

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam melakukan aktivitas sehari-hari, kendaraan umum maupun pribadi telah menjadi sarana yang dapat memudahkan individu untuk berpindah dari tempat satu ke tempat lain, seperti bekerja, bersekolah, berpindah dari satu tempat ke tempat lain dan aktivitas lainnya. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik bahwa jumlah kendaraan yang masih beroperasi di seluruh Indonesia sampai pada 2016 mencapai 129,281,079 juta unit. (bps.go.id, 2018). Tingginya jumlah kendaraan ini pun dapat menyumbang bertambahnya jumlah kendaraan di jalan raya yang memperbesar peluang terjadinya kecelakaan di jalan raya. Selain itu, berkembangnya transportasi online beberapa tahun terakhir turut menyumbang bertambahnya jumlah kendaraan di jalan raya.

Salah satu transportasi *online* yang sangat berkembang pesat menurut Nadiem Makarim (pendiri perusahaan ojek *online* Gojek) adalah ojek online. Menurut Technisia (dalam Trans Online Watch 2017) menyatakan bahwa ojek *online* mengalami perkembangan pesat dalam kurun waktu 18 bulan sebesar 900 kali lipat. Ojek *online* merupakan sarana transportasi berbasis teknologi yang memungkinkan penggunanya menggunakan jasa ojek kapan saja dan dimana saja dengan menggunakan *smartphone* yang mereka punya dengan cara mengunduh aplikasi ojek online tersebut terlebih dahulu (Sudut Hukum, 2017). Ojek *online* telah menjadi transportasi umum yang banyak digemari oleh berbagai lapisan masyarakat karena mudah dalam pemesanannya dan dapat menjangkau tempat yang tidak di lalui oleh angkutan umum seperti angkot, bus, dan jenis angkutan umum beroda empat lain.

Keberadaan ojek *online* di Indonesia selama ini dinilai memiliki nilai tambah seperti mempermudah warga dalam penjemputan, menghemat ongkos karena tarifnya flat (tetap) dalam jarak kilometer tertentu, dan juga dapat menjadi lapangan kerja baru bagi individu yang belum mempunyai penghasilan sendiri (Putera, 2015). Selain itu, ojek *online* dapat masuk ke dalam gang yang sempit, jalan-jalan yang kecil, sehingga ojek *online* mampu mengantarkan penumpangnya dari lokasi penjemputan hingga sampai ke lokasi tujuan tanpa harus berganti kendaraan.

Ojek *online* yang merupakan kendaraan roda dua tentunya tidak luput dari bahaya terjadinya kecelakaan. Pada bulan September tahun 2017 yang lalu tepatnya berlokasi di daerah Koja, Jakarta Utara, seorang pengendara ojek *online* tewas tertabrak truk kontainer karena pengendara ojek *online* tersebut menyelip di bagian kiri truk sehingga terserempet dan jatuh hingga akhirnya nyawanya tidak tertolong (Ramdhani, 2017). Direktorat Jendral Perhubungan mengatakan bahwa sepeda motor adalah kendaraan yang paling banyak berperan sebagai penyebab kecelakaan (Suraji, 2010). Menurut Korlantas POLRI (2017) kecelakaan yang terjadi dalam dua triwulan terakhir di seluruh Indonesia menurut jenis kendaraannya, diduduki oleh sepeda motor sebagai angka kecelakaan tertinggi dibandingkan tipe kendaraan lain dengan angka kecelakaan sebanyak lebih dari 30.000 (tiga puluh ribu) pengemudi sepeda motor yang terlibat dalam kecelakaan.

Salah satu penyebab kecelakaan di jalan raya yang terjadi adalah perilaku pengemudi yang berisiko. Perilaku mengemudi berisiko dapat dilakukan oleh pengemudi dengan jenis kendaraan apapun dan menyebabkan kecelakaan di jalan raya, salah satunya yaitu karena banyaknya pengemudi ojek *online* yang melakukan perilaku mengemudi berisiko. Perilaku mengemudi berisiko mudah dilihat dari kecepatan seseorang berkendara, pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas dan cara seseorang dalam mengemudi (Machin & Sankey, 2007). Iversen (2004) mengatakan bahwa perilaku mengemudi berisiko adalah perilaku mengemudi yang membahayakan bagi diri sendiri dan orang lain, serta ditandai dengan adanya

beberapa pelanggaran aturan lalu lintas selama pengemudi berkendara di jalan raya. Kecelakaan tersebut tidak hanya berdampak pada sang pengendara saja, karena pengendara ojek *online* tidak hanya membawa dirinya sendiri melainkan juga membawa penumpang.

