
KEPRIBADIAN DAN KECELAKAAN LALU-LINTAS

Yapsir G. Wirawan

Pengantar

Dewasa ini angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia masih cukup tinggi. Statistik dari Departemen Perhubungan RI menunjukkan bahwa banyaknya kecelakaan di Indonesia, dalam tahun 1995 misalnya, masih lebih dari 16.510 kejadian (Kompas, 19 September 1996).

Berbagai usaha untuk menurunkan angka kecelakaan itu telah dilakukan dengan menetapkan berbagai peraturan lalu-lintas, (misalnya barang siapa yang mengendarai kendaraan di jalan umum harus memiliki SIM), serta mengadakan berbagai sarana yang menolong seperti lampu-lampu di persimpangan jalan, rambu-rambu lalu-lintas (misalnya batas kecepatan maksimal), marka-marka jalan, dan sebagainya. Usaha pengaturan lalu-lintas ini selain dimaksud untuk meningkatkan keselamatan pemakai jalan memang juga untuk meningkatkan efisiensi, yakni kelancaran berlalu-lintas (Hutchinson, 1992). Walaupun usaha pengaturan lalu-lintas itu setiap kali diperbaiki dan disesuaikan dengan keadaan untuk menekan angka kecelakaan, namun sejauh ini angka kecelakaan itu, seperti tersebut di atas, masih cukup tinggi.

Kecelakaan melibatkan baik faktor lingkungan maupun faktor manusia. Jalan yang licin, tikungan yang amat tajam, dan sebagainya merupakan faktor lingkungan; sedangkan kecerobohan, kelalaian, dan sebagainya merupakan faktor manusia.

Ke-dua faktor tersebut memang perlu diperhitungkan (Goldenson, 1970). Namun demikian, tanpa mengurangi pentingnya faktor lingkungan, makalah yang singkat ini memang mencoba untuk menfokuskan perhatiannya hanya pada faktor manusianya, yakni faktor kepribadian, yang banyak berkait dengan pelanggaran kedisiplinan berlalu-lintas dan kecelakaan.

Psikologi Keselamatan

Faktor-faktor manusia yang berkait dengan kecelakaan serta cara-cara pencegahan

kecelakaan itu dipelajari dalam psikologi keselamatan (Goldenson, 1970).

Studi psikologis tentang kecelakaan ini mencoba menjelaskan mengapa kecelakaan masih juga terjadi walaupun keadaan telah dibuat lebih aman dan tanda-tanda bahaya telah banyak dipasang.

Psikologi keselamatan juga banyak memanfaatkan statistik. Diketahui misalnya bahwa usia dan pengalaman merupakan faktor-faktor penting yang berperan pada keselamatan, dengan angka kecelakaan yang lebih tinggi ditemukan pada mereka yang berusia di bawah dua-puluh tahun dan usia awal dua-puluh tahunan, sedangkan pada mereka yang berusia antara pertengahan dua-puluh tahunan dan pertengahan lima-puluh tahunan, angka kecelakaannya cukup stabil (Smither, 1988).

Berbagai indikasi menunjukkan bahwa mereka yang hampir tidak pernah mendapatkan kecelakaan yang berarti ternyata telah terbina dalam kondisi yang menekankan sikap dan pola kepribadian yang mengarah pada perilaku yang aman (Goldenson, 1970).

Orang tua mereka ternyata telah memenuhi kebutuhan-kebutuhan mereka yang mendasar akan kasih sayang, rasa aman, dan harga diri, menghargai pemikiran panjang dan tindakan yang cerdas, mengembangkan keterampilan-keterampilan dasar mereka, serta menanamkan sikap hormat dan perhatian pada orang lain (Goldenson, 1970).

Sebaliknya, psikologi keselamatan juga mencoba melihat sisi sebaliknya dari keselamatan, yakni kecelakaan. Berbagai penelitian mengenai kecelakaan lalu-lintas menunjukkan bahwa sangat banyak orang yang memiliki sikap-sikap yang berbahaya yang dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan (Goldenson, 1970).

