

LEMBAR PERNYATAAN

Saya menyatakan, bahwa skripsi yang saya susun sebagai syarat menempuh gelar sarjana merupakan hasil karya tulis saya sendiri. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan skripsi ini yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah dituliskan sumbernya secara jelas sesuai norma, kaidah dan etika penulisan ilmiah. Saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku, apabila di kemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam skripsi ini.

Jakarta, 20 September 2017

Yang Menyatakan.



Naballa Hurin Dhiba

LEMBAR PERSETUJUAN

**JUDUL : PENGARUH BERBINCANG DENGAN PENUMPANG
TERHADAP *HAZARD PERCEPTION* PENGEMUDI
MOBIL USIA MUDA SERTA TINJAUANNYA DALAM
ISLAM**

**PENYUSUN : NABALLA HURIN DHIBA
NPM : 1602013053**

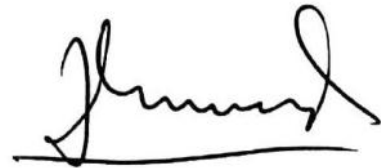
Disetujui,
DOSEN PEMBIMBING

Pembimbing Skripsi



Sunu Bagaskara, M.Si

Pembimbing Agama



Amir Mahmud, Lc., LL.M

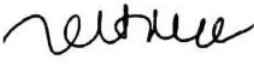
LEMBAR PENGESAHAN

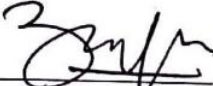
Skripsi ini diajukan oleh:

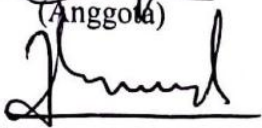
Nama : Naballa Hurin Dhiba
NPM : 1602013053
Program Studi : Psikologi
Judul Skripsi : Pengaruh Berbicang Dengan Penumpang Terhadap *Hazard Perception* Pengemudi Mobil Usia Muda Serta Tinjauannya Dalam Islam

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Psikologi pada Fakultas Psikologi Universitas YARSI, pada tanggal 14 September 2017

DEWAN PENGUJI

Penguji : DR. Octaviani Indrasari R., M.Si., Psikolog 
(Ketua)

Pembimbing Ilmu : Sunu Bagaskara, M.Si. 
(Anggota)

Pembimbing Agama : Amir Mahmud, Lc., LL.M 
(Anggota)

Mengetahui

Dekan Fakultas Psikologi Universitas YARSI

 **YARSI**
FAKULTAS PSIKOLOGI

Dr. Melok Roro Kinanthi, Psikolog

NIK. 531151107002

KATA PENGANTAR



Puji syukur kehadiran Allah SWT , karena hanya karena-Nya lah peneliti telah mampu menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi ini dibuat untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Psikologi Strata Satu pada Fakultas Psikologi Universitas YARSI.

Minimnya penelitian terkait berbincang dengan penumpang dan *hazard perception* mendorong peneliti untuk meneliti dan mengaitkan kedua hal ini guna menambah kaidah ilmu terkait lalu lintas yang dapat digunakan sebagai literatur maupun pengembangan penelitian selanjutnya.

Akhir kata penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis memohon saran dan kritik demi kesempurnaannya dan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembacanya.

Penelitian ini merupakan bagian dari tim payung penelitian dengan tema Psikologi Lalu Lintas. Adapun penelitian lain terkait tema ini berupa, *distracted driving*, *hazard perception*, dan *risky driving*.

Jakarta, 20 September 2017

Penulis

UCAPAN TERIMAKASIH

Peneliti hendak mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :



Dimana karena kuasa dan kehendak-Nya, alhamdulillah peneliti mampu menyelesaikan penulisan skripsi ini .

Ucapan terimakasih juga peneliti sampaikan kepada :

1. Kedua orangtua peneliti, bapak Bambang Munadjat dan ibu Nastiti Budi Utami yang tidak lelah membantu peneliti di saat peneliti sedang terpuruk, mendoakan, memberikan kasih sayang, dan kesabaran kepada peneliti.
2. Kedua saudara peneliti, mbak Nadhiera Ahya Dhiba dan dek Haikal Zakka Alibadhi yang telah memberikan *support* dan doa dalam menyelesaikan segala urusan peneliti
3. Dosen beserta staff fakultas Psikologi Universitas YARSI, yang telah memberikan ilmu serta bimbingan yang pasti akan sangat peneliti butuhkan.
4. Bapak Sunu Bagaskara, M.Si selaku pembimbing skripsi yang selalu siaga di saat peneliti meminta untuk revisian dan bimbingan.
5. Bapak Amir Mahmud, Lc., LL.M selaku dosen pembimbing Agama Islam yang membantu peneliti dalam mendalami penelitian melalui perspektif agama
6. Perpustakaan Universitas YARSI yang didalamnya terdapat sarana-sarana yang peneliti gunakan dalam mengembangkan penelitian ini
7. Partisipan penelitian yang dengan suka rela membantu peneliti dalam mendapatkan data penelitian
8. Sahabat dan keluarga “PSIKRET PROJECT”. Laksmi Ramadhant, yang telah mewarnai kehidupan peneliti dengan canda dan *ambekan* nya. Widya Syayidatus

S., yang telah rela menjadi pasangan wakil calon ketua senat. Alfira Chairunnisa, yang telah mengosongkan hatinya untuk mengisinya dengan curhatan peneliti. Isabel Larasati, yang telah sabar dalam menghadapi keisengan dan keanehan teman-temannya, serta Siti Fatimah F. Hijri, yang telah menemani peneliti sejak awal perkuliahan karena sama-sama lahir pada tahun 94 dan berulang tahun pada hari yang berdekatan. Masih banyak yang perlu di ceritakan tentang mereka, namun karena kertas terbatas...

9. Sahabat-sahabat psikologi angkatan 2013 “INFINITY”, yang telah menemani dan menjadi bagian cerita panjang peneliti
10. Sahabat-sahabat seperjuangan ku Gani Dharma, Khansa Tsaniah F, Edgart Andrian, Abdillah, Elida Hayati, Syifa Nisrina, Syarah Meysarani, Adisty Juliana, Lina Puji Rahayu dan lainnya yang sudah memberi semangat tanpa henti serta membantu peneliti dalam menjalankan pembuatan skripsi ini.
11. Serta semua pihak lainnya yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu, terima kasih telah menjadi bagian dalam proses perkuliahan hingga akhir penyusunan skripsi ini

Peneliti yakin tanpa bantuan dan dukungan tersebut, sulit rasanya bagi peneliti untuk menyelesaikan penulisan skripsi. Oleh karena itu semoga Allah SWT memberikan balasan yang berlipat ganda kepada semuanya. Semoga skripsi ini dapat memberikan wawasan yang lebih luas kepada pembaca. *Aamiin Ya Robbal ‘Alamiin...*

Jakarta, 20 September 2017

Naballa Hurin Dhiba

MOTTO

“TALK LESS DO MORE”

LEMBAR PEMBAHASAN

*Dengan menyebut nama Allah yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang
Skripsi ini kupersembahkan untuk:*

*Bapak Bambang Munadjat, ibu Nastiti Budi Utami, mbak Dhiera, de Eikel,
sahabat PSIKRET, sahabat seperjuangan, dan semua orang yang selalu
menemani dan memberikan support kepada peneliti.*

DAFTAR ISI

LEMBAR PERNYATAAN.....	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
UCAPAN TERIMAKASIH.....	v
MOTTO.....	vii
LEMBAR PERSEMBAHAN.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
ABSTRAK.....	xv
ABSTRACT	xvi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
I.1 Latar Belakang.....	1
I.2 Pertanyaan Penelitian.....	7
I.3 Tujuan Penelitian.....	7
I.4 Manfaat Penelitian.....	7
I.5 Kerangka Berpikir.....	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	10
II.1 <i>Hazard Perception</i>	10
II.1.1 Definisi <i>Hazard</i> dan <i>Hazard Perception</i>	10
II.1.2 Komponen <i>Hazard Perception</i>	10
II.1.3 Tipe <i>Hazard Perception</i>	11

II.1.4	Faktor-faktor yang Mempengaruhi <i>Hazard Perception</i>	12
II.1.5	<i>Hazard Perception</i> Pengemudi Mobil	13
II.2	<i>Distracted Driving</i>	14
II.2.1	Definisi <i>Distracted Driving</i>	14
II.2.2	Tipe <i>Distracted Driving</i>	15
II.2.3	Bentuk <i>Distracted Driving</i>	15
II.3	Berbincang dengan Penumpang	16
II.3.1	Proses Berbicang	16
II.3.2	Faktor-faktor yang Mempengaruhi dalam Berbicang	18
II.4	Perilaku Mengemudi pada pengemudi usia muda	19
II.5	Pengaruh Berbicang dengan Penumpang Terhadap <i>Hazard Perception</i> Pengemudi Mobil Usia Muda	20
BAB III	METODE PENELITIAN.....	21
III.1	Pendekatan Penelitian.....	21
III.2	Rancangan dan Tipe Penelitian.....	21
III.3	Identifikasi Variabel Penelitian.....	21
III.4	Definisi Variabel Penelitian.....	22
III.4.1	Definisi Konseptual.....	22
III.4.1.1	<i>Distracted Driving</i> (Berbicang dengan Penumpang)...	22
III.4.1.2	<i>Hazard Perception</i>	22
III.4.2	Definisi Operasional.....	22
III.4.2.1	<i>Distracted Driving</i> (Berbicang dengan Penumpang)...	22
III.4.2.2	<i>Hazard Perception</i>	23
III.5	Variabel Sekunder	23
III.6	Hipotesis Penelitian.....	24
III.7	Partisipan Penelitian.....	24
III.7.1	Populasi.....	24
III.7.2	Sampel.....	24
III.7.3	Teknik Pengambilan Sampel.....	24
III.8	Pengukuran	24

III.8.1 <i>Hazard Perception</i>	24
III.9 Studi Pendahuluan	25
III.10 Prosedur Penelitian	26
III.11 Metode Analisis	28
III.11.1 Uji Normalitas.....	28
III.11.2 Uji Hipotesis	28
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	30
IV.1 Data Demografi Partisipan Penelitian	30
IV.2 Hasil Utama dari Data Penelitian.....	31
IV.2.1 Uji Normalitas & Homogenitas	31
IV.2.2 Uji Hipotesis	32
IV.3 Pembahasan.....	33
BAB V PANDANGAN ISLAM TERHADAP PENGARUH BERBINCANG DENGAN PENUMPANG TERHADAP HAZARD PERCEPTION PENGEMUDI MOBIL USIA MUDA	36
V.1 Pandangan Islam terhadap Usia Muda	36
V.2 Pandangan Islam terhadap Perilaku Berkendara Mobil	39
V.3 Pandangan Islam terhadap <i>Hazard Perception</i>	43
V.3.1 <i>Hazard Perception Test</i>	45
V.4 Pandangan Islam terhadap Berbincang dengan Penumpang	47
V.5 Pandangan Islam terhadap Pengaruh Berbincang dengan Penumpang terhadap Hazard Percpetion Pengemudi Mobil Usia muda	51
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....	55
VI.1 Simpulan.....	55
VI.2 Saran.....	55
VI.2.1 Saran Teoritis.....	55
VI.2.2 Saran Praktis.....	55
DAFTAR PUSTAKA.....	57
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Tabel Deskripsi Penelitian.....	31
---	----

DAFTAR LAMPIRAN

- 1. LAMPIRAN I** : GAMBARAN DEMOGRAFI
- 2. LAMPIRAN II** : GAMBARAN STATISTIK
- 3. LAMPIRAN III** : UJI NORMALITAS
- 4. LAMPIRAN IV** : UJI HIPOTESA
- 5. LAMPIRAN V** : FORMULIR IDENTITAS
- 6. LAMPIRAN VI** : INSTRUKSI PENELITIAN

DAFTAR GAMBAR

Bagan 1.1 Ringkasan Alur Pemikiran.....	9
---	---

ABSTRAK

Pengaruh Berbincang dengan Penumpang Terhadap *Hazard Perception* Pengemudi Mobil Usia Muda”

Hazard perception merupakan aspek penting yang harus dimiliki pengemudi. Rendahnya tingkat kemampuan pengemudi dalam mendeteksi bahaya dapat mengakibatkan kecelakaan. Salah satu hal yang dapat menurunkan *hazard perception* adalah adanya gangguan. Gangguan memiliki bentuk yang berbeda-beda, salah satu bentuk gangguan yang hingga kini memiliki hasil yang masih inkonklusif adalah berbincang dengan penumpang. Berbincang dapat menyebabkan atensi terbagi pengemudi sehingga tidak fokus terhadap tugas utama pengemudi. Penelitian ini bertujuan untuk meneliti lebih jauh terkait perilaku mengobrol dan pengaruhnya terhadap *hazard perception*. 40 pengemudi mobil dengan rentang usia 19-26 tahun menjadi partisipan dalam penelitian ini. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap *hazard perception* pengemudi mobil usia muda. Kelompok pengemudi yang diajak berbincang memiliki skor *hazard perception* yang lebih rendah dibandingkan dengan kelompok pembandingan. Sehingga, berbincang dengan penumpang dapat menyebabkan perilaku berkendara yang tidak aman karena kurangnya atensi pengemudi.

Kata kunci: *Hazard Perception*; Berbincang; *Distracted Driving*; Pengemudi Mobil; Usia Muda

ABSTRACT

THE EFFECT OF CONVERSING WITH PASSENGER TO HAZARD PERCEPTION AMONG YOUNG CAR DRIVERS

Hazard perception is an important aspect that must be owned by the driver. Low level of driver's ability in detecting hazards can result in accidents. One of the things that can decrease hazard perception is the distraction. Distraction have different shapes, one form of distraction that still has inconclusive result is conversing with passengers. Conversation can cause sharing attention of the driver so driver can not concentrate on their main tasks. This study aims to further examine the behavior of conversation and its effect on hazard perception. 40 car drivers with age range 19-26 years became participants in this study. Result of research indicate that there is influence of conversing with passenger to hazard perception of young car driver. The group of drivers who were invited to conversed had a lower hazard perception score than the comparison group. Thus, conversing with passengers can lead to unsafe driving behavior due to lack of driver attention.

Keywords : Hazard Perception; Conversation; Distracted Driving; Car Driver; Teenager

BAB I

PENDAHULUAN

Angka kecelakaan di Indonesia, khususnya di Jakarta semakin meningkat. Direktorat Lalu Lintas melaporkan pada tahun 2016 terjadi peningkatan presentase kecelakaan dan korban jiwa selama Januari-Agustus 2016 yang mencapai 3% (3.738 kecelakaan) dibandingkan presentase kecelakaan tahun 2015 (Laturiuw, 2016). Meskipun tingkat kecelakaan mobil masih lebih rendah dari kecelakaan motor, tingkat kecelakaan mobil di Indonesia sangat tinggi jika dibandingkan dengan negara-negara lain. Mengutip dari data Forum Transportasi Internasional pada tahun 2014, angka kematian akibat kecelakaan per 10.000 mobil di Indonesia mencapai 3,1%, sedangkan pada negara-negara lain seperti, Thailand, Jepang, Inggris, Jerman, dan Amerika Serikat kematian akibat kecelakaan per 10.000 mobil tidak mencapai 3,0% (Warta Ekonomi, 2016). Hal tersebut menjadi perhatian bagi para produsen mobil dan kementerian terkait dengan transportasi di Indonesia untuk menurunkan angka kecelakaan dan kematian akibat kecelakaan mobil.

Berbagai kecelakaan yang terjadi banyak disebabkan oleh kesalahan pengemudi atau sering disebut dengan istilah “*human factor*”, dimana faktor pengemudi atau individu lebih berperan besar dibandingkan pengaruh kondisi kendaraan (Treat dalam Velichkovsky, 2000). Salah satu bentuk kesalahan yang sering dilakukan pengemudi adalah kesalahpahaman dalam merespon situasi berbahaya karena berkurangnya atensi pengemudi, yang sering disebut dengan istilah “*Inattentional blindness*” (Mack & Rock, 1998). Atensi tinggi selama mengemudi dibutuhkan untuk mampu mendeteksi situasi berbahaya di jalan (Underwood, Phelps, Wright, van Loon & Galpin, 2005). Atensi bukan hanya sekedar upaya seseorang dalam berkonsentrasi terhadap satu objek saja, namun upaya yang dilakukan pengemudi untuk mengetahui dan memahami objek yang diamati (Hole, 2009). Berkurangnya atensi selama mengemudi akan meningkatkan resiko kecelakaan berkendaraan.

Mengemudi melibatkan sejumlah proses yang kompleks, antara lain; proses kognitif, fisik, sensoris, dan psikomotor (Young & Regan, 2007). Selain itu, pengemudi membutuhkan atensi untuk mengontrol kendaraannya dengan baik. Menurut Groeger (1999 dalam Drews, Pasupathi & Strayer, 2008) pengemudi memiliki 3 level kontrol dalam mengemudi, yaitu operasional, *tactical*, dan *strategic*. Level operasional merupakan level dimana pengemudi memiliki kontrol terhadap kendaraannya (contoh kendaraan tetap berada pada jalurnya), level *tactical* merupakan level dimana pengemudi mengontrol kecepatan serta jarak dengan kendaraan lain, dan level *strategic* merupakan kontrol terhadap pemilihan jalur dan strategi dalam mengemudi yang akan dilalui.

