

# BAB I

## PENDAHULUAN

### I.1 Latar Belakang

Jumlah kendaraan motor dan mobil di Jakarta mengalami peningkatan pada setiap tahunnya. Menurut kepala Bidang Hubungan Masyarakat Polda Metro Jaya Martinus Sitompul (2015), kendaraan roda empat mengalami peningkatan sebanyak 1.600 unit per hari. Selain itu, ia menyatakan bertambahnya jumlah kendaraan secara tidak langsung akan menambah angka kecelakaan lalu lintas, khususnya di DKI Jakarta. Menurut komisararis besar Polda Metro Jaya (antarnews, 2016) yang jumlah kecelakaan di DKI Jakarta pada tahun 2016 meningkat, tanggal 1 Januari 2016 - 9 Agustus 2016, terjadi jumlah kecelakaan sebanyak 3.738 kejadian, sedangkan di tahun 2015 3.624 laporan kecelakaan. Hal ini didukung oleh data Korlantas (2016) yang menyebutkan bahwa jumlah kecelakaan pada rentang usia 21-30 tahun naik sebesar 5%, sedangkan jumlah kasus kecelakaan pada usia 15-19 tahun adalah 4300 kasus yang terdiri dari luka ringan, luka berat dan meninggal dunia. Menurut data Forum Transportasi Internasional tentang *Road Safety Annual Report 2014* di antara negara ASEAN, angka kematian akibat kecelakaan kendaraan roda empat di Indonesia lebih tinggi jika dibandingkan dengan negara Thailand, Jepang, Inggris, Jerman, Amerika Serikat, dan negara-negara maju lainnya (warta ekonomi, 2016).

Menurut Ulleberg dan Rundmo (2003) perilaku mengemudi diidentifikasi sebagai penyebab utama dari kecelakaan lalu lintas, selain itu pengalaman dan usia pengemudi yang terlalu muda membuat para pengemudi muda menampilkan perilaku mengemudi yang berisiko (*risky driving behaviour*). Hal ini didukung oleh studi yang dilakukan oleh Sabey dan Taylor (1980) dalam *Traffic safety and the driver*, dari 2.041 kasus kecelakaan lalu lintas ditemukan bahwa faktor manusia berkontribusi dalam 95% dari kecelakaan.

*Risky driving behaviour* merupakan bagian dari *dangerous driving* (Mashuri & Zaduqisti, 2009). *Risky driving* adalah perilaku mengemudi yang tidak memperhatikan kondisi lingkungan (Noubir dan Raynal, 2014). Sedangkan menurut Fernandes, Hatfield dan Soames Job (2010) perilaku yang termasuk *risky driving behaviour* adalah berkendara dengan kecepatan tinggi, mengemudi tidak menggunakan sabuk pengaman dan menerobos lampu merah. Terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi *risky driving behavior*, faktor pertama adalah kepribadian. Hal ini didukung oleh hasil penelitian yang dilakukan oleh Willemsen, Dula, DeClercq dan Verhaeghe (dalam Mashuri,A dan Zaduqisti.E, 2009) yang menunjukkan bahwa kepribadian *Sensation-seeking* memiliki hubungan yang signifikan dengan *risky driving behaviour*. Pada remaja yang memiliki kepribadian *sensation seeking* memiliki kecenderungan untuk tidak memperdulikan risiko yang akan diterima untuk meningkatkan pengalaman diri sendiri (Zuckerman, 1984). Faktor kedua adalah emosi, hal ini didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Iversen dan Rundmo (2001) yang menunjukkan bahwa pengemudi remaja yang memiliki kepribadian *sensation-seeking* dan sedang merasakan emosi *negative* (marah) menunjukkan sikap mengemudi yang lebih berisiko jika dibanding dengan pengemudi lain. Masa remaja memiliki perkembangan emosi yang tidak stabil, sehingga mengalami perubahan emosi dengan cepat. Hal ini didukung oleh hasil penelitian yang dilakukan oleh Mihslyi dan Reed (1984) yang menunjukkan bahwa remaja rata-rata memerlukan waktu 45 menit untuk merubah suasana emosi.

