

Bias Kognitif pada Pengendara Ugal-ugalan di Jalan Pantura Bagian Banyuwangi

Muhammad Iqbal Harist Shirath⁽¹⁾, Muhammad Alif Mahdy Mumtaza⁽²⁾, Diniar Maulana Ar Rohim⁽³⁾, Surya Dwi Purwanto⁽⁴⁾, Airlangga Bramayudha⁽⁵⁾

¹ UIN Sunan Ampel Surabaya, Indonesia

^{2,3,4,5} UIN Sunan Ampel Surabaya, Indonesia

Email: ¹igbalharis407@gmail.com, ²alifmahdi02@gmail.com,
³ahmaddiniar@gmail.com, ⁴suryadwipurwanto@gmail.com, ⁵bram@uinsa.ac.id

Abstract

Accidents are an international phenomenon and issue whose prevalence rate of deaths has not decreased from year to year. Human factors likely have the most significant impact on severity in traffic accidents. In this research, researchers focus on the Cognitive Bias side of humans as a means of proving whether human factors influence the magnitude of a traffic accident, especially on Jalan Pantura, Banyuwangi. This research uses a qualitative method with a phenomenological design. The subjects of this research were four respondents who had been qualified using convenience sampling techniques. Data collection in this research was carried out using semi-structured technical interviews which were analyzed using triangulation techniques. The results of this research are that cognitive bias plays a role in influencing reckless driving behavior, especially on Jalan Pantura, Banyuwangi. The cognitive bias that occurs in reckless driving behavior can be caused by four factors, namely emotional instability, motivational errors, lifestyle and the driver's surrounding environment.

Keyword: *Bias Cognitive, Reckless Driver, Pantura Street, Bayuwangi*

Abstrak

Kecelakaan merupakan fenomena dan isu internasional yang angka prevalensi kematiannya masih belum mengalami penurunan dari tahun ketahun. Faktor manusia kemungkinan besar memiliki dampak yang paling signifikan terhadap tingkat keparahan dalam kecelakaan lalu lintas. Dalam penelitian ini, peneliti berfokus pada sisi Bias Kognitif dari manusia sebagai sarana untuk membuktikan apakah faktor manusia mempengaruhi kecil besarnya suatu kecelakaan lalu-lintas khususnya di Jalan Pantura Bagian Banyuwangi. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan desain fenomenologi. Subjek penelitian ini sebanyak empat responden yang sudah dikualifikasi dengan teknik convience sampling. Pengambilan data pada penelitian ini dilakukan dengan wawancara teknik semi-terstruktur yang dianalisis menggunakan teknik triangulasi. Hasil penelitian ini adalah bahwa bias kognitif memiliki peran dalam mempengaruhi perilaku berkendara secara ugal-ugalan khususnya di Jalan Pantura bagian Banyuwangi. Bias kognitif yang terjadi pada perilaku berkendara ugal-ugalan tersebut dapat disebabkan oleh empat faktor, yakni ketidakstabilan emosi, kesalahan motivasi, pola hidup, dan lingkungan sekitar dari pengendara.

Kata Kunci: Bias Kognitif, Pengendara Ugal-ugalan, Jalan Pantura, Banyuwangi

Received: 28 Juli 2024

Accepted: 4 Agustus 2024

Published: 15 Januari

Pendahuluan

Kecelakaan merupakan fenomena dan isu internasional yang angka prevalensi kematiannya masih belum mengalami penurunan dari tahun ketahun. Sebagai contoh, data dari World Health Organization (WHO) mengatakan bahwa angka kematian yang disebabkan oleh kecelakaan lalu-lintas mencapai 1,19 juta jiwa per-tahunnya (W. Wang et al., 2017). Dalam arti lain, kematian akibat kecelakaan bisa mencapai 2 jiwa setiap menitnya dan lebih dari 3.200 jiwa per-hari. Data ini diambil dari 108 negara anggota

PBB dari tahun 2010 hingga 2020, dengan angka kematian tertinggi berada pada Asia Tenggara dengan mencapai 28% akibat kecelakaan lalu-lintas, 25% di wilayah Pasifik Barat, 19% di wilayah Afrika, 12% di wilayah Amerika, 11% di wilayah Timur Tengah, dan 5% di wilayah Eropa (Colonna & Intini, 2020).

Pada kasus kecelakaan di Indonesia sendiri merupakan salah satu negara dengan penyumbang angka kematian terbesar yang disebabkan kecelakaan lalu-lintas di ASEAN. Menurut data yang dipaparkan oleh Integrated Road Safety Management System (IRSMS), menyatakan bahwa sepanjang tahun 2023, angka kecelakaan telah mengalami peningkatan angka sebesar 0,06% dari tahun 2022 (Parahita, 2023). Dimana pada tahun 2022, terdapat total 140.248 kasus kecelakaan, dan di tahun 2023 meningkat menjadi 148.307 kecelakaan di seluruh Indonesia dan mengakibatkan kerugian materi mencapai Rp258,18 miliar. Jawa Timur menjadi penyumbang terbesar dalam kecelakaan lalu-lintas yakni 31.992 kecelakaan.

Melihat dari tingginya angka kecelakaan yang terjadi di Jawa Timur tahun lalu, peneliti berupaya untuk menggali informasi lebih lanjut mengenai sistemasi berpikir pengendara yang biasa melintasi Jalan Pantura Kawasan Banyuwangi. Jalan Pantura sendiri merupakan jalan utama Pantai Utara yang menghubungkan 5 provinsi yang berada di Pulau Jawa. Jalan ini membentang sepanjang 1.161 kilometer dan sebagai jalan Utama Jawa-Bali (Hartatik, 2023). Pada Kabupaten Banyuwangi, Jalan Pantura terbentang mulai dari Bajulmati hingga Ketapang. Jalan ini sendiri seringkali dilewati berbagai macam kendaraan setiap saat, mulai dari kendaraan bermuatan besar hingga kendaraan beroda dua.