Terdapat beberapa kesalahan yang dapat terjadi apabila pengemudi tidak memiliki atensi yang baik dalam mengemudi. Salah satunya adalah kesalahan dalam mengidentifikasi bahaya di jalan yang sering disebut dengan istilah *hazard perception*. Pengemudi membutuhkan atensi yang tinggi untuk selalu sigap dengan hal-hal yang dapat terjadi. *Hazard perception* merupakan kemampuan seseorang dalam mengidentifikasi situasi berbahaya yang dapat terjadi pada pengemudi dan orang-orang disekitarnya (Underwood, Crundall, & Chapman, 201 & Horswill & Mckenna, 2004). *Hazard perception* merupakan aspek penting yang harus dimiliki pengemudi agar terhindar dari situasi yang membahayakan. Sekitar 50% kecelakaan yang terjadi, disebabkan karena kelalaian dan keterlambatan pengemudi dalam mengidentifikasi situasi bahaya (Nagayama, 1978 ; Horswill & Mckenna, 2004). Salah satu kesalahan pengemudi yang sering terjadi adalah kesalahan dalam memahami kondisi kendaraan lain (Hole, 2009). Mereka dapat melihat kehadiran kendaraan lain di sekitarnya, namun tidak mampu memprediksi situasi bahaya yang dapat timbul dari kehadiran kendaraan-kendaraan lain.

Terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi *hazard perception*, antara lain kemampuan dalam mengemudi, umur pengemudi (Borowsky, Shinar, & Gilad, 2010), dan latihan (Haworth & Mulvihill, 2006) . Pengemudi pemula memiliki kemampuan mengidentifikasi situasi bahaya yang lebih lemah dibandingkan

pengemudi yang sudah lama mengemudi (Underwood, Phelps, Wright, Van Loon, & Galpin, 2005). Pengemudi usia muda lebih rentan mengalami kecelakaan, akibat mengabaikan resiko di jalan (Caird & Horrey dalam Fisher dkk. 2016).

Kemampuan mengidentifikasi bahaya di jalan harus dimiliki setiap pengemudi untuk menghindari terjadinya kecelakaan. Namun pada kenyataannya, terdapat berbagai bentuk gangguan yang mempengaruhi kemampuan pengemudi dalam mengidentifikasi bahaya. Gangguan-gangguan yang dialami selama mengemudi diyakini sebagai faktor utama yang mempengaruhi persepsi bahaya pengemudi (*hazard perception*). Pada tahun 2013 di Amerika Serikat, gangguan pada pengemudi menyebabkan 10% kecelakaan fatal dan 18% cedera (NHTSA, 2015).

Suatu hal dapat dianggap sebagai suatu gangguan jika menyebabkan atensi seseorang dalam bekerja berkurang (Horberry, Anderson, Regan, Triggs, & Brown, 2006). Pengemudi disebut mengalami gangguan apabila gangguan tersebut memiliki tingkat kesulitan yang sama atau lebih tinggi daripada mengemudi (Young & Regan, 2007) dan aktivitas tersebut dianggap lebih menarik (Morton & Ouimet dalam Fisher, Caird, Horrey & Trick, 2016), sehingga atensi pengemudi menjadi terbagi dan teralihkan dari jalan.

Gangguan selama mengemudi dapat berupa faktor perilaku (makan, minum, mengganti radio/musik, berbincang dan sebagainya), kemampuan berkendara, dan salah menginterpretasi rambu-rambu di jalan (Stutts, Reinfurt, Staplin, & Rodgman, 2001). Adapula yang berpendapat bahwa terdapat 4 elemen gangguan yang dialami pengemudi, yaitu gangguan pada *visual*, *auditory*, *biomechanical*, dan kognitif (Ranney, Mazzae, Garrott, & Goodman, 2000). Menurut *General Estimates System* (GES) di Amerika Serikat, terdapat 4 kategori gangguan yang sering dilakukan pengemudi yaitu, tidak fokus dalam berkendara, penggunaan alat seluler, kehadiran penumpang yang didalamnya terdapat perbincangan antara penumpang dan pengemudi, serta gangguan yang terjadi di dalam kendaraan, seperti mengganti saluran radio, terdapat serangga di dalam mobil, dan sebagainya (NHTSA, 2003).

Berbincang merupakan salah satu bentuk gangguan karena dapat mengurangi kewaspadaan pengemudi terhadap situasi di jalan termasuk penurunan kemampuan mendeteksi objek-objek (Drews, 2008). Berbincang merupakan suatu proses yang menuntut adanya partisipasi timbal balik dari kedua pihak yang terlibat. Komunikasi bersifat simbolis sehingga setiap pihak harus memilah informasi sebelum menginterpretasi isi pesan (Riswandi, 2013). Perberbincangan memerlukan atensi kedua pihak dalam memahami topik dan isi pembicaraan, agar dapat memberi respon yang sesuai (Clark, 1996 dalam Drews, dkk. 2008).

Sejumlah penelitian telah menemukan pengaruh berbincang terhadap perilaku berkendara, meskipun hasilnya tidak konsisten. Gugerty, Rakaukus, dan Brooks (2004) menganggap berbincang dengan penumpang selama berkendara tidak membutuhkan proses kognitif yang rumit dan dapat menurunkan resiko kecelakaan. Hal tersebut dikarenakan dalam berbincang dengan penumpang, pengemudi dapat berkomunikasi secara non-verbal (gerakan anggukan kepala, mengerutkan dahi, tersenyum, dan sebagainya), dan tetap memiliki kualitas perbincangan yang baik. Bahkan menurut Gaspar, dkk. (2013) berbincang dapat meningkatkan performa mengemudi karena dapat meningkatkan atensi terkait situasi di jalan. Pada penelitian yang membandingkan antara pengaruh berbincang antara penumpang dengan pengemudi serta berbincang melalui telepon terhadap performa berkendara, ditemukan bahwa pengaruh berbincang dengan penumpang tidak setinggi pengaruh berbincang melalui telepon. Hal tersebut disebabkan karena ketika berbincang dengan penumpang, penumpang dapat melihat keadaan di jalan sehingga dapat mengontrol jalannya pembicaraan. Kesadaran akan situasi jalanan menjadi penyebab utama yang membedakan antara pengaruh berbincang dengan penumpang dengan berbincang melalui telepon. Penumpang dapat melihat keadaan di jalan, sehingga dapat memperingati pengemudi jika terdapat bahaya dan dapat membantu navigasi (Drews, dkk. 2008, Crundall, Bains, Chapman, & Underwood, 2005).

Meskipun terdapat beberapa penelitian yang beranggapan bahwa berbincang dengan penumpang tidak berpengaruh terhadap performa berkendara. Sejumlah

penelitian berganggapan sebaliknya. Huisingh, Griffin, dan McGwin (2016) menyatakan bahwa 53.2% kecelakaan di Inggris terjadi karena berbincang dengan penumpang. Berbincang dengan penumpang menjadi penyebab utama kecelakaan fatal. Atensi pengemudi terhadap jalan yang berkurang ketika berbincang dengan penumpang berpotensi meningkatkan resiko kecelakaan. Berbincang dengan penumpang, berargumen dengan penumpang, atau penumpang yang saling berargumen, dan keberadaan anak kecil di kursi belakang merupakan gangguan-gangguan yang dapat mempengaruhi atensi pengemudi (Drews, dkk. 2008). McCarley (2004) menemukan bahwa berbincang dengan penumpang menyebabkan tingkat kesalahan yang tinggi dalam mendeteksi objek yang bergerak.

Dalam berbagai penelitian terkait pengaruh berbincang dengan penumpang ditemukan beberapa faktor yang dapat berpengaruh terhadap tingkat kecelakaan, salah satunya faktor usia. Menurut penelitian Lam, dkk. (2003) & Pradhan, dkk. (2014), tingkat kecelakaan pada pengemudi remaja yang penumpangnya juga seusia dengannya dan pengemudi remaja yang memiliki pengalaman mengemudi selama 6-12 bulan yang berkendara bersama penumpang sebaya nya memiliki tingkat kecelakaan yang lebih tinggi dibandingkan dengan pengemudi yang berpenumpang dengan usia yang tidak sebayanya (William, Ferguson, & McCartt, 2007).

Asumsi peneliti terkait penelitian ini adalah terdapat pengaruh berbincang terhadap performa berkendara. Hal tersebut disebabkan karena berbincang merupakan tugas sekunder yang mengganggu kemampuan pemindaian visual pengemudi yang menyebabkan pelanggaran peraturan lalu lintas dan pengabaian penumpang (Antilla & Louma, 2005 dalam Unal, Platteel, Steg, & Epstude, 2013). Ketika berbincang, terdapat 4 proses yang terjadi yaitu, *encoding*, *decoding*, *channeling*, dan *grounding*. *Encoding* merupakan proses di mana seseorang memilih informasi yang dimiliki untuk disampaikan kepada lawan bicara. *Decoding*, proses penginterpretasian informasi yang diterima dari pembicara yang dilakukan oleh penerima pesan. Sinyal atau saluran (*channel*) merupakan bentuk pesan yang dikirimkan oleh pengirim pesan, dan saluran merupakan informasi sensoris saat pesan dikirimkan dan pesan

diterima (Matsumoto dalam Sarwono, 2014). Selain itu, dalam berbincang juga terdapat proses yang disebut dengan “*grounding*”, yaitu suatu aktivitas yang melibatkan pihak komunikasi dalam berbagi pemahaman terkait isi dan topik pembicaraan (Clark & Schaefer dalam Drews, 2008). *Grounding* dapat terlaksana apabila ada keterlibatan secara aktif dari pihak komunikasi dengan menyertakan atensi. Berbincang merupakan tugas yang cukup kompleks sehingga dapat mengganggu atensi seseorang.

Jika ditinjau dari segi agama Islam, terdapat etika dalam berkendara yang harus diikuti agar selalu dalam lindungan Allah SWT. Apabila seseorang tidak bertindak sesuai etika berkendara dapat berakibat kepada kesalahan-kesalahan yang merugikan. Kesalahan dalam berkendara dapat berakibat pada terjadinya kecelakaan yang dapat melukai pengemudi serta orang-orang disekitarnya. Pada hadis yang diriwayatkan oleh Ibnu Majah “لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ” *La Darara wa La Dirara*, yang secara jelas menyatakan larangan untuk membahayakan diri sendiri dan orang lain. Setiap umat muslim memiliki tanggung jawab dalam menjaga diri sendiri serta orang lain. Dari berbagai macam gangguan, berbicara dengan penumpang memiliki resiko terjadinya kecelakaan. Islam mengajarkan untuk berbicara yang seperlunya saja, agar terhindar dari maksiyat dan siksaan neraka. Satu hal yang dapat memasukkan umat muslim ke neraka disebabkan oleh tidak dapat menjaga lisannya. Apabila seseorang tidak dapat menjaga lisannya lebih baik orang itu diam saja. Bicaralah hal yang penting saja agar tidak menimbulkan gangguan bagi orang lain. Suatu hal yang mengganggu dan dapat berbahaya dilarang dalam Islam. Karenanya akan sangat lebih baik untuk menghindari hal-hal yang dapat mengganggu dan membahayakan bagi diri sendiri dan orang lain.

Dari uraian diatas, ditemukan bahwa sejumlah gangguan dalam mengemudi dapat mempengaruhi kemampuan pengemudi dalam mengidentifikasi situasi berbahaya. Perbedaan temuan terkait pengaruh berbincang antar pengemudi dan penumpang dan minimnya penelitian yang meneliti terkait pengaruh berbincang pada pengemudi yang dikaitkan dengan *hazard perception* mendorong peneliti untuk

meneliti terkait pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap persepsi *hazard* pengemudi. Peneliti memfokuskan penelitian terhadap pengemudi mobil usia muda, karena tingkat kecelakaan pengemudi mobil di Indonesia sangat tinggi jika dibandingkan dengan negara lain, selain itu kerugian akibat kecelakaan yang melibatkan pengemudi mobil lebih besar dibandingkan pengendara motor, meski tingkat kecelakaan mobil masih lebih sedikit dibandingkan dengan tingkat kecelakaan motor, namun hal tersebut tidak dapat dibiarkan karena dapat berpotensi peningkatan volume kecelakaan mobil pada masa mendatang. Usia muda memiliki kemampuan mendeteksi bahaya yang lebih rendah jika dibandingkan dengan usia pengemudi yang lebih dewasa. Oleh karena itu, peneliti meneliti terkait pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap *hazard perception* pengemudi mobil usia muda.

I.2 Pertanyaan Penelitian

1. Apakah terdapat pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap *hazard perception* pengemudi mobil usia muda?
2. Bagaimana pandangan Islam terkait pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap *hazard perception* pengemudi mobil usia muda?

I.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap *hazard perception* pengemudi mobil usia muda
2. Untuk mengetahui pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap *hazard perception* pengemudi mobil usia muda di tinjau dalam Islam

I.4 Manfaat Penelitian

I.4.1 Manfaat teoritis

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dan menambah pengetahuan serta literatur bagi ilmu Psikologi Lalu Lintas mengenai

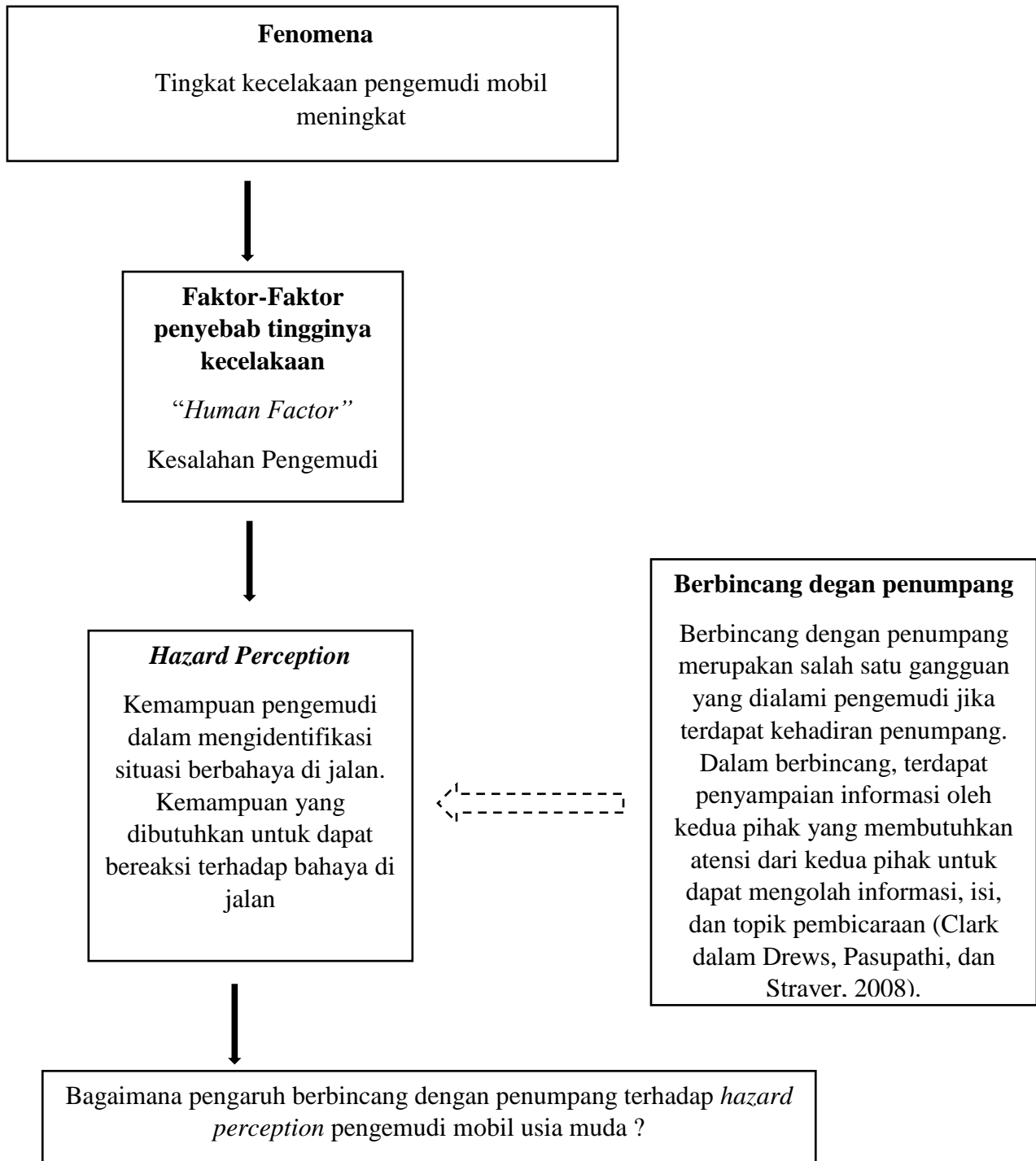
pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap *hazard perception* pengemudi mobil usia muda.

2. Diharapkan dapat menambah pengetahuan serta referensi dalam ilmu Psikologi Lalu Lintas dilihat dari pandangan Agama Islam

I.4.1 Manfaat praktis

- Bagi akademisi yang berkecimpung dalam bidang lalu lintas, diharapkan dari hasil penelitian ini dapat menjadi referensi terkait gambaran pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap *hazard perception* pengemudi mobil usia muda,
- Bagi instansi-instansi yang terkait dengan lalu lintas, diharapkan dari hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan atau rujukan dalam membuat kebijakan maupun bentuk edukasi mengenai pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap *hazard perception* pengemudi mobil usia muda.

I.5 Kerangka Berpikir



Bagan 1.1 Kerangka Berpikir

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

II.1 *Hazard Perception*

II.1.1 Definisi *Hazard* dan *Hazard Perception*

Menurut Haworth dan Mulvihill (2006), *hazard* merupakan suatu objek di jalan yang berpotensi sebagai bahaya yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan. Objek-objek yang beresiko menjadi bahaya dapat berupa jenis jalan, cuaca, kehadiran kendaraan lain, dan gangguan lainnya. Sedangkan *hazard perception* merupakan kesadaran pengemudi terkait situasi di jalan yang berpotensi bahaya bagi pengemudi dan orang sekitarnya (Underwood, Crundal, & Chapman, 2011). Menurut Evans dan Macdonald (2002), *hazard perception* merupakan proses yang dialami pengemudi saat mengetahui adanya situasi berbahaya di jalan. Dengan mampu mengetahui adanya bahaya di jalan, pengemudi diharuskan untuk merubah arah atau menurunkan kecepatan agar terhindar dari bahaya tersebut. *Hazard perception* merupakan aspek penting yang harus dimiliki setiap pengemudi karena kemampuan tersebut berkorelasi dengan kecelakaan (Horswill & McKenna, 2004).

