

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kecelakaan merupakan kejadian yang sulit diprediksi kapan dan dimana akan terjadi (Saputra, 2017). *Global Status Report on Road Safety* (WHO, 2015) mengatakan bahwa setiap tahun, lebih dari 1,2 juta orang meninggal dunia, dan 50 juta lainnya luka berat akibat kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data Korlantas Polri (Poskota, 2020) tercatat adanya peningkatan jumlah kecelakaan sebanyak 0.55% pada periode minggu ke-38 tahun 2020. Pada periode minggu ke-37, jumlah kecelakaan sebanyak 1083 kejadian, sedangkan periode minggu ke-38 jumlah kecelakaan sebanyak 1089 kejadian. Namun dari jumlah tersebut, disebutkan juga bahwa adanya penurunan korban meninggal akibat kecelakaan dari 224 orang menjadi 201 orang, sedangkan untuk luka berat mengalami peningkatan dari 10.233 orang menjadi sebanyak 10.313 orang.

Beberapa peneliti menemukan bahwa yang lebih banyak terlibat dalam kecelakaan lalu lintas adalah laki-laki (Kepel, Mallo, & Tomuka, 2019; Singh, Nasution, & Hayati, 2015; Utama, Magetsari, & Pribadi, 2008) dan berusia sekitar 16-25 tahun (Utama, Magetsari, & Pribadi, 2008). Kepel, Mallo, dan Tomuka (2019) menyebutkan bahwa korban berjenis kelamin laki-laki sebanyak 78,9 %. Singh, Nasution, dan Hayati, (2015) juga menyebutkan bahwa korban berjenis kelamin laki-laki sebanyak 78,35%. Sementara itu, Utama, Magetsari, dan Pribadi (2008) menyebutkan bahwa pengendara berjenis kelamin laki-laki dengan usia 16-25 tahun lebih banyak mengalami kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan terjadi disebabkan oleh beberapa faktor. Sebuah studi mengenai kecelakaan motor di Eropa, 87% dari 921 kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh faktor perilaku pengendara, 37% diantaranya diatribusikan kepada pengendara motor, dan 50% diatribusikan kepada pengemudi kendaraan lain. Sementara itu, Association of European Motorcycle menyebutkan penyebab kecelakaan lainnya dihasilkan dari 8% faktor lingkungan dan 4% faktor kendaraan (dalam Bagaskara,

2017). Tingginya jumlah kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh beberapa faktor, namun faktor manusia merupakan yang paling dominan (Anwar, 2017). Nabi, dkk (2005) juga menyatakan bahwa faktor terbesar penyebab kecelakaan lalu lintas terbanyak adalah manusia. Faktor manusia yang ditemukan pada penelitian sebelumnya diantaranya faktor kepribadian, kognitif, dan lainnya (Trimana & Bagaskara, 2017).

Salah satu penyebab dari faktor manusia adalah terjadinya perilaku mengemudi berisiko. Perilaku mengemudi berisiko (*Risky Driving Behaviour*) adalah salah satu bentuk perilaku mengemudi yang berisiko atau membahayakan. Megawati & Dewayani (2018) menyebutkan bahwa perilaku mengemudi berisiko dikategorikan sebagai bentuk kesalahan manusia dalam berkendara berupa pengendara yang lengah dan tidak tertib berlalu lintas. Perilaku mengemudi berisiko merupakan prediksi dari sikap pengemudi dalam mengambil resiko saat mengemudi, sehingga dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Iversen, 2004). Perilaku mengemudi berisiko merupakan perilaku mengemudi yang tidak memikirkan orang lain dan mementingkan diri sendiri, ditandai dengan tingginya kecepatan dan pelanggarannya (Machin & Sankey, 2007). Berdasarkan penjelasan tersebut dapat disimpulkan bahwa perilaku mengemudi berisiko merupakan perilaku yang membahayakan pengendara itu sendiri dan orang lain dengan berkendara tidak sesuai peraturan lalu lintas yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Perilaku mengemudi berisiko merupakan perilaku mengemudi yang tidak memikirkan orang lain dan mementingkan diri sendiri, ditandai dengan tingginya kecepatan dan pelanggarannya (Machin & Sankey, 2007). Hal ini sesuai dengan pandangan Islam yang melarang umatnya untuk membahayakan diri sendiri dan orang lain. Dalam sebuah kajian dari Hariyanto (2016), dijelaskan dalam sebuah hadits. Dari Abu Sa'id bin Malik bin Sinan al'-Khudri *radhyallahu anhu*, Rasulullah *shallallahu 'alaihi wa sallam* bersabda:

لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ

Artinya: “Tidak boleh ada bahaya dan tidak boleh membahayakan orang lain”
(HR. Malik bin Anas)

Nabi *shallallahu 'alaihi wa sallam* juga bersabda:

مَنْ ضَارَّ ضَرَّهُ اللَّهُ وَمَنْ شَاقَّ شَقُّهُ اللَّهُ عَلَيْهِ

Artinya: “Barangsiapa membahayakan orang lain, maka Allah akan membalas bahaya kepadanya, dan barangsiapa yang menyusahkan atau menyulitkan orang lain, maka Allah akan menyulitkannya.” (HR Muslim).

Berdasarkan hadits di atas ditegaskan bahwa dalam Islam, membahayakan diri sendiri dan orang lain itu dilarang. Dalam situasi mengemudi, hendaknya sebagai pengendara yang baik selalu berperilaku baik dan tidak menunjukkan perilaku yang berisiko yang membahayakan diri sendiri dan orang lain.

Beberapa faktor psikologis dapat mempengaruhi terjadinya perilaku mengemudi berisiko. Bagaskara (2017) menyebutkan bahwa pengendara memiliki kecenderungan mempersepsi sumber munculnya bahaya dan siapa yang paling bertanggung jawab atas segala konsekuensinya. Kecenderungan tersebut juga disebutkan oleh Rotter (1996) yang mengklasifikasikan individu berdasarkan kecenderungan mengatribusikan segala peristiwa yang terjadi dalam hidupnya kepada faktor eksternal atau faktor internal yang disebut juga *Locus of Control* (LoC).

Sejumlah penelitian juga telah mengungkapkan peran LoC terhadap perilaku individu dalam konteks situasi mengemudi. Montag & Comrey (1987) menyebutkan bahwa LoC internal berkorelasi negatif dengan keterlibatan dalam kecelakaan, sementara LoC eksternal berkorelasi positif dengan keterlibatan dalam kecelakaan lalu lintas. Disebutkan juga bahwa individu dengan LoC internal berkorelasi dengan perilaku berhati-hati dibandingkan dengan individu dengan LoC eksternal. Individu dengan LoC internal juga lebih sadar akan keadaan dirinya dan tugasnya dibandingkan individu dengan LoC eksternal (Lefcourt, 1973). Dalam konteks mengemudi, dapat dikatakan bahwa individu dengan LoC internal lebih sadar dan bertanggung jawab dengan perilaku mengemudi dibandingkan dengan individu dengan LoC eksternal.

Penelitian sebelumnya membahas tentang *locus of control* dan *sensation seeking* sebagai faktor-faktor kepribadian yang mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko seseorang yang dilakukan oleh Bagaskara (2017). Penelitian

tersebut melibatkan 136 pengendara sepeda motor dan 85 lainnya adalah pengemudi mobil. Bagaskara (2017) menggunakan skala *Traffic Locus of Control* (TLCoC) dan skala *Driver Thrill* yang merupakan skala adaptasi untuk mengukur Sensation Seeking. Dari penelitian tersebut, ditemukan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara pengendara motor dan pengemudi mobil dalam perilaku mengemudi berisiko secara keseluruhan. Hasil selanjutnya ditemukan bahwa LoC internal dan *sensation seeking* dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko, sementara LoC eksternal tidak berkorelasi dengan perilaku mengemudi berisiko (Bagaskara, 2017).

