

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia semakin meningkat. Badan Pusat Statistik (BPS) (2013) merilis data jumlah kecelakaan di Indonesia pada tahun 2001 sebanyak 12.791 kasus dengan korban meninggal sebanyak 9.522 jiwa. Kemudian pada tahun 2005 terjadi peningkatan yang tinggi yaitu, sebanyak 91.623 kasus kecelakaan lalu lintas dengan korban meninggal 16.115 jiwa. Pada tahun 2013, Badan Pusat Statistik (BPS) juga mencatat terdapat 100.100 kasus kecelakaan dengan jumlah korban jiwa mencapai 27.000 jiwa. Berdasarkan data Kementerian Perhubungan (2014), terdapat peningkatan jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 22,75% per tahun mengikuti peningkatan jumlah kendaraan sehingga mempengaruhi tingginya kecelakaan lalu lintas di Indonesia khususnya pada kota Jakarta.

Dari banyaknya jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi, sepeda motor merupakan penyumbang kecelakaan lalu lintas terbesar di Indonesia. Hal ini mengikuti jumlah pengguna sepeda motor yang terus meningkat sebanyak 14,5% tiap tahunnya. Sejalan dengan hal tersebut, data BPS pada tahun 2013 mencatat sebanyak 71 % kecelakaan lalu lintas di Indonesia melibatkan sepeda motor. Data Kementerian Perhubungan (2014) menunjukkan bahwa mayoritas kecelakaan adalah kecelakaan sepeda motor dengan jumlah sekitar 100.000 kasus.

Berdasarkan data Kementerian Perhubungan (2014), pengguna sepeda motor yang paling rentan mengalami kecelakaan lalu lintas adalah usia muda, yakni usia 16 hingga 25 tahun. Hal ini terjadi karena pada kelompok remaja cenderung tidak dapat menjaga jarak aman berkendara (Bottom & Ashworth 1978; McKenna, Waylen & Burkes 1998, dalam Ferguson 2003), tidak mampu mempertimbangkan bahaya, tidak memakai helm, menerobos lampu lalu lintas, ugal-ugalan (Kementerian Perhubungan, 2014). Hal itu memperlihatkan bahwa mereka kurang mampu dalam mempersepsikan

bahaya yang mungkin saja terjadi pada mereka. Dalam psikologi hal tersebut disebut sebagai *hazard perception*. *Hazard perception* dapat didefinisikan dengan kemampuan individu untuk membaca situasi jalan dan dapat mengantisipasi kejadian yang akan terjadi (Cheng, Ng, & Lee, 2011). Haworth dan Mulvihill (dalam Rosenbloom, Perlman, & Pereg, 2011) mengatakan bahwa *hazard perception* adalah keahlian pengendara menyadari adanya bahaya.

Penelitian Rosenbloom, Perlman, dan Pereg (2011) ditemukan hasil bahwa *hazard perception* berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan karena *hazard perception* yang dimiliki rendah sehingga lebih beresiko mengalami kecelakaan terutama usia 18-24 tahun yaitu cenderung tidak dapat menjaga jarak aman berkendara (Bottom & Ashworth 1978; McKenna, Waylen & Burkes 1998, dalam Ferguson 2003). Hal tersebut menunjukkan bahwa pengendara yang tidak dapat menjaga jarak aman kendaraannya tidak memiliki kemampuan berpikir secara reflektif. Berpikir reflektif 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). Maka dari itu, dengan adanya kemampuan berpikir reflektif dan *hazard perception*, remaja seharusnya sudah mampu mempertimbangkan bahaya-bahaya di sekitar dengan informasi-informasi yang ada sehingga dapat membaca jalan dan mengidentifikasi bahaya yang ada di sekitar mereka. Namun, kecenderungan seseorang menilai dirinya lebih baik dalam berkendara membuatnya kurang menyadari serta kurang mengantisipasi bahaya yang ada di jalan.

Dalam Islam, dijelaskan bahwa pengendara yang membahayakan dirinya sendiri merupakan bentuk perilaku yang menyakiti diri sendiri atau *zhalim* pada diri sendiri dan Allah tidak menyukai orang-orang yang *zhalim*. Firman Allah:

وَأَمَّا الَّذِينَ آمَنُوا وَعَمِلُوا الصَّالِحَاتِ فَيُوَفِّيهِمْ أُجُورَهُمْ وَاللَّهُ لَا يُحِبُّ الظَّالِمِينَ

Artinya:

“Adapun orang-orang yang beriman dan mengerjakan amal-amal saleh, maka Allah akan memberikan kepada mereka dengan sempurna pahala amalan-amalan mereka; dan Allah sangat benci kepada orang-orang yang zalim.” (Q.S Ali Imraan (3): 57)

Data dari Kementerian Perhubungan (2014) menunjukkan sejumlah faktor kecelakaan lalu lintas. Salah satunya adalah faktor psikologis, yaitu kepercayaan yang dimiliki pengemudi bahwa ia dapat mengemudi lebih baik dari orang lain dan jauh dari bahaya saat berkendara. Hal tersebut disebut sebagai *driving optimism* (Weinstein, 1980). Penelitian DeJoy (1989) menunjukkan bahwa optimisme yang tidak beralasan dapat menjadi sumber yang sangat kuat dalam menyebabkan kecelakaan. *Driving optimism* mengacu pada kecenderungan individu untuk menjadi berlebihan, tidak realistis, dan keyakinan yang berlebihan dalam berkendara ketika menilai tingkat risiko terkait dengan berbagai peristiwa atau situasi (DeJoy, 1989).