Definisi di atas dapat disimpulkan bahwa *hazard perception* merupakan kemampuan pengemudi dalam memahami situasi jalan agar dapat memberikan respon yang sesuai dengan situasi yang dihadapi. Kegagalan dalam mendeteksi bahaya dapat berakibat kepada terjadinya kecelakaan.

II.1.2 Komponen *Hazard Perception*

Kemampuan dalam mengidentifikasi bahaya memerlukan proses kognitif yang kompleks (Deery, 1999) karena setelah pengemudi mampu mengidentifikasi bahaya, pengemudi akan memilih reaksi yang tepat untuk menghindari bahaya tersebut.

Menurut Grayson, Maycock, Groeger, Hammond, dan Field (2003), terdapat 4 komponen yang dialami pengemudi dalam merespon situasi bahaya, yaitu :

1. *Hazard Detection* : menyadari bahwa terdapat potensi *hazard*. Hal ini dimulai saat pengemudi menyadari bahwa suatu situasi dapat beresiko bahaya jika pengemudi tidak memberikan respon yang sesuai.
2. *Threat Appraisal* : menganalisa bentuk *hazard*, seberapa penting respon yang harus diberikan terhadap *hazard*. Setelah pengemudi mengetahui adanya resiko bahaya, pengemudi menganalisa atau menginterpretasi bentuk bahaya yang sedang dialami.
3. *Action Selection* : memilih atau menseleksi respon yang tepat untuk menghindari *hazard*. Setelah mampu menginterpretasi jenis bahaya, pengemudi mulai untuk memilih jenis respon yang akan diberikan agar dapat terhindar dari situasi berbahaya.
4. *Implementation* : merespon sesuai yang telah direncanakan sebelumnya. Pengemudi berespon sesuai informasi yang telah disesuaikan dengan jenis bahaya. Bentuk respon dapat berupa menurunkan kecepatan, merubah arah, dan lain-lain

Jika seorang pengemudi terlambat dalam mendeteksi bahaya, maka proses pengemudi dalam merespon terhadap situasi tersebut pun dapat terganggu dan dapat berakibat pada kecelakaan (Deery, 1999).

II.1.3 Tipe Hazard Perception

Menurut Vlakled, Romoser, Mehranian, Diete, Pollatsek, dan Fisher (2011) terdapat 2 tipe *hazard*, yaitu :

1. *Immediate Hazard* : objek atau situasi berbahaya yang dapat terlihat dan membutuhkan reaksi langsung agar terhindar dari tabrakan. Contoh : jika pengemudi melihat secara langsung mobil di depan yang berhenti secara mendadak, maka pengemudi harus menurunkan kecepatan (reaksi langsung) agar terhindar dari tabrakan.

2. *Latent Hazard* : merupakan suatu objek atau situasi yang berpotensi bahaya namun tidak membutuhkan reaksi langsung. Dalam tipe *hazard* ini, peneliti membaginya ke dalam 3 tipe, yaitu :
 - a. *Covert Hazard* : situasi di saat pengemudi melihat resiko tabrakan karena terdapat objek yang tertutup oleh bangunan, situasi lingkungan, dan tidak adanya rambu. Contoh : pengemudi lain yang terlibat tabrakan karena tidak melihat pejalan kaki yang akan menyebrang di antara banyak mobil.
 - b. *Overt Hazard* : situasi di saat pengemudi melihat pengemudi lain terlibat dalam kecelakaan karena situasi pengemudi lain yang sedang terdesak. Contoh : karena sedang terburu-buru, pengemudi lain mengambil jalur yang berlawanan untuk menghindari kemacetan.
 - c. *Signed Hazard* : situasi yang melibatkan pengemudi lain terlibat dalam kecelakaan karena tidak melihat rambu-rambu peringatan bahaya. Contoh : di saat pengemudi tidak melihat terdapat rambu penyebrangan anak sekolah sesaat setelah belokan tajam.

Dari kedua tipe hazard diatas, banyak pengemudi yang masih tidak dapat mengidentifikasi bahaya dan reaksi selanjutnya.

II.1.4 Faktor-faktor yang mempengaruhi *Hazard Perception*

Kemampuan pengemudi dalam mendeteksi bahaya dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu :

1. Pengalaman berkendara

Berbagai penelitian telah menyatakan bahwa terdapat perbedaan kemampuan mendeteksi bahaya antara pengemudi yang sudah berpengalaman dan pengemudi pemula. Pada pengemudi yang sudah berpengalaman (> 1 tahun), frekuensi dalam melihat objek-objek yang berpotensi sebagai bahaya sangat sering (Pradhan, Hammel, DeRamus, Pollatsek, Noyce, & Fisher, 2005), sehingga pengemudi yang sudah berpengalaman sangat sensitif terhadap keadaan selama di jalan

(Borowsky, dkk. 2010). Sedangkan pada pengemudi pemula, mereka lebih sering melihat kepada objek-objek yang diam dan frekuensi melihat ke kaca spion sangat jarang (Deery, 1999), sehingga hal tersebut mengakibatkan pada pengemudi pemula lebih lambat dalam mendeteksi *hazard*.

2. Usia

Dalam mendeteksi dan bereaksi terhadap situasi bahaya dibutuhkan proses kognitif yang kompleks (Mckenna & Farrand, 1999). Kematangan proses kognitif dipengaruhi oleh usia (Deery, 1999). Para pengemudi muda (< 25 tahun), lebih sering terlibat kecelakaan karena berbagai alasan. Para pengemudi muda tidak terlalu memperdulikan resiko tabrakan dan situasi bahaya (Deery, 1999). Selain itu, kesalahan dalam mendeteksi objek berbahaya, ketidak fokusan pada keadaan di jalan, dan berkendara dengan melewati batas kecepatan juga menjadi faktor-faktor tingginya tingkat kecelakaan pada pengemudi muda (Mcknight & Mcknight, 2003).

3. Latihan

Di berbagai negara, latihan untuk meningkatkan kemampuan pengemudi dalam mendeteksi bahaya sudah banyak diteliti. Dari salah satu penelitian terhadap pengemudi pemula terkait pengaruh pemberian latihan terhadap kemampuan *hazard perception* ditemukan bahwa dengan diberikannya latihan dapat meningkatkan kemampuan pengemudi muda dalam mencari dan melihat keadaan di jalan untuk kemudian diidentifikasi sebagai suatu bahaya atau tidak (Vlakveld, dkk. 2011). Latihan yang diberikan berupa belajar dari kesalahan mengidentifikasi objek bahaya (Ivanic & Hesketh, 2000) dan pemberian instruksi bahaya jauh sebelum peserta latihan melihat situasi bahaya (Brown, 1999 dalam Vlakveld, dkk. 2011).

II.1.5 Hazard Perception Pengemudi Mobil

Kemampuan mendeteksi bahaya pengemudi mobil lebih rendah jika dibandingkan dengan pengendara motor (Horswill & Helman, 2003). Hal tersebut disebabkan karena pengendara motor memerlukan lebih banyak kemampuan dalam mengendarainya. Resiko pengendara motor terlibat dalam kecelakaan juga lebih tinggi pada pengendara motor, sehingga para pengendara motor mempelajari situasi dengan lebih cepat.

Looked but failed to see sangat sering dialami pengemudi mobil yang terlibat dalam kecelakaan yang menjadikan kendaraan bermotor dan beroda dua sebagai korbannya (Hole, 2009). Para pengemudi dapat melihat kehadiran kendaraan-kendaraan lain, namun gagal dalam memahami gerak kendaraan-kendaraan tersebut. Meskipun demikian Crundall, dkk. (2012) berpendapat bahwa pengemudi mobil lebih sigap dengan kehadiran kendaraan mobil lain dibandingkan dengan kehadiran kendaraan beroda dua.

II.2 *Distracted Driving*

II.2.1 Definisi *Distracted Driving*

Distracted driving merupakan berbagai bentuk kegiatan yang dapat mempengaruhi kemampuan pengemudi dalam mengolah informasi yang dibutuhkan selama mengemudi (Regan, Lee, & Young, 2009).

Menurut Treat (dalam Young & Regan, 2007), *distracted driving* merupakan gangguan yang dialami pengemudi selama mengemudi yang dapat menghambat pengemudi dalam mengolah informasi terkait keputusan yang akan diambil saat sedang mengemudi. Selain itu, *distracted driving* juga didefinisikan sebagai suatu kegiatan yang dapat mengurangi atensi pengemudi yang disebabkan adanya pikiran terhadap stimulus lain (Streff & Spradlin dalam Young & Regan, 2007). Menurut Caird dan Horrey (dalam Fisher, Caird, Horrey, & Trick, 2016) *distracted driving* terjadi dengan tanpa disadari dan dapat mengalihkan atensi pengemudi dalam menyelesaikan tugas utama sebagai pengemudi.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa *distracted driving* merupakan bentuk gangguan yang dialami pengemudi sehingga pengemudi tidak dapat fokus dalam mengemudi karena atensi yang terbagi.

II.2.2 Tipe *Distracted Driving*

Young dan Regan (2007) mengkategorisasikan bentuk gangguan menjadi 4 tipe, yaitu :

1. Visual (gangguan pada pengelihatian)

Gangguan ini terjadi saat pengemudi tidak memperdulikan situasi jalanan karena terfokus pada hal-hal lain di luar kepentingan dalam mengemudi selama beberapa saat, contoh : melihat alat seluler

2. Auditori (gangguan pada pendengaran)

Gangguan ini terjadi saat pengemudi lebih memperhatikan hal-hal berbentuk suara, sehingga pengemudi mengacuhkan keadaan jalan. Contoh: mendengarkan musik.

3. Biomechanical (gangguan pada pergerakan fisik)

Gangguan ini terjadi saat pengemudi melepaskan satu atau kedua tangannya dari setir untuk melakukan aktifitas di luar aktifitas mengemudi, contoh : memindahkan barang.

4. Kognitif (gangguan yang melibatkan proses berpikir)

Gangguan ini merupakan berbagai pikiran yang dapat mempengaruhi atensi pengemudi karena lebih terfokus pada pikiran tersebut daripada terfokus pada kepentingan keselamatan di jalan, sehingga pengemudi tidak lagi sigap dalam melihat situasi di jalan. Contoh : memikirkan lauk di rumah.

II.2.3 Bentuk *Distracted Driving*

Menurut Stutts, dkk. (2001) terdapat 13 bentuk gangguan dalam mengemudi, yaitu : (1) Mengubah radio, kaset, CD, (2) Makan atau minum,

(3)Objek, situasi, dan orang lain di luar pengemudi, (4) Kehadiran penumpang (berbincang), (5) Memindahkan objek di dalam kendaraan, (6) Merokok, (7)Berincang melalui alat seluler, (8) Mengetik, (9) Menggunakan objek dalam kendaraan, (10) Menggunakan alat atau objek pengatur dalam kendaraan, (11) Mengubah suhu, (12) Gangguan-gangguan lain (mencari rambu, *blank*, masalah kesehatan), (13) Gangguan-gangguan yang belum diketahui

II.3 Berbincang dengan Penumpang

Berbincang dengan penumpang merupakan salah satu bentuk gangguan yang dialami pengemudi jika terdapat kehadiran penumpang. Ketika pengemudi berbincang dengan penumpang, kedua pihak membutuhkan atensi untuk dapat mengolah informasi, isi, dan topik pembicaraan (Clark dalam Drews, Pasupathi, & Strayer, 2008). Atensi yang tinggi dan keterlibatan antar pihak sangat diperlukan dalam berbincang, karena merupakan proses penyampain informasi, serta pemahaman isi serta topik pembicaraan (Clark, 1996 dalam Drews, dkk. 2008).

Berbincang dengan penumpang memiliki pengaruh yang tinggi terhadap gangguan pada pengemudi (Drews, 2008). Gangguan yang dialami pengemudi karena berbincang dengan penumpang memiliki presentase yang tinggi jika dibandingkan dengan aktifitas lain. Sebanyak 53.2% gangguan yang dialami pengemudi disebabkan karena berbincang dengan penumpang (Huisingh, dkk. 2016). Hal tersebut disebabkan karena pengemudi harus memproses informasi yang akan diberikan dan yang diterima oleh penumpang. Pengemudi juga akan mengalami gangguan jika melihat ke arah penumpang, mendengarkan pesan yang disampaikan penumpang, dan terganggu jika terdapat pergerakan yang disebabkan karena gangguan dari penumpang (McEvoy, Stevenson, & Woodward. 2007).

Dari uraian diatas, berbincang dengan penumpang merupakan salah satu bentuk gangguan yang diyakini dapat mengganggu pengemudi dalam menyelesaikan tugas utamanya.

II.3.1 Proses Berbincang

Menurut Wood (2013) dalam berbincang, seseorang akan menjalani proses-proses yang terdiri dari :

1. Pengirim

Sebelum pesan dikirim, pengirim akan memilah informasi atau gagasan-gagasan yang akan disampaikan (*encoding*). Setelah penerima mendapatkan pesan, penerima akan memberikan *feedback* atau balasan, sehingga pengirim yang sebelumnya mengirim pesan akan membutuhkan proses memahami isi pesan yang diberikan (*decoding*).

2. Penerima

Pengirim pesan juga akan mengalami proses yang sama dengan penerima pesan. Penerima butuh memahami pesan yang disampaikan lalu menyeleksi informasi untuk merespon pengirim pesan. Penerima dan pengirim dapat berganti status jika komunikasi terus berlanjut.

3. Media

Media merupakan jenis pesan yang diberikan dan alat sensorik penerima pesan. Jenis pesan dapat berbentuk verbal dan non-verbal dan sensorik yang menerima juga dapat berbeda. Dalam menerima jenis pesan verbal, penerima dapat melalui auditori dan visual. Sedangkan dalam pesan non-verbal, penerima dapat menerima melalui visual dan kinestetik.

4. Gangguan

Gangguan-gangguan yang terjadi selama proses berbincang dapat menimbulkan pesan yang tidak sesuai, sehingga menciptakan kesalahpahaman. Gangguan-gangguan tersebut dapat berupa gangguan fisik, masalah semantik, perbedaan budaya, ketiadaan *feedback*, dan efek status (pengirim dan penerima).

Berbincang merupakan suatu proses yang menuntut adanya partisipasi antar pihak yang terlibat. Komunikasi akan menjadi efektif apabila pihak-pihak yang

berkomunikasi sama-sama ikut terlibat dan sama-sama memberikan atensi terhadap topik pesan yang disampaikan. Selain itu komunikasi bersifat simbolis, dimana dalam berkomunikasi seseorang menggunakan simbol-simbol berbentuk bahasa yang mengharuskan pihak-pihak yang terlibat dalam komunikasi untuk memilah informasi yang telah dimiliki untuk diinterpretasi isi pesannya (Riswandi, 2013).

Perbincangan memerlukan pemahaman yang sama terkait isi dan topik yang dibicarakan. Pemahaman tersebut didapatkan dari saling berbagi ide serta opini terkait pembicaraan. Berbincang tidak hanya berpikir tentang bagaimana cara memahami isi pembicaraan namun berpikir bagaimana cara yang tepat atau bahasa yang tepat dalam menjawab perbincangan. Proses kognitif yang rumit diperlukan dalam berbincang, sehingga beresiko menjadi gangguan bagi pengemudi dan dapat mempengaruhi kemampuan pengemudi dalam mendeteksi dan berespon terhadap situasi berbahaya di jalan.

II.3.2 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi dalam Berbincang

Terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi dalam berbincang, antara lain;

1. Jenis kelamin

Terdapat perbedaan cara berkomunikasi antara pria dan wanita. Wanita dianggap lebih banyak berbicara daripada pria, namun menurut Tannen (1991), jumlah hingga durasi berbicara antara pria dan wanita ditentukan oleh situasi pembicaraan. Pria akan lebih banyak berbicara pada situasi umum atau *public place* yang menuntut para pria untuk mengajukan isi pikiran dengan banyak. Sedangkan wanita lebih memilih untuk berbicara pada situasi yang pribadi yang hanya terdiri dari 1 hingga 2 lawan bicara dengan tema pembicaraan sehari-hari.

2. Budaya

Menurut Setyanto (2013), budaya mempengaruhi bagaimana seseorang berkomunikasi. Kebiasaan yang dilakukan pada suatu budaya akan diturunkan hingga ke generasi selanjutnya, sehingga setiap budaya memiliki cara berkomunikasi yang berbeda. Budaya Indonesia memiliki cara komunikasi yang berbeda dengan budaya Jepang. Orang Indonesia mudah berbicara dengan orang yang tidak dikenal. Men impali pembicaraan lawan bicara dianggap kurang sopan, sehingga orang Indonesia akan mendengarkan terlebih dahulu hingga pembicaraan selesai. Orang Indonesia akan melakukan kontak mata selama percakapan dan banyak menghabiskan waktunya dengan berbincang dengan orang lain.

3. *Social Influence*

Morton dan Ouimet (dalam Fisher, dkk. 2016) berpendapat bahwa berbincang merupakan kegiatan sosial, yang melibatkan pemuasan dan penyesuaian perilaku terhadap lawan bicaranya. Berbincang dengan penumpang dilakukan oleh pengemudi untuk memberikan kenyamanan bagi penumpang, sehingga kecenderungan pengemudi untuk berbincang menjadi tinggi.

