

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Padatnya jumlah penduduk dan pembangunan yang pesat menyebabkan mobilitas penduduk menjadi tinggi, sehingga meningkatkan angka kecelakaan lalu lintas. Kondisi lalu lintas di Jakarta saat ini yang tidak teratur disebabkan oleh sikap berkendara para pemakai jalan yang hanya fokus pada kepentingan pribadi untuk mencapai suatu tempat ke tempat lainnya dengan cepat tanpa memikirkan cara penggunaan jalan yang baik dan benar. Akibatnya, tingkat pelanggaran lalu lintas seperti kebut-kebutan, menerobos lampu merah dan menggunakan lajur yang berlawanan arah terus meningkat (Rahmadi, 2011). Pada tahun 2015, Korps Lalu lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (KORLANTAS) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas yang paling banyak terjadi di Jakarta adalah kecelakaan motor yaitu sebanyak 32.933 kasus.

Faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas sangatlah beragam, mulai dari faktor manusia, faktor kendaraan dan faktor lingkungan. Dari ketiga faktor tersebut, penyebab kecelakaan terbesar adalah karena kelalaian manusia (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2015). Berdasarkan studi dari 2.041 kecelakaan lalu lintas di dunia, diyakini bahwa faktor manusia berkontribusi besar dalam keterlibatan kecelakaan lalu lintas, dan faktor manusia berkontribusi sebanyak 95% dari kecelakaan (Elslande, Naing, & Engel, 2008; Grayson & Maycock, 1988; Sabey & Taylor, 1980).

Menurut Utami (2010), korban kecelakaan di kawasan Jakarta yang melibatkan sepeda motor didominasi oleh pengendara usia produktif yaitu masa dewasa muda. Masa dewasa muda dimulai dari usia 18 tahun dan berakhir pada usia 35 tahun (Lemme, 1995). Pada tahap perkembangan dewasa muda, manusia memiliki kemampuan berpikir reflektif yang logis sehingga dapat mengevaluasi informasi dan keyakinan yang dimiliki secara berkesinambungan. Namun, hal ini

tidak dimiliki oleh pengendara sehingga cenderung menyalahkan orang lain. (Papalia, Olds, Feldman, 2009). Hal ini disebabkan kurangnya pengetahuan dan pengalaman mereka sehingga menimbulkan minimnya rasa antisipasi dalam mengemudi (KORLANTAS, 2015). Dengan adanya kemampuan berpikir reflektif, pengendara dapat mengevaluasi perilaku berkendara dengan baik mengenai kepercayaannya dalam berkendara.

Namun, hasil penelitian McKenna dan Myers (1997) menyatakan bahwa individu mempunyai pola pikir yang sulit diubah, terutama tentang keamanan yang dia punya, dimana individu itu percaya bahwa dirinya bisa mengontrol keadaan dirinya. Hal ini disebut dengan *optimism bias*, yaitu kecenderungan seseorang untuk memiliki kepercayaan yang berlebihan dan tidak realistis ketika menilai risiko saat berhadapan dengan berbagai situasi (Dejoy, 1989). Dalam setting Psikologi lalu lintas, *optimism bias* disebut dengan *driving optimism*. *Driving optimism* adalah kecenderungan pengendara yang mempercayai bahwa mereka lebih baik dalam hal berkendara, merasa mampu mengemudikan kendaraan mereka dengan aman dari pada orang lain (Dejoy, 1989). Kebanyakan pengendara menganggap dirinya lebih aman, lebih terampil, dan cenderung tidak akan terlibat dalam kecelakaan pada umumnya (Svenson; Svenson, Fischhoff, & Macgregor dalam Dejoy, 1989).

Driving optimism terjadi karena seseorang seringkali meremehkan tingkat kontrol yang mereka miliki atas peristiwa-peristiwa yang mungkin terjadi. (Dejoy, 1992). Hal ini didukung oleh hasil penelitian Dejoy (1989) yang menyatakan bahwa partisipan pada penelitiannya cenderung menilai dirinya tidak akan terlibat kecelakaan.

