

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jakarta merupakan merupakan salah satu kota metropolitan yang bertumbuh pesat di Indonesia. Status Jakarta sebagai ibu kota didukung peningkatan yang signifikan dari aspek ekonomi yang mencakup perkembangan bisnis, industri, dan juga pembangunan menjadikan sebuah peluang bagi berbagai elemen masyarakat di luar kota Jakarta untuk mengadu nasib di ibu kota. Dengan demikian, kepadatan penduduk menjadi salah satu masalah di Jakarta (Mardiansyah, 2017).

Adanya pertumbuhan penduduk di daerah perkotaan berarti semakin meningkatnya mobilitas masyarakat dan peningkatan jumlah kepemilikan kendaraan pribadi dan angkutan umum (Pratiwi, 2016). Sejalan dengan itu kepadatan lalu lintas menjadi permasalahan lalu lintas di Jakarta. Hal ini terbukti dari laporan Korlantas Polri (2018) yang menunjukkan bahwa kendaraan yang ada di Jakarta mencapai 17,3 juta unit kendaraan.

Adanya permasalahan kepadatan lalu lintas ini dapat menimbulkan peluang kecelakaan, hal ini sesuai dengan data Korlantas Polri (2018) yang menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan yang ada di Jakarta mencapai 1435 kasus, diantaranya 1172 luka ringan, 207 luka berat, hingga 369 jiwa meninggal dunia. Jika dilihat dari jenis kendaraan, motor menyumbangkan 34,8 ribu kasus, sedangkan mobil sebesar 7,3 ribu dalam kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan data tersebut menjadikan Jakarta sebagai kota terbesar ke-6 kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia, sedangkan angka kecelakaan di Jakarta yang disebabkan oleh penggunaan *smartphone* selama mengemudi mencapai 30 % atau sekitar 3 orang meninggal dunia akibat kecelakaan di Jakarta setiap harinya dan sekitar 1.000 orang selama setahun (Detikoto, 2011).

Adapun faktor-faktor yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan (2018) yaitu pengemudi, kendaraan, lingkungan, dan cuaca. Faktor pengemudi dalam berkendara memiliki kontribusi paling tinggi, yaitu mencapai 80-90 %. Sisanya merupakan faktor dari ketidaklayakan sarana kendaraan (5-10%) dan kerusakan

infrastruktur jalan (10-20%). Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa faktor pengemudi merupakan kontribusi utama penyebab kecelakaan lalu lintas. Menurut Korlantas Polri (dalam Manggala, Angga, Purwanto, dan Kusuma, 2015) faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah akibat tidak tertibnya pengemudi sebanyak 27.035 kasus, akibat lengah 21.073 kasus, dan melebihi batas kecepatan 9.278 kasus. Data tersebut menunjukkan bahwa faktor manusia sangat berpengaruh dalam menyumbang tingkat kecelakaan lalu lintas.

Iversen (2004) menjelaskan bahwa pelanggaran lalu lintas, mengemudi dengan kecepatan tinggi, pengemudi yang terlalu berani (tidak berpikir panjang), dan tidak menggunakan sabuk pengaman merupakan bentuk perilaku mengemudi berisiko di jalan raya. Dapat dikatakan bahwa banyaknya kecelakaan lalu lintas terjadi karena perilaku mengemudi berisiko dari pengguna jalan itu sendiri. Perilaku pengemudi berisiko adalah faktor utama dari tingginya tingkat kecelakaan yang disebabkan oleh faktor pengemudi dalam kecelakaan (Eby, 2004; Seibokaite, 2017, Fernandes, Hatfield, & Job, 2010, Fergusson, Swain-Campbell, & Horwood, 2003).

Perilaku mengemudi berisiko adalah perilaku berisiko dilakukan ketika sedang mengemudi, seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, mendahului kendaraan di depannya dengan sembarangan, melanggar lampu lalu lintas, dan tidak memberi tanda ketika berbelok (Dula & Geller, 2003). Perilaku mengemudi berisiko tidak hanya membahayakan dan mengancam diri sendiri melainkan orang lain disekitarnya (Ross Jongen, Brijs, Ruiter, Brijs, & Wets, 2014). Hal ini sesuai dengan pandangan Islam bahwa Islam juga melarang umatnya untuk membahayakan diri sendiri & orang lain. Nabi SAW bersabda:

مَنْ ضَارَّ ضَرَّهُ اللَّهُ وَمَنْ شَقَّ شَقَّ اللَّهُ عَلَيْهِ

Artinya: *“Barang siapa membahayakan orang lain, maka Allah akan membalas bahaya kepadanya dan barang siapa menyusahkan orang lain, maka Allah akan menyulitkannya”* (HR Muslim).

