

Kontribusi Optimism Bias terhadap Perilaku Mengemudi Berisiko pada Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung

Zukhrufa Nurillah, Milda Yanuvianti

Program Studi Psikologi, Fakultas Psikologi, Universitas Islam Bandung
Bandung, Indonesia

ufanurillah@gmail.com, yanuvianti@gmail.com

Abstract—The highest number of accidents and deaths caused by traffic accidents in Bandung are found on motorcyclists. Human factor contributes as much as 95% towards traffic accidents in which one of it is optimism bias. Optimism bias is the tendency of a person to rate a positive event as more likely to happen to them while a negative event as less likely to happen to them. This judgement about the possibility of a risk in driving can cause motorcyclists to neglect their safety and to be risky when riding. The purpose of this research is to measure the contribution of optimism bias to the risky driving behavior of motorcyclists in Bandung. The measurement tool used to measure optimism bias is one which was developed by Weinstein (1980) while the risky driving behavior is measured using the adapted version of Behavior Young Novice Driver Scale (BYNDS) which was developed by Scott-Parker (2010). The method which was used is causal non-experiment towards 117 motorcyclists who got into a traffic accident within the past year. The regression analysis result shows that optimism bias has a positive contribution which is categorized as very weak with 17% to the risky driving behavior of motorcyclists in Bandung while the rest 83% is caused by other factors.

Keywords—*Optimism Bias, Risky Driving Behavior, Motorcyclists*

Abstract—Angka kecelakaan serta kematian akibat kecelakaan lalu lintas tertinggi di Kota Bandung terdapat pada pengendara sepeda motor. Faktor manusia memiliki kontribusi sebesar 95% terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas yang salah satunya adalah optimism bias. Optimism bias adalah kecenderungan seseorang menilai bahwa peristiwa baik akan lebih mungkin terjadi kepada dirinya dan peristiwa buruk kecil kemungkinan terjadi pada dirinya. Penilaian mengenai kemungkinan terjadinya bahaya dalam berkendara dapat membuat pengendara mengabaikan kehati-hatian dalam berkendara dan berperilaku mengemudi berisiko. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengukur kontribusi optimism bias terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung. Alat ukur yang digunakan untuk mengukur optimism bias ialah yang dikembangkan oleh Weinstein (1980) dan untuk mengukur perilaku mengemudi berisiko hasil ialah hasil adaptasi dari Behavior of Young Novice Drive Scale yang dikembangkan oleh Scott-Parker (2010). Metode yang digunakan adalah metode kausal non-eksperimental terhadap sejumlah 117 pengendara sepeda motor yang pernah mengalami kecelakaan selama 1 tahun ke belakang. Hasil analisis regresi menunjukkan bahwa optimism

bias memiliki kontribusi positif yang dikategorikan sangat lemah sebesar 17% terhadap perilaku mengemudi berisiko pengendara sepeda motor di Kota Bandung sedangkan 83% lainnya dipengaruhi oleh faktor lain.

Kata kunci—*Optimism Bias, Perilaku Mengemudi Berisiko, Pengendara Sepeda Motor*

I. PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas menempati peringkat ke-8 sebagai penyebab kematian tertinggi di dunia (WHO, 2018). Presentase jenis pengguna jalan yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas di dunia menunjukkan bahwa pengguna kendaraan beroda dua dan beroda tiga merupakan yang tertinggi ke-2 setelah pengguna mobil dengan persentase sebesar 28%.

Sepeda motor merupakan moda transportasi utama yang digunakan oleh masyarakat Indonesia (Badan Pusat Statistik, 2018). Angka kendaraan di Indonesia bukanlah hal satu-satunya yang meningkat karena jumlah sepeda motor namun jangkanya angka kecelakaan lalu lintas di mana hingga bulan Juni pada tahun 2019 lalu, dari 7,200 kejadian yang tercatat, 5,325 kasus kecelakaan terjadi pada pengendara sepeda motor (Korlantas Polri, 2018).

Terdapat 3 faktor yang mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko yaitu faktor lingkungan, faktor kendaraan, dan faktor individu atau pengendara itu sendiri (Shope, 2006; Weng & Meng, 2012). Di antara ketiga faktor, faktor manusia merupakan yang paling besar kontribusinya yaitu sebesar 95% (Petridou & Moustaki, 2000).