Selain LoC, faktor psikologis lain yang berkaitan dengan perilaku mengemudi berisiko adalah sikap pro risiko atau sikap pengambilan risiko. West dan Hall (1997) menyebutkan bahwa sikap pro risiko merupakan sikap mengemudi dengan cara yang meskipun tidak melanggar hukum tetapi memiliki risiko yang tinggi dengan kemungkinan kecelakaan. Sejalan dengan hal tersebut, penelitian yang dilakukan oleh Ulleberg & Rundmo (2002) menemukan bahwa sikap pengemudi terhadap perilaku berisiko dapat dilihat dari dimensi sikap yang berkorelasi secara signifikan dengan perilaku mengemudi serta frekuensi kecelakaannya. Lebih lanjut lagi, studi yang dilakukan oleh Iversen dan Rundmo (2004) mengungkapkan bahwa sikap terhadap masalah keselamatan lalu lintas mempengaruhi keterlibatan dalam perilaku berisiko di lalu lintas, terutama dalam hal sikap terhadap pelanggaran lalu lintas. Dengan kata lain, dapat disimpulkan bahwa sikap terhadap perilaku berisiko memiliki keterkaitan dengan perilaku mengemudi berisiko dan kemungkinan terjadinya kecelakaan.

Konsep sikap itu sendiri merupakan asumsi dari kemampuan mempengaruhi, mengarahkan, membentuk, atau memprediksi perilaku yang sebenarnya (Iversen & Rundmo, 2004). Iversen (2004) menambahkan bahwa sikap seseorang terhadap suatu hal dapat memprediksi perilakunya di masa depan. Dalam hal ini ialah sikap pengambilan risiko seseorang dengan perilaku mengemudinya. Iversen dan Rundmo (2004) menyatakan bahwa sikap dan perilaku berkorelasi secara signifikan jika diukur dengan spesifisitas yang sesuai. Berdasarkan pemaparan tersebut dapat disimpulkan bahwa sikap pengambilan risiko atau sikap

pro risiko merupakan sebuah pengukuran yang dapat memprediksi perilaku berisiko yang sebenarnya, dalam hal ini ialah perilaku mengemudi berisiko.

Sejumlah peneliti telah mengungkapkan kaitan antara LoC dengan konstruk psikologis lain, di antaranya mengenai hubungannya dengan bagaimana seseorang mempersepsi dan memahami risiko. McClure, Walkie, dan Allen (1999) meneliti tentang LoC dengan pencegahan terhadap kerusakan yang diakibatkan dari bencana alam gempa bumi. Dalam penelitiannya ditemukan bahwa LoC internal berkaitan dengan kesiapsiagaan seseorang terhadap bencana alam, yaitu gempa bumi. Disebutkan juga bahwa seseorang dengan LoC eksternal cenderung melihat kerusakan yang diakibatkan oleh gempa bumi adalah hal yang tidak dapat dicegah. Sedangkan, seseorang dengan LoC internal cenderung melihat kerusakan yang diakibatkan oleh gempa bumi adalah hal yang dapat dicegah (McClure, Walkie, & Allen, 1999). Temuan ini menggambarkan bahwa seseorang dengan LoC internal cenderung memiliki antisipasi yang tinggi terhadap risiko apa yang akan terjadi di masa depan, sedangkan seseorang dengan LoC eksternal berkebalikannya.

