

BAB 1

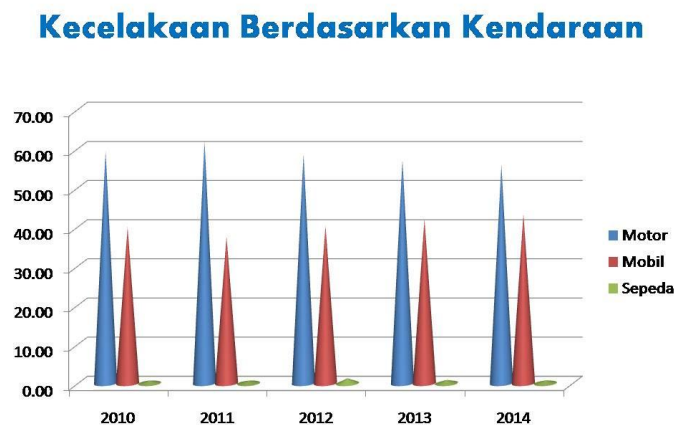
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dilansir dari *The Washington Post* (dalam Amanda, 2014), menurut data terbaru *Global Burden*, kecelakaan lalu lintas termasuk lima besar penyebab utama kematian di negara berkembang. Data dari *World Health Organization* (WHO) pada tahun 2013 menunjukkan bahwa kasus kematian karena kecelakaan lalu lintas di Indonesia mencapai 38.279 kasus, dimana hal ini termasuk dalam zona mengkhawatirkan (WHO, 2013). Di Jakarta sendiri, kecelakaan lalu-lintas dianggap sebagai penyebab kematian tertinggi (NTMC, 2015). Hal ini didukung oleh data yang dicatat oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya bahwa jumlah korban meninggal dunia mengalami peningkatan sebesar 15 persen pada tahun 2016 (Marhaenjati, 2017). Kepala Subdirektorat Pembinaan dan Penegakan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, AKBP Budiyanto menjelaskan jumlah korban meninggal dunia pada tahun 2015 adalah 591 orang dan pada tahun 2016 meningkat menjadi 678 orang (Marhaenjati, 2017).

Jika ditinjau dari jenis kendaraan, sepeda motor adalah jenis kendaraan yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan. Hal tersebut dapat dilihat dari grafik di bawah ini.

Grafik 1.1. Data Kecelakaan berdasarkan Kendaraan



Sumber: Ditlantas Polda Metro Jaya, 2014

Grafik diatas menunjukkan pada tahun 2010 sampai 2014, mayoritas dari jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan adalah sepeda motor. Walaupun pada tahun 2012 hingga 2014 terjadi penurunan, sepeda motor masih menjadi penyumbang kecelakaan terbesar dibandingkan dengan jenis kendaraan lain. Hal ini dapat disebabkan oleh beberapa faktor yang berkaitan, yaitu faktor pengendara (manusia), lalu lintas, jalan, kendaraan dan lingkungan (dalam Marsaid, Hidayat, & Ahsan, 2013). Menurut Direktorat Jendral Perhubungan (dalam Warpani, 2002) persentase faktor penyebab paling besar adalah faktor manusia yang mencapai 93,52% dalam kecelakaan. Marsaid, dkk (2013) menyebutkan beberapa faktor manusia yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas adalah ketidaktertiban pengendara motor, berkendara dengan kecepatan tinggi, kelelahan, mengantuk dan lengah. Kemudian, Groerger dan Rothengatter (1998) mengatakan terdapat berapa faktor psikologis yang berkaitan dengan kecelakaan, yaitu kepribadian, adanya bias kognitif seperti bias atribusi, *illusion of control* dan *optimism bias*. Ini menunjukkan bahwa sikap dan perilaku berkendara dari pengendara itu sendiri lah yang dapat menentukan keselamatan mereka dalam berkendara.