Beberapa penelitian di luar negeri membahas mengenai *driving optimism*, salah satunya penelitian DeJoy (1989) yang menunjukkan bahwa pengemudi muda merasa lebih percaya diri dalam kemampuan berkendara dibandingkan dengan pengemudi yang lebih tua. Hal tersebut didukung hasil penelitian Gosselin, Gagnon, Stinchcombe dan Joannis (2010) mengenai perbandingan *driving optimism* berdasarkan tingkatan usia. Penelitian tersebut menemukan bahwa pengemudi usia muda (usia 17-26 tahun) memiliki *driving optimism* yang lebih tinggi dibandingkan dengan pengemudi usia tua (usia ≥ 65 tahun). Menurut penelitian Matthews dan Moran (1989), pengemudi usia muda cenderung lebih mampu menilai risiko kecelakaan dengan baik dan memiliki kemampuan berkendara sangat baik serta merasa lebih percaya diri saat berkendara dibandingkan pengemudi usia tua.

Finn dan Bragg (1986) menemukan bahwa pengemudi berusia muda memiliki asumsi jika mereka mampu dalam berkendara. Mereka juga tidak memiliki risiko mengalami kecelakaan dibandingkan dengan orang lain yang sebaya dengan mereka, walaupun pengemudi dilatarbelakangi bahwa di usia mereka lebih rentan terhadap risiko kecelakaan. Hal tersebut adanya keyakinan akan kemampuan berkendara atau

driving optimism yang akan meningkatkan perilaku berkendara tidak aman (Gosselin, Gagnon, Stinchcombe, & Joannisse, 2010). Keyakinan diri pada pengendara muda tersebut cenderung mengarah pada sifat kecerobohan yang dapat membahayakan dalam berkendara karena cenderung mengikuti motivasi pribadinya (Grey, Triggs & Haworth, 1989) sehingga pengemudi muda sangat rentan memiliki *driving optimism* (DeJoy, 1992).

Hanya ada penelitian yang dilakukan oleh White, Cunningham, dan Titchener (2011) yang membahas *driving optimism* dan *hazard perception*. Penelitian ini menunjukkan bahwa pemberian intervensi *driving optimism* melalui *hazard perception test* efektif dalam mengurangi *driving optimism*. Penelitian tersebut juga hanya menggunakan sampel dari satu universitas sehingga hasil penelitiannya tidak bisa digeneralisasikan pada sampel yang berbeda. Oleh karena itu, variabel *driving optimism* dan *hazard perception* perlu diteliti lebih lanjut pada populasi yang berbeda. Selain itu, penelitian tersebut memperlakukan *hazard perception* sebagai bentuk intervensi, namun tidak menjelaskan hubungan antara *hazard perception* dengan *driving optimism*. Dengan demikian, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara *driving optimism* dengan *hazard perception* pada pengendara motor usia remaja.

1.2 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang diuraikan di atas, maka pertanyaan penelitian yang akan dijawab dalam penelitian ini adalah:

- Apakah terdapat hubungan yang signifikan antara *driving optimism* dengan *hazard perception* pada pengendara motor usia remaja ?
- Bagaimana Islam memandang hubungan antara *driving optimism* dengan *hazard perception* pada pengendara motor usia remaja ?

1.3 Tujuan Penelitian

- Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antara *driving optimism* dengan *hazard perception* pada pengendara motor usia remaja.
- Untuk mengetahui tinjauan Islam pada hubungan antara *driving optimism* dengan *hazard perception* pada pengendara motor usia remaja.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

1. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam perkembangan psikologi di Indonesia serta pengembangan penelitian mengenai *hazard perception* dan *driving optimism* di lalu lintas.
2. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu bahan rujukan bagi peneliti-peneliti selanjutnya yang ingin meneliti *driving optimism* dan *hazard perception*.
3. Penelitian ini diharapkan menjadi sumber referensi dalam hal mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas serta memberi pengetahuan bagi pengguna kendaraan bermotor.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat praktis kepada beberapa pihak:

1. Penelitian ini membantu memberikan pemahaman *hazard perception* bagi pengendara sepeda motor agar lebih peka dan waspada terhadap bahaya.

2. Penelitian ini diharapkan memberikan gambaran bagi instansi lalu lintas untuk dapat membuat intervensi pada pengendara sepeda motor terkait keyakinan dalam berkendara dan banyaknya kecelakaan yang terjadi khususnya pada kemampuan remaja dalam mendeteksi bahaya (*hazard perception*).
3. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan kebijakan pemerintah dalam pembuatan SIM agar menggunakan *hazard perception test* guna mengukur kemampuan pengendara dalam mengidentifikasi bahaya dan mengurangi kecelakaan.

1.5 Kerangka Berpikir

