

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas di Indonesia semakin meningkat setiap tahunnya. Menurut data BPS (Badan Pusat Statistik), jumlah korban meninggal akibat kecelakaan di Indonesia mencapai hampir 27.000 jiwa. Data tersebut juga menunjukkan peningkatan dari jumlah kasus tahun 2009-2013. Data dari Kementerian Perhubungan pada tahun 2014 menunjukkan bahwa dari tahun ke tahun jumlah kecelakaan paling besar didominasi oleh pengendara motor. *National Traffic Management Center* (NTMC) Korlantas Polri (2013) memiliki data bahwa jenis kendaraan sepeda motor menduduki peringkat pertama setelah jenis kendaraan mobil dalam hal kecelakaan lalulintas. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2013), yang paling sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas di Indonesia berdasarkan data pada tahun 2011 adalah sepeda motor dengan persentase sebesar 72 persen. Berdasarkan usia pengemudi motor, ditemukan bahwa kecelakaan lalu lintas terbesar adalah mereka dengan kelompok usia 16-25 tahun (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2013). Di dalam psikologi, kelompok usia tersebut masuk ke kelompok usia remaja (Monks, 1999).

Faktor eksternal dan faktor manusia merupakan penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas yaitu. Menurut Per dan Haji (2005), faktor eksternal mencakup kondisi sepeda motor, perilaku dan kesalahan manusia, kualitas jalan dan perancangannya, sistem (peraturan dan penegakan hukum), kondisi lingkungan serta cuaca, kondisi jalan yang rusak, bergelombang, dan unsur lingkungan, misalnya hujan, serta kendaraan tak layak jalan dan sebagainya. Dibandingkan faktor eksternal, faktor manusia jauh lebih besar menyumbang terjadinya kecelakaan lalu lintas. Menurut Yogatama (2013) penyebab kecelakaan lalu lintas, khususnya pada pengendara sepeda motor, paling banyak disebabkan oleh faktor kesalahan manusia

yaitu sebesar 67%. Faktor manusia yang berperan adalah faktor psikologis. Faktor psikologis yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah Salah satunya adalah faktor psikologis, yaitu kepercayaan yang dimiliki pengendara bahwa ia dapat mengemudi lebih baik dari orang lain dan juga memiliki kemungkinan yang rendah mengalami bahaya saat berkendara (Weinstein, 1980). Dari penjelasan-penjelasan tersebut, dapat disimpulkan bahwa faktor yang paling mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas pada kendaraan roda dua adalah faktor kesalahan manusia.

Salah satu faktor psikologis yang berkaitan dengan perilaku berkendara adalah *driving optimism*. Menurut Weinstein (1980), *driving optimism* merupakan kepercayaan pengendara bahwa mereka memiliki risiko yang minim untuk mengalami hal negatif, misalnya dalam berkendara mengalami kecelakaan. Pengendara menilai diri mereka bahwa mereka sangat ahli dan memiliki kemungkinan yang kecil untuk mengalami kecelakaan dibandingkan orang lain (Horswill dkk., 2004; McKenna, 1993; Svenson, 1981).

Menurut hasil penelitian Matthews dan Moran (1989), pengendara berusia muda merasa lebih percaya diri saat berkendara dibandingkan dengan individu yang berusia lebih tua. Penelitian dari DeJoy (1989) juga menunjukkan hal yang sama bahwa pengendara muda merasa lebih percaya diri dalam kemampuan berkendara dibandingkan dengan pengendara yang lebih tua. Hal ini didukung oleh hasil penelitian Gosselin, Gagnon, Stinchcombe dan Joanisse (2010) tentang *comparative optimism*, atau perbandingan optimisme antara pengemudi berdasarkan tingkatan usia. Penelitian tersebut menemukan bahwa pengendara berusia muda (usia 17-26 tahun) memiliki tingkat optimisme yang lebih tinggi dibandingkan dengan pengendara berusia tua (usia \geq 65 tahun). Menurut Falco, Picirelli, Girardi, Dal Corso, dan Decarlo (2013) kecenderungan memiliki sikap *driving optimism*, dapat meningkatkan kemungkinan seseorang melakukan *risky driving behavior* (Gosselin, Gagnon, Stinchcombe, & Joanisse, 2010; Ulleberg, 2001).