II.4 Perilaku Mengemudi Pada Pengemudi Usia Muda

Pengemudi usia muda dikategorikan dalam rentang usia 18-26 tahun (Deery,1999). Pada rentang usia ini, pengemudi sangat mudah terganggu selama mengemudi. Dalam laporannya, Stutts dan peneliti lain (2001) menunjukkan bahwa pengemudi usia muda adalah usia pengemudi yang sangat rentan terganggu jika dibandingkan dengan pengemudi usia lain. Pengemudi usia muda memiliki tingkat kecelakaan yang tinggi akibat kemampuan dalam mengidentifikasi situasi bahaya yang masih minim (Horswill, 2008). Dari berbagai tipe gangguan, pengemudi usia muda lebih rentan terlibat kecelakaan yang diakibatkan oleh kehadiran penumpang (berbincang dengan penumpang, berargumen dengan penumpang) (Stutts, dkk. 2001). Selain mudah terganggu, para pengemudi muda juga lebih sering terlibat oleh kecelakaan, karena para pengemudi muda tidak terlalu memperdulikan resiko

tabrakan dan situasi bahaya. Para pengemudi merasa bahwa situasi di jalan memiliki resiko kecelakaan yang rendah dan mereka masih dapat menghindarinya (Caird & Horrey dalam Fisher dkk. 2016). Dalam mendeteksi bahaya, pengemudi usia muda (>25 tahun) memiliki kemampuan mendeteksi yang masih sangat minim, karena kematangan proses kognitif dan perilaku beresiko yang rendah (Deery, 1999)

II.5 Pengaruh Berbincang dengan Penumpang Terhadap *Hazard Perception* Pengemudi Mobil Usia Muda

Setiap pengemudi harus memiliki kemampuan dalam mendeteksi bahaya di jalan yang merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan. Jika pengemudi memiliki kemampuan mendeteksi bahaya yang rendah, maka resiko terlibat dalam kecelakaan menjadi tinggi (Horswill & McKenna, 2004). Kemampuan mendeteksi bahaya disebut dengan *hazard perception*. *Hazard perception* merupakan kemampuan seseorang dalam mengidentifikasi situasi berbahaya (Horswill & McKenna, 2004) yang dapat terjadi pada pengemudi dan orang-orang disekitarnya (Underwood, Crundall, & Chapman, 2011). Dibutuhkan atensi yang tinggi dalam mendeteksi situasi bahaya di jalan (Hole, 2009). Terjadinya kecelakaan yang disebabkan karena kelalalaian atau keterlambatan pengemudi mendeteksi bahaya dapat dipengaruhi oleh gangguan yang dialami pengemudi. Menurut Treat (dalam Young & Regan, 2007), *distracted driving* merupakan gangguan yang dialami pengemudi selama mengemudi yang dapat menghambatnya mengolah informasi terkait keputusan yang akan diambil saat sedang mengemudi. *Distracted driving* juga didefinisikan sebagai suatu kegiatan yang dapat mengurangi atensi pengemudi yang disebabkan adanya pikiran terhadap stimulus lain (Streff dan Spradlin dalam Young & Regan, 2007). Gangguan-gangguan tersebut dapat berupa faktor perilaku (makan, minum, berbincang, mengganti radio/musik, dan sebagainya), kemampuan berkendara, dan salah dalam menginterpretasi rambu-rambu di jalan (Stutts, Reinfurt, Staplin, & Rodgman, 2001). Salah satu gangguan yang masih diperdebatkan hingga kini yaitu pengaruh berbincang antar pengemudi dan penumpang terhadap kemampuan pengemudi dalam mendeteksi bahaya. Terdapat beberapa penelitian yang menyatakan bahwa

berbincang dengan penumpang dapat mengganggu atensi pengemudi, namun terdapat penelitian lain yang menyatakan sebaliknya. Berbincang dengan penumpang tidak mengganggu karena komunikasi yang terjalin bersifat dua arah dan membantu dalam hal navigasi dan keberhati-hatian pengemudi.

BAB III

METODE PENELITIAN

III.1 Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Sugiyono(2013) mendefinisikan pendekatan kuantitatif sebagai pengolahan hasil data yang berbentuk angka.

III.2 Rancangan dan Tipe Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan desain penelitian eksperimen laboratorium. Dengan metode ini, variabel bebas akan dimanipulasi untuk dilihat pengaruhnya terhadap pengaruh variabel terikat. Penelitian akan dilakukan dalam laboratorium dengan memanipulasi situasi yang sesuai dengan keadaan sehari-hari. Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini merupakan tipe kausal yang melihat pengaruh antar dua variabel.

Peneliti menggunakan desain penelitian *between-subject design* yang menggunakan dua kelompok penelitian yang masing-masing kelompoknya memiliki sampel yang berbeda. Teknik kontrol yang digunakan peneliti berupa randomisasi, yaitu proses memasukkan partitipan penelitian ke dalam kelompok penelitian sehingga kedudukan kedua kelompok akan setara. Desain penelitian ini berupa *randomized two-groups design, post test only*, dimana peneliti hanya memberikan tes setelah partisipan diberikan perlakuan.

III.3 Identifikasi Variabel

Variabel yang akan dilihat dalam penelitian ini adalah :

Independent Variabel : *Distracted Driving* (berbincang dengan penumpang)

Dependent Variabel : *Hazard Perception*

III.4 Definisi Variabel

III.4.1 Definisi Konseptual

III.4.1.1 *Distracted Driving* (berbincang dengan penumpang)

Berbincang dengan penumpang merupakan salah satu gangguan yang dialami pengemudi jika terdapat kehadiran penumpang. Dalam berbincang, terdapat penyampaian informasi oleh kedua pihak yang membutuhkan atensi dari kedua pihak untuk dapat mengolah informasi, isi, dan topik pembicaraan (Clark dalam Drews, Pasupathi, & Strayer, 2008).

III.4.1.2 *Hazard Perception*

Hazard perception merupakan kemampuan seseorang dalam mengidentifikasi situasi berbahaya (Horswill & Mckenna, 2004).

III.4.2 Definisi Operasional

III.4.2.1 *Distracted Driving* (berbincang dengan penumpang)

Berbincang dengan penumpang adalah bentuk manipulasi berupa proses komunikasi secara verbal yang dilakukan secara terus menerus selama pengerjaan alat tes berlangsung dengan durasi 14 menit. Isi obrolan mengenai konfirmasi serta pendalaman data demografi/formulir identitas yang telah dituliskan oleh responden sebelum tahap manipulasi dimulai.

III.4.2.2 Hazard Perception

Hazard perception diukur dengan skor dari hasil pengerjaan partisipan selama penelitian. Peneliti menggunakan *hazard perception test* (HPT) yang didalamnya terdapat potongan-potongan video berkendara sehari-hari yang terdapat situasi berbahaya pada masing-masing video. Dimana semakin tinggi skor yang dimiliki oleh subjek penelitian, maka semakin tinggi pula *hazard perception* yang dimiliki oleh subjek. Begitu pula sebaliknya semakin rendah skor yang dimiliki oleh subjek, maka semakin rendah pula *hazard perception* yang dimiliki oleh subjek tersebut.

III.5 Variabel Sekunder

- **Usia**

Pengemudi usia muda (18-26 tahun) memiliki tingkat kecelakaan yang tinggi akibat kemampuan dalam mengidentifikasi situasi bahaya yang masih minim (Horswill, 2008). Selain itu usia pengemudi muda sangat mudah terganggu selama mengemudi (Stutts, dkk. 2001). Sehingga dalam penelitian ini, peneliti hanya akan menggunakan partisipan berusia 18-26 tahun.

- **Pengalaman**

Deery (1999) menemukan bahwa terdapat perbedaan kemampuan mendeteksi bahaya antar pengemudi berpengalaman dan pemula. Pengemudi berpengalaman akan lebih sensitif terhadap situasi di jalan dan tidak mudah terganggu (Borowsky, dkk. 2010). Sedangkan pada pengemudi pemula, mereka lebih sering mengalami kesalahan dalam mendeteksi situasi berbahaya karena sangat mudah terganggu (Deery, 1999). Sehingga dalam penelitian ini, peneliti hanya akan menggunakan partisipan dengan pengalaman mengemudi selama lebih dari 1 tahun.

III.6 Hipotesis Penelitian

Ho : Tidak terdapat pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap *hazard perception* pengemudi mobil usia muda.

Ha : Terdapat pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap *hazard perception* pengemudi mobil usia muda.

III.7 Partisipan Penelitian

III.7.1 Populasi

Populasi pada penelitian ini yaitu pengemudi mobil di wilayah Jakarta. Peneliti tidak dapat menemukan jumlah data yang pasti terkait jumlah populasi pengemudi mobil usia muda.

III.7.2 Sampel

Dari populasi tersebut, sampel penelitian didapatkan dengan karakteristik sebagai berikut :

- a. Berusia 18 – 26 tahun
- b. Berdomisili di daerah Jakarta
- c. Sudah memiliki SIM A
- d. Sudah mengemudi dalam kurun waktu mengemudi 1-5 tahun

III.7.3 Teknik Pengambilan Sampel

Dalam memperoleh sampel, peneliti menggunakan teknik sampling insidental dengan mengambil sampel secara kebetulan yang memiliki karakteristik sesuai kriteria penelitian.

III.8 Pengukuran

III.8.1. Hazard Perception

Hazard perception test yang digunakan Rosenbloo, Perlman, dan Pereg (2011) akan dijadikan dasar pengukuran untuk melihat perbedaan skor *hazard perception* antara pengemudi yang berbincang dengan penumpang dan pengemudi yang tidak berbincang. Partisipan

akan diberikan beberapa potongan (14) video berkendara sehari-hari yang didalamnya terdapat situasi berbahaya yang berbeda-beda. Partisipan diminta untuk menekan tombol *mouse* pada saat melihat situasi bahaya di jalan dalam cuplikan-cuplikan tersebut. Setelah selesai mengerjakan tes, partisipan akan mendapatkan skor dalam rentang 1-5. Skor dinilai berdasarkan reaksi waktu partisipan setelah melihat bahaya dan mengklik *mouse*, kesalahan partisipan dalam mengklik *mouse* pada situasi tidak berbahaya, dan kesalahan partisipan dalam melalaikan situasi berbahaya dengan tidak mengklik *mouse*. Sehingga hasil tes berupa data kuantitatif yang digunakan dalam menganalisis hasil akhir. Pengujian reliabilitas yang diujikan pada alat ini memiliki nilai *cornbach alfa* α .541. Menurut Bowling (dalam Husain & Farooq, 2013) suatu alat tes dianggap reliabel apabila memiliki skor *cornbach's alpha* α > .5, sehingga alat tes ini dinyatakan reliabel.

III.9 Studi Pendahuluan

Sebelum peneliti memasuki tahapan penelitian, peneliti melakukan studi pendahuluan terhadap 54 pengemudi untuk melihat pandangan mereka terkait jenis-jenis gangguan yang dianggap mengganggu selama mengemudi. Partisipan dalam studi pendahuluan diminta untuk memilih satu atau lebih jenis gangguan dengan cara melingkari bagian di lembar informasi. 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, kelelahan fisik memiliki presentasi paling tinggi sehingga dianggap dapat mengganggu pengemudi, sedangkan pilihan dengan presentasi paling sedikit yaitu jenis gangguan kehadiran penumpang. Partisipan tidak menganggap kehadiran penumpang

(berbincang) sebagai suatu gangguan. Dari studi pendahuluan ditemukan bahwa partisipan menganggap kelelahan fisik sebagai jenis gangguan yang sangat mengganggu dan kehadiran penumpang (berbincang) dianggap tidak merupakan gangguan selama mengemudi. Pada kenyataannya jumlah penumpang yang menjadi korban terluka dan meninggal akibat gangguan yang disebabkan oleh kehadiran penumpang sangat tinggi dan mengalami kenaikan dari tahun 2013 yang sebenarnya dapat di minimalisasikan dengan keterlibatan secara positif antara pengemudi dan penumpang (NHTSA, 2014). Ketidaksesuaian antara persepsi para subjek dalam studi pendahuluan pada penelitian ini dengan tingginya jumlah korban terluka dan meninggal mendorong peneliti untuk meneliti lebih lanjut terkait gangguan yang diakibatkan oleh berbincang dengan penumpang.

III.10 Prosedur Penelitian

Sebelum memulai penelitian, peneliti melakukan beberapa tahapan dalam pengambilan data.

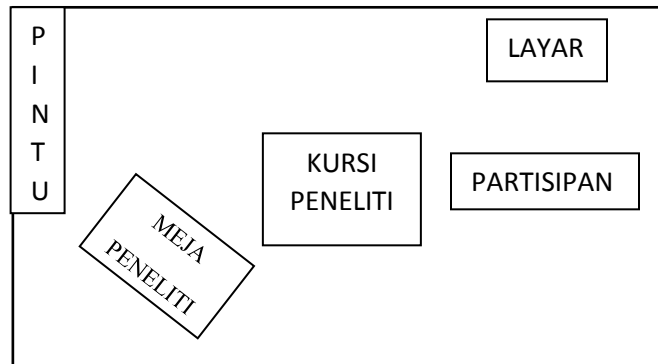
1 Tahap Persiapan (Uji Coba)

Peneliti menyiapkan *setting* ruangan serta instruksi penelitian yang akan digunakan selama proses pengambilan data. Peneliti menguji cobakan kepada 2 orang pada masing-masing kelompok penelitian. Hal ini dilakukan agar dapat mengevaluasi setiap kejadian yang dapat terjadi selama proses eksperimen dan berupaya untuk meminimalkan timbulnya masalah-masalah selama eksperimen.

Bahan-bahan yang di uji coba, berupa :

1. Jarak antara kursi partisipan dengan layar
2. Jarak antara peneliti dan partisipan
3. Suhu ruangan
4. *Mouse* yang digunakan untuk partisipan setiap kali melihat potensi bahaya
5. Lampu ruangan dalam keadaan dimatikan

Dari hasil uji coba ditemukan bahwa subjek lebih nyaman dengan lampu yang dimatikan, serta dengan jarak 80 cm antara tempat duduk partisipan dan layar, serta jarak antara peneliti dan partisipan 40 cm. Adapun bentuk setting ruangan selama penelitian digambarkan dalam gambar di bawah ini.



2 Tahap Pengambilan Data

1. Setelah nama-nama partisipan terkumpul, peneliti melakukan randomisasi untuk menentukan pembagian partisipan dalam kelompok kontrol dan eksperimen. Randomisasi dilakukan dengan membagi partisipan berdasarkan urutan penulisan nama
2. Penelitian diawali dengan pemberian penjelasan tentang penelitian serta prosedur eksperimen pada ruangan eksperimen. Setelah partisipan menyetujuinya, peneliti meminta partisipan untuk mengisi lembar *informed consent* yang dilanjutkan dengan pengisian lembar informasi.
3. Setelah itu, partisipan diminta untuk ke depan instrumen penelitian untuk dijelaskan terlebih dahulu terkait cara pemakaiannya.
4. Partisipan duduk dikursi yang telah disediakan.
5. Peneliti memberikan instruksi serta tugas yang harus dikerjakan partisipan
6. Sebelum memulai pengambilan data, partisipan diberi kesempatan untuk latihan terlebih dahulu. Pada instrumen ini terdapat kumpulan video yang dikelompokkan ke dalam 4 sesi. Masing-masing sesi terdiri dari 14 video,

namun pada setiap sesi terdapat perbedaan terkait bentuk *hazard* serta situasi jalan. Pada saat latihan, partisipan mengerjakan sesi 1.

7. Partisipan diberikan *review* pada setiap video yang telah dikerjakan selama latihan
8. Setelah itu, partisipan mulai melakukan pengukuran *hazard perception* yang sesungguhnya dengan diberikan 14 video dengan *setting* lalu lintas pada sesi 3. Beberapa video dapat menampilkan lebih dari satu situasi bahaya saat berkendara.
9. Setelah partisipan selesai mengerjakan seluruh video, muncul skor yang didapatkan dari hasil pengukuran tersebut yang akan diolah oleh peneliti.

3 Tahap Akhir

1. Partisipan diminta untuk duduk kembali pada kursi yang telah disediakan untuk *debriefing* (penjelasan terkait tujuan penelitian), ucapan terimakasih, serta *reward*.

III.11 Metode Analisis

III.11.1 Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk melihat apakah data yang di dapat berdistribusi normal atau tidak. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik uji normalitas shapiro wilk. Shapiro wilk merupakan teknik uji normalitas yang paling baik untuk menguji penelitian ber sampel kecil (3-50 sampel) (Ahad, Yin, Othman & Yaacob, 2011). Menurut Sugiyono (2013), data yang terdistribusi normal apabila memiliki nilai $> 0,05$.

III.11.2 Uji Hipotesis

Jika data tersebut berdistribusi normal, maka pengujian hipotesis pada penelitian ini menggunakan teknik analisis parametrik yaitu uji *independent t-test*. Apabila data tidak terdistribusi normal maka teknik analisis non-parametrik yaitu *man-whitney* yang akan digunakan. Dimana analisis ini digunakan untuk melihat pengaruh antar variabel penelitian.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas tentang hasil penelitian yang telah dianalisis berdasarkan proses pengumpulan data. Penelitian ini dilakukan kepada partisipan yang sesuai dengan karakteristik sampel penelitian. Partisipan yang mengikuti penelitian ini sebanyak 54 orang, namun hanya terdapat 40 orang yang sesuai dengan karakteristik penelitian. Setelah data terkumpul, kemudian data tersebut diolah dengan menggunakan *software Microsoft Excel 2013* dan *SPSS 20.0 for Windows*.