Ciri-ciri Kepribadian yang Mengundang Bahaya

Berikut ini akan ditinjau berbagai ciri kepribadian yang mengarah pada perilaku yang membahayakan keselamatan.

1. Kurang Tanggung-jawab Moral

Salah satu kemungkinan penjelasan mengapa para pemakai jalan di bawah usia dua-puluh tahun dan usia awal dua-puluh tahunan lebih banyak mengalami kecelakaan ialah kurangnya tanggung-jawab moral mereka. Keadaan serupa juga ditunjukkan oleh Smither (1988) pada para karyawan muda di perusahaan. Sebagai akibat dari kurangnya bertanggung-jawab moral, mereka ini biasanya menjadi lebih ceroboh hingga akhirnya

kurang mampu menghadapi bahaya.

Parker menunjukkan bahwa angka kecelakaan lalu-lintas itu ditemukan lebih kecil pada mereka yang telah menikah (Sargent, 1965). Agaknya, mereka yang telah menikah itu dituntut oleh keadaan untuk lebih bertanggung-jawab secara moral, hingga akan lebih membuat mereka merasa bahwa kecelakaan yang mungkin mereka alami akan dirasakan pula oleh semua anggota keluarganya yang lain.

2. Ego-sentris

Ego-sentris ialah sifat mementingkan diri sendiri. Para ahli umumnya sependapat bahwa sifat ego-sentris ini juga merupakan faktor penting lainnya yang sering menimbulkan kecelakaan (Johns dkk., 1954).

Orang demikian biasanya juga kurang mempunyai penghargaan dan perhatian pada orang lain. Mudah dimengerti bila orang yang mementingkan diri sendiri dan mengabaikan kepentingan orang lain itu akan juga mengabaikan tanda-tanda lalu-lintas, karena tanda-tanda lalu-lintas memang dibuat untuk kepentingan orang banyak. "Peduli amat dengan orang lain!" katanya pada diri sendiri. Akibat selanjutnya ialah pemberian andil pada peningkatan angka kecelakaan.

3. Agresif

Pengguna jalan yang agresif biasanya kurang memiliki kesabaran pada orang lain, gampang menyalahkan orang lain, mudah sekali tersinggung, marah, dan cenderung untuk "mendidik" orang-orang lain yang dinilainya telah melakukan kesalahan.

Rasa permusuhan dan marah akan mudah membuat sebuah motor atau mobil menjadi sebuah senjata penyerang yang praktis, tinggal tancap gas saja! Oleh karena itu, di belakang kendali sebuah mobil, orang demikian dapat dengan segera menjadi kekuatan pengrusak kelas wahid (Johns dkk., 1954).

4. Kurang Kestabilan Emosi

Parker meneliti 100 orang pengendara truk untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang berkait dengan angka kecelakaan yang rendah. Dengan menggunakan psikotes, Parker menemukan bahwa kestabilan emosi merupakan faktor yang berperan pada keselamatan berlalu-lintas. Menurut Parker, mereka yang memperoleh nilai tes kestabilan emosi yang tinggi relatif memiliki angka kecelakaan yang rendah (Sargent, 1965).

Kestabilan emosi mengindikasikan kedewasaan pribadi, yang terlihat dengan adanya kemampuan untuk mengendalikan diri, serta kemampuan untuk meredam reaksi-

reaksi emosional yang kuat.

Sebaliknya ketidak-stabilan emosi sering merupakan faktor yang menimbulkan pertimbangan yang lemah yang banyak mengakibatkan kecelakaan, dan merupakan ciri umum orang dewasa yang belum masak (Johns dkk., 1954).

Ketidak-stabilan emosi sering ditandai dengan adanya reaksi emosional yang kuat, yang datangnya secara tiba-tiba dan tak terduga-duga.

Terkait dengan ketidak-stabilan emosi ini ialah perilaku impulsif yang ditandai dengan “pukul dulu, pikir kemudian”. Perilaku impulsif ini sering ditemukan pada orang-orang yang banyak mengalami kecelakaan (Goldenson, 1970; Smither, 1988).