Menurut tulisan yang dipaparkan oleh (Regev et al., 2018), angka kecelakaan tertinggi seringkali terjadi pada usia muda dengan rentan umur 21-29 tahun, lalu angkanya merosot hingga usia 60-69 tahun. Kematian akibat kecelakaan lalu lintas terjadi kepada pengendara kendaraan beroda empat ringan sebesar 30%, kemudian 23% kepada pejalan kaki, 21% pengendara beroda dua atau tiga, 6% pengendara sepeda, dan 3% pengguna e-scooter (Guritnaningsih et al., 2018). Menariknya, banyak kematian akibat kecelakaan yang tidak melibatkan kendaraan lain. Hal ini dapat disimpulkan bahwa terdapat faktor yang muncul dari dalam diri manusia yang memainkan peran penting sehingga mengakibatkan pengemudi menjadi lalai saat berkendara.

Dari tema yang diambil, peneliti menemukan beberapa jurnal yang meneliti mengenai Jalan Pantura, namun masih belum terdapat jurnal yang meneliti Kognitif yang terdapat pada pengendara di Jalan Pantura khususnya yang terletak di Banyuwangi. Sedangkan menurut (Eboli & Forciniti, 2020), Faktor manusia kemungkinan besar memiliki dampak yang paling signifikan terhadap tingkat keparahan dalam kecelakaan lalu lintas. Dalam penelitian ini, peneliti berfokus pada sisi Bias Kognitif dari manusia sebagai sarana untuk membuktikan apakah faktor manusia mempengaruhi kecil besarnya suatu kecelakaan lalu-lintas.

Gagasan bias kognitif pertama kali dicetuskan oleh Kahneman dan Tversky pada tahun 1974, dimana mereka berpendapat bahwa perilaku manusia seringkali menyimpang dari standar normatif yang didasarkan pada logika sederhana (Haselton et al., 2015). Bias kognitif merujuk pada kesalahan sistematis dalam berpikir dan pengambilan keputusan yang dapat terjadi karena keterbatasan kognisi manusia. Ini adalah jalan pintas kognitif atau heuristik yang secara tidak sadar diterapkan individu pada situasi kompleks untuk membuat pengambilan keputusan lebih mudah dan efisien (O'sullivan & Schofield, 2018). Hal ini mengacu pada pola sistematis penyimpangan dari rasionalitas atau penilaian obyektif dalam pengambilan keputusan, sering kali dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti keyakinan individu, emosi, dan pengaruh sosial. Hal ini dapat menyebabkan individu membuat penilaian dan keputusan yang tidak rasional atau tidak logis (Z. Wang et al., 2018).

Salah satu aspek bias kognitif adalah pengaruh stres, kelelahan, kurang tidur, dan beban kognitif yang berlebihan terhadap munculnya bias. Faktor-faktor ini dapat mengganggu fungsi kognitif dan meningkatkan kemungkinan bias yang mempengaruhi pengambilan keputusan. Penelitian terdahulu telah menunjukkan bahwa situasi stres dan kelelahan dapat menyebabkan aktivasi bias kognitif dan menghambat kemampuan untuk berpikir reflektif dan analitis (Gawęda & Krężolek, 2019). Bias kognitif juga dapat dipengaruhi oleh keseimbangan antara proses kognitif tipe 1 dan tipe 2. Proses tipe 1 cepat, otomatis, dan intuitif, sedangkan proses tipe 2 lebih lambat, disengaja, dan analitis. Penting untuk mencapai keseimbangan antara proses-proses ini untuk mengoptimalkan kinerja klinis dan mengurangi dampak bias. Stres, kelelahan, dan beban kognitif yang berlebihan dapat mengganggu keseimbangan ini dan membuat individu lebih rentan terhadap bias (Prihartono, 2023). Oleh karena itu, mengelola faktor-faktor ini dan meningkatkan kondisi yang mendukung fungsi kognitif, seperti istirahat yang cukup dan mengurangi beban kerja, dapat membantu mengurangi dampak bias kognitif dalam pengambilan keputusan.

Menurut (Z. Wang et al., 2018), ada beberapa indikator atau jenis bias kognitif yang telah diidentifikasi dalam penelitian psikologi. Beberapa bias kognitif yang umum meliputi:

1. **Confirmation bias:** Kecenderungan untuk mencari informasi yang membenarkan keyakinan atau hipotesis yang ada dan mengabaikan atau meremehkan informasi yang bertentangan dengannya.
2. **Availability heuristic:** Kecenderungan untuk mengandalkan informasi yang tersedia atau contoh-contoh yang mudah diingat ketika membuat penilaian atau keputusan, daripada mempertimbangkan semua informasi yang relevan.
3. **Anchoring bias:** Kecenderungan untuk terlalu bergantung pada informasi pertama yang ditemukan ("jangkar") ketika membuat penilaian atau perkiraan, meskipun informasi tersebut tidak relevan atau sewenang-wenang.
4. **Overconfidence bias:** Kecenderungan untuk melebih-lebihkan kemampuan, pengetahuan, atau keakuratan penilaian seseorang.
5. **Framing effect:** Kecenderungan untuk dipengaruhi oleh cara informasi disajikan atau dibingkai, dibandingkan isi informasi sebenarnya.

6. **Bandwagon effect:** Kecenderungan untuk mengadopsi keyakinan atau perilaku tertentu karena banyak orang lain yang melakukannya, terlepas dari bukti atau rasionalitas di balik keyakinan atau perilaku tersebut.