IV.1 Data Demografi Partisipan Penelitian

Gambaran umum penelitian berisi tentang karakteristik partisipan seperti usia, pengalaman berkendara, durasi berkendara dalam seminggu, dan jumlah kecelakaan yang pernah dialami dalam 2 tahun terakhir. Hal ini dijelaskan dalam tabel berikut ini :

Tabel IV.1 Deskripsi Partisipan Penelitian (N=40)

Demografis	Jumlah	Persentase
19 Tahun	4	10%
20 Tahun	11	27,5%
21 Tahun	9	22,5%
22 Tahun	5	12,5%
23 Tahun	4	10%
24 Tahun	4	10%
25 Tahun	2	5%
26 Tahun	1	2,5%

Pengalaman Berkendara

<1 Tahun	0	0
>1 Tahun	40	100%

Demografis	Jumlah	Persentase
Jenis Kelamin		
Laki-laki	24	60%
Perempuan	16	40%
Jenis Kendaraan		
Manual	15	37,5%
Matic	16	40%
Ganda	9	22,5%
Pengalaman kecelakaan		
Pernah	9	22,5%
Tidak pernah	31	77,5%

Berdasarkan data peneliti, jumlah partisipan dalam penelitian ini sebanyak 40 orang. Rentang usia partisipan 19-26 tahun. Ditemukan bahwa sebagian besar partisipan yang terlibat dalam penelitian ini berada pada usia 20 tahun (27,5%) dan partisipan paling sedikit berada pada usia 26 tahun (2,5%). Karena salah satu karakteristik partisipan harus memiliki pengalaman berkendara > 1 tahun, maka seluruh partisipan dalam penelitian ini memiliki pengalaman mengemudi lebih dari 1 tahun (100%). Berdasarkan jenis kelamin, partisipan laki-laki (60%) lebih banyak jika dibandingkan dengan jumlah partisipan perempuan (40%). Partisipan pengguna jenis kendaraan dibedakan antara pengemudi jenis transmisi matic, manual, dan ganda (dapat mengemudi 2 jenis transmisi). Pengemudi dengan jenis transmisi matic lebih banyak berpartisipasi dalam penelitian ini (40%). Pengalaman kecelakaan pada partisipan penelitian ini lebih banyak yang belum pernah mengalami kecelakaan sebelumnya (77,5%). Namun dari seluruh partisipan yang memiliki pengalaman kecelakaan, tidak ada yang pernah terlibat dalam kecelakaan yang fatal.

IV.2 Hasil Utama dari Data Penelitian

IV.2.1 Uji Normalitas & Uji Homogenitas

Sebelum melakukan uji hipotesis, peneliti melakukan uji normalitas untuk mengetahui teknik analisa yang sesuai dengan jenis data. Uji normalitas dipakai untuk melihat apakah data berdistribusi normal atau tidak. Teknik uji normalitas yang digunakan dalam penelitian yaitu *Shapiro wilk*. Data yang berdistribusi normal akan memiliki nilai $p > .05$ (Sugiyono, 2013).

Berdasarkan hasil uji normalitas pada penelitian ini, dinyatakan bahwa kelompok kontrol berdistribusi normal dengan $p = 0,369$ ($p > .05$) dan kelompok eksperimen berdistribusi normal dengan $p = 0,445$ ($p > .05$). Dari hasil tersebut, maka kedua kelompok penelitian sama-sama berdistribusi normal, sehingga untuk penghitungan uji hipotesis peneliti menggunakan analisis statistik parametrik.

Berdasarkan hasil uji homogenitas, kedua kelompok menunjukkan ketidak homogenan dengan $p = .01$ ($p < .05$), sehingga pada uji t, tabel barisan kedua (*equal variances not assumed*) menjadi acuan hasil penelitian.

IV.2.2 Uji Hipotesis

Uji hipotesis dilakukan untuk menguji dugaan awal peneliti terkait hasil akhir penelitian. Uji hipotesis yang digunakan adalah *independent t-test* yang berfungsi untuk melihat perbedaan pada dua kelompok penelitian, dimana pada masing-masing kelompok terdiri dari partisipan yang berbeda dan pada setiap kelompok diberikan perlakuan atau manipulasi yang berbeda. Hipotesis (H_a) akan diterima apabila nilai $p < .05$, sedangkan Hipotesis (H_o) diterima apabila nilai $p > .05$. Pengujian dilakukan menggunakan SPSS 20.0 for Windows.

Berdasarkan hasil uji *t*, ditemukan bahwa skor *hazard perception* pada kelompok kontrol lebih tinggi ($M = 27.25$, $SD = 8.68$) dari skor *hazard*

perception pada kelompok eksperimen ($M = 22.5$, $SD = 5.35$), $t(38) = -2.08$, $p < .05$. Hasil ini menunjukkan bahwa terdapat pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap *hazard perception* pada pengemudi mobil usia muda. Dengan kata lain, berbincang dengan pengemudi dapat mengganggu pengemudi dalam mendeteksi bahaya dan dapat beresiko terlibat dalam kecelakaan.

IV.3 Pembahasan

Hasil penelitian menunjukkan pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap *hazard perception* pengemudi mobil usia muda. Hasil ini sesuai dengan penelitian sebelumnya yang menemukan berbincang sebagai jenis gangguan yang mempengaruhi kemampuan pengemudi dalam mendeteksi situasi berbahaya. Menurut Huising dkk (2016) 53,2% kecelakaan di Inggris diakibatkan oleh berbincang antara penumpang dan pengemudi. Dalam berbincang seseorang membutuhkan atensi yang tinggi agar dapat memahami, memilah, serta menginterpretasi sebuah pesan (Unal, dkk. 2013). Semua bentuk perbincangan membutuhkan atensi sehingga dapat mengalihkan pengemudi dalam menyelesaikan tugas utamanya dan dapat menyebabkan kecelakaan (Drews, 2008). Dengan berbincang selama mengemudi dapat menurunkan serta mengalihkan atensi pengemudi dalam pemindaian visual (Strayer, dkk), dalam mendeteksi bahaya di jalan dan pengambilan keputusan (Bede & Kass dalam Fisher, dkk.2016). Hasil penelitian ini juga dapat mendukung pernyataan Kahneman (dalam Fisher, dkk. 2016) yang menyatakan bahwa manusia memiliki kapasitas yang terbatas dalam memikirkan dan melakukan 2 atau lebih tugas dalam satu waktu.

Terkait dengan hasil penelitian yang telah dilakukan, dibutuhkan keterlibatan antar pihak-pihak yang diajak berkomunikasi. Menurut Birwhistell (dalam Setyanto, 2013) dalam berkomunikasi terdiri dari 35% komunikasi verbal dan 65% komunikasi non-verbal. Komunikasi non-verbal membutuhkan atensi yang lebih

besar, seseorang perlu memerhatikan dengan baik seluruh gerakan atau kontak mata selama berkomunikasi, sehingga berbincang dapat dikatakan sebagai sebuah gangguan karena membutuhkan proses kognitif yang kompleks. Hal ini bertentangan dengan penelitian Drews, dkk. (2008) yang mengatakan bahwa dengan berbincang dengan penumpang tidak mempengaruhi *hazard perception* pengemudi karena mereka dapat berespon secara non-verbal (anggukan kepala, mengerutkan dahi, dan lain-lain) sehingga komunikasi yang terjalin dapat lebih berkualitas. Komunikasi non-verbal memang dapat memberikan komunikasi yang berkualitas apabila seluruh pihak mengerti dan dapat memahami maksud dari pesan tersebut, agar dapat memahami pesan tersebut diperlukan proses kognitif dan atensi.

Jika dikaitkan dengan studi pendahuluan yang telah dilakukan sebelumnya, terdapat hasil penelitian yang berbeda dengan hasil studi pendahuluan. Rendahnya presentase kehadiran penumpang (berbincang dengan penumpang) yang dipilih partisipan sebagai bentuk gangguan selama mengemudi, menunjukkan bahwa hampir seluruh partisipan tidak menganggap bahwa berbincang merupakan suatu gangguan. Salah satu penyebab yang dapat menyebabkan perbedaan hasil penelitian dan hasil studi pendahuluan yaitu karena pengaruh budaya. Orang Indonesia pada umumnya banyak yang memanfaatkan waktu luangnya dengan berbincang dengan orang lain sehingga berbincang menjadi suatu kebiasaan dan dianggap tidak memerlukan proses kognitif yang besar, sehingga berbincang selama berkendara dianggap tidak mengganggu atensi pengemudi (Setyanto, 2013).

Penelitian ini memiliki keterbatasan terkait validitas ekologis, *eksperimenter effect*, dan jenis manipulasi. Respon yang diberikan para partisipan lebih banyak terkait bentuk lingkungan atau bentuk jalanan yang terdapat dalam instrumen dan cara berkendara yang dianggap jauh berbeda dengan di Indonesia, sehingga mereka merasa bahwa situasi yang terdapat dalam video tidak terlalu beresiko terhadap bahaya. Meskipun demikian, alat ukur ini tetap dipakai karena kemudahan akses dan tidak memerlukan izin pakai. Selain validitas ekologis, pengaruh jenis kelamin eksperimenter menjadi keterbatasan penelitian ini. Menurut Aslaksen, Myrbakk,

Hoifidt, dan Flaten (2007), terdapat pengaruh jenis kelamin eksperimenter terhadap jawaban yang diberikan oleh partisipan, sehingga data dapat bias. Namun, karena keterbatasan waktu dan ketersediaan eksperimenter laki-laki, peneliti hanya menggunakan eksperimenter perempuan saja. Selain itu, bentuk pertanyaan yang tidak sama menjadi keterbatasan dalam penelitian ini. Setiap partisipan dimulai dengan pertanyaan yang sama sesuai yang tertera pada lembar informasi, namun pertanyaan selanjutnya disesuaikan dengan jawaban partisipan sebelumnya. Hal tersebut peneliti lakukan untuk menghindari kesan pembicaraan yang tidak natural. Menurut Horrey dan Wicken (2006), topik pembicaraan sehari-hari dapat menciptakan situasi gangguan yang lebih natural. Topik pembicaraan sehari-hari dapat lebih menarik bagi pengemudi sehingga arah komunikasi menjadi komunikatif.

Melalui penelitian ini, peneliti dapat memberikan informasi tambahan terkait salah satu situasi berupa perbincangan antar penumpang dan pengemudi pada *hazard perception* pengemudi. Diharapkan dapat menjadi referensi untuk penelitian lain yang tertarik dalam bidang lalu lintas.

BAB V

PANDANGAN ISLAM TERHADAP PENGARUH BERBINCANG DENGAN PENUMPANG TERHADAP HAZARD PERCEPTION PENGEMUDI MOBIL USIA MUDA

V.1 Pandangan Islam Terhadap Usia Muda

Pengertian dewasa tidak dapat ditentukan dari batas umur saja, karena batas umur dewasa tidak mutlak, hal tersebut tergantung pada pandangan masing-masing budaya. Di Indonesia sendiri penentuan masa dewasa ditentukan oleh batasan umur, seseorang yang telah berusia 18 tahun ke atas dianggap telah dewasa dan sudah memiliki tanggung jawab sendiri (Nurhadi, 2014). Batasan usia yang telah dinyatakan sebelumnya di bab 2, bahwa menurut beberapa akademisi usia dewasa diawali apabila seseorang telah memasuki usia 18 hingga 26 tahun. Namun, menurut pandangan Islam, terdapat batasan usia yang membedakan antara anak-anak dan orang dewasa, dan seseorang dinyatakan memasuki usia dewasa apabila berusia 15 tahun, sebagaimana *Ibn Umar meriwayatkan* :

“Sesungguhnya Rasulullah SAW memanggil saya agar hadir ke hadapannya menjelang Perang Uhud dan ketika itu saya berusia empat belas tahun, dan beliau tidak mengizinkan saya untuk ikut berperang. Kemudian beliau memanggil saya untuk hadir ke hadapannya menjelang Perang Khandaq ketika saya berusia lima belas tahun dan beliau mengizinkan saya untuk berperang.” Nafi’ berkata, “Saya datang kepada Umar bin Abdul Aziz yang merupakan Khalifah pada waktu itu dan menyampaikan riwayat tersebut kepadanya. Ia berkata, ‘Usia ini (lima belas tahun) adalah batas antara anak-anak dan orang dewasa.’ Dan ia

memerintahkannya kepada para gubernurnya untuk memberikan tunjangan kepada siapa saja yang telah mencapai usia lima belas tahun.” (HR Bukhari)

Berbagai pengertian terkait masa dewasa lebih menekankan kepada status, seperti sudah menikah, tidak kebal hukum, atau sudah bekerja. Namun dalam pandangan Islam terdapat beberapa pengertian dan penggunaan istilah yang berbeda, salah satu istilahnya dalam Al-qur'an yaitu “kahlan”, sebagaimana firman Allah SWT:

وَيُكَلِّمُ النَّاسَ فِي الْمَهْدِ وَكَهْلًا وَمِنَ الصَّالِحِينَ (آل عمران: ٤٦)

Artinya :

“Dan dia berbicara dengan manusia dalam buaian dan ketika sudah dewasa dan dia adalah termasuk orang-orang yang saleh” (QS Al-Imran: 46)

Selain “kahlan”, orang yang sudah dewasa juga disebut dengan istilah “rusydan” (Nurhadi, 2014), “rusydan” berasal dari kata “rusyd” yang berarti orang yang sudah memiliki kesempurnaan akal dan jiwa sehingga menjadikannya mampu untuk berperilaku dan bertindak sebaik mungkin, sebagaimana firman Allah SWT :

وَابْتَلُوا الْيَتَامَىٰ حَتَّىٰ إِذَا بَلَغُوا النِّكَاحَ فَإِنْ آنَسْتُمْ مِنْهُمْ رُشْدًا فَادْفَعُوا إِلَيْهِمْ أَمْوَالَهُمْ

Artinya :

“Dan ujilah anak yatim itu sampai mereka cukup umur untuk kawin. Kemudian jika menurut pendapatmu mereka telah cerdas (pandai memelihara harta), maka serahkanlah kepada mereka harta-hartanya.” (Q.S An-Nisa: 6)

Menurut ayat diatas, memberikan harta anak yatim apabila mereka sudah memiliki kedewasaan, yang dimaksud kedewasaan disini bukan karena usianya

melainkan kematangannya, karena jika dia sudah dewasa dia mampu untuk bertindak sesuai aturan dan mengetahui konsekuensi-konsekuensi yang akan ditanggung jika melakukan ketidaksesuaian.

Istilah lainnya yaitu “assyudda”, sebagaimana firman Allah SWT :

وَلَمَّا بَلَغَ أَشُدَّهُ آتَيْنَاهُ حُكْمًا وَعِلْمًا وَكَذَلِكَ نَجْزِي الْمُحْسِنِينَ

Artinya :

“Dan tatkala dia cukup dewasa Kami berikan kepadanya hikmah dan ilmu. Demikianlah Kami memberi balasan kepada orang-orang yang berbuat baik.” (Q.S Yusuf : 22)

Dari berbagai istilah di atas, seseorang dapat dikatakan dewasa bukan hanya berdasarkan usianya saja, melainkan sudah memiliki kematangan dalam berpikir dan bertindak, memiliki pengetahuan serta mampu menerapkan pengetahuan itu, dan bertanggung jawab. Allah SWT berfirman:

وَلَمَّا بَلَغَ أَشُدَّهُ وَاسْتَوَىٰ آتَيْنَاهُ حُكْمًا وَعِلْمًا وَكَذَلِكَ نَجْزِي الْمُحْسِنِينَ

Artinya :

”Dan setelah Musa cukup umur dan sempurna akalnya, Kami berikan kepadanya hikmah (kenabian) dan pengetahuan. Dan demikianlah Kami memberi balasan kepada orang-orang yang berbuat baik” (Q.S Al-qoshos: 14)

Menurut Syah (1992) istilah “mukallaf” juga dikaitkan dengan makna kedewasaan. Secara harfiah “mukallaf” berasal dari kata “kallafa” yang berarti membebani. Secara istilah mukallaf bermakna sebagai :

”الانسان الذي تعلق بفعله خطبان الشارع او حكمه”

Artinya :

“Seorang manusia yang mana perlakuannya itu bergantung dengan ketentuan al-Syâri’ atau hukumnya”.

Maka “mukallaf” adalah orang-orang yang dibebankan untuk melaksanakan berdasarkan hukum-hukum yang sudah ada. Mukallaf dianggap sebagai orang yang mampu bertanggung jawab atas segala perilaku yang dibuatnya dengan mengetahui dan mampu membedakan antara perilaku yang baik dan buruk. Tanggung jawab tersebut diberikan kepada mukallaf karena telah dianggap memiliki kemampuan dan pengetahuan yang cukup. Sehingga masa dewasa di nilai sebagai masa dimana seseorang sudah memiliki kemampuan serta pengetahuan yang baik.