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 [1]. Peneliti 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 [2].

Peristiwa yang kemudian dialami bisa jadi sesuai dengan perkiraan yang dibuatnya namun juga bisa jadi tidak sesuai. 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).

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. Dari 41 orang, 27% diantaranya menyatakan pernah terlibat dalam kecelakaan lalu lintas selama satu tahun terakhir sedikitnya 1 kali dan paling banyak 5 kali.

Penyebab terjadinya kecelakaan tersebut antara lain karena mengemudi dengan kecepatan tinggi, mengemudi dalam kondisi mengantuk, menangis, melamun, atau menggunakan HP ketika mengemudi. 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 ken-daraan lain;
4. mengemudi ketika hujan deras; dan
5. berkendara dalam kondisi konsentrasi rendah (mengantuk, sakit, di bawah pengaruh alkohol).

Melalui wawancara, 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.

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.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah: "Apakah optimism bias memiliki kontribusi terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengendara motor di Kota Bandung?"

II. LANDASAN TEORI

Optimism bias didefinisikan sebagai kecenderungan individu untuk meyakini bahwa mereka memiliki kemungkinan yang lebih kecil untuk mengalami peristiwa yang buruk dan kecenderungan untuk meyakini bahwa mereka memiliki kemungkinan yang lebih besar untuk mengalami peristiwa yang positif [3]. Weinstein menjelaskan bahwa terdapat 2 cara pengukuran yang dapat

dilakukan untuk mengukur optimism bias yaitu absolute optimism bias dan comparative optimism bias.

1. Absolute optimism bias yaitu individu dikatakan optimism bias jika penilaian yang diberikan mengenai kemungkinannya mengalami suatu peristiwa menyimpang dari risiko sesungguhnya yang diperoleh melalui perhitungan.
2. Comparative optimism yaitu individu dikatakan optimism bias jika penilaian yang diberikan mengenai kemungkinannya mengalami suatu peristiwa dibandingkan rata-rata orang lainnya menyimpang dari risiko sesungguhnya dibandingkan rata-rata orang lain atau jika distribusi nilai kelompoknya menyimpang dari nilai tengah (sebagai rata-rata) yang telah ditetapkan.

Perilaku mengemudi berisiko (2012) adalah seluruh perilaku saat berkendara yang berpotensi mengakibatkan kecelakaan maupun tingkat cedera yang dialami jika terjadi kecelakaan baik pada pengendara itu sendiri maupun pengguna jalan lainnya.

Menurut [4], bentuk-bentuk perilaku mengemudi berisiko yang dilakukan pengendara dapat dikelompokkan menjadi 5.

1. Transient Violations
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 Violations
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. Driving 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. Driving Mood
Driver mood adalah perilaku berkendara yang

dipengaruhi oleh suasana hati pengendara saat itu.

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan kepada 117 pengendara sepeda motor di Kota Bandung yang pernah mengalami kecelakaan selama 1 tahun ke belakang serta perhitungan statistik menggunakan uji Korelasi Spearman dan uji regresi sederhana maka diperoleh hasil sebagaimana yang terdapat pada Tabel 1 & Tabel 2.

TABEL 1. HASIL UJI KORELASI

VARIABEL	R	R ²
OPTIMISM BIAS DENGAN PERILAKU MENGENEMUDI BERISIKO	0,413	0,17

Dari tabel 1, dapat diketahui bahwa nilai R-nya adalah 0,413 yang artinya optimism bias memiliki hubungan positif dengan perilaku mengemudi berisiko yang dikategorikan cukup atau moderat. Adapun nilai R² sebesar 0,17 menunjukkan besar kontribusi optimism bias terhadap perilaku mengemudi berisiko yaitu 17% sedangkan 83% lainnya merupakan faktor-faktor lain yang tidak diteliti.

TABEL 2. HASIL UJI REGRESI

SIG	COEFFICIENT BETA
.000	8.883

Dari tabel 2, dapat diketahui bahwa dengan nilai signifikansi 0.000 di mana nilai tersebut adalah < 0.05. Dapat diartikan bahwa optimism bias memiliki kontribusi terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung. Adapun nilai coefficient beta 0.88 menunjukkan bahwa setiap peningkatan optimism bias maka perilaku mengemudi berisikonya akan meningkat sebesar 8.883.