Bias kognitif sendiri mampu berpengaruh pada pola pikir seseorang tidak peduli orang tersebut sedang melakukan kegiatan apa (Fahmi, 2021). Pada saat berkendara, bias kognitif mampu masuk menjadi keyakinan bahwa mendahulukan kecepatan saat berkendara itu jauh lebih penting daripada keselamatan diri. Pada kenyataannya, kecepatan saat berkendara sendiri sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Jika bias kognitif ini terus berlanjut, maka bisa di prediksi bahwa angka kecelakaan yang terjadi juga tidak akan mengalami penurunan secara signifikan. Penelitian ini dapat menjadi literatur bagi pengendara aktif, pengendara pasif, dan masyarakat umum agar mampu berjaga-jaga Ketika sedang berkendara di lalu-lintas.

Metode

Desain Penelitian

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan metode kualitatif dengan desain fenomenologi. Metode kualitatif sendiri digunakan untuk menemukan informasi yang akurat mengenai persoalan yang dialami subjek dengan menggali latar belakang dari suatu kejadian (Anggito & Setiawan, 2018). Sedangkan desain fenomenologi bertujuan untuk memahami serta menjelaskan pengalaman dari seseorang mengenai suatu fenomena yang dialami di kehidupan sehari-harinya. Metode ini melibatkan pendekatan yang mendalam terhadap pengalaman secara sadar dari sudut pandang orang pertama atau yang mengalaminya secara langsung (Lestari et al., 2020).

Metode Sampling

Pada pemilihan subjek menggunakan kualifikasi dengan teknik *convience sampling*. *Convience sampling* merupakan teknik pengambilan sampel yang dikualifikasi berdasarkan data yang dimiliki oleh peneliti guna mempermudah menemukan subjek sesuai dengan kriteria yang ditentukan. Teknik ini mempunyai keunggulan karena kecepatan dan kemudahan dalam pelaksanaannya. Selain itu, teknik ini juga mampu membantu memberikan kebebasan ruang pada peneliti dalam memilih subjek yang sesuai dengan isu yang akan dibahas (Stratton, 2021). Subjek penelitian ini diambil melalui data yang terkumpul dari warga sekitar guna memperkuat kriteria responden yang sudah ditentukan berdasarkan topik pembahasan.

Subjek Penelitian

Berikut kriteria responden dalam penelitian ini:

1. Responden merupakan pengendara aktif yang pernah melewati Jalan Pantura bagian Banyuwangi
2. Responden pernah mengalami kecelakaan ringan saat melewati Jalan Pantura bagian Banyuwangi
3. Responden telah divalidasi oleh minimal satu warga sekitar bahwa responden merupakan pengendara yang sering melaju dengan kecepatan melampaui 80km/jam

di Jalan Pantura Banyuwangi (sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 23 Ayat 4).

Karakteristik responden penelitian sebagai berikut:

Tabel 1. Karakteristik Responden

Karakteristik	VK	CHY	RML	MTN
Jenis Kelamin	Laki-laki	Laki-laki	Laki-laki	Laki-laki
Pendidikan Terakhir	SMP	SD	SMA	SMA
Agama	Islam	Islam	Islam	Islam
Pekerjaan	Siswa	Sopir Truk	Petani	Petani
Pengendara	Roda 2	Kendaraan Berat	Roda 2 & 4	Roda 2 & 4

Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian mengadaptasi dari literatur yang dipaparkan oleh (Bungsu & Rosadi, 2021), mengenai berpikir sistem yang dibagi menjadi 2 aspek, yakni internal dan eksternal. Aspek internal diambil dari indikator yang muncul dari dalam diri seseorang dan mengacu pada sifat-sifat psikis, seperti emosi dan motivasi. Sedangkan aspek eksternal diambil dari indikator yang datang dari luar diri, seperti aktivitas sehari-hari hingga lingkungan sekitar. Kemudian, peneliti mengembangkan teori tersebut menjadi pedoman wawancara seperti berikut:

Tabel 2. Guidance Wawancara

No.	Aspek	Indikator	Item Pertanyaan
1.	Internal	Emosi (<i>Emosi tidak stabil sehingga menyebabkan bias pada kognitif</i>)	1. Hal apa saja yang Anda lakukan ketika emosi Anda sedang meluap-luap? 2. Bagaimana reaksi Anda ketika mendapati suatu masalah baru? 3. Dalam situasi seperti apa Anda merasa lebih baik dan tenang? 4. Bagaimana perasaan Anda jika hal yang Anda inginkan tidak bisa didapatkan? 5. Apakah Anda selalu bisa menerima saran dan kritik dari orang lain?
		Motivasi (<i>Kesalahan dalam mengambil motivasi pada perilaku</i>)	6. Saat Anda melewati jalan Pantura, apakah Anda pernah berkendara dengan kecepatan 80km/jam? Jika iya, apa motivasi Anda saat itu? 7. Apakah setelah berkendara dengan kecepatan penuh, Anda merasa terdapat kepuasan tersendiri? Jika iya, jelaskan seperti apa rasanya! 8. Apakah Anda harus merasa paling cepat untuk sampai tujuan?

