

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang Masalah

Jumlah populasi dan tingkat kepemilikan kendaraan bermotor di Indonesia meningkat sangat tajam. Berdasarkan data yang didapatkan dari Korlantas Polri, jumlah kendaraan bermotor di Indonesia telah meningkat dari 104.118.996 unit pada tahun 2013 menjadi 114.209.266 unit pada tahun 2014 (Badan Pusat Statistik, 2016b). Meningkatnya jumlah sepeda motor juga mengakibatkan peningkatan berbagai permasalahan lalu lintas seperti kemacetan, pencurian sepeda motor, pelanggaran lalu lintas, hingga kecelakaan lalu lintas (Utami, 2010). Jumlah kecelakaan di Indonesia pada tahun 2014 adalah 95.906 dengan korban tewas sebanyak 28.297 orang. Jumlah korban tewas mengalami peningkatan dari tahun 2013 yang hanya berjumlah 26.416 orang. (Badan Pusat Statistik, 2016a). Menurut Ditlantas Polda Metro Jaya (dalam Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2015), jumlah kecelakaan di Jakarta pada tahun 2014 adalah 6574 kasus dengan korban tewas sebanyak 605 orang.

Mayoritas kematian akibat kecelakaan lalu lintas didominasi oleh pengendara sepeda motor. Hal ini sesuai dengan pernyataan Elliott, Baughan, dan Sexton (2007), bahwa pengendara motor memiliki resiko untuk terbunuh atau terluka yang lebih besar dibandingkan pengguna jalan lain. Korban kecelakaan di kawasan Jakarta yang melibatkan sepeda motor, mayoritas dialami oleh usia-usia produktif (Utami, 2010). Menurut Badan Pusat Statistik (2016c), usia produktif berada pada usia antara 15 sampai 64 tahun. Berdasarkan data yang didapatkan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengenai kecelakaan lalu lintas, kelompok usia 21-25 tahun merupakan kelompok usia yang paling rentan terhadap kecelakaan lalu lintas (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2008). Penelitian yang telah dilakukan oleh Arifin (2011) menjelaskan bahwa mayoritas

korban kecelakaan lalu lintas terletak pada rentang usia 20-39 tahun. Selain itu, kecelakaan lalu lintas juga merupakan penyebab utama kematian yang terjadi pada usia 15-29 tahun (World Health Organization, 2015). Berdasarkan survey yang dilakukan oleh World Health Organization (2013), Indonesia menempati peringkat kelima dengan korban tewas terbanyak akibat kecelakaan lalu lintas. Sehingga dibutuhkan upaya yang tepat untuk mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas, terutama pada pengendara sepeda motor.

Terdapat berbagai faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu faktor manusia, faktor lingkungan, faktor kendaraan. Kecelakaan yang disebabkan oleh faktor lingkungan antara lain cuaca, penggunaan tanah, fasilitas jalan dan arus lalu lintas. Selain itu, kondisi jalan yang berbahaya juga rawan menyebabkan kecelakaan (Dwiyogo & Prabowo, 2006). Kecelakaan yang berasal dari faktor kendaraan antara lain kondisi kendaraan yang tidak layak, *overload* atau kelebihan muatan, desain kendaraan dan kesalahan dalam lampu kendaraan (Dwiyogo & Prabowo, 2006). Selain itu, kecelakaan juga dapat disebabkan oleh faktor manusia yang berasal dari pengemudi itu sendiri. Faktor manusia menjadi faktor yang paling sering menjadi penyebab kecelakaan dibandingkan faktor yang lainnya (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2015). Sekitar 80-90% kecelakaan diyakini disebabkan oleh perilaku pengemudi (Lulie & Hatmoko, 2003). Sebuah penelitian di Asia Tenggara, menyatakan bahwa mayoritas penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas berasal dari faktor manusia (Kartika, 2009). Pernyataan tersebut sejalan dengan data yang didapatkan dari Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta (2015), bahwa mayoritas penyebab kecelakaan di jalan tol adalah akibat dari faktor manusia. Hal-hal yang dapat mempengaruhi pengemudi hingga terjadinya kecelakaan antara lain kurangnya keterampilan mengemudi, kurangnya daya konsentrasi, pengaruh minuman keras, kelelahan, kepribadian atau gangguan psikiatrik (Rahmadi, 2011). Salah satu keterampilan mengemudi yang sangat berpengaruh dalam kecelakaan lalu lintas adalah kegagalan mengenali situasi bahaya (Alberti, Gamberini, Spagnoli, Varotto, & Semenzato, 2012). Berdasarkan Crick & McKenna (dalam Haworth, Mulvihill, & Symmons, 2005), kemampuan mengenali potensi situasi berbahaya pada lalu lintas disebut dengan *hazard perception*. Kemampuan *hazard*