Penelitian lain mengenai bagaimana kaitan antara LoC dengan persepsi risiko dilakukan oleh You, Ji, dan Han (2013) yang meneliti tentang hubungan antara LoC dengan perilaku operasi keselamatan pada pilot. Dalam penelitiannya ditemukan bahwa seseorang dengan LoC internal dapat mempengaruhi perilaku operasi keselamatan pada pilot. Mereka juga mengungkapkan bahwa terdapat persepsi risiko yang memediasi hubungan antara LoC dan perilaku operasi keselamatan serta total waktu penerbangannya. Dikatakan juga bahwa LoC mempengaruhi perilaku operasi keselamatan secara tidak langsung melalui persepsi terhadap risiko. Selain itu, pilot dengan skor LoC internal yang tinggi cenderung menganggap kecelakaan penerbangan memiliki risiko yang tinggi, sehingga dalam penerbangan beroperasi menjadi lebih aman. Sebaliknya, pilot dengan skor LoC eksternal yang tinggi cenderung menganggap kecelakaan penerbangan memiliki risiko yang rendah (You, Ji, & Han, 2013). Dengan kata lain, dapat disimpulkan bahwa seseorang dengan LoC internal lebih mempengaruhi penilaian dan perilaku seseorang menjadi lebih sadar terhadap risiko yang akan terjadi pada dirinya.

Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Carpentier dkk (2014) menemukan bahwa sikap pro risiko dan LoC berfungsi sebagai moderator utama dari efek nonkomitmen pada perilaku mengemudi berisiko. Selain itu, sikap juga dioperasikan sebagai moderator sekunder dari efek moderasi yang diberikan oleh LoC. Artinya adalah kurangnya komitmen yang berasal dari lingkungan keluarga pengendara muda akan meningkatkan risiko mengemudi pada individu dengan LoC internal dibandingkan LoC eksternal. Namun, hal itu hanya terjadi apabila pengendara memiliki sikap yang mendukung hal-hal yang berisiko (Carpentier, 2014).

Meskipun telah banyak peneliti yang melakukan penelitian terhadap *locus of control* dan sikap pro risiko, tetapi studi yang mengkaji kaitannya dengan perilaku mengemudi berisiko secara khusus masih belum banyak ditemukan. Selain itu, dari sejumlah penelitian mengenai kaitan antara LoC dan sikap terhadap risiko masih belum terdapat konsistensi temuan. Studi McClure, Walkie, dan Allen (1999) menyatakan bahwa LoC internal lebih cenderung menganggap risiko sebagai hal yang positif, sedangkan pada penelitian lainnya (You, Ji, & Han, 2013) ditemukan hal yang sebaliknya, di mana LoC eksternal cenderung lebih menyukai risiko. Oleh karena itu, perlu dilakukan kajian lebih lanjut mengenai bagaimana kaitan antara kedua faktor tersebut, khususnya di dalam konteks perilaku mengemudi. Hal ini penting karena LoC dan sikap terhadap risiko erat kaitannya dengan perilaku mengemudi berisiko.

1.2 Pertanyaan Penelitian

1. Apakah terdapat peran *locus of control* dan sikap pro risiko secara signifikan terhadap perilaku mengemudi berisiko?
2. Bagaimana tinjauan Islam terkait peran *locus of control* dan sikap pro risiko terhadap perilaku mengemudi berisiko?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Peneliti ingin mengetahui peran *locus of control* dan sikap pro risiko secara signifikan terhadap perilaku mengemudi berisiko.
2. Melihat tinjauan Islam terkait peran *locus of control* dan sikap pro risiko secara signifikan terhadap perilaku mengemudi berisiko.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat khusus yang didapat dari hasil penelitian ini antara lain :

1.4.1 Manfaat teoritis

Secara teoritis, diharapkan penelitian ini dapat menjadi referensi dalam bidang Psikologi Lalu Lintas, khususnya bahasan tentang locus of control dan sikap pro risiko dengan perilaku mengemudi berisiko.

1.4.2 Manfaat praktis

Bagi praktisi lalu lintas, diharapkan hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai dasar dalam edukasi berkendara terkait perilaku berisiko.

1.5 Kerangka Berpikir