			9. Apa Anda mempertahankan perilaku ini agar diakui oleh orang lain? Jika iya, pengakuan seperti apa yang Anda harapkan?
2.	Eksternal	Aktivitas sehari-hari (<i>Bagaimana kebiasaan hidup bisa mempengaruhi pola pikirnya</i>)	10. Ceritakan secara garis besar aktifitas anda mulai pagi hingga malam? 11. Untuk saat ini, Anda lebih suka berkegiatan di siang/malam hari? Berikan alasannya? 12. Apa Anda merupakan perokok aktif? Jika iya, berikan alasan mengapa anda memilih menjadi perokok aktif? 13. Apa Anda mengkonsumsi kafein secara rutin? Jika iya, ceritakan mengapa anda begitu menyukai kafein?
			14. Coba ceritakan kebiasaan yang sering dilakukan oleh lingkungan sosial Anda?
			15. Seberapa sering Anda berkomunikasi dengan lingkungan sosial Anda?
			16. Apa Anda merasa diterima pada lingkungan Anda? Atau malah merasa dikucilkan? Menurut Anda apa penyebab Anda merasa diterima/dikucilkan pada lingkungan Anda?
			17. Seberapa besar peran lingkungan Anda pada perilaku Anda miliki sekarang?
			18. Bagaimana Anda merespon jika seseorang di sekitar Anda mengingatkan atau menyarankan agar Anda mengurangi kecepatan atau lebih berhati-hati dalam berkendara?

Prosedur Pengambilan Data

Pengambilan data pada penelitian ini dilakukan dengan wawancara teknik semi-terstruktur. Wawancara semi terstruktur merupakan gabungan dari unsur wawancara terstruktur dan tidak terstruktur. Dalam kata lain, pada wawancara ini memerlukan daftar wawancara namun tetap memiliki fleksibilitas untuk mengajukan pertanyaan diluar daftar guna untuk menyesuaikan kondisi subjek di lapangan (Anggito & Setiawan, 2018).

Teknik Analisis Data

Teknik penolahan data dalam penelitian ini menggunakan teknik triangulasi, yakni teknik penyelarasan data dari berbagai sumber dengan menggabungkan berbagai variasi cara dan waktu. Seperti yang disampaikan oleh (Alfansyur & Mariyani, 2020), teknik triangulasi dapat dibedakan menjadi tiga, yakni triangulasi sumber, triangulasi metode, dan triangulasi teori. Pada penelitian ini menggunakan teknik triangulasi metode. Pada triangulasi metode, peneliti mengambil data yang diperoleh melalui beberapa metode, yakni wawancara, observasi, dan dokumentasi. Selanjutnya, peneliti melakukan olah data dengan cara membuat verbatim dari hasil rekaman wawancara, yang dilanjutkan dengan proses coding pada pernyataan yang diberikan oleh subjek.

Hasil dan Pembahasan

Perilaku mengemudi dibentuk oleh banyaknya aturan yang mengikat pengendara lalu-lintas, seperti berhenti saat lampu merah, haluan kendaraan, hingga kecepatan saat berkendara. Namun, sebagian besar peraturan tersebut tidak sampai pada pemahaman masyarakat yang membuat pengendara mempelajari peraturan mengendarai kendaraan secara langsung atau tidak tertulis sesuai dengan jalan mana yang mereka lewati. Hal ini yang membuat banyaknya pelanggaran peraturan lalu-lintas di daerah tertentu, karena pada dasarnya kognitif manusia akan mengikuti apa yang sebagian besar masyarakat lakukan. Melihat hal tersebut, penelitian ini secara khusus memfokuskan bias kognitif yang terjadi pada pengendara ugal-ugalan di jalan Pantura Kawasan Banyuwangi. Dari hasil olah data yang ditemukan, dapat disimpulkan bahwa bias kognitif yang terjadi pada pengendara ugal-ugalan di jalan ini dipengaruhi oleh empat faktor utama, yakni ketidakstabilan emosi, kesalahan dalam mengambil motivasi, pola hidup, dan lingkungan sekitar dari para pengendara.

Tabel 3. Tema Induk

Fokus Tema Induk	Tema Super-ordinat
Ketidakstabilan Emosi	Emosi mudah meluap-luap Sering merasa cemas
Kesalahan Motivasi	Mempersingkat waktu di jalan Merasa puas ketika mampu lebih cepat sampai tujuan dari sebelumnya
Pola Hidup	Tidur tidak teratur Mengonsumsi zat adiktif
Lingkungan Sekitar	Suka mengejar pencapaian orang lain Haus akan pengakuan orang-orang sekitar Sering cek-cok dengan teman

Secara garis besar, responden dalam penelitian ini menggambarkan perilaku berkendara mereka yang dipengaruhi oleh beberapa faktor atau tema yang diadaptasi dari teori bias kognitif, yakni yang pertama ketidakstabilan emosi yang didalamnya termasuk emosi mudah meluap-luap serta sering merasa cemas. Tema utama yang kedua yakni kesalahan motivasi yang dilakukan responden saat berkendara, yang didalamnya melibatkan perilaku mempersingkat waktu di jalan dan merasa puas ketika mampu lebih cepat sampai tujuan dari sebelumnya. Tema utama ketiga adalah pola hidup dari responden yang mempengaruhi gaya berkendara mereka, didalamnya terdapat suka berkegiatan mulai dari waktu tidur yang tidak teratur hingga suka

mengonsumsi zat adiktif. Dan tema utama yang keempat yakni lingkungan sekitar dari responden, dimana didalamnya melibatkan perilaku suka mengejar pencapaian orang lain, haus akan pengakuan orang-orang sekitar, serta sering cek-cok dengan teman.

Ketidakstabilan Emosi

Emosi adalah suatu rangsangan yang muncul dari dalam diri seseorang karena kondisi tertentu yang membuat orang tersebut bertindak sesuai dengan keinginan atau perasaannya kala itu. Jika tidak dapat ditangani dengan baik, maka emosi mampu mengendalikan seseorang dan akan meminta tubuh untuk mematuhi semua perintahnya (Besson et al., 2023). Hal ini dapat dilihat dari data responden yang diambil dari penelitian ini, dimana keempat responden menceritakan bahwa jika emosi sudah meluap, mereka tanpa sadar susah untuk mengendalikan dirinya sendiri.

