

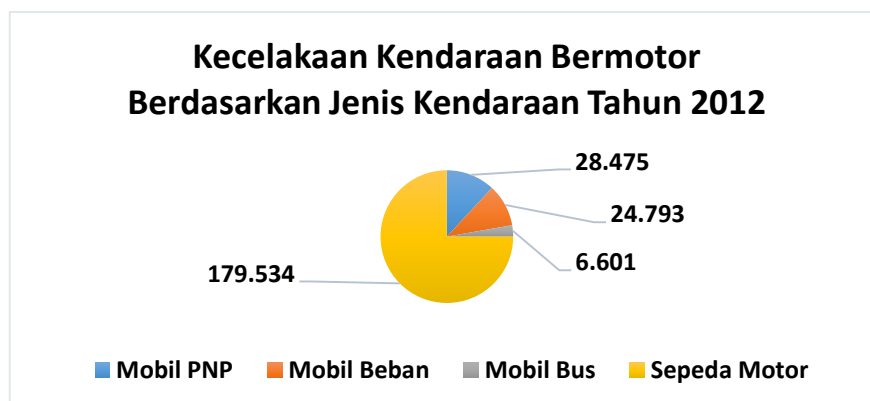
BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Sepeda motor adalah salah satu moda transportasi yang menjadi pilihan bagi masyarakat DKI Jakarta. Pertumbuhan sepeda motor dari tahun 2010 – 2014 tercatat sebanyak 10,54 persen per tahun (Badan Pusat Statistik, 2015). Selain memiliki keuntungan seperti harga yang terjangkau, sepeda motor dianggap sebagai solusi alternatif untuk mengatasi kemacetan yang terjadi di Jakarta. Namun demikian, dari segi keamanan sepeda motor memiliki risiko yang lebih besar karena memiliki perlindungan yang minim bagi pengendara. Pengendara sepeda motor dinilai sebagai pengguna kendaraan bermotor yang paling rentan di jalan karena memiliki risiko yang lebih besar terhadap terjadinya kecelakaan dan mengalami cedera parah atau fatal (Houston, 2011). Dibandingkan dengan pengendara mobil, pengendara sepeda motor memiliki potensi bahaya mengalami kecelakaan lalu lintas yang lebih besar karena tidak dilindungi oleh struktur logam kendaraan (Cheng & Ng, 2010).

Menurut data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2013), kecelakaan lalu lintas kendaraan bermotor berdasarkan jenis kendaraan yaitu sebagai berikut :



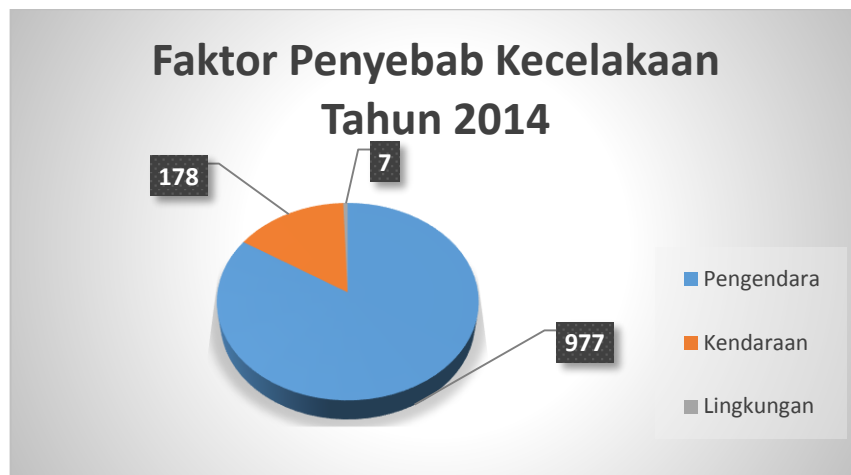
Grafik I.1 Kecelakaan Kendaraan Bermotor Berdasarkan Jenis Kendaraan Tahun 2012

Berdasarkan grafik diatas, kecelakaan lalu lintas didominasi oleh pengendara sepeda motor dibandingkan dengan jenis kendaraan lainnya yaitu sebanyak 179.534 kasus. Sementara itu, data kecelakaan lalu lintas tahun 2012 dilihat berdasarkan usia yaitu paling banyak terjadi pada rentang usia 16-25 tahun sebanyak 23.052 kasus (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2013). Berdasarkan data tersebut dapat disimpulkan bahwa banyaknya kecelakaan terjadi pada pengendara motor usia remaja. Sesuai dengan pernyataan Houston (2011), menyatakan bahwa pengemudi laki-laki berusia 18 – 25 tahun adalah kelompok usia yang paling rentan mengalami kecelakaan akibat mengemudi dalam kecepatan tinggi, karena pengendara remaja menunjukkan perilaku berisiko tinggi (Chesham, Rutter, & Quine, 1993). Sementara itu, Menurut Huang and Winston (2011), laki –laki memiliki tingkat kecelakaan fatal lebih tinggi dibandingkan perempuan, namun perbedaan ini lebih terlihat pada pengendara muda. Hal ini, dikarenakan laki-laki lebih mungkin untuk melanggar peraturan dalam berkendara dibandingkan dengan perempuan.