perception yang efektif dan akurat merupakan kemampuan yang paling penting dalam menentukan keselamatan berkendara (Scialfa, Borkenhagen, Lyon, & Deschenes, 2013).

Scialfa dkk. (2011) menyimpulkan dari sejumlah penelitian, bahwa *hazard perception* memiliki asosiasi dengan resiko kecelakaan. Lebih dari 40% kecelakaan yang dialami oleh pengendara yang masih muda terjadi karena kesalahan dalam mendeteksi *hazard* di jalan. Sedangkan, sekitar 20% kematian dalam kecelakaan yang dialami oleh pengendara sepeda motor disebabkan oleh adanya *hazard* di jalan dan kesulitan pengendara yang belum berpengalaman dalam mendeteksi *hazard* tersebut (Scialfa dkk., 2011). Temuan tersebut sejalan dengan penelitian lain yang menemukan, bahwa beberapa kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh kegagalan pengendara untuk melihat *hazard* atau waktu merespon *hazard* yang buruk (Haworth, Mulvihill, & Christine, 2006). Pernyataan dalam penelitian tersebut sesuai dengan pendapat Edo Rusyanto, yaitu Ketua Bidang Penelitian dan Pengembangan *Road Safety Association* (RSA), bahwa penyebab kecelakaan fatal yang dialami pengendara sepeda motor antara lain, kesalahan dalam mendahului kendaraan di pertigaan, kesalahan dalam memperhitungkan lintasan lingkungan, posisi yang terlalu dekat dengan kendaraan di depan, kecepatan yang tidak sesuai dengan keadaan dan kondisi motor yang tidak aman (Arianto, 2011). Crick & McKenna (dalam Cheng, Ng, & Lee, 2011), menjelaskan bahwa kemampuan mengenali situasi berbahaya di jalan merupakan aspek penting untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pernyataan tersebut juga didukung oleh Rosenbloom, Perlman, & Pereg (2011), bahwa kemampuan pengendara dalam mengantisipasi situasi berbahaya merupakan hal yang paling berkontribusi dalam keselamatan berkendara. Oleh karena itu, dibutuhkan upaya untuk meningkatkan *hazard perception* yang dimiliki pengendara sebagai usaha preventif dari kecelakaan lalu lintas.

Terdapat berbagai faktor yang dapat mempengaruhi *hazard perception*. Salah satu faktor yang dapat mempengaruhi *hazard perception* pengendara adalah keyakinan diri pengendara terhadap kemampuannya (Deery, 1999). Saat berkendara, pengendara motor sering melakukan kesalahan dalam mendeteksi

situasi berbahaya karena mereka cenderung untuk meyakini bahwa kemampuan mengendarai mereka lebih baik dari kemampuan mereka yang sebenarnya dan mengabaikan potensi situasi berbahaya pada lalu lintas (Deery, 1999). Menurut Liu, Hosking, & Lenné (2009), apabila seseorang percaya bahwa ia dapat mengendalikan situasi berbahaya, maka ia tidak menganggap suatu potensi bahaya akan beresiko. Deery (1999), menambahkan bahwa individu yang merasa sangat percaya diri terhadap tingkat kemampuan mengendarai yang mereka miliki mungkin tidak akan mempedulikan cara mereka dalam berkendara walaupun sudah melebihi batas kecepatan. Keyakinan diri yang salah tersebut dapat menimbulkan perilaku berkendara yang beresiko terhadap kecelakaan.