V.2 Pandangan Islam Terhadap Perilaku Berkendara Mobil

Perilaku berkendara merupakan faktor penting yang harus diperhatikan bagi setiap pengemudi untuk dapat menjaga keselamatan diri sendiri dan orang lain di jalan. Sesuai penjelasan di bab dua yang menjelaskan bahwa dalam berkendara membutuhkan proses yang kompleks karena melibatkan berbagai aspek kognitif, psikomotor, hingga sensoris, sehingga pengemudi harus mengerti tata cara berkendara dengan baik. Kesalah atau penerapan perilaku berkendara yang tidak baik dapat menyebabkan terjadinya situasi berbahaya. Untuk menghindari hal tersebut diperlukan tata krama berkendara yang harus diperhatikan dan diaplikasikan, berikut tata krama menurut pandangan Islam dalam berkendara yang di antaranya sebagai berikut (Anggraini, 2016) :

1. Niat yang baik

Dalam segala aktivitas alangkah lebih baik jika diawali dengan niat yang baik. Berkendara digunakan untuk memudahkan umat manusia dalam beribadah. Namun jika niatnya untuk bermaksiyat sebaiknya di perbaiki niatnya. Hadits Nabi Muhammad SAW:

عَنْ عُمَرَ أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ إِنَّمَا الْأَعْمَالُ بِالنِّيَّةِ وَلِكُلِّ
أَمْرٍ مَا نَوَى فَمَنْ كَانَتْ هِجْرَتُهُ إِلَى اللَّهِ وَرَسُولِهِ فَهَجْرَتُهُ إِلَى اللَّهِ وَرَسُولِهِ
وَمَنْ كَانَتْ هِجْرَتُهُ لِدُنْيَا يُصِيبُهَا أَوْ امْرَأَةٍ يَتَزَوَّجُهَا فَهَجْرَتُهُ إِلَى مَا هَاجَرَ
إِلَيْهِ

Artinya :

Dari Umar, bahwa Rasulullah SAW bersabda, “Amal itu tergantung niatnya, dan seseorang hanya mendapatkan sesuai niatnya. Barang siapa yang hijrahnya kepada Allah dan Rasul-Nya, maka hijrahnya kepada Allah dan Rasul-Nya, dan barang siapa yang hijrahnya karena dunia atau karena wanita yang hendak dinikahinya, maka hijrahnya itu sesuai ke mana ia hijrah.” (HR. Bukhari, Muslim, dan empat imam Ahli Hadits)

2. Mengakui Ni'mat Allah Ta'ala.

Manusia hendaknya harus selalu mengakui ni'mat Allah dengan cara bersyukur atas segala kemudahan yang telah diberikan Allah kepada umat manusia, salah satunya dengan berkendara memudahkan umat manusia dalam beraktivitas. Dengan mengakui ni'mat Allah niscaya seseorang akan selalu bersyukur dan menjauh dari kemungkaran, sebagaimana firman Allah SWT :

فَاذْكُرُونِي أَذْكُرْكُمْ وَاشْكُرُوا لِي وَلَا تَكْفُرُونِ ﴿١٥٢﴾

Artinya :

“Karena itu, ingatlah kamu kepada-Ku niscaya Aku ingat (pula) kepadamu, dan bersyukurlah kepada-Ku, dan janganlah kamu mengingkari (nikmat)-Ku” (Q.S Al-baqarah : 152)

3. Tidak Membebani Kendaraan dengan Beban yang Melebihi Kapasitasnya

Allah SWT melarang hambanya untuk melakukan hal-hal yang di luar kapasitasnya, hal tersebut tidak hanya diberlakukan pada manusia saja melainkan hewan hingga benda mati juga. Memberikan suatu beban melebihi kapasitasnya dapat berakibat pada kerusakan ataupun bahaya. Sebagaimana Allah SWT berfirman:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تُحَرِّمُوا طَيِّبَاتِ مَا أَحَلَّ اللَّهُ لَكُمْ وَلَا تَعْتَدُوا ۚ إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ
الْمُعْتَدِينَ

Artinya :

“Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu haramkan apa-apa yang baik yang telah Allah halalkan bagi kamu, dan janganlah kamu melampaui batas. Sesungguhnya Allah tidak menyukai orang-orang yang melampaui batas” (Q.S Al-Maidah: 87)

4. Dzikir Safar dan Doa Berkendara

Islam mengajrakan untuk selalu mengingat dan berdzikir kepada Allah SWT, hal tersebut dilakukan untuk menjauhkan umatnya dari keadaan yang tidak diinginkan. Sebelum memulai safar dan berkendara, hendaknya seseorang melakukan doa dan dzikir agar selalu dilindungi oleh Allah SWT. Berikut doa safar yang hendaknya di baca sebelum memulai safar, yaitu :

اللَّهُمَّ إِنَّا نَسْأَلُكَ فِي سَفَرِنَا هَذَا الْبِرَّ وَالتَّقْوَى، وَمِنَ الْعَمَلِ مَا تَرْضَى، اللَّهُمَّ هَوِّنْ
عَلَيْنَا سَفَرَنَا هَذَا وَاطْوِ عَنَّا بُعْدَهُ، اللَّهُمَّ أَنْتَ الصَّاحِبُ فِي السَّفَرِ وَالْخَلِيفَةُ فِي

أَلْأَهْلِ، اللَّهُمَّ إِنِّي أَعُوذُ بِكَ مِنْ وَعَثَاءِ السَّفَرِ وَكَآبَةِ الْمُنْظَرِ وَسُوءِ الْمُنْقَلَبِ فِي الْمَالِ وَالْأَهْلِ

Artinya :

“Ya Allah! Sesungguhnya kami memohon kebaikan dan taqwa dalam bepergian ini, kami mohon per-buatan yang meridhakanMu. Ya Allah! Permudahlah perjalanan kami ini, dan dekatkan jaraknya bagi kami. Ya Allah! Engkau-lah teman dalam bepergian dan yang mengurus keluarga(ku). Ya Allah! Sesungguhnya aku berlindung kepada-Mu dari kelelahan dalam bepergian, pemandangan yang menyedihkan dan perubahan yang jelek dalam harta dan keluarga” (HR. Muslim No.1342 dari Ibnu Umar)

5. Senantiasa Memperhatikan Rambu-Rambu Keselamatan.

Seseorang harus saling menjaga keselamatan diri dan orang lain ketika berkendara, karena hal ini sesuai dengan ruh Islam yang saling menjaga sesama umat muslim. Apabila seseorang memperhatikan keselamatan orang lain, niscaya orang tersebut juga akan selalu dijaga agar diberi keselamatan. Hadist Nabi Muhammad SAW berlafaz :

عن عبدالله بن عمر عن النبي صلى الله عليه و سلم قال: المسلم من سلم المسلمون من لسانه ويده والمهاجر من هاجر ما نهى الله عنه

Artinya :

Abdullah bin ‘Umar menyatakan bahwa Rasulullah saw pernah bersabda:”Orang Islam adalah orang yang menyelamatkan orang Islam lainnya dari lidah dan tangannya. Orang yang hijrah adalah orang menjauhi larangan Allah”(HR. Bukhari)

6. Dzikir Ketika Melewati Jalanan Mendaki dan Menurun

Doa seorang musafir merupakan doa yang tidak diragukan pengkabulannya. Dalam safar, seseorang harus memperbanyak dzikir agar selalu dilindungi oleh Allah SWT. Kondisi jalanan, cuaca, hingga faktor lain dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Maka hendaknya di saat melewati jalanan mendaki untuk membaca takbir dan saat jalanan menurun membaca tasbih, sesuai hadis dengan lafaz :

قال جابر رضي الله عنه: كُنَّا إِذَا صَعَدْنَا كَبَّرْنَا، وَإِذَا نَزَلْنَا سَبَّحْنَا

Artinya :

Dari Jabir radhiallahu'anhu, dia berkata: “*Kami apabila berjalan naik, membaca takbir, dan apabila kami turun, membaca tasbih.* (HR. Al-Bukhari dengan *Fathul Bari* 6/135.)

V.3 Pandangan Islam Terhadap *Hazard Perception*

Hazard perception merupakan proses yang dialami pengemudi saat mengetahui adanya situasi bahaya di jalan (Evans & Macdonald, 2002). Proses yang dialami pengemudi akan menjadi sebuah respon agar terhindar dari situasi berbahaya di jalan. Apabila respon yang diberikan tidak sesuai dengan situasi, dapat berakibat terjadinya kecelakaan. Sehingga selaku pengemudi harus selalu sigap dan berhati-hati dalam berkendara agar terhindar dari kejadian yang merugikan. Seperti yang diriwayatkan oleh Abu Dawud, bahwa:

التَّوَدُّةُ فِي كُلِّ شَيْءٍ خَيْرٌ مِنَ الْإِخْرَةِ

Artinya :

“*Pelan-pelan dalam segala sesuatu lebih bagus kecuali dalam hal pekerjaan urusan akhirat.*” (HR. Abu Dawud)

Firman Allah SWT :

وَأَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَاحْذَرُوا ۚ فَإِن تَوَلَّيْتُمْ فَأَعْلَمُوا أَنَّمَا عَلَي رَسُولِنَا الْبَلَاغُ
الْمُبِينُ

Artinya :

“Dan taatlah kamu kepada Allah dan taatlah kamu kepada Rasul-(Nya) dan berhati-hatilah. Jika kamu berpaling, maka ketahuilah bahwa sesungguhnya kewajiban Rasul Kami, hanyalah menyampaikan (amanat Allah) dengan terang” (Q.s Al-Maidah : 92)

Dengan bersikap kehati-hatian dapat menjauhkan seseorang dari berbagai macam bahaya. Kecelakaan akibat situasi berbahaya tidak hanya dapat mencelakai diri sendiri namun orang lain juga dapat merasakan kerugiannya, padahal pada hakikatnya sesama manusia harus menjaga keselamatan sesama umat muslim.

Berdasarkan hadis riwayat Ibnu Majah:

عَنْ أَبِي سَعِيدٍ سَعْدُ بْنُ سِنَانَ الْخُدْرِيِّ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ
وَسَلَّمَ قَالَ : لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ

Artinya :

“Dari Abu Sa’id, Sa’ad bin Malik bin Sinan Al Khudri radhiyallahu anhu, sesungguhnya Rasulullah Shallallahu ‘alaihi wa Sallam telah bersabda: “Janganlah engkau membahayakan diri sendiri dan saling merugikan” (HR. Ibnu Majah)

Allah SWT juga melarang umat manusia untuk membinasakan diri mereka yang diakibatkan oleh perilaku mereka sendiri, firman Allah SWT :

وَأَنْفَقُوا فِي سَبِيلِ اللَّهِ وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا ۗ إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ

Artinya :

“Dan belanjakanlah (harta bendamu) di jalan Allah, dan janganlah kamu menjatuhkan dirimu sendiri ke dalam kebinasaan, dan berbuat baiklah, karena

sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang berbuat baik.” (Q.S Al Baqarah : 195)

Sehingga apabila seseorang mencelakai orang lain, maka orang tersebut harus bertanggung atas perbuatannya, seperti firman Allah SWT :

وَالَّذِينَ يُؤْذُونَ الْمُؤْمِنِينَ وَالْمُؤْمِنَاتِ بَغَيْرِ مَا كَتَبْنَا لَهُمْ فَعَدَا حِثْمًا وَبُهْتَانًا وَإِنَّمَا مُبِينًا

Artinya :

“Dan orang-orang yang menyakiti orang-orang mukmin laki-laki dan perempuan, tanpa ada kesalahan yang mereka perbuat, maka sungguh, mereka telah memikul kebohongan dan dosa yang nyata” (Q.S Al-Ahzab : 58)

V.3.1 Hazard Perception Test

Untuk mengukur hazard perception pengemudi, peneliti menggunakan aplikasi hazard perception test yang dikembangkan oleh focus multimedia. Instrumen ini berupa bentuk aplikasi yang terdiri dari 14 potongan video yang masing-masing berdurasi 1 menit. Pada masing-masing video tersebut terdapat suasana berkendara sehari-hari yang didalamnya terdapat satu hingga dua bentuk bahaya yang dapat beresiko terjadinya kecelakaan. Tugas partisipan adalah mengklik mouse setiap kali melihat bentuk objek yang diyakini dapat berakibat terjadinya kecelakaan. Skor dari masing-masing video diakumulasi untuk dijadikan data penelitian. Dalam Islam tidak terdapat penjelasan secara eksplisit terkait penggunaan instrumen penelitian ini. Hukum menggunakan atau melakukan segala sesuatu harus berdasar pada Al-qur'an dan hadis. Apabila tidak terdapat dalam Al-qur'an dan hadis dapat menggunakan ijma', qiyas, ijtihad, dan lain-lain (Hikmiyyah, 2015). Terdapat salah satu kaidah fiqih dari 5 kaidah lainnya yang dapat digunakan dalam menentukan suatu hukum, yaitu :

الوسائل حكم المقاصد

Artinya :

“Hukum tujuan juga berlaku untuk sarananya” (Syarifudin, 1997)

Kaidah ini bermaksud bahwa segala hal yang yang diharamkan maka sarana yang digunakannya juga menjadi haram, apabila perbuatannya diwajibkan maka sarana yang digunakan juga menjadi wajib, serta apabila perbuatannya sunnah maka sarana yang digunakan juga menjadi sunnah. Dengan demikian hukum sarana yang digunakan dalam menyempurnakan suatu perbuatan mengikuti hukum perbuatannya. Penggunaan instrumen penelitian ini bertujuan untuk menambah serta mendalami hazard perception pengemudi, sehingga dapat memperluas pengembangan keilmuan. Islam menekankan bahwa menuntut ilmu adalah wajib bagi setiap muslim serta dapat meningkatkan derajatnya di sisi Allah, sebagaimana lafaz hadis yang diriwayatkan Ibnu Abdil Barr (Mahmud, dkk. 2001):

طَلَبُ الْعِلْمِ فَرِيضَةٌ عَلَى كُلِّ مُسْلِمٍ وَ مُسْلِمَةٍ

Artinya :

“Mencari ilmu itu hukumnya wajib bagi muslimin dan muslimat”(HR. Ibnu Abdil Barr)

Serta firman Allah SWT :

يَرْفَعُ اللَّهُ الَّذِينَ ءَامَنُوا مِنْكُمْ وَالَّذِينَ أُوتُوا الْعِلْمَ دَرَجَاتٍ وَاللَّهُ بِمَا تَعْمَلُونَ خَبِيرٌ

Artinya :

“Allah akan meninggikan orang-orang yang beriman di antaramu dan orang-orang yang diberi ilmu pengetahuan beberapa derajat” (Q.s. al-Mujadalah : 11)

Karena hukum menuntut ilmu adalah wajib ‘ain, maka hukum dalam menggunakan sarana demi menuntut ilmu jadi diperbolehkan. Dengan

mendalami terkait hazard perception dapat memberi gambaran terkait pentingnya dan hal-hal yang dapat berpengaruh terhadap kemampuan dalam mendeteksi bahaya di jalan. Selain beretujuan untuk mengembangkan keilmuan, penggunaan aplikasi ini digunakan untuk mengukur hazard perception pengemudi guna mengetahui bagaimana kemampuan pengemudi dalam mendeteksi bahaya di jalan. Kemampuan dalam mendeteksi bahaya merupakan aspek penting yang harus dimiliki setiap pengemudi, karena kemampuan memiliki pengaruh terhadap resiko terjadinya kecelakaan sehingga jika tidak memiliki kemampuan ini dapat memberikan situasi berbahaya bagi diri sendiri dan orang lain. Sebagaimana firman Allah SWT :

وَأَنْفِقُوا فِي سَبِيلِ اللَّهِ وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ

Artinya :

“Dan belanjakanlah (harta bendamu) di jalan Allah, dan janganlah kamu menjatuhkan dirimu sendiri ke dalam kebinasaan, dan berbuat baiklah, karena sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang berbuat baik.” (Q.S Al-Baqarah :195)

Dengan demikian karena alasan penggunaan alat ukur ini untuk mengembangkan ilmu serta menjauhkan dari bahaya untuk diri sendiri dan orang lain yang wajib dilakukan oleh seluruh umat Islam, sehingga penggunaan alat ukur ini wajib dan diperbolehkan untuk digunakan.

V.4 Pandangan Islam Terhadap Berbincang dengan Penumpang

Berbincang merupakan suatu proses yang melibatkan dua pihak atau lebih yang di dalamnya terdapat pertukaran ide serta opini-opini, sehingga dibutuhkan konsentrasi untuk dapat memiliki pembicaraan yang baik. Karena terdapat proses pertukaran ide dan opini maka hendaknya hanya membicarakan hal-hal yang baik saja, apabila tidak mampu untuk berkata yang baik maka hendaknya diam saja, sesuai dengan hadits yang diriwayatkan oleh Muslim no.47 dengan lafaz :

مَنْ كَانَ يُؤْمِنُ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ فَلْيَقُلْ خَيْرًا أَوْ لِيَصْمُتْ

Artinya :

“Barang siapa yang beriman kepada Allah dan Hari Akhir maka hendaklah ia berkata baik atau hendaklah ia diam.” (Muttafaq ‘alaih: Al-Bukhari, no. 6018; HR. Muslim, no.47)

Diam diatas dimaksud untuk meringankan manusia pada hari hisab nanti, dimana pada hari itu segalanya akan dimintai pertanggung jawaban. Seseorang akan lebih baik untuk memilih diam apabila dia ragu akan isi pembicaraannya dimana dapat menimbulkan fitnah atau prasangka.

Firman Allah SWT :

وَلَا تَقْفُ مَا لَيْسَ لَكَ بِهِ عِلْمٌ إِنَّ السَّمْعَ وَالْبَصَرَ وَالْفُؤَادَ كُلُّ أُولَئِكَ كَانَ عَنْهُ مَسْئُولٌ

Artinya :

“Dan janganlah kamu mengikuti sesuatu yang tidak kamu ketahui. Sesungguhnya pendengaran, penglihatan dan hati, semuanya itu akan dimintai pertanggungjawaban” (Q.S Al-Israa : 36)

Dari berbagai alasan umat muslim masuk neraka salah satunya disebabkan karena tidak dapat menjaga lisannya. Tidak dapat menjaga lisan dapat berupa perilaku ghibah, berkata yang tidak baik, terlalu banyak berbicara yang tidak berfaedah, dan berbicara tanpa adanya sumber yang jelas.

Imam Bukhari meriwayatkan sebuah hadits dalam kitab Shahihnya no. 6477 dan Muslim dalam kitab Shahihnya no. 2988 [3] dari Abu Hurairah bahwa Rasulullah bersabda:

إِنَّ الْعَبْدَ لَيَتَكَلَّمُ بِالْكَلِمَةِ مَا يَبَيِّنُ مَا فِيهَا يَهْوَى بِهَا فِي النَّارِ أَبْعَدَمَا بَيْنَ الْمَسْرُقِ
وَالْمَغْرِبِ

Artinya :

“Sesungguhnya seorang hamba yang mengucapkan suatu perkataan yang tidak dipikirkan apa dampak-dampaknya akan membuatnya terjerumus ke dalam neraka yang dalamnya lebih jauh dari jarak timur dengan barat”

Imam Tirmidzi meriwayatkan yang dalam haditsnya bahwa Rasulullah bersabda.