Data dari Badan Pusat Statistik (2013) menunjukkan mayoritas korban kecelakaan di Jakarta berasal dari kelompok usia 21 hingga 30 tahun dengan 1.095 kasus. Banyak juga pemberitaan yang melaporkan kebanyakan kasus kecelakaan berada pada rentang umur tersebut. Sebagai contoh, seorang perempuan berumur 24 meninggal karena ditabrak oleh pengendara motor lain (Fajarta, 2016). Kemudian, seorang *biker* laki-laki berumur 24 tahun tewas menabrak tiang listrik karena berkendara dengan sangat cepat dan kehilangan kendali (Panduwinata, 2016). Contoh lainnya adalah seorang mahasiswa yang meninggal tertabrak mobil karena nekad masuk ke jalan tol Wiyoto-Wiyono (Laturiuw, 2016). Padahal seharusnya pada rentang umur tersebut, seorang individu memiliki kemampuan berpikir reflektif yang baik. Berpikir reflektif sendiri dapat didefinisikan sebagai pertimbangan aktif dan cermat yang terus menerus dilakukan terhadap informasi atau keyakinan dengan mempertimbangkan bukti-bukti yang mendukung keputusan yang

dibuat berdasarkan bukti tersebut (Dewey, dalam Papalia, Olds, & Feldman, 2009).

Kemampuan berpikir reflektif ini dapat saja mempengaruhi sikap pengendara dalam mendeteksi bahaya di jalan. Banyaknya informasi yang ada disekitar mereka dapat dijadikan bahan pertimbangan untuk berperilaku dan dapat mendeteksi bahaya dengan baik saat berada di jalan. Dengan berpikir reflektif seharusnya seseorang dapat lebih berhati-hati dalam berkendara. Wallis dan Horswill (2007) menyatakan bahwa pengendara yang dapat mendeteksi bahaya dengan cepat memiliki kemungkinan kecil dalam mengalami kecelakaan. Kemampuan untuk mengobservasi jalan serta mengantisipasi kejadian yang akan terjadi disekitarnya dengan baik tersebut disebut dengan *hazard perception* atau persepsi bahaya (Horswill & McKenna, 2004). Sedangkan, Haworth dan Mulvihill (dalam Rosenbloom, Perlman, & Pereg, 2011) mengatakan bahwa *hazard perception* adalah proses dimana pengendara menyadari adanya bahaya.

Hasil penelitian Rosenbloom, Perlman, & Pereg (2011) menunjukkan bahwa *hazard perception* berpengaruh pada terjadinya kecelakaan. Seseorang dengan *hazard perception* yang rendah mempunyai kesempatan lebih besar untuk mengalami kecelakaan. Kemudian Borowsky, Shinar, dan Oron-Gilad (2010), mengatakan bahwa pengendara berumur 22-30 tahun dapat mengidentifikasi bahaya lebih banyak dibandingkan dengan remaja. Sejalan dengan itu, penelitian sebelumnya menyatakan bahwa pengendara dewasa awal memiliki kesempatan lebih kecil dalam kecelakaan jika dibandingkan dengan remaja karena pengendara remaja memiliki *hazard perception* yang buruk (Pollatsek, Narayanan, Pradhan, dan Fisher, 2006). Akan tetapi, bertolak belakang dengan teori yang ada, dari data kasus kecelakaan yang telah dijelaskan sebelumnya, terlihat bahwa banyak pengendara dewasa awal justru menjadi korban kecelakaan terbanyak di Jakarta. Padahal, dengan adanya kemampuan berfikir reflektif dan *hazard perception* yang baik pada rentang usia tersebut, para pengendara motor dengan rentang usia dewasa awal akan memiliki kemungkinan lebih kecil untuk mengalami kecelakaan.

Direktorat Jendral Perhubungan menyatakan bahwa faktor manusia adalah faktor terbesar dalam penyebab kecelakaan dengan persentase 93.25% (dalam Warpani, 2002). Keyakinan bahwa individu lebih aman dan lebih mahir dalam berkendara serta sedikit kemungkinan untuk terlibat kecelakaan jika dibandingkan dengan pengendara lain (Svenson 1981; Svenson, Fischhoff, dan MacGregor 1985) adalah salah satu contoh dari faktor manusia. Dalam istilah psikologi, hal tersebut dinamakan sebagai *optimism bias* (Dejoy, 1989). *Optimism bias* dapat didefinisikan sebagai kecenderungan seseorang untuk terlalu berlebihan, optimis yang sangat tidak realistis, dan terlalu percaya diri ketika menilai tingkat risiko pribadi yang dihubungkan dengan berbagai situasi atau kejadian (Dejoy, 1989).