Dogan, Steg, Delhomme, & Rothengatter (2012), menyatakan bahwa kurangnya *feedback* merupakan penyebab dari tidak akuratnya informasi yang mereka yakini terhadap kemampuan dan kompetensi yang mereka miliki. Berdasarkan pernyataan tersebut, pengendara membutuhkan *feedback* mengenai *hazard perception* yang mereka miliki agar dapat mengetahui kemampuan mereka yang sebenarnya dan mengatasi kesalahan dalam mengevaluasi diri mereka (Dogan dkk., 2012). Hal ini menunjukkan bahwa pemberian *feedback* sangat penting dalam perilaku berkendara.

Menurut Hattie & Timperley (2007), *feedback* merupakan sebuah informasi yang disampaikan oleh agen seperti, guru, teman, buku maupun orangtua terhadap sebuah performa atau pengertian seseorang. Menurut pendapat Geister, Konradt, & Hertel (2006), *feedback* merupakan pemberian informasi kepada individu yang bertujuan untuk meningkatkan performa. Hal ini dibuktikan oleh penelitian yang dilakukan Guo, Liao, Liao, & Zhang (2014), *feedback* memiliki pengaruh positif yang signifikan terhadap motivasi intrinsik dan performa kerja. Penelitian yang dilakukan oleh Randell, Cronin, Keogh, Gill, & Pedersen (2011), juga menemukan bahwa *feedback* yang diberikan selama latihan *squat jump* selama 6 minggu dapat meningkatkan performa dalam tes olahraga yang spesifik.

Groeger dan Brady (dalam Kuiken & Twisk, 2001) berpendapat bahwa *feedback* yang diberikan untuk sebuah performa sangat penting untuk mempelajari kemampuan yang rumit. Pernyataan tersebut sesuai dalam Hattie & Timperley (2007), bahwa *feedback* sangat berguna dalam meningkatkan proses pembelajaran. Berdasarkan penelitian sebelumnya, *feedback* diduga juga dapat membantu pengendara untuk meningkatkan *hazard perception* yang mereka miliki. Feng & Donmez (2013a) menyatakan bahwa memberikan *feedback* yang efektif kepada pengendara mengenai perilaku berkendara beresiko yang mereka lakukan dapat menurunkan kemungkinan mereka untuk berada dalam situasi berbahaya dan mengurangi tingkat kecelakaan.

Sebuah penelitian mengenai pengaruh *feedback* terhadap pengendara telah dilakukan oleh Dogan dkk. (2012). Namun, hasil dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa pemberian *feedback* tidak mempengaruhi evaluasi diri pengendara. Hal ini disebabkan oleh bentuk pemberian *feedback* yang hanya melalui nilai skor dan tidak memberikan informasi yang detail kepada partisipan mengenai alasan dari hasil yang mereka dapatkan. Oleh karena itu, dibutuhkan penelitian lebih lanjut mengenai pengaruh *feedback* terhadap kemampuan *hazard perception*. *Feedback* dapat berbentuk seperti nasihat yang diberikan oleh seseorang kepada pengendara mengenai performanya dalam berkendara.

Allah telah mewajibkan umat muslim untuk memberikan nasihat kepada sesamanya, seperti pada firman Allah:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَقِمُوا الصَّلَاةَ وَآمُرُوا بِالْمَعْرُوفِ وَانْهَوْا عَنِ الْمُنْكَرِ وَأَصْبِرُوا عَلَى مَا
أَصَابَكُمْ إِنَّ ذَلِكَ مِنْ عَزْمِ الْأُمُورِ

Artinya:

“Dan suruhlah (manusia) mengerjakan yang baik dan cegahlah (mereka) dari perbuatan yang mungkar dan bersabarlah terhadap apa yang menimpa kamu. Sesungguhnya yang demikian itu termasuk hal-hal yang diwajibkan (oleh Allah).” (QS. Luqman: 17)