وَهَلْ يَكْبُ النَّاسُ فِي النَّارِ عَلَى وُجُوهِهِمْ أَوْ عَلَى مَنْأ خِرِهِمْ إِلَّا حَصَائِدُ أَلْسِنَتِهِمْ

Artinya :

“Bukankah tidak ada yang menjerumuskan orang ke dalam neraka selain buah lisannya ?”

Diriwayatkan dari Abu Hurairah bahwa Nabi SAW bersabda.

كُتِبَ عَلَى ابْنِ آدَمَ نَصِيْبُهُ مِنَ الزَّيْنَاءِ، مُدْرِكُ ذَلِكَ لِأَمْحَاةٍ، فَالْعَيْنَانِ زَيْنَا هُمَا النَّظْرُ،
وَالْأُذُنَانِ زَيْنَا هُمَا الِاسْتِمَاعُ، وَاللِّسَانُ زَيْنَاهُ الْكَلَامُ، وَالْيَدُ زَيْنَاهَا الْبَطْشُ، وَالرَّجْلُ
زَيْنَاهَا الْخَطَا، وَالْقَلْبُ يَهْوَى وَيَتَمَنَّى، وَيُصَدِّقُ ذَلِكَ الْفَرْجُ وَيُكْذِبُهُ

Artinya :

“Setiap anak Adam telah mendapatkan bagian zina yang tidak akan bisa dielakkannya. Zina pada mata adalah melihat. Zina pada telinga adalah mendengar. Zina lidah adalah berucap kata. Zina tangan adalah meraba. Zina kaki adalah

melangkah. (Dalam hal ini), hati yang mempunyai keinginan angan-angan, dan kemaluanlah yang membuktikan semua itu atau mengurungkannya” (H.R Muslim)

Menjaga lisan menjadi sangat penting, bahkan dengan hanya menjaga lisan dapat menjadikan seseorang sebagai orang muslim yang paling baik. Sesuai dengan hadits yang diriwayatkan oleh Muslim no.64 dengan lafaz:

إِنَّ رَجُلًا سَأَلَ رَسُولَ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ أَيُّ الْمُسْلِمِينَ خَيْرٌ قَالَ مَنْ سَلَّمَ
الْمُسْلِمُونَ مِنْ لِسَانِهِ وَيَدِهِ

Artinya :

“Ada seorang laki-laki yang bertanya kepada Rasulullah Shallallahu ‘alaihi wa sallam, “Siapakah orang muslim yang paling baik ?’Beliau menjawab, “Seseorang yang orang-orang muslim yang lain selamat dari gangguan lisan dan tangannya”.

Hanya dengan menjaga lisan seseorang mendapat jaminan untuk terjauh dari berbagai perilaku negatif dan keburukan-keburukan lainnya. Sehingga akan lebih baik jika seseorang lebih banyak berkata baik, berbicara hanya sesuai kepentingannya saja, dan alangkah lebih baik untuk menghabiskan waktu kosong untuk lebih banyak mendekati diri kepada Allah SWT, seperti hadits yang diriwayatkan Bukhari:

وَاسْتَعِينُوا بِالْعَدْوَةِ وَالرَّوْحَةِ وَشَيْءٍ مِنَ الدُّلْجَةِ

Artinya :

“Gunakanlah waktu pagi dan waktu sore, serta sebagian waktu malam untuk beribadah.” (HR. Bukhari 39)

Serta sesuai dengan firman Allah SWT:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا اتَّقُوا اللَّهَ وَقُولُوا قَوْلًا سَدِيدًا يُصْلِحْ لَكُمْ أَعْمَالَكُمْ وَيَغْفِرْ لَكُمْ ذُنُوبَكُمْ
وَمَنْ يُطِعِ اللَّهَ وَرَسُولَهُ فَقَدْ فَازَ فَوْزًا عَظِيمًا

Artinya :

“Hai orang-orang yang beriman, bertakwalah kamu sekalian kepada Allah dan katakanlah perkataan yang benar, niscaya Allah memperbaiki amalan-amalanmu dan mengampuni dosa-dosamu. Barangsiapa mentaati Allah dan RasulNya, maka sesungguhnya ia telah mendapat kemenangan yang besar” (Q.S Al-Ahzab : 71)

V.5 Pandangan Islam Terhadap Pengaruh Berbincang dengan Penumpang Terhadap Hazard Perception Pengemudi Mobil Usia Muda

Berdasarkan hasil penelitian ini, ditemukan bahwa terdapat pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap hazard perception pengemudi mobil usia muda. Dengan kata lain, adanya perbincangan antara penumpang dengan pengemudi dapat mengganggu pengemudi dalam berkendara dengan baik. Jika pengemudi tidak berkendara dengan baik, dapat menimbulkan situasi yang berbahaya dan dapat mencelakai diri sendiri serta orang lain. Apabila suatu perilaku dapat membahayakan bagi diri dan orang lain, maka hendaknya hal itu ditinggalkan saja. Sebagaimana dijelaskan dalam sebuah hadits:

لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ

Artinya :

“Tidak boleh ada bahaya dan tidak boleh membahayakan orang lain.” (H.R Malik bin Anas dari Abu Sa’id – Sa’ad bin Malik bin Sinan – al-Khudriy, Al-Muwaththa, juz II, hal. 571, hadis no. 31)

Apabila seseorang menimbulkan situasi berbahaya pada orang lain, maka Allah akan membalas sesuai situasi berbahaya yang sudah orang itu timbulkan. Dalam riwayat al-Hâkim dan al-Baihaqi menyatakan :

مَنْ ضَارَّ ضَرَّهُ اللهُ وَمَنْ شَاقَّ شَقَّ اللهُ عَلَيْهِ

Artinya :

“Barangsiapa membahayakan orang lain, maka Allâh akan membalas bahaya kepadanya dan barangsiapa menyusahkan atau menyulitkan orang lain, maka Allâh akan menyulitkannya.”

Sesuai dengan hasil penelitian agar tidak terlalu banyak berbincang yang tidak perlu dan terdesak selama mengemudi, karena dapat mempengaruhi pengemudi dalam mendeteksi situasi berbahaya di jalan sehingga dapat mengganggu dalam memberikan respon yang sesuai dengan keadaan di jalan. Sebagaimana lafaz hadits di bawah ini :

إِنَّ اللَّهَ يَرْضَى لَكُمْ ثَلَاثًا وَيَكْرَهُ لَكُمْ ثَلَاثًا فَيَرْضَى لَكُمْ أَنْ تَعْبُدُوهُ وَلَا تُشْرِكُوا بِهِ سَيِّئًا
وَأَنْ تَعْتَصِمُوا بِحَبْلِ اللَّهِ جَمِيعًا وَلَا تَفَرُّ قُورًا وَيَكْرَهُ لَكُمْ قِيلَ وَقَالَ وَكَثْرَةَ السُّؤَالِ
وَإِضَاعَةَ الْمَالِ

Artinya :

“Sesungguhnya Allah meridhai kalian pada tiga perkara dan membenci kalian pada tiga pula. Allah meridhai kalian bila kalian hanya menyembah Allah semata dan tidak mempersekutukannya serta berpegang teguh pada tali (agama) Allah seluruhnya dan janganlah kalian berpecah belah. Dan Allah membenci kalian bila kalian suka qila wa qala (berkata tanpa berdasar), banyak bertanya (yang tidak berfaedah) serta menya-nyiakan harta” (HR. Muslim)

Adapun Allah berfirman bahwa Allah tidak menganjurkan seseorang untuk memikirkan dua hal dalam satu waktu, hal tersebut dapat mengganggu satu tugas sehingga kedua-duanya tidak dapat terselesaikan dengan baik :

مَا جَعَلَ اللَّهُ لِرَجُلٍ مِنْ قَلْبَيْنِ فِي جَوْفِهِ

Artinya :

“Allah sekali-kali tidak menjadikan bagi seseorang dua buah hati dalam rongganya;”(Q.S Al-Ahzab : 4)

Karena sebaik-baiknya umat adalah mereka yang dapat membawakan kebaikan pada diri nya dan orang disekitarnya. Sebagaimana hadits di bawah ini :

مَنْ دَعَا إِلَى هُدًى كَانَ لَهُ مِنَ الْأَجْرِ مِثْلُ مَنْ تَبِعَهُ لَا يَنْقُصُ ذَلِكَ مِنْ أُجُورِهِمْ
شَيْئًا وَمَنْ دَعَا إِلَى ضَلَالَةٍ كَانَ عَلَيْهِ مِنَ الْإِثْمِ مِثْلُ آثَامِ مَنْ تَبِعَهُ لَا يَنْقُصُ ذَلِكَ مِنْ
آثَامِهِمْ شَيْئًا

Artinya :

“Barangsiapa yang menyeru kepada kebaikan maka dia mendapatkan pahala seperti pahala orang-orang yang mengikutinya, tanpa mengurangi pahala-pahala mereka sedikitpun. Dan barangsiapa yang menyeru kepada kesesatan maka baginya dosa seperti dosa orang-orang yang mengikutinya tanpa mengurangi dosa-dosa mereka sedikit pun”(HR. Muslim)

Dalam mengemudi tugas utama yang harus dilakukan adalah mengendarai kendaraan hingga sampai ke tempat tujuan dengan selamat. Apabila terdapat tugas ganda, maka pikiran akan terbagi sehingga tugas utama pengemudi dapat terganggu. Tetaplah fokus kepada tugas utama dan tinggalkan tugas-tugas lainnya agar terhindar dari marabahaya. Salah satu istilah yang serupa dengan fokus terhadap suatu pekerjaan adalah istiqomah. Istiqomah merupakan keteguhan dalam melaksanakan sesuai prinsip dan aturan yang ada, sehingga dapat menghindari dari maksiyat (Waryono, 2005). Allah SWT berfirman bahwa hambanya tidak akan merasa takut ataupun sedih karena Allah telah menyediakan surga bagi orang-orang yang

beristiqomah dalam menjalani sesuai prinsip dan aturan yang ada. Firman tersebut sebagai berikut :

إِنَّ الَّذِينَ قَالُوا رَبُّنَا اللَّهُ ثُمَّ اسْتَقَامُوا تَتَنَزَّلُ عَلَيْهِمُ الْمَلَائِكَةُ أَلَّا تَخَافُوا وَلَا تَحْزَنُوا
وَأَبْشِرُوا بِالْجَنَّةِ الَّتِي كُنتُمْ تُوعَدُونَ ۝

Artinya :

“Sesungguhnya orang-orang yang mengatakan: “Rabb kami ialah Allah” kemudian mereka istiqomah pada pendirian mereka, maka malaikat akan turun kepada mereka (dengan mengatakan): “Janganlah kamu merasa takut dan janganlah kamu merasa sedih; dan bergembiralah kamu dengan (memperoleh) surga yang telah dijanjikan Allah kepadamu”.” (QS. Fushilat: 30)

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

VI.1 Simpulan

Berdasarkan pertanyaan dan hasil dari penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa:

1. Berbincang dengan penumpang dapat berpengaruh terhadap *hazard perception* pada pengemudi mobil usia muda. Hal tersebut diketahui dari rendah nya skor *hazard perception* kelompok yang di ajak berbincang dan skor *hazard perception* kelompok kontrol yang lebih tinggi.
2. Pandangan Islam sejalan dengan hasil penelitian ini. Hasil menunjukkan bahwa berbincang berpengaruh terhadap *hazard perception*, maka berbincang dapat dianggap sebagai suatu gangguan yang mengganggu pengemudi dan dapat beresiko kecelakaan. Islam tidak menganjurkan untuk mengerjakan dua hal dalam satu waktu sehingga pikiran kita dapat terbagi dan salah satu hal tersebut dapat tidak terselesaikan. Selain itu, Islam juga melarang umatnya untuk melukai serta membahayakan diri sendiri dan orang lain. Dengan

demikian segala perilaku yang dapat menimbulkan bahaya bagi diri sendiri dan orang lain lebih baik di jauhi agar selamat.

VI.2 Saran

VI.2.1 Saran Teoritis

Berikut saran teoritis yang dapat peneliti berikan dalam pengembangan penelitian selanjutnya :

1. Untuk penelitian selanjutnya, agar lebih mempertimbangkan jenis kelamin eksperimenter untuk menghindari bias peneliti
2. Dapat mengembangkan penelitian selanjutnya terkait jenis perbincangan, jenis kelamin penumpang, serta hubungan antara pengemudi dengan penumpang

VI.2.2 Saran Praktis

1. Bagi para akademisi untuk mengembangkan penelitian-penelitian yang berkaitan dengan bidang lalu lintas,
2. Bagi para badan pemerhati lalu lintas serta badan penyedia transportasi untuk dapat memberikan edukasi serta kebijakan terkait pengaruh berbincang terhadap *hazard perception* pengemudi mobil usia muda.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahad, N. A., Yin, T. S., Othman, A. R., & Yacoob, C. R. (2011). Sensitivity of Normality Tests to Non-normal Data. *Sains Malaysiana* 40(6)(2011): 637-641
- Anggraini, N. A. (2016). Hubungan antara *sensation seeking* dan *hazard perception* pada pengendara sepeda motor remaja akhir di Jakarta. Skripsi fakultas Psikologi Universitas Yarsi : Jakarta (unpublished)
- Amir, S., “*Ushul Fiqh jilid II*”, (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1997)
- Aslaksen, P. M., Myrbakk, I. N., Hoifodt, R. S., & Flaten, M. A. (2007). The effect of experimenter gender on automic and subjective responses to pain stimuli. *Department of Psychology, University of Tromsø, N-9037 Tromsø, Norway. Pain* 129 (2007) 260–268
- Borowsky, A., Shinar, D., Gilad, Tal O. 2010. Age, skill, and hazard perception in driving. *Accident analysis and prevention* 42 (2010) 1240-149
- Boufous, S, Senserrick, T, Stevenson, M. & Ivers, R. 2011. Attempts at the practical on-road driving test and the hazard perception test and the risk of traffic crashes in young drivers. *Traffic Injury Prevention*, vol. 12, pp. 475-482.

- Crundall, D., Bains, M., Chapman, P., Underwood, G., 2005. Regulating conversation during driving: a problem for mobile telephones? *Transportation Research Part F* 8, 197–211.
- Crundall, D., Crundall, E., Calrke, D. & Shahar, A. 2012. Why do car drivers fail to give way to motorcycles at t-junction. *Accident Analysis and Prevention* 44 88-96.
- Deery, H.A. (1999). Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*, 30, 225-236.
- Drews, F. A., & Strayer, D. L. (2008). Mobile phones. In M. Regan, J. D. Lee, & K. Young (Eds.), *Driver distraction: Theory, effects and mitigation* (pp 169–189). CRC.
- Evans, T. & Macdonald, W. (2002). Novice driver situation awareness and hazard perception.
An exploratory study. Paper presented at the Road Safety Research, Policing and Education Conference, Adelaide, 2002.
- Fisher, D. L., Caird, J. K., Horrey, W., & Trick, L. 2016. *Handbook of Teen and Novice Drivers : Research, Practice, Policy, and Directions*. CRC Press.
- Gaspar, J., Street, W.M., Windsor, M., Carbonari, R., Kaczmarek, H., Kramer, A.F., & Mathewson, K. (2013). Providing conversation partners views of the driving scenen mitigates cell phone-related distraction. *PROCEEDINGS of the HUMAN FACTORS and ERGONOMICS SOCIETY 57th ANNUAL MEETING – 2013*
- Grayson, G.B., Maycock, G., Groeger, J.A., Hammond, S.M. & Field, D.T. (2003). Risk, hazard perception and perceived control (TRL560). Crowthorne: Transport Research Laboratory.
- Gugerty, L., Rakauskas, M., Brooks, J., 2004. Effects of remote and in-person verbal interactions on verbalization rates and attention to dynamic spatial scenes. *Accident Analysis & Prevention* 36, 1029–1043.
- Haworth, N. & Mulvihill, C. (2006) A comparison of hazard perception and responding in car drivers and motorcyclists . In *Proceedings 2006 International Motorcycle Safety Conference: The Human Element*, Long Beach, California.