“Biasanya kalau waktu ada balap liar gitu mas disini, terus motor saya dilamar anak desa sebelah gitu ya...wah itu pasti ada rasa emosi, kaya bagaimana caranya saya harus menang gitu”- VK

“Kalau emosi waktu meluap, ya palingan karena ada yang nyalip tapi ga lihat haluan sih mas” – CHY

“Saya paling gabisa sih mas kalau ditegur di jalan itu, ya Namanya di jalan ya. sama-sama capeknya, apalagi sampe nyenggol, wohh pasti ga terima saya hahah” – RML

“Contohnya gini, kan ada itu mas bis-bis udah tau di lawan arahnya ada motor tapi tetap nyalip sampe yang motoran itu keluar jalur jalan, kan itu gabaik toh mas” – MTN

Pada sisi lain, emosi juga bisa berupa rasa cemas yang menghantui seseorang. Hal ini muncul karena adanya stimulus mengenai pengalaman masa lalu dirinya atau orang lain yang membuat seseorang akan menjadi cemas jika harus mendengar atau menghadapi hal tersebut (Liu et al., 2019). Hal ini sejalan dengan apa yang sudah dialami oleh CHY, dimana dia selalu merasa cemas Ketika melewati jalan Pantura bagian Banyuwangi karena teman dekatnya sudah memiliki pengalaman buruk di jalan tersebut. Tentu perasaan cemas ini akan mempengaruhi gaya berkendara bagi seseorang. Dimana saat berkendara, seseorang diharapkan harus fokus pada lintasan jalan, namun nyatanya harus dibebani dengan kecemasan yang ada di pikirannya.

“Tapi sebenarnya saya itu agak was-was loh mas setiap ngelewatin jalanan ini, apalagi dulu pernah kejadian teman saya kan.. karena tikungan dia ga lihat akhirnya tabrakan sama kaya bis liburan sekolah gitu mas, seinget saya korbannya sampai 3 itu termasuk gurunya” – CHY

“Dulu mas, motor saya kan itu RC yang larinya maksimal 40 kalau sampean tau, itu wih kalua saya lagi lewat jalanan Pantura, berasa kaya pingin

dihantam sama truk-truk aja rasanya hahaha.. Makanya itu sekarang saya sering pake tosa daripada motor” – RML

Kesalahan Motivasi

Motivasi di jalan seringkali mempengaruhi gaya pengendara. Motivasi ini mampu berdampak positif maupun negatif bagi para pengendara, namun keempat responden menceritakan bahwa terdapat kesalahan motivasi yang diambil Ketika sedang berkendara di jalan raya. Salah satu bentuk kesalahan motivasi yang diceritakan responden berupa perasaan jika mempersingkat waktu di jalan dan mampu lebih cepat sampai ke tujuan maka mereka terdapat kepuasan tersendiri. Mempersingkat waktu di jalan sering terjadi karena responden merasa harus segera sampai ke tempat tujuannya. Hal ini biasanya terjadi ketika terdapat tuntutan dari tempat tujuannya agar responden bisa hadir tepat waktu. Seperti yang dialami oleh CHY yang biasanya terdapat target untuk mengirim cabai tepat waktu.

“Sebenarnya bukan kepuasan tersendiri mas, tapi memang kewajiban sih untuk berkendara cepat. Kalau sampean tau cabai itu dalam jangka waktu 1 minggu sudah busuk atau gaenak. Jadi saya di target oleh Gudang untuk bisa sampai Jakarta itu maksimal 15 jam mas, kalau lebih cepat biasanya ada intensif sendiri” – CHY

“kalau bangun agak siang gitu, biasanya saya pasti ngebut mas biar ga terlambat masuk sekolah” – VK

Hal serupa juga disampaikan oleh RML yang termotivasi untuk bisa lebih cepat datang ke rumah, maka dia akan secara otomatis menemukan kepuasan tersendiri dalam dirinya. MTN juga termotivasi jika mampu mengurangi waktu perjalanan semakin cepat, maka dia akan mendapatkan kepuasan dan merasa bangga akan dirinya. Hal ini dapat disimpulkan jika kesalahan dalam mengambil motivasi khususnya saat berkendara tidak lebih hanya sebatas untuk kepuasan pribadi, dan bahkan memiliki efek membahayakan jika hal tersebut terus dilakukan. Seperti yang disampaikan oleh (Pfabigan et al., 2021), bahwa kesalahan mengambil motivasi yang dibiarkan secara terus menerus, kemungkinan akan berakibat pada bias kognitif atau kesalahan cara berpikir.

“Contohnya Ketika saya sudah pulang dari sawah mas, dipikiran saya pasti cuman pingin ketemu sama anak istri, jadi terkadang saya berkendara lebih cepat gitu mas karena ngerasa senang” – MTN

“Kalo saya lagi Bahagia malah bisa lebih dari 80km/jam mas, dan emang biasanya saya itu suka nyoba-nyoba. Contoh hari ini dari rumah ke sawah 10 menit, kalau besok bisa cuman 8 menit gitu saya bisa lebih semangat kerjanya hahahah” – RML

Pola Hidup

Pola hidup seringkali juga mempengaruhi gaya hidup seseorang. Dari keempat responden dalam penelitian ini, mereka memiliki kemiripan dalam pola hidup yang kurang teratur, yakni jam tidur yang berantakan dan masing-masing dari mereka suka mengonsumsi zat adiktif seperti rokok dan kopi. Kebiasaan tidur yang tidak teratur membuat seseorang rentan mengalami gejala bias dalam kognitifnya. Hal ini disebabkan karena fungsi otak tidak dapat dimaksimalkan secara optimal karena tidak memiliki waktu istirahat yang cukup. Seperti yang dialami oleh VK dan CHY yang lebih suka berkegiatan di sore hingga dini hari dengan menongkrong Bersama teman-temannya.