Driving optimism dapat diatasi dengan cara yang berbeda tergantung dari intervensi yang diberikan. Salah satunya dengan memberikan evaluasi berkendara pada pengemudi. Memberikan evaluasi yang efektif kepada pengendara terhadap perilaku berisikonya dapat mengurangi terjadinya tabrakan atau kecelakaan yang parah (Feng, J., & Donmez, B. 2013). Menurut Donmez, Boyle, dan Lee (2008) evaluasi berkendara yang diberikan setelah individu berkendara dapat menghasilkan perubahan perilaku.

Evaluasi berkendara sangat berpengaruh untuk mengurangi *driving optimism*

karena evaluasi berkendara memeberikan hasil sesuai dengan kemampuan berkendara pengemudi (Fuller,1991). Setelah diberikan evaluasi berkendara, terjadi perubahan dalam mempersepsikan mengenai kemampuan berkendara pada pengendara (Dogan, Steg, Delhomme, & Rothengatter, 2012).

Dalam Islam telah dijelaskan bahwa sifat optimisme yang berlebihan adalah hal yang harus dihindari. Dengan optimisme yang berlebihan seseorang dapat menjadi sombong. Berdasarkan surat Luqman ayat 18 yang artinya, “*Dan janganlah kamu memalingkan mukamu dari manusia (karena sombong) dan janganlah kamu berjalan di muka bumi dengan angkuh. Sesungguhnya Allah tidak menyukai oang-orang yang sombong lagi membanggakan diri*” dari ayat tersebut dapat dipahami, bahwa Islam telah melarang umat muslim untuk berperilaku sombong karena perbuatan itu merupakan perbuatan yang tidak disukai oleh Allah SWT. *Driving optimism* pada penelitian ini sama dengan kesombongan, karena *driving optimism* adalah kepercayaan yang berlebihan akan penilaian terhadap kemampuan berkendara.

Islam juga memerintahkan umat manusia untuk selalu memberikan nasihat kepada sesama manusia karena Allah SWT telah mewajibkan manusia untuk saling menasihati dalam kebaikan, sesuai dengan firman Allah dalam Al-Quran surat Al-Maidah ayat 2 yang artinya, “*Dan tolong menolonglah kamu dalam mengerjakan kebajikan dan takwa, dan jangan tolong menolong dalam berbuat dosa dan permusuhan*”. Dari ayat tersebut dapat dipahami, bahwa saling mengingatkan dalam hal kebaikan merupakan kewajiban bagi setiap umat manusia. Evaluasi berkendara pada penelitian ini sama artinya dengan saling menasihati dalam kebaikan.

Sebuah penelitian telah dilakukan oleh Craen, Twisk, Hagenzieker, Elffers, & Brookhuis (2011) mengenai pengendara pemula yang sering melebih-lebihkan keterampilan mengemudi mereka. Namun penelitian tersebut hanya menggunakan kuesioner untuk membandingkan penilaian kemampuan berkendara pada partisipan dengan perilaku yang sebenarnya. Oleh karena itu, peneliti tertarik menambahkan intervensi menggunakan simulator *Honda Riding Trainer* (HRT) untuk meneliti *driving optimism*. HRT berfungsi sebagai evaluasi berkendara yang diberikan untuk dapat mengenali kemampuan berkendara partisipan yang

sebenarnya.

HRT yang diberikan berupa skenario pelatihan jalan raya dalam berbagai situasi lalu lintas yang telah disesuaikan. HRT menampilkan skenario jalan utama di perkotaan dan berinteraksi dengan pengendara, kendaraan, dan pejalan kaki yang terlibat didalamnya. HRT digunakan untuk meningkatkan kemampuan persepsi berkendara dengan diberikannya beberapa situasi lalu lintas. Setelah skenario diberikan diakhir perjalanan pengendara simulator akan diperlihatkan evaluasi berkendara. Evaluasi berkendara ini yang menjadi intervensi yang digunakan untuk melihat adanya perubahan atau tidak pada *driving optimism* pengendara.

Penelitian akan mengukur *driving optimism* pengendara motor kemudian mengukur perilaku berkendara menggunakan simulator HRT. Setelah itu pengendara akan diukur kembali *driving optimism*-nya dengan harapan terdapat penurunan *driving optimism* dengan demikian penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh pemberian evaluasi berkendara terhadap penurunan *driving optimism* pengendara motor.