Kecelakaan di jalan yang melibatkan kendaraan bermotor dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti faktor individu dan faktor lingkungan. Menurut Rose (dalam Kartika 2009) faktor lingkungan diantaranya kondisi jalan dan cuaca tertentu dapat menjadi penyebab kecelakaan seperti jalan yang rusak, jalanan yang basah/licin, tanah longsor dan lain sebagainya. Sedangkan pada faktor individu, menurut Machin & Sankey (2007) perilaku mengemudi berisiko menjadi bagian dari faktor individu yang berperan dalam kecelakaan di jalan raya. Salah satu faktor individu yang juga mempengaruhi seseorang melakukan perilaku mengemudi berisiko adalah kepribadian. Penelitian yang telah dilakukan menekankan bahwa faktor kepribadian adalah penyumbang pada perilaku mengemudi berisiko dan penyebab kecelakaan (Lucidi, Mallia, Lazuras, & Violani, 2014)

Berdasarkan hasil dari penelitian yang dilakukan oleh Sucha & Chernova (2016) adalah bahwa orang yang mengemudi berisiko menunjukkan perilaku kurang kooperatif, kurang kontrol diri, cenderung mencari sensasi, dan tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas, sehingga meningkatkan resiko kecelakaan di jalan raya. Menurut hasil penelitian yang dilakukan oleh Burta Verde, Chraif, and Anit,ei (2017) model kepribadian HEXACO terutama pada trait *Honesty-Humility* menjadi salah satu faktor yang dapat memprediksi perilaku mengemudi berisiko. Hal ini dikarenakan *Honesty-Humility* memiliki hubungan yang positif dengan segala perilaku berkendara yang membahayakan seperti agresi secara verbal, berkendara dengan kecepatan tinggi, dan perilaku berisiko (Burta Verde, Chraif, and Anit, 2017). Artinya, model kepribadian HEXACO pada trait *Honesty-Humility* memiliki peran dalam memprediksi perilaku mengemudi berisiko seseorang.

Allah memberikan keistimewaan pada makhluknya, terutama pada manusia. Hal ini dibuktikan dengan manusia memiliki akal dan rupa yang baik diberikan oleh Allah SWT. Oleh karena itu, sudah sepatutnya manusia mampu mengendalikan perilaku dengan baik dan benar. Karena sesungguhnya perilaku manusia di dunia akan diminta pertanggung jawabannya kelak di akhirat.

Mengemudi agresif dan perilaku mengemudi yang berbahaya merujuk pada kegiatan yang berisiko dan bahkan kegiatan yang mengancam nyawa bagi sang pengemudi juga bagi korban kecelakaan. Berdasarkan fenomena di atas, peneliti ingin meneliti tentang “Hubungan antara Kepribadian HEXACO dengan Perilaku Mengemudi Berisiko pada Pengendara Ojek *online* dan Hubungan antara Kepribadian HEXACO dengan Perilaku Mengemudi Berisiko pada Pengendara Ojek *online* serta tinjauannya dalam Islam.”

1.2 Rumusan Masalah

1. Apakah terdapat hubungan antara faktor kepribadian dengan perilaku mengemudi berisiko pada pengendara ojek online di Jakarta?
2. Apakah terdapat hubungan antara faktor kepribadian HEXACO dengan perilaku mengemudi berisiko pada pengendara ojek online menurut tinjauan Islam?

1.3 Tujuan Penelitian

- Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara faktor kepribadian HEXACO dengan perilaku mengemudi berisiko pada pengendara ojek *online*.
- Tujuan penelitian ini adalah ingin mengetahui hubungan antara faktor kepribadian HEXACO dengan perilaku mengemudi berisiko pada pengendara ojek *online* menurut tinjauan Islam.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah referensi dan menambah khazanah penelitian untuk penelitian selanjutnya serta memberikan manfaat secara akademis bagi disiplin ilmu Psikologi khususnya, berkaitan dengan psikologi lalu lintas.

1.4.2 Manfaat Praktis

a. Bagi Perusahaan

Penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan terhadap perusahaan ojek online di saat proses penerimaan *driver* ojek *online* yang baru ingin bergabung, untuk lebih memperhatikan kepribadian *driver* ojek *online*.

b. Bagi Pengendara Ojek *Online*

Penelitian ini diharapkan bermanfaat sebagai sarana untuk para *driver* agar lebih dapat mengenali kepribadian mereka untuk lebih aman dalam berkendara.

1.5 Kerangka Berpikir