“Saya lebih suka malam hari sih mas kalau berkegiatan, karena memang teman-teman pada ngumpul di warkop biasanya.. kadang gitu baru pulang kalau mau subuh hehe..” – VK

“Yaa kalau saya jujur lebih suka nyopir di malam-malam mas, bisa lebih fokus soalnya.. dan kalau siang gitu macet, malah bikin stress nanti” – CHY

Selain pola tidur, pola hidup yang cukup mempengaruhi sistem kinerja otak adalah mengonsumsi zat adiktif secara rutin. Secara ilmiah, tentu zat-zat adiktif memiliki efek samping pada kinerja otak, apalagi jika dikonsumsi secara rutin. Dari keempat responden pada penelitian ini, mereka semua merupakan penonsumsi zat adiktif berupa perokok dan suka meminum kopi. Dengan konsumsi zat adiktif secara rutin, akhirnya banyak efek yang bisa mempengaruhi gaya hidup mereka, salah satunya adalah kesukaan berkegiatan di malam hari yang membuat pola tidur mereka tidak teratur.

“Merokok.. kalau alasan merokok sih palingan ya karena kalau lagi nongkrong bareng teman-teman gitu pasti sambal nyebat mas hehe..” – VK

“Rokok ini mas ya, kalau lagi nyopir.. sehari 2 pack ga cukup.. kalau ngopi ya 4 cangkiran lah sehari” – CHY

Selain pola tidur, pola hidup yang cukup mempengaruhi sistem kinerja otak adalah mengonsumsi zat adiktif secara rutin. Secara ilmiah, tentu zat-zat adiktif memiliki efek samping pada kinerja otak, apalagi jika dikonsumsi secara rutin. Dari keempat responden pada penelitian ini, mereka semua merupakan penonsumsi zat adiktif berupa perokok dan suka meminum kopi. Dengan konsumsi zat adiktif secara rutin, akhirnya banyak efek yang bisa mempengaruhi gaya hidup mereka, salah satunya adalah kesukaan berkegiatan di malam hari yang membuat pola tidur mereka tidak teratur.

“Rokok palingan ya sehari sepack sih mas,, kalau ngopi juga iya.. tapi biasanya yang saya suka itu whitecoffe” – RML

“Yaa.. sehari sepack lah kalau saya.. ngopi juga iya, tapi gakuat saya mas kalau kopi hitam” – MTN

Lingkungan Sekitar

Lingkungan sekitar merujuk pada kondisi dan dinamika sosial, fisik, serta psikologis yang memengaruhi perilaku individu dalam suatu konteks tertentu. Dari hasil wawancara keempat responden, lingkungan sekitar dapat memengaruhi perilaku pengendara, seperti pengaruh lingkungan sekitar yang membuat responden ingin mengejar pencapaian orang lain, haus akan pengakuan, hingga sering cek-cok dengan temannya. Keempat responden memiliki kecenderungan untuk membandingkan diri sendiri dengan orang lain dan berusaha mencapai atau melebihi apa yang telah dicapai orang lain. Dalam hasil wawancara terhadap keempat responden menunjukkan adanya budaya kompetitif di mana orang sering kali diukur berdasarkan pencapaian mereka

“waktu ada balap liar melihat orang tarung sepeda itu saya juga ingin juga meraih kemenangan mas” – VK

“kalau liat teman-teman mendapat intensif dan bisa tepat waktu saya juga terpacu untuk bisa bersaing dan merebut intensif itu mas” – CHY

“Melihat rekan kerja berhasil panen saya juga gapingin kalah dan bersemangat untuk bertani dan berkeja keras agar hasil panen saya melimpah...” – RML

“Waktu panen para petani berlomba-lomba untuk hasil panen itu terjual mas, saya menginginkan hasil panen yang memuaskan” -MTN

Selain itu, RML dan CHY juga mengatakan bahwa lingkungan sekitar membuatnya selalu terpacu untuk melakukan lebih dari sebelumnya demi mendapatkan pengakuan dari orang lain. Yang secara tidak langsung, hal tersebut bisa menjadi bias kognitif jika perilaku itu terus dipertahankan.

“Waktu lagi diatas nih mas, banyak keluarga saya sama tetangga rumah gitu banyak yang muji tentang pencapaian saya, itu membuat saya semakin ingin bertambah sukses lagi gitu mas” – RML

“Pernah nih mas, waktu saya bisa setor paling cepet dari yang lainnya,, wah itu pujian dari atasan emang bikin hati senang. Serius mas..” – CHY

Lingkungan sekitar juga mampu memacu emosi saat berkendara dan mengakibatkan cek-cok dengan teman, seperti yang dialami oleh VK mengenai lingkungan geng motornya yang secara tidak langsung menuntutnya untuk semakin kencang dalam berkendara.

“Saya sering ga terima mas kalau seumpama waktu saya kalah balapan malah saya yang dikuculkan, itu malah buat saya pingin buktiin ke temen-temen kalau saya bisa menang kalo main lagi” – VK

Berdasarkan data yang dipaparkan diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa perilaku berkendara secara ugal-ugalan di jalan Pantura bagian Banyuwangi disebabkan oleh bias kognitif yang muncul pada diri sendiri. Hal tersebut yakni ketidakstabilan emosi, kesalahan dalam mengambil motivasi, pola hidup, serta lingkungan sekitar subjek. Sebagai salah satu contoh yakni RML yang secara terang-terang berkata jika ada yang menegurnya di jalan, maka emosinya pasti sudah tidak bisa dikendalikan lagi. Temuan ini serupa dengan pemaparan dari tulisan (Visalli et al., 2023), yang menyebutkan bahwa ketika emosi tidak diimbangi dengan kesadaran penuh, maka bisa jadi tubuh akan memilih energi emosi sebagai bentuk pelampiasan atas apa yang terjadi terhadap dirinya.