Pembahasan Kontribusi Optimism Bias terhadap Perilaku Mengemudi Berisiko

Secara kelompok, pengendara sepeda motor menunjukkan optimism bias. Penilaian risiko dirinya mengalami kecelakaan yang lebih rendah dari rata-rata menjadi kurang tepat karena sebagian besar pengendara sepeda motor lainnya pun menilai bahwa kemungkinan dirinya mengalami kecelakaan lebih rendah dari rata-rata. Sama halnya dalam penilaian risiko rata-rata pengendara sepeda motor lainnya yang lebih tinggi dari rata-rata menjadi kurang tepat karena sebagian besar pengendara sepeda motor pun menilai bahwa kemungkinan pengendara

sepeda motor lainnya mengalami kecelakaan lebih tinggi dari rata-rata.

Penelitian ini kemudian diperkuat dengan hasil wawancara yang dilakukan terhadap 30 responden untuk mengetahui faktor-faktor atau karakter-istik peristiwa yang menyebabkan pengendara sepeda motor memiliki optimism bias. Pada dasarnya, kecelakaan merupakan peristiwa yang tidak diharapkan oleh para pengendara karena ketidak-inginan pengendara untuk merasakan sakit atau cedera atau menanggung biaya kerusakan pada kendaraan yang dapat diakibatkan oleh kecelakaan tersebut.

Pengendara memperkirakan bahwa kemungkinan terjadinya ke-ccelakaan lagi adalah tidak sama sekali atau paling banyak 2 kali. Kecelakaan yang mungkin dialami selain disebabkan oleh faktor diri sendiri juga disebabkan faktor di luar pengendara itu sendiri pengendara lainnya serta kondisi jalan yang membahayakan.

Pengendara menilai bahwa kecelakaan biasanya dialami oleh perempuan baik yang muda maupun dewasa serta anak-anak yang belum cukup usia. Penilaiannya tersebut dikarenakan perempuan serta anak-anak seringkali berkendara semauanya tanpa memperhatikan atau kurang awas terhadap kondisi lalu lintas.

Pengendara sendiri menilai dirinya cukup baik dalam berkendara seperti mampu mengendalikan kecepatan kendaraan ketika berkendara sesuai dengan kondisi jalan; mampu menyalip kendaraan lain tanpa khawatir akan menyerempet atau membahayakan pengguna jalan lain; mampu menentukan kapan dirinya dapat melintasi persimpangan ketika lampu kuning/merah; serta menghindari pengguna jalan lain meski kondisi lalu lintas padat. Meskipun demikian pada kenyataannya, seluruh pengendara motor termasuk yang diwawancarai pernah mengalami kecelakaan lalu lintas setidaknya 1 kali dalam 1 tahun terakhir.

Dalam pengaruhnya terhadap perilaku mengemudi, pengendara sepeda motor menunjukkan kecenderungan yang tinggi dalam berperilaku mengemudi berisiko. Dari 117 pengendara sepeda motor, perilaku mengemudi berisiko 107 di antaranya dikategorikan tinggi sedangkan 10 lainnya rendah.

Di antara bentuk-bentuk perilaku mengemudi berisiko, yang paling tinggi frekuensinya dari rata-rata seluruh responden adalah bentuk risky exposure. Bentuk perilakunya adalah seperti berkendara saat hujan deras atau malam hari yang dapat membatasi penglihatan pengendara ke jalan; berkendara dalam kondisi mengantuk; serta berkendara saat kondisi lalu lintas padat.

Jika ditinjau dari data demografi, hasil tabulasi silang jenis kelamin dan perilaku mengemudi berisiko menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor laki-laki cenderung menunjukkan perilaku mengemudi berisiko yang tinggi dibandingkan pengendara sepeda motor perempuan. Parker (2012) mengemukakan bahwa laki-laki cenderung menjadikan kegiatan berkendara sebagai ajang untuk menampilkan maskulinitas dan unjuk kemampuan.

