

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas masih menjadi permasalahan di kota-kota besar di Indonesia, salah satunya adalah di DKI Jakarta. Hal ini dapat dilihat dari angka-angka kecelakaan lalu lintas di DKI Jakarta. Menurut Korlantas (2018) jumlah kecelakaan yang terjadi di Jakarta sebanyak 1.435 kecelakaan, jumlah yang meninggal dunia sebanyak 369 jiwa, luka berat sebanyak 207 jiwa, dan luka ringan sebanyak 1172 jiwa. Kecelakaan lalu lintas jika diurutkan berdasarkan jenis kendaraannya yang paling tinggi adalah kecelakaan bermotor sebanyak 34,8 ribu sedangkan kecelakaan mobil sebanyak 7,3 ribu.

Kecelakaan lalu lintas terjadi akibat dari beberapa faktor, namun faktor kelalaian manusia dalam berkendara (*human error*) memiliki kontribusi signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas. Faktor kelalaian manusia mendapatkan angka yang paling tinggi yaitu mencapai 80-90 %, faktor dari ketidaklaikan sarana kendaraan mencapai 5 sampai 10%, dan kerusakan infrastruktur jalan mencapai 10 sampai 20% (Kementrian Perhubungan, 2018). Menurut Korlantas Polri (dalam Manggala, Angga, Purwanto, Kusuma, 2015) faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah akibat tidak tertibnya pengemudi sebanyak 27.035 kasus, akibat lengah 21.073 kasus, dan melebihi batas kecepatan 9.278 kasus. Data tersebut menunjukkan bahwa faktor manusia sangat berpengaruh dalam menyumbang tingkat kecelakaan lalu lintas. Iversen (2004) menjelaskan bahwa pelanggaran lalu lintas, mengemudi dengan kecepatan tinggi, pengemudi yang nekat, tidak menggunakan sabuk pengaman serta meminum minuman keras saat mengemudi disebut dengan perilaku mengemudi berisiko. Dapat dikatakan bahwa kecelakaan lalu lintas terjadi karena perilaku mengemudi berisiko.

Perilaku mengemudi berisiko adalah perilaku berisiko ketika sedang mengemudi, seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, mendahului kendaraan di depannya dengan sembarangan, melanggar lampu lalu lintas, dan tidak memberi tanda ketika berbelok (Dula & Geller, 2003). Agama Islam juga melarang bagi para pengemudi untuk melakukan perilaku mengemudi berisiko seperti mengemudi

dengan ugal-ugalan karena dapat membahayakan diri sendiri bahkan orang lain, sebagaimana Allah SWT berfirman:

وَلَا تَقْتُلُوا النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ وَمَنْ قُتِلَ مَظْلُومًا فَقَدْ جَعَلْنَا لَوْلِيهِ سُلْطٰنًا فَلَا يُسْرِفُ فِي الْقَتْلِ إِنَّهُ كَانَ مَنْصُورًا

Artinya: *“Dan janganlah kamu membunuh jiwa yang diharamkan Allah (membunuhnya), melainkan dengan suatu (alasan) yang benar. Dan barangsiapa dibunuh secara zalim, maka sesungguhnya Kami telah memberi kekuasaan kepada ahli warisnya, tetapi janganlah ahli waris itu melampaui batas dalam membunuh. Sesungguhnya ia adalah orang yang mendapat pertolongan”* (QS. Al-Israa’ (17): 33)

Maksud dari ayat diatas adalah bagi sesama muslim tidak boleh saling membunuh satu sama lain maka dapat dipastikan bahwa mengemudi dengan ugal-ugalan hukumnya haram. Apalagi pemerintah sendiri melarang hal tersebut karena dapat menimbulkan bahaya bagi diri mereka sendiri dan masyarakat (Masud, 2017).

Penelitian yang dilakukan oleh Ferguson (2003) menunjukkan hasil bahwa perilaku pengemudi berisiko lebih rentan terjadi pada pengemudi rentang usia 18-24 tahun. Pengemudi pada usia ini kurang mampu menilai situasi berbahaya dan berisiko dari pada pengemudi yang berusia tua. Perilaku mengemudi berisiko dipandang lebih sering dilakukan oleh para remaja (Taubman-Ben-Ari, 2010).