Optimism bias memiliki dua bagian, salah satunya adalah *risk denial*. Weinstein (dalam Fromm, 2005) menyatakan bahwa *risk denial* adalah sebuah kecenderungan untuk menyangkal risiko diri. Svenson (dalam Fromm, 2005) juga mengatakan bahwa orang-orang cenderung percaya bahwa risiko mereka terlibat dalam kecelakaan lalu lintas lebih kecil dibandingkan orang lain. Ketika seseorang merasa dirinya memiliki kemungkinan lebih kecil untuk mengalami kejadian negatif, ia akan lebih mungkin terlibat perilaku berisiko (Moen dan Rundmo, 2005). Menurut Celci, Rose, dan Leigh (1993) seseorang cenderung menyangkal risiko diri sendiri karena merasa dirinya lebih mampu untuk melakukan sesuatu yang sesuai dengan bidangnya, dan dalam hal ini adalah mengendarai motor. Teori mengenai *risk denial* ini dapat digunakan sebagai salah satu alasan mengapa pengendara dewasa awal di Indonesia justru memiliki *hazard perception* yang rendah. Jadi ketika seorang pengendara motor memiliki *risk denial* yang tinggi saat berkendara, maka hal itu dapat membuat pengendara menyepelekan bahaya yang muncul, serta tidak mengantisipasi hal-hal terkait keselamatannya yang membuatnya semakin rentan terhadap bahaya saat berkendara. Selain itu, belum banyaknya penelitian yang membahas *risk denial* dalam psikologi lalu-lintas membuat peneliti tertarik untuk meneliti *risk denial* ini.

Mengenai *optimism bias*, jika ditinjau dari agama, Islam memang memandang optimisme sebagai sikap terpuji. Namun jika berlebihan, optimisme dapat membawa dampak negatif pada diri sendiri atau orang lain. Dengan optimisme yang berlebihan, seseorang dapat mengabaikan informasi/fakta negatif yang relevan/penting dengan situasi yang sedang/akan ia hadapi sehingga dapat membahayakan orang lain. Islam melarang melakukan segala sesuatu yang dapat menyebabkan bahaya untuk orang lain ataupun diri sendiri. Rasulullah SAW bersabda yang artinya: “*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). Hadist ini menunjukkan bahwa agama islam sangat menjunjung tinggi keselamatan orang lain serta diri sendiri. Islam mengutamakan kesejahteraan dan keadilan untuk berlaku kepada semua makhluk, baik muslim maupun tidak. Sehingga ummat islam seharusnya menjauhkan diri dari hal-hal yang membahayakan bagi diri sendiri maupun untuk orang lain dan lingkungan sekitar. Dengan adanya *hazard perception*, seseorang dapat mengobservasi jalan serta dapat mengantisipasi kejadian yang ada disekitarnya sehingga dapat menekan risiko kecelakaan dan bahaya di jalan.

Dari paparan di atas, dapat dilihat bahwa dengan meningkatnya kecelakaan yang terjadi di Jakarta, para pengendara motor diharapkan untuk berkendara dengan baik dan aman agar dapat mengurangi risikonya terlibat kecelakaan. Terlebih, pengendara motor lebih rentan mengalami kecelakaan karena kurangnya proteksi pada motor. Adanya *hazard perception* membuat seseorang lebih jeli dalam mengobservasi jalan dan lebih baik dalam mengantisipasi bahaya yang dapat terjadi di jalanan sehingga seorang pengendara motor dapat meminimalisir risiko kecelakaannya. Akan tetapi dengan adanya *risk denial*, pengendara motor justru mengabaikan bahaya-bahaya yang ada di jalanan karena merasa risiko kecelakaan yang akan ia alami kecil, sehingga mereka bisa bersikap sewenang-wenang di jalan. Kemudian, masih kurangnya penelitian yang membahas *optimism bias*, terlebih mengenai *risk denial*, dan hubungannya dengan *hazard perception*

ataupun variabel lain membuat penelitian ini penting untuk memperkaya bahan bacaan mengenai *risk denial* serta *hazard perception*. Atas dasar itulah, peneliti tertarik untuk mengetahui apakah terdapat hubungan antara *risk denial* dengan *hazard perception* pada pengendara motor dewasa awal serta tinjauannya dalam Islam.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah:

- a. Apakah ada hubungan antara *risk denial* dengan *hazard perception* pada pengendara motor dewasa awal?
- b. Bagaimana hubungan *risk denial* dan *hazard perception* ditinjau dari perspektif agama islam?

1.3 Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui apakah ada hubungan antara *risk denial* dengan *hazard perception* pada pengendara motor dewasa awal.
- b. Untuk mengetahui tinjauan agama islam terhadap hubungan *risk denial* dan *hazard perception*.