Selain kedua faktor kepribadian dan emosi, menurut NHTSA (2003) dalam studi *General Estimates System* (GES) di Amerika Serikat, gangguan yang sering dialami pengemudi antara lain ketidakfokusan dalam berkendara, penggunaan telepon seluler, berbincang dengan penumpang, dan gangguan yang terjadi di dalam kendaraan (mengganti saluran radio, terdapat serangga di dalam mobil, makan dan sebagainya). Hal – hal tersebut akan membuat pengemudi kehilangan konsentrasi sehingga pengemudi akan menunjukkan perilaku *risky driving behavior*.

Menurut Horberry, Anderson, Regan, Triggs, & Brown (2016) suatu hal dapat dikatakan sebagai gangguan jika hal tersebut dapat mengurangi konsentrasi seseorang dalam melakukan suatu tugas. Pengemudi dapat mengalami gangguan apabila gangguan tersebut memiliki tingkat kesulitan yang sama atau lebih tinggi daripada kegiatan mengemudi, serta aktivitas tersebut dianggap lebih menarik sehingga konsentrasi pengemudi menjadi terbagi (Morton & Ouimet dalam Fisher, Caird, Horrey & Trick, 2016; Young dan Regan, 2007). Menurut NHTSA (2003) gangguan-gangguan yang dialami oleh pengemudi selama mengemudi diyakini sebagai faktor utama yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, dimana dalam dunia psikologi gangguan mengemudi dinamakan sebagai *distracted driving*.

*Distracted driving* adalah berkurangnya perhatian pengemudi yang disebabkan oleh adanya stimulus lain, yang dapat menyebabkan berkurangnya konsentrasi pengemudi (Lee, Young, & Regan, 2009). Dalam mengemudi gangguan-gangguan tersebut dapat berupa faktor perilaku (makan, minum, mengganti radio/musik, berbincang dan sebagainya), kemampuan berkendara, dan salah dalam menginterpretasi rambu-rambu di jalan (Stutts, Reinfurt, Staplin, & Rodgman, 2001). Adapula yang berpendapat bahwa terdapat 4 elemen gangguan yang dialami pengemudi, yaitu : gangguan pada 1) *visual*, 2) *auditory*, 3) *biomechanical*, dan 4) kognitif (Ranney, Mazzae, Garrott, & Goodman, 2000).

Menurut Zajonc (dalam Aronson, E., Wilson, T.D., Akert, R, M., 2004) kehadiran orang lain (penumpang) akan meningkatkan *arousal* individu, dimana hal tersebut membuat individu menunjukkan performa yang lebih baik, sehingga dapat terhindar dari kecelakaan. Hal ini didukung oleh survey yang dilakukan oleh peneliti sebelum memasuki tahapan penelitian, peneliti melakukan survey terhadap 54 pengemudi untuk melihat bagaimana pandangan mereka terkait jenis-jenis gangguan yang dianggap mengganggu selama mengemudi. Partisipan dalam survey

diminta untuk memilih satu atau lebih jenis gangguan dengan cara melingkari bagian di lembar survey. Jenis gangguan yang peneliti masukkan bersumber dari jenis gangguan yang dikembangkan oleh Stutts, dkk (2001) yang peneliti ringkas menjadi enam pilihan, antara lain : menggunakan gadget, kehadiran penumpang (berbincang, gangguan karena kehadiran penumpang), kelelahan fisik, beban pikiran, aktifitas di dalam kendaraan, dan lain-lain. Dari pilihan-pilihan di atas kehadiran penumpang memiliki presentasi paling sedikit. Partisipan survey tidak menganggap kehadiran penumpang (berbincang) sebagai suatu gangguan. Hal ini bertentangan dengan Drews (2008) yang menyatakan bahwa berbincang dengan penumpang, berargumen dengan penumpang, penumpang yang saling berargumen dengan penumpang lainnya, dan adanya anak kecil yang duduk di kursi belakang merupakan gangguan-gangguan yang dapat mempengaruhi atensi pengemudi.