Dorongan yang kuat untuk mengendarai dengan kecepatan tinggi sering kali juga muncul dari ketidak-stabilan emosi ini. Berbagai statistik menunjukkan bahwa kecepatan yang terlalu tinggi memberikan andil paling besar pada kecelakaan di jalan raya (Funk and Wagnal, 1994).

5. Percaya-diri Berlebihan

Kepercayaan pada diri sendiri memang diperlukan untuk dapat mengendarai kendaraan di jalan umum dengan baik. Kepercayaan pada diri sendiri di sini memang bernilai positif. Namun, bila kepercayaan pada diri sendiri ini membengkak secara berlebihan (*over-confidence*), maka keadaannya akan berbalik menjadi mengundang bahaya.

Berbagai penelitian mengenai kecelakaan lalu-lintas menunjukkan bahwa rasa percaya-diri berlebihan juga berperan dalam meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan (Goldenson, 1970). Orang-orang yang percaya-diri secara berlebihan pada kemampuannya dalam mengendarai kendaraan cenderung untuk mengabaikan prinsip-prinsip keselamatan. Mereka menggerakkan mobilnya dengan kecepatan luar biasa, mengundurkan mobilnya juga dengan kecepatan serupa, mengerem dengan mendadak, menguntit mobil di depannya dengan cara “menempel,” dan perilaku-perilaku lainnya yang tidak kenal bahaya karena kepercayaan-dirinya yang amat berlebihan itu. Mereka seolah berkata dalam dirinya, “Saya tidak mungkin tertimpa kecelakaan,” dan menjadi ceroboh karenanya.

Keadaan Temporer

Ciri-ciri kepribadian yang dapat mengundang bahaya seperti tersebut di atas sedikit

banyak bersifat “permanen,” yakni tidak mudah berubah dalam waktu yang relatif singkat. Di samping itu memang ada “pengundang-pengundang bahaya” yang lain yang bersumber pada keadaan temporer atau keadaan sementara seseorang, yakni keadaan yang sedang dialaminya selagi dia sedang berada dalam perjalanan di jalan umum.

Keadaan temporer ini juga besar pengaruhnya pada kemungkinan terjadinya kecelakaan di jalan raya. Pada umumnya keadaan temporer dapat berupa keadaan psikologis seperti stres, cemas, bosan, dan sebagainya; dan dapat pula berupa keadaan faali seperti lelah, lapar, mengantuk, dan sebagainya.

1. Keadaan Psikologis

Pengguna jalan yang sedang mengalami **stres** cenderung menjadi terpecah perhatiannya, kurang waspada, dan kurang dapat menggunakan pengetahuan dan keterampilannya. Akibatnya mereka tidak mampu menghadapi berbagai keadaan darurat yang terus menerus terjadi pada waktu mereka mengendarai sebuah mobil (Goldenson, 1970).

Kecemasan sering terjadi pada seseorang karena kekawatirannya kalau dia bakal kehilangan pekerjaan, kesehatan, keadaan rumah-tangga, dan sejenisnya. Pengguna jalan yang sedang mengalami kecemasan sering kali juga cenderung terpecah perhatiannya, hingga mereka menjadi lengah terutama dalam menghadapi situasi darurat. Ketegangan yang terjadi karena kecemasan juga dapat mengganggu koordinasinya.

Kebosanan yang menghinggapi pengguna jalan sering menjilma menjadi kecerobohan dan ketidak-acuhan terhadap peraturan-peraturan lalu-lintas. Kecelakaanlah yang sering menjadi akibatnya.

2. Keadaan Faali

Yang dimaksud dengan keadaan faali di sini ialah keadaan jasmaniah yang lagi dirasakan kurang nyaman karena adanya gangguan faali sementara seperti sakit, lelah, haus, lapar, dan sebagainya.

Smither (1988) menunjukkan dari statistik bahwa para karyawan perusahaan yang sedang **sakit** cenderung mengalami banyak kecelakaan. Goldenson (1970) menunjukkan bahwa keadaan serupa juga bisa terjadi di jalan raya, bahwa orang-orang yang sedang sakit juga cenderung mengalami banyak kecelakaan di jalan raya. Para pakar dewasa ini sependapat bahwa seseorang dapat memiliki “bakat memperoleh kecelakaan” secara temporer karena sedang mengalami infeksi suatu penyakit, haid, kurang tidur, kelaparan, keracunan, dan lain-lainnya (Goldenson, 1970).