Menurut WHO (2004), pengendara muda memiliki risiko kecelakaan yang lebih tinggi dibandingkan dengan pengendara yang lebih berpengalaman. Meningkatnya risiko kecelakaan pada pengendara muda tersebut yaitu karena kontribusi dari faktor pengalaman berkendara yang kurang dan ketidakdewasaan (Yeh & Chang, 2009). Selain itu, dalam berkendara pengendara muda juga meremehkan risiko bahaya dari berbagai situasi bahaya (Deery, 1999). Pada usia remaja terjadi perubahan-perubahan tidak hanya perubahan secara fisik melainkan terjadi perubahan secara psikologis pula. Menurut Semium (2006), pada masa remaja terjadi perubahan psikologis salah satunya adalah emosi yang tidak stabil, ketidakseimbangan pada remaja terutama dipengaruhi oleh emosi remaja yang selalu berubah-ubah. Sementara itu, menurut King (2013) remaja sering menunjukkan emosi yang sangat kuat tetapi remaja belum dapat mengontrolnya, hal ini terjadi karena perubahan-perubahan otak pada masa remaja yang menyebabkan remaja memiliki kekurangan untuk mengendalikan pencarian kepuasan secara efektif. Selain itu, pemikiran remaja yang masih bersifat egosentris mendorong remaja berperilaku

seperti berkendara dengan kecepatan tinggi dan perilaku berisiko lainnya (King, 2013).

Tingginya angka kecelakaan yang terjadi pada pengendara sepeda motor dipengaruhi oleh beberapa faktor. Faktor – faktor penyebab yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas di darat yaitu terdiri dari pengendara, kendaraan dan lingkungan yaitu sebagai berikut :



Grafik I.2 Faktor Penyebab Kecelakaan Tahun 2014

Dari ketiga faktor penyebab yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas di darat pada tahun 2014, salah satu faktor terbesar yaitu faktor pengendara sebanyak 977 kasus (Badan Pusat Statistik, 2015). Faktor penyebab kecelakaan dari pengendara salah satunya adalah pengendara berkendara dengan kecepatan tinggi. Seperti salah satu kasus yang terjadi di Bogor pada Jum'at 23 Oktober 2015 yaitu pengendara berusia 17 tahun tewas setelah mengalami kecelakaan dan terjatuh kedalam selokan akibat tidak mampu menguasai motor yang dikendarainya, penyebabnya adalah karena korban berkendara dengan kecepatan tinggi (Yopi, 2015).

Individu yang menyukai berkendara dengan kecepatan tinggi di jalan adalah individu dengan kecenderungan *sensation seeking* yang tinggi (Tarisa, 2012). *Sensation seeking* adalah sebuah *trait* dengan kecenderungan untuk mencari perasaan dan pengalaman terhadap situasi yang berubah-ubah, baru, rumit, dan memiliki intensitas yang sangat kuat serta keinginan untuk mengalami risiko fisik, sosial, hukum, dan keuangan untuk mendapatkan pengalaman tersebut (Zuckerman, 2007). Penelitian sebelumnya yang

dilakukan oleh Tarisa (2012) menemukan bahwa *sensation seeking* memberikan pengaruh yang lebih besar dibandingkan persepsi risiko dalam menjelaskan perilaku berkendara dengan kecepatan tinggi. Hal ini serupa dengan penelitian yang dilakukan oleh Delhomme, Chaurand & Paran, (2012) bahwa *sensation seeking* lebih menjadi prediktor seseorang berkendara dengan kecepatan tinggi dibandingkan *driving anger*. Selain itu, hasil penelitian yang dilakukan oleh Jonah, Thiessen, and Au-Yeung (2001) menunjukkan seseorang dengan *sensation seeking* yang tinggi secara signifikan lebih mungkin untuk berkendara dengan kecepatan tinggi, berkendara setelah mengkonsumsi alkohol dan menganggap bahwa mereka dapat mengkonsumsi lebih banyak alkohol dibandingkan orang dengan kecenderungan *sensation seeking* yang rendah serta memiliki persepsi yang rendah mengenai risiko dalam mendeteksi gangguan dalam berkendara.