Selanjutnya dalam kesalahan mengambil motivasi, motivasi sendiri merupakan salah satu bentuk dukungan yang diberikan oleh otak kepada diri seseorang untuk mencapai suatu hal tertentu. Biasanya motivasi akan muncul ketika terdapat stimulus yang memancing otak untuk bergerak lebih agar mampu mencapai suatu hal yang diinginkan dalam diri seseorang. Motivasi seringkali dikaitkan dalam bentuk semangat menggapai sesuatu dengan cara-cara atau terobosan, hal ini akan secara otomatis membangkitkan gairah tubuh untuk kembali berjuang dalam mencapai tujuan. Namun, motivasi sendiri tidak selalu bergerak kearah positif, karena sifat dari motivasi sendiri adalah memunculkan kembali gairah dalam tubuh, bukan untuk menentukan tujuan yang baik atau buruk (Kakimoto & Yoshida, 2022). Hal ini memungkinkan seseorang dalam melakukan kesalahan saat bermotivasi. Seperti yang diutarakan oleh CHY dan VK, dimana mereka termotivasi untuk berkendara dengan cepat agar mendapatkan intensif atau menghindari hukuman jika terlambat datang ke tujuan. Hal ini dapat disimpulkan bahwa mereka mengabaikan keselamatan saat berkendara demi motivasi untuk mendapatkan intensif lebih.

Pada poin ketiga, kebiasaan seseorang dalam mengatur pola hidupnya juga akan berdampak pada sisi kognitif yang dimilikinya. Hal ini bisa dibuktikan dari penelitian yang dilakukan oleh (Li et al., 2024), dimana gaya hidup atau pola hidup memiliki dampak psikologis yakni pengaruh kognitif yang dimiliki oleh manusia. Pola hidup seperti jam tidur yang tidak teratur secara otomatis juga akan mempengaruhi kinerja otak. Karena pada dasarnya, otak mempunyai jam istirahat yang paten dan teratur, jika otak dipaksakan untuk bekerja pada jam-jam tertentu, tentu akan ada efek samping di kemudian hari. Seperti halnya perilaku tidur yang diterapkan oleh VK dan CHY, yang membuat mereka memiliki bias pada kognitif khususnya saat berkendara.

Dan faktor terakhir yang mempengaruhi pola berkendara subjek adalah lingkungan sekitarnya. Lingkungan social sendiri merupakan salah satu aspek eksternal yang mempunyai pengaruh pada kepribadian yang dimiliki oleh manusia. Dalam lingkungan, individu mempunyai wadah dalam bertukar ilmu, pikiran, hingga pengalaman. Hal ini

membuat lingkungan sekitar memiliki efek penting dalam perkembangan kognisi manusia (Dunmoye et al., 2024). Pada penelitian ini, responden bercerita bahwa lingkungan juga memiliki peran penting dalam mempengaruhi gaya berkendara mereka. Peneliti menemukan bahwa lingkungan sekitar mampu membuat bias pada kognitif responden berupa suka mengejar pencapaian orang lain, haus akan pengakuan, hingga sering cek-cok dengan temannya. Seperti yang disampaikan Keempat responden memiliki kecenderungan untuk membandingkan diri sendiri dengan orang lain dan berusaha mencapai atau melebihi apa yang telah dicapai orang lain (Pradana Hengki Hendra et al., 2024).

Simpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan diatas, kesimpulan dari penelitian ini adalah bahwa bias kognitif memiliki peran dalam mempengaruhi perilaku berkendara secara ugall-ugallan khususnya di Jalan Pantura bagian Banyuwangi. Bias kognitif yang terjadi pada perilaku berkendara ugall-ugallan tersebut dapat disebabkan oleh empat faktor, yakni ketidakstabilan emosi, kesalahan motivasi, pola hidup, dan lingkungan sekitar dari pengendara. Walaupun dari keempat responden memiliki background pekerjaan dan cara pandang yang berbeda-beda, namun bias kognitif yang muncul dari mereka dapat disimpulkan bermula dari keempat faktor utama tersebut.

Referensi

- alfansyur, A., & Mariyani. (2020). Seni Mengelola Data : Penerapan Triangulasi Teknik , Sumber Dan Waktu Pada Penelitian Pendidikan Sosial. *Historis*, 5(2), 146–150.
- Anggito, A., & Setiawan, J. (2018). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Cv Jejak (Jejak Publisher).
- Besson, T., Richetin, J., & Zerhouni, O. (2023). Effect Of Emotion Dysregulation And Emotion Regulation Strategies On Evaluative Conditioning. *Learning And Motivation*, 82(February). <https://doi.org/10.1016/j.lmot.2023.101890>
- Bungsu, R., & Rosadi, K. I. (2021). Faktor Yang Mempengaruhi Berpikir Sistem : Aspek. *Jemsi, Jurnal Ekonomi Manajemen Sistem Informatika*, 2(2), 205–215.
- Colonna, P., & Intini, P. (2020). Compensation Effect Between Deaths From Covid-19 And Crashes: The Italian Case. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 6, 100170. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100170>
- Dunmoye, I. D., Rukangu, A., May, D., & Das, R. P. (2024). An Exploratory Study Of Social Presence And Cognitive Engagement Association In A Collaborative Virtual Reality Learning Environment. *Computers & Education: X Reality*, 4(January), 100054. <https://doi.org/10.1016/j.cexr.2024.100054>
- Eboli, L., & Forciniti, C. (2020). The Severity Of Traffic Crashes In Italy: An Explorative Analysis Among Different Driving Circumstances. *Sustainability (Switzerland)*, 12(3). <https://doi.org/10.3390/su12030856>
- Fahmi, K. (2021). Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Dan Perilaku Berkendara Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Pasir Pengaraian Riau. *Jurnal Ilmiah Cano Ekonomos*, 10(1), 1–10. <https://doi.org/10.30606/Cano.V10i1.1084>

