakan bahwa pengendara dengan usia 18-25 tahun termasuk dalam kelompok pengendara berusia muda dan pengendara dengan usia ini cenderung menilai lebih akan kemampuan mengemudinya serta cenderung mengabaikan risiko kecelakaan.

Dalam konteks penilaian terhadap kemampuan mengemudi, *optimism bias* disebut dengan *driving optimism*. Menurut Weinstein (1980), *driving optimism* adalah keyakinan yang dimiliki oleh seorang pengemudi bahwa dirinya merasa dapat mengemudi lebih baik dari pada pengemudi lainnya. Selain itu, Moen (2007) mengatakan *driving optimism* merupakan kecenderungan seseorang untuk berpikir secara berlebihan dalam menilai kemampuan berkendara pada situasi yang spesifik sehingga kecemasan mereka berkurang. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh White, Cunningham, dan Titchener (2011) menunjukkan bahwa *driving optimism* merupakan salah satu perilaku yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Menurut Harre, Foster, dan O'Neill (2005), pengendara yang masih muda lebih rentan terhadap *driving optimism*. Pengendara muda cenderung untuk menilai lebih kemampuan mengemudinya (Husband, 2010) dan dari hasil penelitian Harre, dkk. (2005), ditemukan bahwa pengendara berusia muda (18-25 tahun) menilai diri mereka pengemudi yang mahir dibanding pengemudi lain yang seusia dengan mereka.

Kemudian, dalam konteks menilai kemungkinan terjadinya risiko kecelakaan, *optimism bias* disebut dengan *risk denial*. Merasa bahwa dirinya tidak akan mengalami risiko kecelakaan dalam melakukan hal yang memiliki risiko akan terjadinya kecelakaan dibandingkan dengan orang lain merupakan definisi dari *risk denial* (Harre et al., 2005). Kecelakaan yang melibatkan pengendara muda sering kali berkaitan pengambilan risiko yang disengaja karena mereka merasa risikonya tidak akan berdampak pada mereka (White, dkk. 2011). Menurut Harre, dkk. (2005), walaupun pengendara muda mengetahui perilaku mana yang berisiko, mereka tetap merasa bahwa mereka tidak akan terkena risiko tersebut. Dari hasil penelitian DeJoy (1992), ditemukan bahwa 75% laki-laki (N = 68) dan 62% perempuan (N = 68) menilai diri mereka sendiri lebih rendah dalam terlibatnya risiko kecelakaan dibandingkan dengan orang lain yang seumuran dan berjenis kelamin sama dengan mereka. Dalam studi membandingkan antara yang tua dan yang muda, pengemudi laki-laki dan wanita, Glendon, Dorn, Davies, Matthews, dan Taylor (1996) menemukan bahwa *risk denial* tidak muncul pada laki-laki yang lebih tua.

Dari *optimism bias* yang tinggi dapat memunculkan *illusion of control*, sehingga seseorang yang mempunyai *driving optimism* atau *risk denial* yang tinggi juga akan memunculkan *illusion of control*. Menurut Horswill dan McKenna (1999), *illusion of control* adalah sebuah anggapan dari seseorang bahwa dirinya mampu mengendalikan situasi tertentu. Seseorang merasa dapat menghadapi berbagai rintangan yang berisiko (*illusion of control*) karena dirinya mempunyai keyakinan (*optimism bias*) akan jauh dari risiko dan lebih baik dari orang lain (Horswill dan McKenna, 1999). Sehingga apabila seseorang merasa mampu mengemudi lebih baik dari pada orang lain (*driving optimism*), maka orang tersebut akan menganggap bahwa dirinya dapat mengendalikan situasi-situasi yang berisiko terjadinya kecelakaan (*illusion of control*), begitu pula dengan seseorang yang merasa tidak akan mendapat risiko kecelakaan (*risk denial*), maka orang tersebut akan menganggap bahwa dirinya dapat mengemudi dengan baik (*illusion of control*).

Dari sudut pandang Islam, pengertian dari *driving optimism* dan *risk denial* memiliki kesamaan arti dengan *optimism* yang berlebihan dan *takabbur*, sebagaimana dijelaskan di dalam Al-Quran surat Lukman ayat 18, Allah SWT berfirman :

وَلَا تُصَعِّرْ خَدَّكَ لِلنَّاسِ وَلَا تَمْشِ فِي الْأَرْضِ مَرَحًا إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ كُفَّارًا
مُخْتَالًا فَخُورًا

Artinya :

“Dan janganlah kamu memalingkan mukamu dari manusia (karena sombong) dan janganlah kamu berjalan di muka bumi dengan angkuh. Sesungguhnya Allah tidak menyukai orang-orang yang sombong lagi membanggakan diri.” (QS Lukman 31:18)

Ayat tersebut menjelaskan bahwa umat muslim tidak boleh memiliki sifat takabbur atau kesombongan, karena sifat tersebut tidak disukai oleh Allah SWT dan orang lain.

Pada penelitian-penelitian sebelumnya yang membahas mengenai *optimism bias* khususnya di ruang lingkup Psikologi lalu lintas, banyak yang melakukan

penelitian mengenai *driving optimism* dan *risk denial*, namun penelitian penelitian tersebut belum ada yang melihat keterkaitan antara *driving optimism* dan *risk denial*. Tujuan penelitian ini untuk mengembangkan penelitian sebelumnya mengenai hubungan *driving optimism* dan *risk denial* dalam ruang lingkup Psikologi lalu lintas. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dalam upaya mencegah atau mengurangi jumlah angka kecelakaan lalu lintas khususnya pada pengendara sepeda motor berusia muda dan memahami lebih jauh mengenai peran *driving optimism* dan *risk denial* dalam munculnya perilaku pengendara yang berisiko, khususnya pada pengendara berusia muda.

I.2 Identifikasi Masalah

- Apakah ada hubungan antara *driving optimism* dan *risk denial* pada pengendara sepeda motor berusia muda ?
- Bagaimana hubungan antara *driving optimism* dan *risk denial* pada pengendara sepeda motor berusia muda menurut pandangan Islam ?

I.3 Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui hubungan antara *driving optimism* dan *risk denial* pada pengendara sepeda motor berusia muda dan kaitannya dalam sudut pandang Islam.

I.4 Manfaat Penelitian

a. Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan acuan dalam penelitian selanjutnya dan berguna untuk pengembangan di bidang Psikologi, khususnya dalam Psikologi lalu lintas.

b. Praktis

Diharapkan agar penelitian ini dapat dijadikan sumber referensi dalam hal mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas serta memberi pengetahuan bagi :

1. Pengendara motor berusia muda agar bisa mengurangi dan mencegah risiko kecelakaan.
2. Praktisi dalam psikologi lalu lintas agar dapat membuat suatu pencegahan terhadap risiko kecelakaan pada pengendara motor berusia muda .

1.5 Ringkasan Alur Pemikiran