Faktor yang dapat mempengaruhi manusia saat mengemudi adalah faktor fisiologis dan psikologis. Faktor Fisiologis yang menyebabkan terjadinya kecelakaan adalah kurang konsentrasi, mengantuk, mabuk, lelah, tidak terampil, tidak tertib, dan menggunakan telepon seluler saat berkendara, sedangkan pada faktor psikologis manusia terdiri dari motivasi, intelegensi, pengalaman, emosi, kedewasaan, dan kebiasaan (Nurdjanah & Puspitasari, 2017). Salah satu faktor psikologis yang berperan penting dalam kecelakaan lalu lintas adalah emosi. Ketika individu sedang melakukan aktivitas mengemudi, individu dapat merasakan emosi seperti marah, senang, dan takut karena situasi mengemudi yang terjadi. Emosi yang sering muncul ketika berkendara adalah emosi marah, cemas, dan bahagia. Dari ketiga emosi tersebut yang sering muncul ketika berkendara secara spontan adalah emosi marah (Mesken, Hagenzieker, Rothengetter, dan Waard, 2007).

Bentuk emosi marah yang ditampilkan dapat berupa mengemudi dengan kecepatan tinggi (Mesken dkk, 2007).

Untuk meminimalisir dampak negatif dari perilaku mengemudi berisiko, penting bagi pengemudi untuk mampu mengontrol emosi negatif yang dirasakannya agar tidak mengalami dampak negatif tersebut. Hal ini dibuktikan oleh penelitian sebelumnya yang menyebutkan bahwa faktor stabilitas emosi berperan pada keselamatan berlalu lintas. Penelitian yang dilakukan pada Parker menyatakan bahwa berdasarkan nilai tes stabilitas emosi yang dilakukan oleh 100 orang supir truk mendapatkan hasil bahwa stabilitas emosi yang tinggi relatif memiliki angka kecelakaan yang rendah (Wirawan, 1996). Kestabilan emosi memberikan tanda kedewasaan pribadi, yang terlihat dengan adanya kemampuan untuk mengendalikan diri, serta kemampuan untuk meredam reaksi-reaksi emosional yang biasanya dikenal dengan regulasi emosi.

Regulasi emosi adalah kemampuan seseorang untuk menilai, mengatasi, mengelola, dan mengungkapkan emosi yang tepat untuk mencapai keseimbangan emosional. Kemampuan menyeimbangkan emosi yang tinggi dalam mengelola emosi akan meningkatkan kemampuan individu untuk menghadapi ketegangan dalam kehidupannya (Gross, 2002). Strategi regulasi emosi yang dapat dilakukan oleh individu adalah *cognitive reappraisal*. *Reappraisal* berarti bahwa individu menilai atau secara kognitif mengevaluasi kembali situasi yang berpotensi menimbulkan emosi dalam hal yang mengurangi dampak emosionalnya. Strategi kedua adalah *suppression*, strategi yang berfokus pada respon yang mengubah cara seseorang dalam menanggapi situasi emosional biasanya dilakukan setelah respon emosional muncul (Gross, 2016). Dua strategi regulasi emosi tersebut dapat dilakukan oleh pengemudi untuk menyeimbangkan emosi dari emosi-emosi negatif ataupun positif dalam perilaku mengemudi berisiko.

Regulasi emosi tidak hanya berhubungan dengan perilaku mengemudi berisiko saja tetapi regulasi emosi juga dapat berhubungan dengan yang lain. Hal tersebut dilihat dari beberapa penelitian yang membahas tentang regulasi emosi. Salah satu penelitian menyebutkan bahwa regulasi emosi berhubungan negatif dengan *state anxiety*. Penelitian lain memperlihatkan hasil bahwa *suppression* sebagai bentuk regulasi emosi lebih banyak dilakukan oleh Penyidik POLRI dan

lebih banyak dilakukan oleh Penyidik yang sudah menikah (Mayangsari & Ranakusuma, 2014). Selain itu, penelitian yang berbeda mengungkapkan bahwa regulasi emosi juga berhubungan dengan asertivitas, dimana semakin tinggi regulasi emosi, maka semakin tinggi pula asertivitas. Sebaliknya, semakin rendah regulasi emosi, maka semakin rendah asertivitas (Silaen & Dewi, 2015). Kecemasan serta asertivitas juga dapat timbul ketika berkendara di jalan raya, seperti ketika melihat pengemudi lain membawa kendaraannya dengan ugal-ugalan, kita dapat melakukan asertivitas kepada pengemudi tersebut dengan cara menghampirinya lalu menasehatinya dan juga akan timbul rasa cemas ketika melihat pengemudi lain ugal-ugalan karena takut akan terjadinya kecelakaan, oleh karena itu regulasi emosi sangat penting dilakukan ketika mengemudi di jalan raya.