Ketika individu yang berkendara dengan kecepatan tinggi, maka berkaitan dengan bagaimana individu tersebut mempersepsi bahaya dalam berkendara. Persepsi terhadap bahaya disebut dengan *hazard perception*. Horswill & McKenna (2004), mendefinisikan persepsi bahaya atau *hazard perception* sebagai kemampuan untuk mendeteksi situasi lalu lintas yang memiliki potensi berbahaya. Menurut Rosenbloom, Perlman, and Pereg (2011), mengantisipasi situasi lalu lintas yang memiliki potensi berbahaya adalah salah satu kontribusi besar untuk keselamatan pengendara. Oleh karena itu, salah satu cara mengantisipasi situasi bahaya saat berkendara adalah dengan memiliki *hazard perception* yang baik. Individu dengan *hazard perception* yang baik dapat mendeteksi bahaya saat berkendara sehingga dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan.

Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Borowsky, Shinar, and Oron-Gilad (2010), menemukan bahwa pengalaman berkendara meningkatkan kesadaran pengendara dari potensi bahaya. Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Liu, Hosking, and Lenné (2009), menemukan bahwa pengendara motor yang berpengalaman lebih jarang jatuh, mendapat penilaian yang lebih baik dan mendekati bahaya dengan kecepatan yang lebih sesuai, sedangkan pengendara pemula terlalu percaya diri terhadap kemampuan berkendara mereka.

Berdasarkan hal tersebut dapat dikatakan bahwa pengendara yang berpengalaman memiliki *hazard perception* yang lebih baik dibandingkan dengan pengendara muda.

Jika ditinjau dari segi agama Islam, Islam sebenarnya telah mengatur adab-adab ketika berkendara. Nabi Shallallahu ‘alaihi wa sallam bersabda ketika menegur seorang sahabat yang tergesa-gesa “*wahai Anjasyah, celaka engkau ! pelankanlah engkau dalam menuntun para wanita*” [HR. Al-Bukhori (6149, 6161, 6202, & 6209), dan Muslim (2323)]. Dalam hal ini Islam mengajarkan bahwa untuk tidak berkendara dengan kecepatan tinggi, karena perilaku tersebut berisiko mengalami kecelakaan dan membahayakan diri sendiri maupun orang lain. Seseorang dengan kecenderungan *sensation seeking* yang tinggi menyukai berkendara dengan kecepatan tinggi.

Selain itu, didalam sebuah hadist dijelaskan “*Tidak boleh ada bahaya dan tidak boleh membahayakan orang lain*” (*Hadist Riwayat Malik bin Anas dari Abu Sa’id – Sa’ad bin Malik bin Sinan – al-Khudriy, Al-Muwaththa, juz II, hal. 571, hadist no. 31*). Dalam hadits tersebut menjelaskan bahwa islam sangat mementingkan keselamatan baik keselamatan diri sendiri maupun keselamatan orang lain. Oleh karena itu, dalam berkendara islam melarang untuk berkendara yang dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain. Untuk mengantisipasi situasi bahaya dalam berkendara, seseorang harus memiliki *hazard perception* yang baik agar dapat menghindari situasi yang dianggap berpotensi menjadi bahaya.

Berdasarkan uraian diatas terlihat bahwa pengendara motor usia remaja memiliki risiko kecelakaan yang lebih besar dibandingkan kelompok usia dewasa karena berkendara dengan kecepatan tinggi. Seseorang yang menyukai berkendara dengan kecepatan tinggi adalah seseorang dengan *sensation seeking* yang tinggi. Agar dapat menghindari kecelakaan saat berkendara, seseorang harus memiliki *hazard perception* yang baik untuk mengantisipasi potensi bahaya dan mengambil tindakan yang tepat. Berdasarkan uraian diatas, peneliti tertarik untuk melihat hubungan antara *sensation seeking* dan *hazard perception* pada pengendara sepeda motor remaja akhir di Jakarta serta tinjauannya dalam Islam.

I.2 Identifikasi Masalah

“Apakah terdapat hubungan antara *sensation seeking* dan *hazard perception* pada pengendara motor remaja akhir di Jakarta ditinjau dari agama Islam?”

I.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui hubungan antara *sensation seeking* dan *hazard perception* pada pengendara remaja akhir di Jakarta
2. Untuk mengetahui hubungan antara *sensation seeking* dan *hazard perception* ditinjau dari perspektif agama Islam.