Perilaku mengemudi berisiko menurut pandangan Islam merupakan salah satu perbuatan yang termasuk kepada menzhalimi diri sendiri dan orang lain. Perbuatan zhalim apapun bentuknya dilarang oleh Allah SWT, sebagaimana sabda Rasulullah SAW:

يَا عِبَادِي إِنِّي حَرَّمْتُ الظُّلْمَ عَلَى نَفْسِي، وَجَعَلْتُهُ بَيْنَكُمْ مُحَرَّمًا فَلَا تَظَالُمُوا

Artinya: “Wahai para hamba-Ku, sesungguhnya telah Ku haramkan atas diri-Ku perbuatan zhalim dan Aku jadikan ia diharamkan di antara kamu; maka janganlah kalian saling berbuat zhalim.” (HR Muslim).

Perilaku mengemudi berisiko juga ditandai dengan perilaku yang berbahaya seperti menggunakan *smartphone*, makan atau minum minuman keras, merokok dan menyalakan musik dengan kencang saat mengemudi (Dula & Geller, 2003). Penggunaan *smartphone* saat mengemudi adalah bentuk kesalahan yang sering dilakukan pengemudi, sehingga menyebabkan berkurangnya atensi selama mengemudi yang akan meningkatkan resiko kecelakaan lalu lintas dalam berkendara (Horberry, Anderson, Regan, Triggs, & Brown, 2006). Seseorang akan terdistraksi bila kegiatan lain yang dilakukan memiliki tingkat kesulitan yang sama bahkan lebih tinggi dibandingkan kegiatan mengendarai kendaraan (Young & Regan, 2007). Distraksi ini dianggap lebih menarik serta menyebabkan atensi pengemudi menjadi terbagi atau teralihkan (Morton & Ouimet dalam Fisher, Caird, Horrey & Trick, 2016).

Distraksi saat mengemudi itu sendiri adalah segala sesuatu yang mempengaruhi perhatian pengemudi saat di jalan atau gangguan visual, audio, pergerakan fisik dan gangguan kognitif (Dingus, Kaluer, Neale, Petersen, Lee, Knippling, 2006). Distraksi mempengaruhi kewaspadaan pengemudi dalam melakukan pekerjaannya, dimana distraksi akan mempengaruhi *driving performance* dan mempengaruhi kewaspadaan pengemudi (Qun, 2009). Distraksi saat mengemudi merupakan berbagai bentuk kegiatan yang dapat mempengaruhi kemampuan pengemudi dalam mengolah informasi yang dibutuhkan selama mengemudi (Regan, Lee, & Young, 2009). Menurut Treat (dalam Young & Regan, 2007), distraksi saat mengemudi terjadi ketika pengemudi mendapat hambatan dalam mengolah informasi mengenai keputusan yang akan diambil saat sedang mengemudi. Selain itu, distraksi juga merupakan pengalihan perhatian terhadap stimulus lain yang tidak berkaitan dengan hal-hal mengemudi sehingga dapat mengurangi atensi saat melakukan aktifitas termasuk mengemudi (Streff & Spradlin dalam Young & Regan, 2007).

Terdapat empat jenis distraksi, yaitu auditori, visual, fisik, dan kognisi (Young dan Regan, 2007). Distraksi visual terjadi saat pengemudi lebih berfokus pada target lain secara visual daripada atensinya terhadap kondisi jalan yang sedang ditempuh dalam kurun waktu tertentu. Distraksi auditori terjadi pada saat pengemudi memiliki atensi yang lebih terhadap stimulus suara tertentu di luar kondisi jalan di sekitarnya. Distraksi fisik terjadi akibat pengemudi melepaskan satu atau kedua tangan dari roda kemudi dalam kurun waktu tertentu atau secara fisik melakukan suatu aktivitas yang tidak berhubungan dengan proses mengemudi. Sedangkan yang termasuk dalam distraksi kognitif adalah saat pengemudi memikirkan hal lain di luar tugasnya untuk mengemudi sehingga mencapai titik dimana pengemudi tidak dapat mengendalikan kendaraannya dengan aman.