IV. KESIMPULAN

1. Berdasarkan pembahasan dalam penelitian ini, peneliti menyimpulkan beberapa hasil penelitian sebagai berikut:
2. Terdapat kontribusi positif yang sangat lemah pada optimism bias terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor di Kota Bandung. Maka dapat dikatakan bahwa semakin tinggi optimism bias maka semakin tinggi pula perilaku mengemudi berisikonya.
3. Bentuk perilaku mengemudi berisiko yang frekuensinya paling sering dilakukan oleh pengendara sepeda motor di Kota Bandung adalah risky exposure.
4. Faktor demografi yang dapat mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko pada pengendara sepeda motor adalah jenis kelamin di mana pengendara laki-laki cenderung menunjukkan perilaku mengemudi berisiko yang tinggi. Menurut Scott-Parker (2012), hal ini dapat dikarenakan laki-laki cenderung menjadikan kegiatan berkendara sebagai ajang untuk unjuk kemampuan dan mengabaikan risikonya.

V. SARAN

Adapun saran yang dapat diberikan pada penelitian ini adalah:

1. Bagi pengendara sepeda motor, disarankan untuk mengubah kognitif atau penilaian mereka mengenai risiko pribadi atau berdasarkan perilaku mengemudi berisikonya yang sebenarnya berpotensi mengakibatkan kecelakaan terutama dalam berkendara pada situasi-situasi tertentu.
2. Bagi pengendara laki-laki, disarankan untuk mengurangi kecenderungan untuk menjadikan kegiatan berkendara di jalan raya sebagai ajang untuk unjuk kemampuan karena dapat membahayakan pengguna jalan lainnya.
3. Bagi peneliti selanjutnya, diharapkan dalam pemilihan sampel menggunakan metode yang dapat menjaring pengendara dari setiap golongan usia agar dapat memperoleh proporsi yang seimbang dan memperoleh gambaran yang akurat mengenai optimism bias dan perilaku mengemudi berisiko dari setiap kelompok usia.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Slovic, Paul. (1987). *Perception of Risk*. Oregon: Routledge
- [2] Harré, Niki & Sibley, Chris G. (2007). Explicit and implicit self-enhancement biases in drivers and their relationship to driving violations and crash-risk optimism. *Accident Analysis and Prevention*, vol. 39(6): 1155-1161. doi: 10.1016/j.aap.2007.03.001
- [3] Weinstein, Neil D. (1980). Unrealistic optimism about future life events. *Journal of Personality and Social Psychology*, vol. 39(5): 806-820. doi: 10.1037/0022-3514.39.5.806

- [4] Scott-Parker, B.J. (2012). *A Comprehensive Investigation of the Risky Driving Behaviour of Young Novice Drivers*. Australia: Queensland University of Technology [Tesis]
- [5] Badan Pusat Statistik. (2018). *Statistik Transportasi Darat 2017*. Jakarta: Badan Pusat Statistik Republik Indonesia
- [6] Korlantas Polri. (2019). *Data Statistik Kecelakaan*. Retrieved from: korlantas.polri.go.id
- [7] Petridou, Eleni & Moustaki, Maria. (2000). Human factors in the causation of road traffic crashes. *European Journal of Epidemiology*, 16, 819-826. doi: 10.1023/A:1007649804201
- [8] Scott-Parker, B., Watson, B. C., & King, M. J. (2010). The risky behaviour of young drivers: Developing a measurement tool. *20th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference*
- [9] Shepperd, J.A., Waters, E.A., Weinstein, N.D. & Klein, W.M.P. (2015). A Primer on Unrealistic Optimism. *Current Directions in Psychological Science*, 24(3): 232-237. doi: 10.1177/0963721414568341
- [10] Shope, J. T. (2006). Influences on youthful driving behavior and their potential for guiding interventions to reduce crashes. *Injury Prevention*, 12(1): i9-i14. doi: 10.1136/ip.2006.011874
- [11] Weng, Jinxian & Meng, Qiang. (2012). Effects of environment, vehicle and driver characteristics on risky driving behavior at work zones. *Safety Science*, 50(4): 1034-1042. doi: 10.1016/j.ssci.2011.12.005
- [12] World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*. Geneva, Switzerland: World Health Organization