Dalam berbagai penelitian terkait pengaruh berbincang dengan penumpang ditemukan beberapa faktor yang dapat mempengaruhi tingkat kecelakaan, salah satunya faktor usia. Remaja merupakan pengemudi yang kurang berpengalaman dan memiliki atensi yang rendah sehingga mereka akan mudah mengalami *distracted driving*. Hal tersebut disebabkan belum sempurnanya perkembangan area otak yang mengatur pembentukan penilaian, emosi dan pengambilan keputusan (Keating, 2007). Pengemudi usia remaja memiliki risiko kecelakaan yang lebih tinggi jika memiliki penumpang yang usianya sama. Hal tersebut disebabkan karena remaja lebih suka berbincang mengenai hal apapun (Stutts, Reinfurt, Staplin, & Rodgman, E. 2001).

Selain faktor usia, ditemukan bahwa faktor gender penumpang juga memiliki pengaruh pada perilaku mengemudi pengemudi. Hal ini berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Morton (2005) yang menunjukkan bahwa kehadiran penumpang merupakan *distracted* bagi pengemudi, akan tetapi penumpang pria memiliki tingkat resiko kecelakaan lebih tinggi dibandingkan dengan pengemudi yang

berpenumpang wanita. Dari hasil studi literatur yang dilakukan oleh Allan Williams, Susan A, Ferguson, Anne McCartt (2007) menyimpulkan bahwa kehadiran penumpang pria akan meningkatkan risiko kecelakaan lebih tinggi jika dibandingkan oleh penumpang wanita.

*Risky Driving Behavior* menurut pandangan Islam merupakan salah satu perbuatan yang termasuk kepada menzhalimi diri sendiri dan orang lain. Perbuatan zhalim apapun bentuknya, dilarang oleh Allah, sebagaimana sabda Rasulullah saw : “*Wahai para hamba-Ku, sesungguhnya telah Ku haramkan atas diri-Ku perbuatan zhalim dan Aku jadikan ia diharamkan di antara kamu; maka janganlah kalian saling berbuat zhalim.*” (HR Muslim)

Adanya beberapa hasil penelitian yang bertentangan dan penelitian ini belum pernah dilakukan di Jakarta, peneliti tertarik untuk meneliti mengenai pengaruh antara berbincang dengan penumpang terhadap *risky driving behaviour*. Dalam penelitian ini akan menggunakan simulasi *city car* sebagai pengganti kendaraan. Penelitian ini merupakan bagian dari tim payung penelitian psikologi lalu lintas dengan topik *distracted driving*. Penelitian lain dalam tim payung penelitian tersebut membahas tentang *hazard perception*, pengaruh musik terhadap *hazard perception*, pengaruh *text* terhadap *hazard perception*, serta pengaruh perbincangan terhadap *hazard perception*.

## **I.2 Pertanyaan Penelitian**

**I.2.1** Apakah terdapat pengaruh antara berbincang dengan penumpang terhadap *risky driving behaviour* pada pengemudi usia muda?

**I.2.2** Bagaimana tinjauan Islam tentang pengaruh perbincangan dengan penumpang terhadap *risky driving behavior* pada pengemudi usia muda?

### **I.3 Tujuan Penelitian**

**I.3.1** Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengaruh antara berbincang dengan penumpang terhadap *risky driving behaviour* pada pengemudi usia muda.

**I.3.2** Mengetahui tinjauan Islam tentang pengaruh antara berbincang dengan penumpang terhadap *risky driving behavior* pada mengemudi usia muda.

### **I.4 Manfaat**

#### **I.4.1 Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk pengembangan ilmu psikologi khususnya psikologi lalu lintas mengenai salah satu *distracted driving* yaitu perbincangan dengan penumpang ketika mengemudi terhadap *risky driving behavior*. Penelitian ini merupakan bagian dari tim payung penelitian psikologi lalu lintas, dengan topik penelitian *distracted driving* dan *risky driving behavior*. Penelitian lain dalam tim payung penelitian tersebut membahas tentang *distracted driving* dan *hazard perception*.

#### **I.4.2 Manfaat Praktis**

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu memberikan pemahaman tentang mengemudi yang aman khususnya pada pengemudi roda empat.
2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan dasar dalam edukasi untuk para pengguna kendaraan roda empat khususnya pada remaja dalam hal perbincangan dengan penumpang

## I.6 Kerangka Berpikir