1.4 Manfaat Penelitian

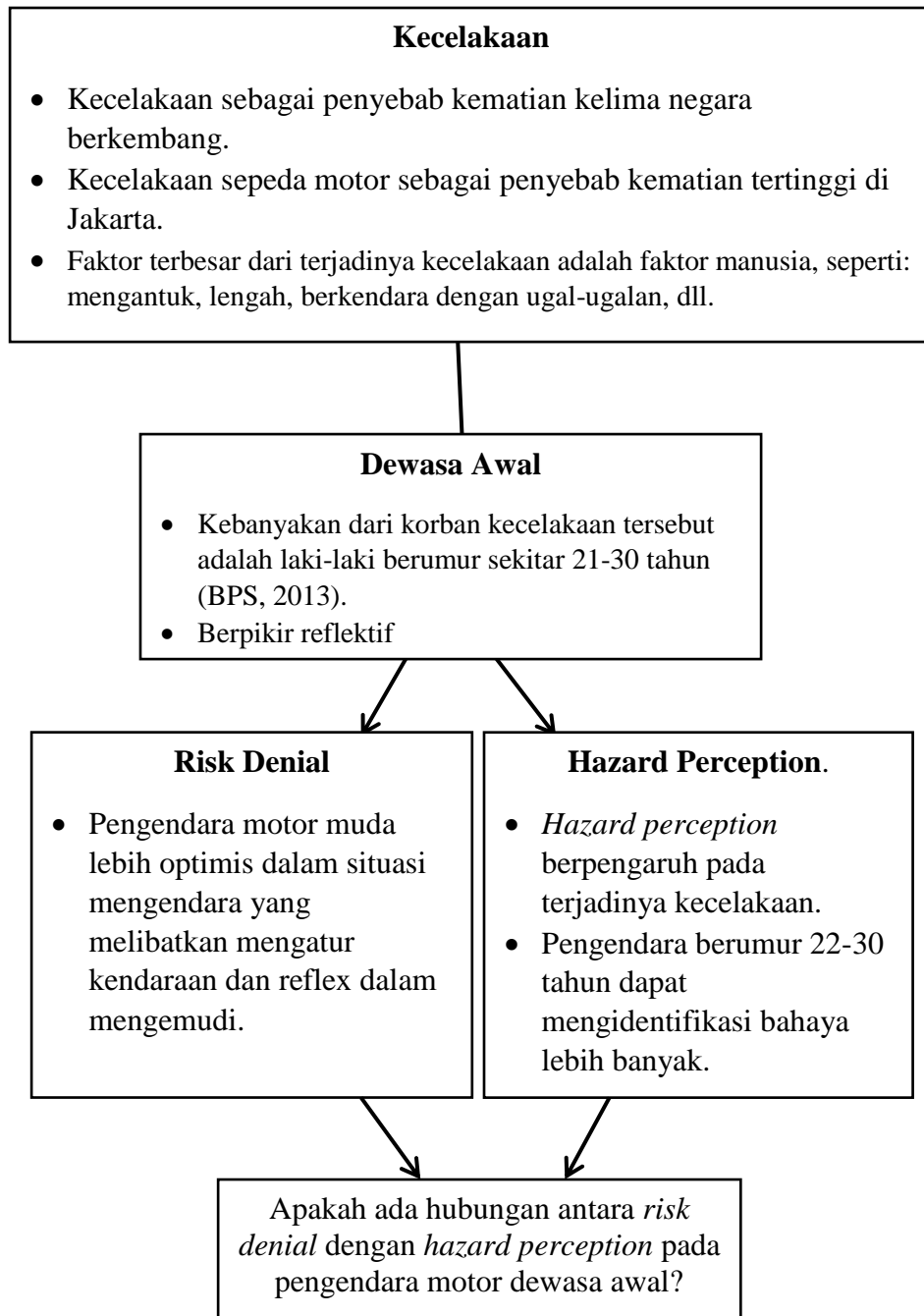
1.4.1 Manfaat Teoritis

- Untuk pengembangan keilmuan di bidang psikologi lalu lintas.

1.4.2 Manfaat Praktis

- Untuk pengendara motor, diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan pengetahuan tambahan mengenai faktor psikologis yang mempengaruhi kecelakaan.
- Bagi instansi yang terkait lalu-lintas, diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi masukan yang membangun guna meningkatkan kualitas keselamatan berkendara terlebih pada pengendara motor.

1.5 Kerangka Berpikir



Bagan 1.1 Kerangka Berpikir