I.4 Manfaat Penelitian

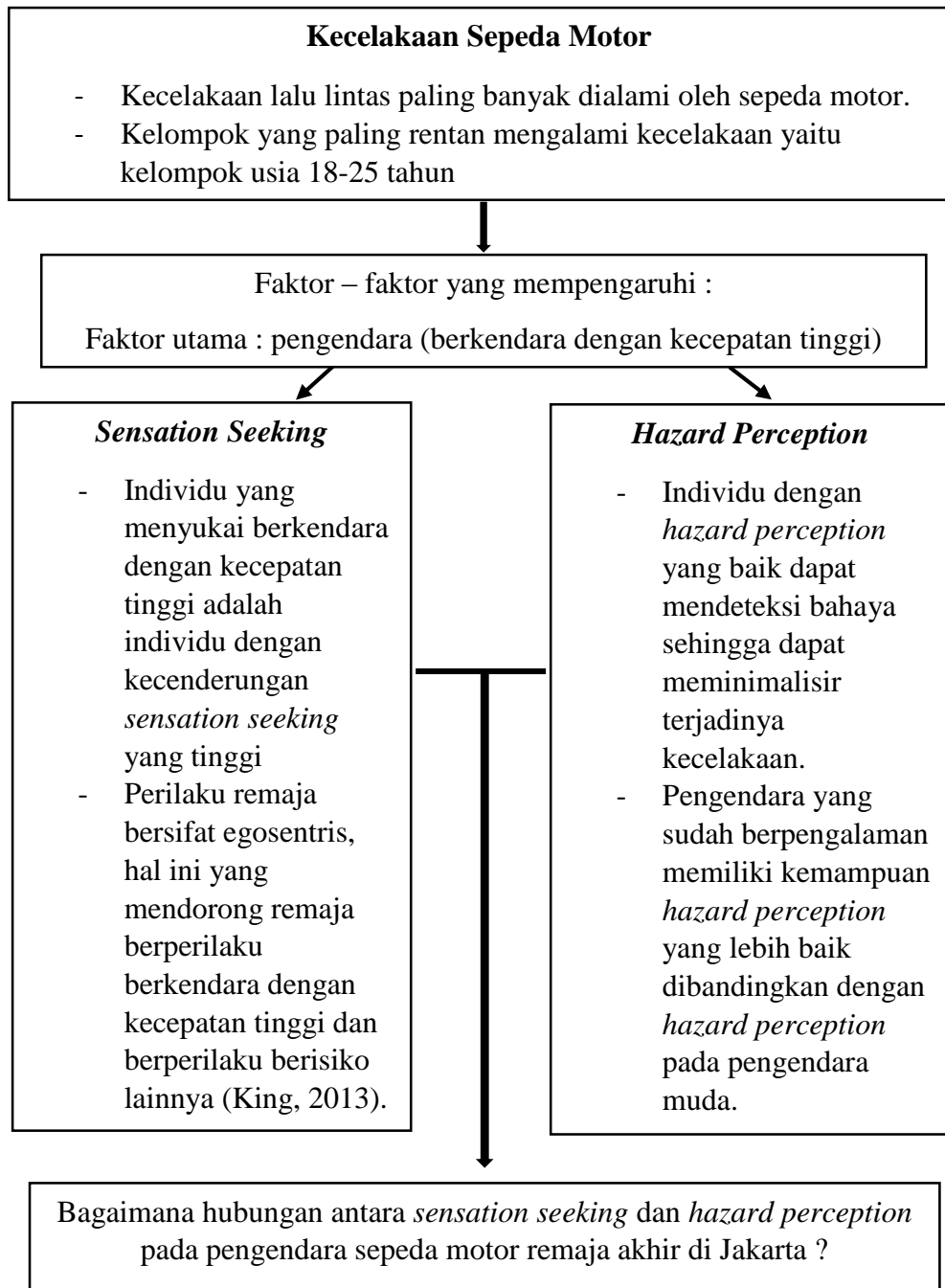
I.4.1 Manfaat teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dan menambah pengetahuan serta literatur bagi ilmu Psikologi Lalu Lintas mengenai hubungan antara *sensation seeking* dan *hazard perception* pada pengendara sepeda motor remaja akhir di Jakarta.

I.4.1 Manfaat praktis

- Bagi orangtua, penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran mengenai perilaku berkendara remaja akhir, sehingga orangtua lebih bijak menanggapi perilaku anak usia remaja dalam berkendara.
- Bagi instansi yang terkait dengan lalu lintas, diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi masukan dan digunakan sebagai acuan atau rujukan dalam membuat peraturan mengenai perilaku berkendara dan usia minimal untuk mendapatkan izin berkendara.

I.5 Ringkasan Alur Pemikiran



Bagan 1.1 Ringkasan Alur Pemikiran