

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 berkendara.

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

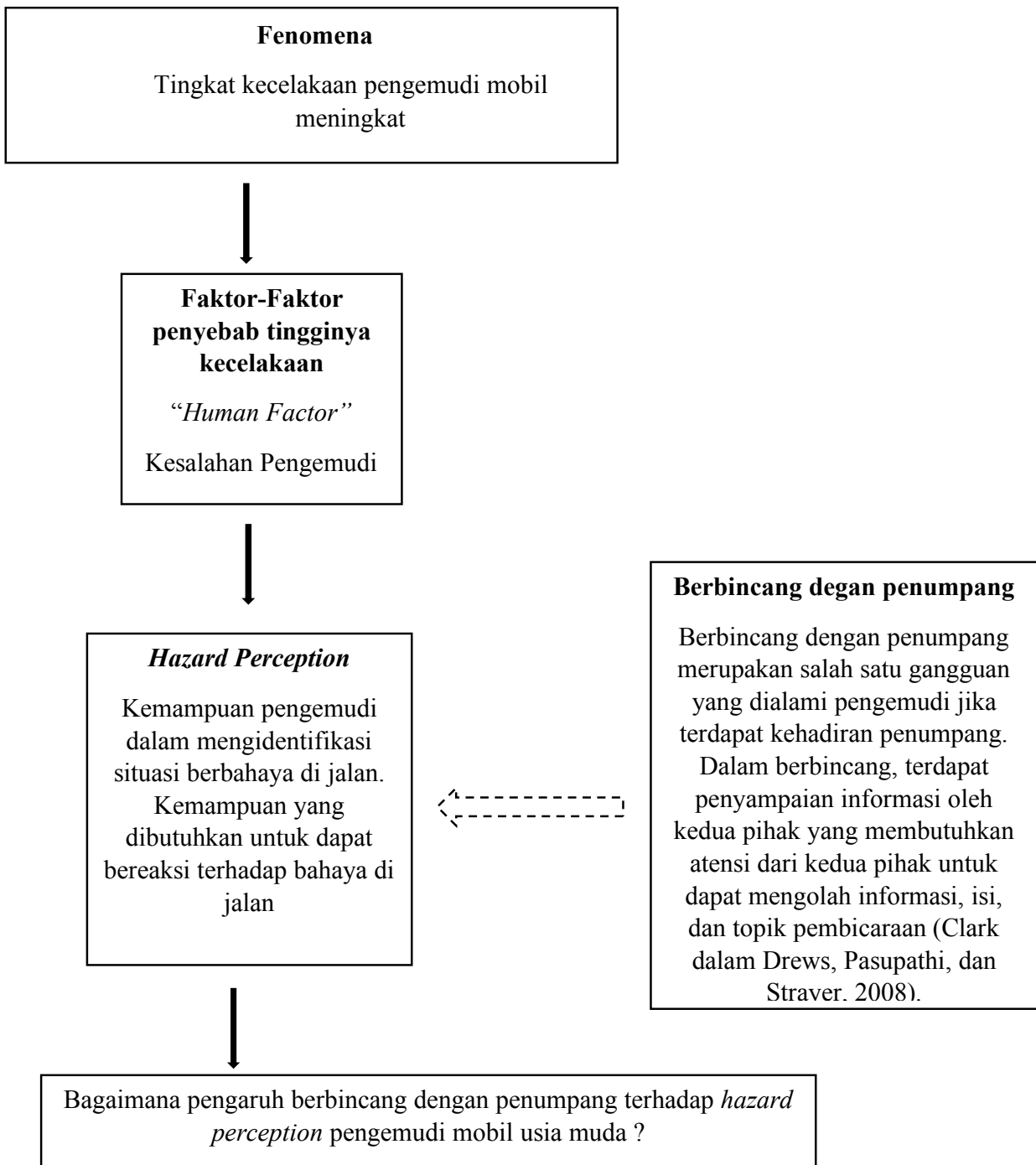
1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dan menambah pengetahuan serta literatur bagi ilmu Psikologi Lalu Lintas mengenai pengaruh berbincang dengan penumpang terhadap *hazard perception* pengemudi mobil usia muda.

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