Menurut General Estimates System (GES) penggunaan *smartphone* merupakan salah satu distraksi yang sering dilakukan oleh pengemudi di Amerika Serikat (NHTSA, 2003). Riset lain yang dilakukan oleh Carney, McGehee, & Reyes (2014) menunjukkan bahwa pengemudi remaja lebih mudah terdistraksi dari pada pengemudi dewasa. Hal tersebut disebabkan karena pengemudi remaja terlalu percaya diri dalam kemampuan mengemudinya sehingga cenderung lebih sering mengambil risiko seperti memilih terdistraksi pada waktu yang tidak tepat (Carney, McGehee & Reyes, 2014). Dari 400 pengemudi remaja berusia 16-19 tahun dalam rentang 6 tahun, hasilnya diketahui sekitar 90 % kecelakaan terjadi ketika pengemudi sedang tidak fokus melihat jalanan karena salah satunya disebabkan oleh penggunaan *smartphone* saat mengemudi (Anwar, 2016).

Penggunaan *smartphone* pada remaja biasanya dapat melakukan *online chatting* kapan saja dan dimana saja. Kebiasaan akan *online chatting* di kalangan remaja saat ini lebih berkembang, karena penggunaan *online chatting* lebih mudah untuk digunakan atau dilakukan (Irawan & Armayati, 2013). Saat ini aplikasi untuk *online chatting* dapat dilakukan dari *smartphone* dengan memanfaatkan fasilitas *hotspot* yang sekarang ini sudah banyak tersedia, seperti di sekolah, kampus, mall dan bahkan sampai tempat *hangout* remaja (Hartanto, Rochim, & Satoto, 2012). Kemudahan-kemudahan inilah yang membuat remaja semakin terbiasa atau konsumtif terhadap *online chatting*. Remaja dapat menghabiskan

waktu berjam-jam bahkan seharian penuh untuk melakukan *online chatting* dengan menggunakan *smartphone* (Lina & Rasyid, 1997).

Survey lain yang dilakukan oleh The American Automobile Association (2008) melaporkan sebanyak 48 % pengemudi muda usia 18 sampai dengan 24 tahun melakukan *online chatting* saat mengemudi dan meningkatkan risiko kecelakaan 5 sampai 8 kali lebih tinggi (He, Chaparro, Nguyen, Burge, Crandall, Chaparro, Cao, 2014). Penelitian yang dilakukan oleh GHSA (*Governors Highway Safety Association*), Amerika Serikat menemukan bahwa *online chatting* dan menelepon menggunakan *smartphone* pada saat mengemudi merupakan penyebab terbesar terjadinya kecelakaan di jalan raya. Penelitian lain juga mengungkapkan bahwa penggunaan *smartphone* saat mengemudi menyumbangkan satu dari setiap empat kecelakaan lalu lintas bahkan menggunakan *smartphone* saat mengemudi jauh lebih berbahaya daripada mengemudi dalam keadaan mabuk (Nugraha, 2014). Hal tersebut sejalan dengan penelitian Horswill (2004) yang menyatakan bahwa pengemudi remaja memiliki tingkat kecelakaan yang tinggi akibat kemampuan dalam mengidentifikasi situasi bahaya yang masih minim.

Penggunaan *smartphone* sendiri memiliki dampak *positif* maupun *negatif* bagi pengendara. Salah satu dampak *positif* adalah penggunaan *Global Positioning System* (GPS) untuk memudahkan pengemudi dalam menentukan arah dan mengetahui jalan yang ingin ditempuh (Qodar, 2018) sedangkan, dampak negatif penggunaan *smartphone* saat mengemudi khususnya *online chatting* yaitu bisa menyebabkan terjadinya kecelakaan karena terganggunya konsentrasi saat mengemudi yang menyebabkan pengemudi menjadi tidak fokus dan lengah saat mengemudi (Armansyah, 2011). Sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Hosking, Young & Regan (2009) menjelaskan bahwa *online chatting* saat mengemudi akan meningkatkan risiko kecelakaan karena pada saat pengemudi melakukan *online chatting* saat berkendara, pengemudi akan kehilangan konsentrasi untuk berkendara sebesar 40%.

Online Chatting berarti berkomunikasi dengan orang lain dengan menggunakan media elektronik yaitu *smartphone* yang dapat dilakukan kapan dan dimana saja selama terkoneksi dengan jaringan internet (Hartanto, Rochim, &

Satoto, 2012). Menurut CARRS-Q (2017), penggunaan *smartphone* saat mengemudi dapat menyebabkan distraksi fisik, visual, maupun kognitif. Distraksi fisik yang didapat seperti pengemudi harus menggerakkan tangannya dari stir mobil untuk mengirim pesan. Distraksi visual yang didapat seperti mata pengemudi yang dialihkan dari jalan untuk melihat tombol, melihat huruf, dan membaca pesan. Distraksi kognitif yang didapat seperti penyimpangan perhatian, konsentrasi, dan penilaian karena terbaginya tugas antara mengemudi dan *online chatting*.