Menurut Ulleberg dan Rundmo (2003), *risky driving behavior* merupakan perilaku yang dapat berdampak negatif pada diri sendiri maupun orang lain. *World*

Health Organization (2009) melaporkan bahwa perilaku berisiko pengemudi sepeda motor merupakan penyebab utama dari kematian khususnya bagi negara berkembang seperti Indonesia. Data Ditlantas Polda Metro Jaya menyatakan bahwa pada tahun 2014, kecelakaan oleh pengendara sepeda motor yang diakibatkan karena perilaku berkendara berisiko mencapai 24% dari total kecelakaan yang dipicu faktor manusia. Perilaku berisiko tersebut antara lain mengebut, menerobos lampu merah, tidak menggunakan perlengkapan berkendara yang lengkap, dan mengemudi dalam keadaan mengantuk (Fernandes, Hatfield, & Soames Job, 2010). Di dalam setting psikologi lalu lintas perilaku tersebut dikenal dengan *risky driving behavior*.

Sebuah studi yang dilakukan oleh Clarke (2005) menemukan bahwa sebanyak 50% kecelakaan melibatkan pengendara muda yang secara sengaja melakukan perilaku berisiko seperti mengebut, menyetir dalam keadaan mabuk dan “ugal-ugalan” atau lalai dalam berkendara. Dalam Islam dijelaskan bahwa pengendara yang membahayakan dirinya sendiri merupakan suatu perilaku yang menyakiti diri sendiri atau *zhalim* pada diri sendiri dan Allah tidak menyukai orang-orang yang *zhalim*.

Pengendara muda sangat kurang pandai dalam hal mendeteksi bahaya saat di jalan raya, dan pengendara muda cenderung melihat lebih sedikit risiko bahaya yang ada di jalan raya. Kepercayaan diri pada pengendara usia muda cenderung mengarah pada sifat kecerobohan yang berujung pada perilaku berisiko di jalan raya. Saat berkendara, pengendara muda cenderung mengikuti dorongan dalam dirinya untuk dapat menuju suatu tempat dengan cepat tanpa memperhatikan keselamatan dirinya maupun orang lain (Grey, Triggs & Haworth, 1989).

Faktor *driving optimism* perlu diteliti lebih lanjut, karena diprediksi dapat mempengaruhi munculnya *risky driving behavior*. Dengan demikian peneliti tertarik untuk mengetahui apakah terdapat hubungan antara *driving optimism* dengan *risky driving behavior* pada pengendara sepeda motor usia remaja di Jabodetabek.

1.2 Identifikasi Masalah

- Apakah terdapat hubungan yang signifikan antara *driving optimism* dan *risky driving behavior* pada pengendara sepeda motor usia remaja di Jabodetabek?
- Bagaimana Islam memandang hubungan antara *driving optimism* dengan *risky driving behavior* pada pengendara sepeda motor usia remaja di Jabodetabek?

1.3 Tujuan Penelitian

- Mengetahui apakah terdapat hubungan antara *driving optimism* dan *risky driving behavior* pada pengendara sepeda motor usia remaja di Jabodetabek
- Mengetahui tinjauan Islam terhadap hubungan antara *driving optimism* dan *risky driving behavior* pada pengendara sepeda motor usia remaja di Jabodetabek.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

- Memperluas ilmu pengetahuan di bidang Psikologi, khususnya psikologi lalu lintas, kajian mengenai sebab-sebab melakukan perilaku berisiko (*risky driving behavior*) dan kecenderungan memiliki *driving optimism*.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian diharapkan dapat memberi manfaat praktis kepada beberapa pihak:

1. Penelitian ini diharapkan agar dapat dijadikan sumber referensi dalam hal mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas serta memberi pengetahuan bagi pengguna kendaraan bermotor.
2. Penelitian diharapkan dapat dipergunakan dan dimanfaatkan oleh berbagai instansi yang terkait dengan lalu lintas sehingga dapat menjadi acuan atau rujukan dalam meningkatkan keamanan dalam berlalu lintas serta menjadikan penelitian ini sebagai tambahan pengetahuan.

3. Penelitian ini dapat bermanfaat kepada dunia psikologi khususnya psikologi lalu lintas agar dapat memperkaya pengakajian mengenai dinamika psikologis para pengguna lalu lintas di Indonesia.
4. Penelitian ini dapat juga dipergunakan sebagai sumber bagi dunia kesehatan khususnya dalam promosi kesehatan untuk mengurangi angka kematian di jalan.

1.5 Kerangka Berpikir