Dalam penelitian saat ini, peneliti ingin melihat kemampuan *hazard perception* partisipan dan memberikan evaluasi menggunakan alat simulator yang

bernama HRT (*Honda Riding Trainer*). Alat ini dapat memberikan partisipan pengalaman berkendara dalam bentuk simulasi. HRT merupakan alat simulator motor yang dilengkapi oleh komputer, LCD dan alat kontrol motor yang dikembangkan untuk menyediakan simulasi berkendara dalam berbagai situasi lalu lintas (Giulio Vidotto, Bastianelli, Prete, & Tagliabue, 2011). Penelitian yang telah dilakukan oleh Vidotto, Bastianelli, Spoto, Torre, & Sergeys (2008) menunjukkan bahwa pelatihan menggunakan HRT dapat meningkatkan performa partisipan dalam menghindari kecelakaan. Selain itu, alat ini dapat memberikan nilai skor dan hasil evaluasi perilaku berkendara kepada partisipan. Sesuai dengan pernyataan dalam Haworth, Symmons, & Kowadlo (2000), bahwa simulator merupakan alat diagnostik yang tepat untuk melihat perilaku dalam berkendara. Simulator dapat digunakan untuk melihat respon pengendara saat melihat *hazard* dan menilai kemampuan pengendara dalam mendeteksi *hazard* (Liu dkk., 2009). Hal ini sangat penting untuk pengendara. Menurut Hataka (dalam Dogan dkk., 2012), dalam mengembangkan kemampuan dalam berkendara seperti *hazard perception* dibutuhkan evaluasi diri yang tepat dan pelatihan mengemudi.

Pada penelitian ini, instruktur akan memberikan *feedback* kepada partisipan secara tertulis berupa hasil skor pada HRT. Skor tersebut merepresentasikan seberapa baik partisipan menghadapi *hazard*. Selain itu, instruktur juga akan memberikan penjelasan mengenai hasil evaluasi partisipan saat menghadapi situasi berbahaya dalam perjalanan menggunakan HRT. Hal ini sesuai dengan pendapat Kuiken & Twisk (2001), bahwa tanpa pengetahuan yang lengkap pengendara akan kesulitan menilai secara akurat mengenai *hazard* yang akan muncul dan kemampuannya dalam menghadapi *hazard*. *Feedback* yang diberikan oleh instruktur, merupakan salah satu sumber informasi yang penting bagi peserta pelatihan berkendara (Kuiken & Twisk, 2001). Setelah diberikan *feedback*, partisipan akan melakukan perjalanan kembali menggunakan HRT dengan rute yang berbeda. Hal tersebut bertujuan untuk melihat *hazard perception* dan perilaku berkendara mereka setelah diberikan *feedback*. Menurut Balcazar, Hopkins, & Suarez (1985), *feedback* dapat menjadi sebuah stimulus yang meningkatkan perilaku kerja. Berdasarkan pernyataan tersebut, peneliti menduga

bahwa tingkat *hazard perception* pengendara akan meningkat setelah diberikan *feedback* oleh instruktur.

1.2. Pertanyaan Penelitian

- a. Apakah *feedback* dapat meningkatkan *hazard perception* pengendara sepeda motor?
- b. Bagaimana pandangan Islam tentang *feedback* dalam meningkatkan *hazard perception* pengendara sepeda motor?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk melihat pengaruh pemberian *feedback* terhadap *hazard perception* yang dimiliki pengendara motor.