- Gawęda, Ł., & Krężolek, M. (2019). Cognitive Mechanisms Of Alexithymia In Schizophrenia: Investigating The Role Of Basic Neurocognitive Functioning And Cognitive Biases. *Psychiatry Research*, 271, 573–580. <https://doi.org/10.1016/j.psychres.2018.12.023>
- Guritnaningsih, Tjahjono, T., & Maulina, D. (2018). Kelalaian Manusia (Human Error) Dalam Kecelakaan Lalu Lintas: Analisis Berdasarkan Pemrosesan Informasi Human Error In Traffic Accidents: Analysis Of Based On Information Processing. *Traffic Accident Research Centre Journal Of Indonesia Road Safety*, 1(1), 30–38.
- Hartatik, E. S. (2023). Collective Memory Of Java's North Coast Road (Pantura) In Central Java In The New Order Period: A Historical Study. *Forum Ilmu Sosial*, 50(1), 25–31. <https://doi.org/10.15294/fis.v50i1.44129>
- Haselton, M. G., Nettle, D., & Andrews, P. W. (2015). The Evolution Of Cognitive Bias. *The Handbook Of Evolutionary Psychology*, 724–746. <https://doi.org/10.1002/9780470939376.ch25>
- Kakimoto, R., & Yoshida, M. (2022). Evacuation Action During Torrential Rain Considering Situation Awareness Error Using Protection Motivation Theory. *International Journal Of Disaster Risk Reduction*, 82(November 2021), 103343. <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2022.103343>
- Lestari, A., Budiarti, Y., & Ilmi, B. (2020). Study Fenomenologi: Psikologis Pasien Kanker Yang Menjalani Kemoterapi. *Jurnal Keperawatan Suaka Insan (Jksi)*, 5(1), 52–66. <https://doi.org/10.51143/jksi.v5i1.196>
- Li, H., Qi, S., Wang, S., Yang, S., Liu, S., Chen, S., Li, X., Li, R., Yang, J., Li, H., Bao, Y., Shi, Y., Wang, Z., Liu, M., & He, Y. (2024). Cardiometabolic Diseases And Early Cognitive Decline: Mitigated By Integrated Active Lifestyle For Brain Health. *Journal Of Affective Disorders*, 350(January), 155–163. <https://doi.org/10.1016/j.jad.2024.01.059>
- Liu, W., Zhou, Y., Zheng, W., Wang, C., Zhan, Y., Li, H., Chen, L., Zhao, C., & Ning, Y. (2019). Mediating Effect Of Neurocognition Between Severity Of Symptoms And Social-Occupational Function In Anxious Depression. *Journal Of Affective Disorders*, 246(August 2018), 667–673. <https://doi.org/10.1016/j.jad.2018.12.129>
- O'sullivan, E. D., & Schofield, S. J. (2018). Cognitive Bias Clinical Medicine. *Journal Of The Royal College Of Physicians Of Edinburgh*, 48(3), 225–232. <https://doi.org/10.4997/jrcpe.2018.306>
- Parahita, A. (2023). Analisis Struktur Teks Dalam Berita Online Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia: Kajian Wacana Kritis Van Dijk.
- Pfabigan, D. M., Rütgen, M., Kroll, S. L., Riečanský, I., & Lamm, C. (2021). The Administration Of The Opioid Buprenorphine Decreases Motivational Error Signals. *Psychoneuroendocrinology*, 128(November 2020), 105199. <https://doi.org/10.1016/j.psychneuen.2021.105199>
- Pradana Hengki Hendra, Suwatin, W., & Ridwan Fauzen, M. N. (2024). Efforts To Prevent Early Marriage With Counseling Psychology Services In Srengat District, Blitar Regency. *Al-Ihath: Jurnal Bimbingan Dan Konseling Islam*, 4(2), 88–95. <https://doi.org/10.53915/jbki.v4i2.539>

- Prihartono, M. D. (2023). *Pengaruh Optimistik Dan Pesimistik Bias Terhadap Tingkat Stress Dalam Penyelesaian “ Tugas ” Menggunakan Muse Headband Dan Driving Simulator*.
- Regev, S., Rolison, J. J., & Moutari, S. (2018). Crash Risk By Driver Age, Gender, And Time Of Day Using A New Exposure Methodology. *Journal Of Safety Research*, 66, 131–140. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2018.07.002>
- Stratton, S. J. (2021). Population Research: Convenience Sampling Strategies. *Prehospital And Disaster Medicine*, 36(4), 373–374. <https://doi.org/10.1017/S1049023x21000649>
- Visalli, A., Ambrosini, E., Viviani, G., Sambataro, F., Tenconi, E., & Vallesi, A. (2023). On The Relationship Between Emotions And Cognitive Control: Evidence From An Observational Study On Emotional Priming Stroop Task. *Plos One*, 18(11 November), 1–17. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0294957>
- Wang, W., Xi, J., Chong, A., & Li, L. (2017). Driving Style Classification Using A Semisupervised Support Vector Machine. *Ieee Transactions On Human-Machine Systems*, 47(5), 650–660. <https://doi.org/10.1109/Thms.2017.2736948>
- Wang, Z., Jusup, M., Shi, L., Lee, J. H., Iwasa, Y., & Boccaletti, S. (2018). Exploiting A Cognitive Bias Promotes Cooperation In Social Dilemma Experiments. *Nature Communications*, 9(1), 1–7. <https://doi.org/10.1038/S41467-018-05259-5>