Berdasarkan paparan di atas, dapat disimpulkan bahwa sejumlah gangguan dalam mengemudi dapat mempengaruhi kemampuan pengemudi dalam menilai situasi berbahaya. Penelitian ini penting dilakukan karena banyaknya pengemudi terutama remaja di Jakarta yang sangat mudah terdistraksi khususnya dengan penggunaan *smartphone* dalam keadaan *online chatting* pada kondisi lalu lintas yang dapat memicu kecelakaan lalu lintas dikarenakan berkurangnya konsentrasi terhadap kondisi jalan. Selain itu, masih sedikit penelitian yang mengkaji bagaimana pengaruh distraksi *online chatting* saat mengemudi terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengemudi mobil remaja akhir di Jakarta. Oleh karena itu, peneliti akan mengkaji lebih mendalam tentang pengaruh distraksi *online chatting* saat mengemudi terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengemudi mobil remaja akhir di Jakarta serta tinjauannya dalam Islam.

1.2 Pertanyaan Penelitian

1. Apakah terdapat pengaruh distraksi *online chatting* saat mengemudi terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengemudi mobil remaja akhir di Jakarta?
2. Bagaimana tinjauan Islam terkait distraksi *online chatting* saat mengemudi terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengemudi mobil remaja akhir ?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk melihat pengaruh distraksi *online chatting* saat mengemudi terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengemudi mobil remaja akhir di Jakarta.

2. Melihat tinjauan Islam terkait distraksi *online chatting* saat mengemudi terhadap perilaku mengemudi berisiko pada pengemudi mobil remaja akhir.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat khusus yang didapat dari hasil penelitian ini antara lain meliputi :

1.4.1 Manfaat teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dalam bidang Psikologi Lalu Lintas, khususnya bahasan tentang distraksi *online chatting* saat mengemudi terhadap perilaku mengemudi berisiko

1.4.2 Manfaat praktis

- a. Bagi Praktisi lalu lintas, hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai dasar dalam edukasi berkendara terkait perilaku berisiko.
- b. Bagi Pemerintah, hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan untuk mempertegas kebijakan kepolisian mengenai larangan menggunakan *smartphone* saat mengemudi di jalan raya.

1.5 Kerangka Berpikir

Fenomena

Korlantas Polri (2018) menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan yang ada di Jakarta mencapai 1435 kasus. Berdasarkan data tersebut menjadikan Jakarta sebagai kota terbesar ke-6 kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia, sedangkan angka kecelakaan di Jakarta yang disebabkan oleh penggunaan *smartphone* selama mengemudi mencapai 30 % atau sekitar 3 orang meninggal dunia akibat kecelakaan di Jakarta setiap harinya dan sekitar 1.000 orang selama setahun.

Online Chatting merupakan penyebab terbesar terjadinya kecelakaan di jalan raya

Online Chatting sebagai distraksi

Online Chatting adalah berkomunikasi dengan orang lain dengan menggunakan media elektronik yaitu *smartphone* yang dapat dilakukan kapan dan dimana saja selama terkoneksi dengan jaringan internet (Hartanto, Rochim, & Satoto, 2012). *Online chatting* sebagai distraksi, ketika pengemudi membaca pesan dan membalas pesan tersebut tentu akan mengalihkan atensi individu dalam mengemudi, sehingga hal itu akan menyebabkan pengemudi tidak melihat rambu lalu lintas dan meningkatkan resiko kecelakaan lalu lintas (Dingus, Kaluer, Neale, Petersen, Lee, Knipling, 2006).

Perilaku Mengemudi Berisiko

Perilaku mengemudi berisiko adalah perilaku berisiko dilakukan ketika sedang mengemudi, seperti mengemudi dengan kecepatan tinggi, mendahului kendaraan didepannya dengan sembarangan, melanggar lampu lalu lintas, dan tidak memberi tanda ketika berbelok (Dula & Geller, 2003).

Pertanyaan Penelitian

Apakah terdapat pengaruh distraksi *online chatting* saat mengemudi terhadap perilaku mengemudi berisiko pada mengemudi mobil remaja akhir di Jakarta?