- Hikmiyyah. 2015. Aplikasi Kaidah Fikih *Idza Daqa Al-Amr Ittasa'a* Dalam Sumber Hukum Materiil Keluarga Islam Indonesia. Fakultas Syariah Islam dan Hukum : UIN (Skripsi)
- Hole, G. 2009. *The Psychology of Driving*. Psychology Press
- Horberry, T., Anderson, J., Regan, M. A., Triggs, T. J. & Brown, J. 2006. Driver Distraction : The Effects of Concurrent in-vehicle task, road environment complexity & age on Driving Performance. *Accident Analysis and Prevention* 38 (2006) 185–191
- Horrey, W. J., & Wickens, C. D. (2006). Examining the impact of cell phone conversations on driving using meta-analytic techniques. *Human Factors*, 48,196 –205.
- Horswill, M. S., & McKenna, F. P. (2004). Drivers' hazard perception ability: Situation awareness on the road. In S. Banbury & S. Tremblay (Eds.). *A Cognitive Approach to Situation Awareness* (pp.155-175). Aldershot, UK: Ashgate.
- Horswill, M.S., Helman, S., 2003. A behavioral comparison between motorcyclists and a matched group of non-motorcycling car drivers: factors influencing accident risk. *Accident Analysis and Prevention* 35, 589–597.
- Horswill, M.S., Marrington, S. A., McCulloch, C. M., Wood, J., Pachana, N.A., McWilliam, J., & Raikos, M. 2008. The Hazard Perception of Older Drivers. *Journal of Gerontology: PSYCHOLOGICAL SCIENCES* by The Gerontological Society of America 2008, Vol. 63B, No. 4, P212–P218
- Huisinigh, C., Griffin, R., and McGwin, G.. 2016. The Prevalence of distraction among passenger vehicle drivers : a roadside observational approach. *Traffic Inj Prev.* 2015 ; 16(2): 140–146. doi:10.1080/15389588.2014.916797.
- Ivancic K, Hesketh B. Learning from Errors in a Driving Simulation: Effects on Driving Skill and Self-Confidence. *Ergonomics.* 2000; 43(12):1966–1984.
- Lam, L.T., Norton, R., Woodward, M., Connor, J., Ameratunga, S., 2003. Passenger carriage and car crash injury: a comparison between younger and older drivers. *Accid. Anal. Prev.* 35 (6), 861–867.
- Laturiuw, T. Y. 2016. Di tahun 2016, angka kecelakaan di Jakarta meningkat. *Wartakota : tribunnews*. Diunduh pada tanggal 20 Januari 2017, dari :

<http://wartakota.tribunnews.com/2016/08/10/di-tahun-2016-angka-kecelakaan-di-jakarta-meningkat>

- Mack, A. and Rock, I. 1998. Inattention blindness. Cambridge. MIT press
- Mahmud, A.A, Azra, A., Basri, Cik, Nasution, Harun, Rahmat, J., Meuleman, Johan, Sumantri, Jujun, Mastuhu, Magetsari, Noerhadi, Supartan, Parsudi, Alam, Rudi, Azhari, Tahir, Maman. 2001. Penelitian Agama Islam. Bandung : Penerbit Nuansa.
- McEvoy, S.P., Stevenson, M.R., Woodward, M., 2007. Contribution of passengers versus mobile phone use to motor vehicle crashes resulting in hospital attendance by the driver. *Accident Analysis & Prevention* 39, 1170–1176.
- McKenna, F. P., & Farrand, P. (1999). The role of automaticity in driving. In G. B. Grayson (Ed.), *Behavioural research in road safety IX*. Crowthorne, England: Transport and Road Research Laboratory.
- McKnight, AJ & McKnight, AS. 2003. Young Novice Drivers: Careless or Clueless? *Accident Analysis and Prevention*. 2003; 35(6):921–925.
- Nagayama, Y. 1978. Role of visual perception in driving. *IATSS research*, 2, 64-73
- Nugroho, S. A. 2016. Motor Masih Penyumbang Angka Kecelakaan Terbanyak. Diunduh pada 21 Agustus 2017, dari ; <http://www.otomania.com/read/2016/12/13/074500930/motor.masih.penyumbang.angka.kecelakaan.terbanyak>
- Nurhadi, M. 2014. *Pendidikan Kedewasaan Dalam Perspektif Psikologi Islam*. Yogyakarta : Deepublish
- National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). 2003. General Estimates System (GES). Retrieved October 2016, from <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/departments/nrd-30/nca/GES.html>.
- National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA). 2015. Traffic Safety Facts: Distracted Driving 2013 (Rep. No. DOT-HS-812-132). Washington, DC: NHTSA.
- Pradhan, AK, Hammel, KR, DeRamus, R, Pollatsek, A, Noyce, DA, Fisher, DL. Using Eye Movements to Evaluate Effects of Driver Age on Risk Perception in a Driving Simulator. *Human Factors*. 2005; 47(4):840–852.

- Pradhan, A. K., Li, K., Bingham, R., Morton, B. G., Ouimet, M. C., and Shope, J. 2014. Peer passenger influences on male adolescent drivers visual scanning behavior during simulated driving. *Journal of Adolescent Health* 54 (2014) S42eS49.
- Ranney, T., Mazzae, E., Garrott, R., Goodman, M., 2000. NHTSA driver distraction research: past, present, and future. NHTSA report.
- Regan, M.A., Lee, J.D., Young, K.L., 2009. Driver Distraction: Toward a common definition. Paper presented at the First International Conference on Driver Distraction and Inattention.
- Riswandi. 2013. Psikologi Komunikasi. Yogyakarta : Graha Ilmu
- Sarwono, S. N. (2014). Psikologi Lintas Budaya. Jakarta : Rajawali Press.
- Setyanto, A. 2013. Pentingnya Penelitian Dan Pemahaman Perbedaan Budaya Jepang Dan Budaya Indonesia Kajian Nonverbal Communication.
- Stutts, J.; Reinfurt, D.; Staplin, L.; Rodgman, E. 2001. The role of driver distraction in traffic crashes. Washington DC: AAA Foundation for Traffic Safety.
- Sugiyono. 2013. Statistika Untuk Penelitian. Bandung: Alfabeta.
- Syah, I. M.1992. *Filsafat Hukum Islam*. Jakarta: Bumi Aksara
- Tannen, D. 1991. You Just Don't Understand: Women and Men in Conversation. New York: Ballantine Books.
- Unal, a.B., Platteel, S., Steg, L., & Epstude, Kai. 2013. Blocking-out auditory distracters while driving : A cognitive strategy to reduce task-demands on the road. *Accident Analysis and Prevention* 50 (2013)
- Underwood, G., Phelps, N., Wright, C., Van Loon, E., Galpin, A. 2005. Eye fixation scanpaths f younger and older drivers in a hazard perception task. *Ophthalmic physiological optics*.
- Underwood, G., Crundall, D., & Chapman, P. 2011. Driving simulation validation with hazard perception. *Transportation Research Part F* 14 (2011) 435–446
- Velichkovsky, B. M., Rothert, A., Kopf, A., Dornhofer, S. J., M. 2000. Toward an express-diagnostics for level of processing ang hazard perception.

- Vlakveld, W., Romoser, M., Hasmik, M., Diets, F., Pollatsek, A., & Fisher, D. L. 2011. Do Crashes and Near Crashes in Simulator-Based Training Enhance Novice Drivers' Visual Search for Latent Hazards? .*Transp Res Rec.* 2011 January 1; 2265: 153–160.
- Warta Ekonomi. 2016. Wow, angka kecelakaan mobil di Indonesia tinggi. Diunduh pada : 15 Januari 2017, dari :
<http://wartaekonomi.co.id/read/2016/08/31/111679/wow-angka-kecelakaan-mobil-di-indonesia-tinggi.html>
- Waryono, A. G. 2005. *Tafsir Sosial*. Sleman: el SAQ Press
- Williams, A. F., Ferguson, S. A., & McCartt, A. T. 2007. Passenger effects on teenage driving and opportunities for reducing the risks of travel. *Journal of Safety Research*, 38, 381–390.
- Wood, J. T. 2013. *Komunikasi : Teori dan Praktik*. Jakarta: Salemba Humanika
- Young, K. & Regan, M. (2007). Driver distraction: A review of the literature. In: I.J. Faulks, M. Regan, M. Stevenson, J. Brown, A. Porter & J.D. Irwin (Eds.). *Distracted driving*. Sydney, NSW: Australasian College of Road Safety. Pages 379-40

**KOMITE ETIK PENELITIAN
LEMBAGA PENELITIAN UNIVERSITAS YARSI**

KETERANGAN LOLOS KELAYAKAN ETIK PENELITIAN

No: 162/KEP-UY/BIA/VII/2017

Setelah mengkaji secara mendalam dan komprehensif proposal berjudul: **Pengaruh
Herbincang Dengan Penumpang Terhadap Hazard Perception Pengemudi
Mobil Usia Muda.**

Nama peneliti utama : *Naballa Hurin Dhiba*

Nama institusi : *Fakultas Psikologi Universitas YARSI*

dengan penuh tanggung jawab menyatakan bahwa usulan penelitian telah memenuhi
persyaratan Etik dan disetujui untuk dilaksanakan.

Jakarta, 18 Juli 2017

Ketua

 UNIVERSITAS
YARSI
LEMBAGA PENELITIAN
RESEARCH INSTITUTE
Prof. Dr. Abdul Salam M. Sofro, PhD, SpKT(P)
NIP: 531111103129

LAMPIRAN

1. LAMPIRAN 1 : GAMBARAN DEMOGRAFI

- **Usia**

USIA

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
19	4	10,0	10,0	10,0
20	11	27,5	27,5	37,5
21	9	22,5	22,5	60,0
22	5	12,5	12,5	72,5
Valid 23	4	10,0	10,0	82,5
24	4	10,0	10,0	92,5
25	2	5,0	5,0	97,5
26	1	2,5	2,5	100,0
Total	40	100,0	100,0	

- **Jenis Kelamin**

jenis kelamin

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Laki-laki	24	60,0	60,0	60,0
Valid Perempuan	16	40,0	40,0	100,0
Total	40	100,0	100,0	

- **Suku**

suku

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Betawi	7	17,5	17,5	17,5
Jawa	20	50,0	50,0	67,5

Melayu	1	2,5	2,5	70,0
Minang	5	12,5	12,5	82,5
Sunda	2	5,0	5,0	87,5
Lain-lain	5	12,5	12,5	100,0
Total	40	100,0	100,0	

- **Pendidikan Terakhir**

pendidikan terakhir

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
SMA	33	82,5	82,5	82,5
Valid S1	6	15,0	15,0	97,5
D3	1	2,5	2,5	100,0
Total	40	100,0	100,0	

- **Pekerjaan**

pekerjaan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Pelajar	37	92,5	92,5	92,5
Guru	1	2,5	2,5	95,0
Valid pegawai swasta	1	2,5	2,5	97,5
Freelance	1	2,5	2,5	100,0
Total	40	100,0	100,0	

- **Jenis Kendaraan**

Jenis Kendaraan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
manual	15	37,5	37,5	37,5
Valid Matic	16	40,0	40,0	77,5
Ganda	9	22,5	22,5	100,0
Total	40	100,0	100,0	

- **Pengalaman Kecelakaan**

pengalaman kecelakaan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Pernah	9	22,5	22,5	22,5
Valid tidak pernah	31	77,5	77,5	100,0
Total	40	100,0	100,0	

- **Jenis Gangguan**

gangguan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
menggunakan gadget	20	23,8	23,8	23,8
kehadiran penumpang	4	4,8	4,8	28,6
kelelahan fisik	32	38,1	38,1	66,7
Valid beban pikiran	17	20,2	20,2	86,9
aktifitas di dalam kendaraan	7	8,3	8,3	95,2
Lain-lain	4	4,8	4,8	100,0
Total	84	100,0	100,0	

2. LAMPIRAN II : GAMBARAN STATISTIK

- **Gambaran Statistik Partisipan Penelitian**

Group Statistics

	Kelompok	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Nilai	Eksperimen	20	22,5000	5,35576	1,19759
	Kontrol	20	27,2500	8,68074	1,94107

3. LAMPIRAN III : UJI NORMALITAS

- Uji Normalitas

Tests of Normality							
	kelompok	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
		Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Nilai	eksperimen	,143	20	,200 [*]	,955	20	,445
	kontrol	,127	20	,200 [*]	,950	20	,369

*. This is a lower bound of the true significance.

a. Lilliefors Significance Correction

4. LAMPIRAN IV : UJI HIPOTESA

- Uji Hipotesa

Independent Samples Test

	Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
	F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
								Lower	Upper
Equal variances assumed	6,243	,017	-2,083	38	,044	-4,75000	2,28078	-9,36720	-,13280
Equal variances not assumed			-2,083	31,634	,045	-4,75000	2,28078	-9,39791	-,10209

5. LAMPIRAN V : FORMULIR IDENTITAS

FORMULIR IDENTITAS

Isilah pertanyaan dibawah ini sesuai dengan identitas saudara.

Nama/Inisial :

Usia :

Jenis kelamin : P / L

Suku :

Pendidikan terakhir :

Pekerjaan :

Pengalaman berkendara :

- < 1 tahun
- > 1 tahun

Jenis Kendaraan :

- Manual
- Matic

Pengalaman kecelakaan :

- Apakah saudara pernah mengalami kecelakaan selama mengemudi mobil?
 - Jika ya, apakah penyebab terjadi nya kecelakaan tersebut ?

.....

Jenis-jenis gangguan yang dapat mengganggu saudara dalam mengemudi mobil :

(saudara dapat memilih lebih dari satu pilihan)

- Menggunakan gadget
- Kehadiran penumpang (mengobrol, gangguan karena keberadaan penumpang)
- Kelelahan fisik
- Beban pikiran
- Aktifitas di dalam kendaraan (menyesuaikan suhu, mengaplikasikan radio/music, dll)
- Lain-lain

6. LAMPIRAN VI : INSTRUKSI PENELITIAN

INSTRUKSI PENELITIAN

Instruktur penelitian harus memberikan instruksi yang sama kepada setiap partisipan. Oleh sebab itu, peneliti akan memeriksa dan memberikan tanda ceklis pada setiap instruksi yang diberikan untuk memastikan tidak ada instruksi yang terlewatkan.

TAHAPAN EKSPERIMEN	KETERANGAN
TAHAP AWAL	
1. Formulir Identitas dan Pernyataan Persetujuan	
2. Peraturan	
3. Penjelasan Aplikasi HPT	
TAHAP LATIHAN	
TAHAP MANIPULASI	
TAHAP AKHIR	
1. <i>Debriefing</i>	
2. Penutupan	
3. <i>Reward</i>	
4. Ubah Nama File	

TAHAP AWAL :

I. Formulir Identitas dan Lembar Persetujuan

(Partisipan dipersilahkan untuk duduk di tempat yang telah disediakan)

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarokatuh.

Selamat siang, perkenalkan nama saya *(perkenalkan diri)* dari Fakultas Psikologi Universitas YARSI yang hari ini akan menjadi instruktur penelitian saudara. Sebelum kita memulai rangkaian penelitian, silahkan saudara isi Formulir Identitas berikut *(kemudian peneliti menyerahkan Formulir Identitas)*.

II. Peraturan

(Setelah fomulir identitas terkumpul)

Jika sudah, sekarang saya akan menjelaskan peraturan selama proses penelitian berlangsung.

1. Penelitian ini merupakan penelitian eksperimental mengenai perilaku saudara dalam berkendara mobil.
2. Saudara dipersilahkan bertanya pada saat kesempatan bertanya diberikan.
3. Saudara diharapkan menon-aktifkan segala alat komunikasi selama proses penelitian ini berlangsung.
4. Saudara tidak perlu merasa khawatir, karena untuk penelitian ini tidak diperlukan persiapan apa-apa. Yang penting, dengarkan baik-baik petunjuk yang akan diberikan. saudara diwajibkan mengerjakan apa yang diinstruksikan saja dan jangan mengerjakan apa yang tidak diinstruksikan.

Apakah ada yang ingin ditanyakan ?

Baiklah, sekarang tolong saudara baca dan isi lembar persetujuan ini. *(menyerahkan lembar persetujuan)*. Selama proses penelitian berlangsung, saudara tidak diperkenankan untuk meninggalkan ruangan. Jadi, jika saudara ingin pergi ke toilet akan diberikan waktu 5 menit untuk ke toilet.

Jika tidak, mari kita lanjutkan ke tahap berikutnya, mari kita beralih ke ruangan tes.

(Setelah masuk ruangan tes) (Partisipan dipersilahkan untuk duduk sesuai tempatnya)
(Praktikan mulai membuka tahap eksperimen)

Apakah tempat duduk sudah nyaman?

Baiklah, sebelum memulai, saya akan menjelaskan sedikit mengenai aplikasi HPT yang akan saudara kerjakan.

III. Penjelasan Aplikasi HPT

Pada tes ini saudara akan menggunakan sebuah aplikasi untuk mengukur perilaku seseorang dalam berkendara mobil yang bernama *Hazard Perception Test*. nantinya akan muncul beberapa klip video. Dalam klip video tersebut akan muncul beberapa **situasi berbahaya yang dapat mendorong saudara untuk menurunkan kecepatan hingga merubah arah. Perubahan tersebut terjadi hanya karena adanya situasi berbahaya.** Tugas saudara adalah meng”klik” dengan mouse yang sudah di sediakan secara cepat dan tepat pada saat saudara melihat adanya tanda bahaya.

TAHAP LATIHAN :

Sebelum memasuki sesi latihan, Apakah ada yang ingin di tanyakan?

Jika sudah paham, mari kita masuk ke sesi latihan, selama sesi ini, posisikan diri saudara sedang mengendarai sebuah mobil (*masuk ke program latihan di aplikasi HPT dengan memutar klip video pada tahap latihan*).

(Pastikan partisipan memahami cara menggunakan HPT. Boleh 2 kali mengulang sesi latihan di HPT)

(Setelah partisipan benar-benar paham)

(Keluar dari video latihan HPT)

TAHAP MANIPULASI

Dalam tahap ini, saudara akan diberikan klip video sebanyak 14-15 klip, dimana masing-masing klip akan berdurasi sekitar 1 menit.

Sekarang, saudara akan diberikan beberapa potongan klip rute perjalanan yang menggambarkan situasi berkendara sehari-hari. Tugas saudara hanya cukup meng”klik” pada mouse saat saudara melihat adanya situasi yang berbahaya dengan cepat dan tepat. (*sesuai dengan kelompok yang telah dibagi oleh instruktur*)

Selama perjalanan tersebut, saudara tidak diperkenankan untuk bertanya apa-apa. Oleh sebab itu, jika ada pertanyaan silahkan ditanyakan sekarang sebelum kita mulai.

Jika tidak, mari kita mulai.

(Partisipan mulai menjalankan rute perjalanan sesuai dengan aplikasi, instruktur duduk dibelakang memperhatikan)

TAHAP AKHIR

Peneliti melakukan debriefing dengan memberitahukan tujuan dari penelitian yang dilakukan

Baiklah, saudara telah selesai mengikuti seluruh rangkaian penelitian yang ada.

(Setelah partisipan mengikuti seluruh rangkaian proses penelitian, lalu instruktur mengucapkan terima kasih dan membagikan reward)