1.2 Rumusan Masalah

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

- Apakah pemberian evaluasi berkendara berpengaruh dalam menurunkan *driving optimism* pada pengendara motor ?
- Bagaimana pandangan Islam tentang pengaruh evaluasi berkendara terhadap penurunan *driving optimism* pada pengendara motor ?

1.3 Tujuan Penelitian

- Mengetahui pengaruh pemberian evaluasi berkendara terhadap penurunan *driving optimism* pada pengendara motor di Jakarta.
- Mengetahui pengaruh pemberian evaluasi berkendara terhadap penurunan *driving optimism* pada pengendara motor di Jakarta dan tinjauannya dalam Islam.

1.4 Manfaat Penelitian

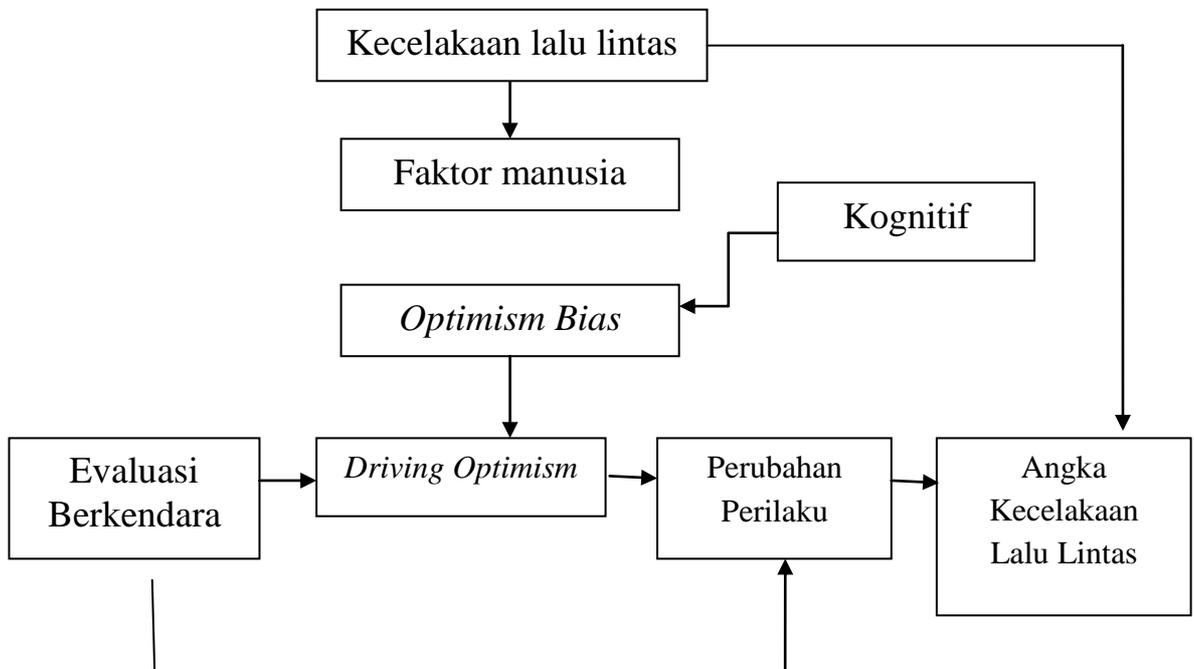
1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya hasil penelitian sebelumnya serta memberikan kontribusi dalam pengembangan penelitian mengenai *driving optimism* dan *evaluasi berkendara* pada penelitian psikologi lalu lintas.

1.4.2 Manfaat Praktis

- Penelitian ini dapat dimanfaatkan oleh berbagai instansi pemerintah dan swasta yang terkait dengan lalu lintas sehingga dapat menjadi acuan dalam mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.
- Penelitian ini dapat bermanfaat untuk mahasiswa dalam menambah informasi dan pengetahuan khususnya mengenai Psikologi lalu lintas.

1.5 Ringkasan Alur Pemikiran



Bagan 1.1 Ringkasan Alur Pemikiran