Penelitian klinis pada orang-orang yang mudah mengalami kecelakaan juga menemukan bahwa **kelelahan**, di samping keadaan faali lainnya, merupakan faktor penyebab kecelakaan yang amat besar (Sargent, 1965).

Faktor-faktor lain yang bersumber pada keadaan faali yang juga besar perannya pada terjadinya kecelakaan lalu-lintas ialah kurang tidur atau **mengantuk**, **haus** dan **lapar**, serta di bawah pengaruh **alkohol**. Faktor-faktor ini tampaknya kurang besar perannya hingga kebanyakan orang sering kali lalu mengabaikannya, dan baru kemudian menyadarinya setelah ternyata benar-benar mengalami kecelakaan.

Kesimpulan dan Saran-Saran

Kecelakaan lalu-lintas melibatkan baik faktor lingkungan maupun faktor manusia, hingga untuk menekan angka kecelakaan lalu-lintas, kedua faktor itu perlu diperhitungkan. Tanpa mengurangi arti pentingnya faktor lingkungan, makalah ini lebih menyoroti pada faktor manusianya.

Faktor manusia terkait dengan faktor kepribadian yang sedikit banyak bersifat “permanen”, dan terkait pula dengan keadaan temporer dari si-pengguna jalan. Berbagai ciri kepribadian yang dapat mengundang bahaya di jalan raya ialah kurang tanggung-jawab moral, ego-sentris, agresif, kurang kestabilan emosi, dan percaya-diri berlebihan; sedangkan keadaan temporer yang membahayakan ialah keadaan psikologis seperti stres, cemas, dan bosan, serta keadaan faali seperti sakit, lelah, sedang haid, haus, lapar, mengantuk, dan mabuk.

Bagi pengguna jalan yang sedang dalam keadaan beresiko tinggi itu disarankan agar tidak mengendarai kendaraannya dulu sampai keadaannya kembali menjadi normal, sedangkan bagi pengguna jalan yang memiliki ciri kepribadian mengundang bahaya, karena sifatnya yang sedikit banyak “permanen” itu, disarankan untuk berkonsultasi pada seorang psikolog.

Kepustakaan

Claybrook, Joan S. 1996. “Automotive Safety,” dalam *The 1996 Grolier Multimedia Encyclopedia*. CD-ROM. Grolier Electronic Publishing, Inc., Novato, California.

- Funk & Wagnalls New Encyclopedia. 1994. CD-ROM. Funk & Wagnalls Corporation, New York.
- Goldenson, Robert M., 1970. "Accident-proneness," dan "Safety psychology" dalam *The Encyclopedia of Human Behavior*. Doubleday & Company, Inc. New York.
- Hutchinson Encyclopedia. 1992. CD-ROM. Helicon Publishing Ltd., Oxford.
- Johns, Edward B., Sutton, Wilfred C., dan Webster, Lloyd E. 1954. *Health for Effective Living*. McGraw-Hill Book Company, Inc., New York.
- Kompas. 19 September 1996. "Presiden: Disiplin Lalu Lintas Jalan Makin Memprihatinkan." PT Kompas Media Nusantara, Jakarta.
- Sargent, S. Stansfeld, dan Stafford, Kenneth R. 1965. *Basic Teachings of the Great Psychologists*. Dolphin Books, Doubleday & Company, Inc., New York.
- Smither, Robert D. 1988. *The Psychology of Work and Human Performance*. Harper & Row, Publishers, New York.

Biodata

Yapsir G. Wirawan adalah sarjana Psikologi UGM (1966), mengikuti program non gelar dari University of Hawaii, AS (1970), mendapatkan MA (1981) dan Ph. D. (1986) dalam psikologi pendidikan dari University of Michigan, AS. Sejak 1967 bekerja sebagai dosen pada Fakultas Psikologi UGM, menerima penghargaan dari Presiden Soeharto dalam Bidang Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (1990).