1.4. Manfaat Penelitian

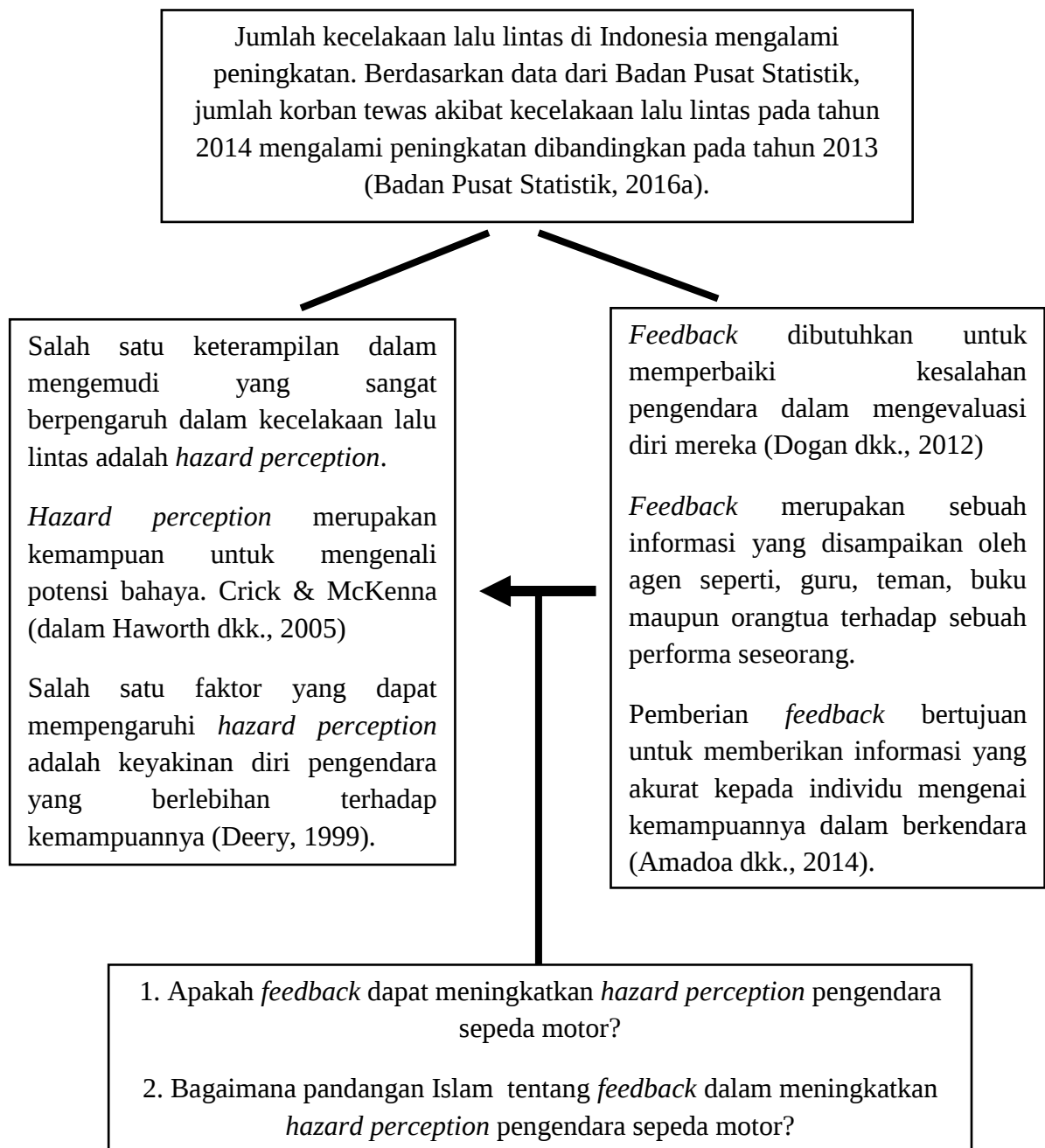
1.4.1. Manfaat teoritis

Dapat menjadi sumbangan pemikiran untuk melakukan kajian maupun diskusi mengenai ilmu Psikologi Lalu Lintas, khususnya dengan tema pengaruh *feedback* terhadap *hazard perception* dan sebagai bahan rujukan untuk penelitian selanjutnya terkait tema serupa.

1.4.2. Manfaat praktis

1. Dapat memberikan informasi kepada pihak yang terkait dengan uji kelayakan berkendara mengenai cara yang dapat digunakan untuk meningkatkan *hazard perception* pengendara motor
2. Dapat menjadi bahan masukan atau rujukan untuk pembuatan program pelatihan yang meningkatkan *hazard perception* dalam berkendara.

1.5. Kerangka berfikir



Bagan 1.1. Kerangka Berpikir