Beberapa penelitian mendapatkan hasil bahwa, pertama pengemudi yang dapat melakukan regulasi emosi saat mengemudi lebih baik daripada pengemudi yang tidak dapat meregulasi emosinya (Harrisand dkk, 2017). Kedua ketika mengemudi individu dengan regulasi emosi rendah sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas (Chraif dkk, 2015). Terakhir sikap positif terhadap mengemudi berisiko berkorelasi negatif dengan kemampuan emosional (Arnau-Sabates dkk, 2012). Meskipun demikian, penelitian dari Seibokaite dkk, (2017) mendapatkan hasil kesulitan meregulasi emosi berkorelasi positif dengan perilaku mengemudi berisiko di Lithuania sedangkan penelitian sebelumnya mendapatkan hasil regulasi emosi berkorelasi negatif dengan perilaku mengemudi berisiko. Perbedaan tersebut diduga terjadi karena penelitian Seibokaite dkk, (2017) menggunakan teknik *sampling convenience sampling* dimana partisipannya adalah orang terdekat dari peneliti ini, tidak ada control saat mengisi kuesioner karena kuesioner dapat dibawa pulang oleh partisipan, dan yang terakhir para partisipan juga diberikan informasi tentang penelitian ini serta diberitahu bahwa penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara reaksi emosional dengan perilaku mengemudi berisiko, sehingga partisipan tahu apa yang akan dilakukan oleh peneliti dan membuat penelitian ini bisa saja menjadi bias karena partisipan sudah mengetahui tentang penelitian ini.

Penelitian skripsi ini memiliki sejumlah nilai penting. Pertama, penelitian-penelitian sebelumnya melakukan penelitian tentang regulasi emosi pada negara dengan budaya individualistik sedangkan pada penelitian kali ini akan dilakukan pada budaya kolektif, dimana negara Asia atau pada budaya kolektivitas lebih cenderung menekankan emosi dan mengontrol emosi secara umum daripada orang negara Barat, yang artinya bahwa budaya yang dianut oleh masing-masing individu mempengaruhi bagaimana penggunaan kedua proses regulasi emosi (Eng, 2012). Pada umumnya, budaya individualistik menggunakan strategi regulasi emosi *reappraisal*, sedangkan pada budaya kolektivitas menggunakan strategi regulasi emosi *suppression* (Eng, 2012). Kedua, berdasarkan keterbatasan penelitian dari Seibokaite dkk, (2017) peneliti mencoba mengontrol kekurangan dari penelitian Seibokaite dkk, (2017) seperti tidak akan memperbolehkan partisipan untuk membawa pulang kuesioner dan mengisinya di rumah. Penelitian ini penting dilakukan karena untuk melihat upaya dalam meningkatkan keselamatan pada pengemudi remaja di Jakarta.

1.2 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan maka peneliti merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apakah terdapat hubungan regulasi emosi dengan perilaku mengemudi mobil berisiko pada remaja di Jakarta?
2. Apakah terdapat hubungan regulasi emosi dengan perilaku mengemudi mobil berisiko pada remaja di Jakarta menurut tinjauan Islam?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Tujuan penelitian ini adalah untuk melihat hubungan regulasi emosi dengan perilaku mengemudi mobil berisiko pada remaja di Jakarta.
2. Tujuan penelitian ini adalah untuk melihat hubungan regulasi emosi dengan perilaku mengemudi mobil berisiko pada remaja di Jakarta menurut tinjauan Islam.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat khusus yang didapat dari hasil penelitian ini antara lain meliputi:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil dari penelitian ini dapat menjadi landasan dalam pengembangan ilmu pembelajaran. Selain itu juga menjadi sebuah nilai tambah ilmu pengetahuan dalam bidang psikologi lalu lintas di Indonesia.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Bagi remaja, menjadi referensi membaca untuk menambah pengetahuan bahwa regulasi emosi penting dilakukan agar mereka tidak melakukan perilaku mengemudi berisiko di jalan raya.
2. Bagi orang tua, dapat memberikan informasi tentang cara meregulasi emosi saat mengemudi pada anaknya agar tidak terjadi kecelakaan lalu lintas.

1.5 Kerangka Berpikir

