

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi mendukung perkembangan alat transportasi secara pesat, sehingga menyebabkan laju pertumbuhan kendaraan semakin meningkat. Perkembangan kendaraan sebagai alat transportasi membawa dampak positif bagi pemenuhan dan peningkatan kesejahteraan manusia. Dampak negatif dari pesatnya peningkatan jumlah kendaraan di Indonesia adalah kemacetan dan juga meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas.

Merdeka (2018) menuliskan bahwa kecelakaan lalu lintas di Indonesia oleh Badan Kesehatan Dunia (WHO) dinilai menjadi pembunuh terbesar ketiga, di bawah penyakit jantung koroner dan tuberculosis/ TBC. Kejadian kecelakaan lalu lintas di Indonesia menurut Jendral Tito Karnavian sangat memprihatinkan. Di mana pada tahun 2018 mengalami kenaikan jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas sebanyak 103.672 kasus kecelakaan lalu lintas dengan total 27.910 korban meninggal dunia. Faktor kelalaian pengemudi menjadi penyebab utama tingginya angka kecelakaan lalu lintas dengan 33%. Masalah jalan dan cuaca juga mempengaruhi dengan masing-masing sebesar 29,7%.

Utama (2018) menuliskan bahwa Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menyebutkan, ada lima provinsi dengan angka kecelakaan lalu lintas tertinggi di Indonesia sepanjang 2017. Sebanyak 72 persen kecelakaan di jalan raya dipicu tabrakan dengan melibatkan kendaraan bermotor. Dari data yang didapat Kemenhub, Jateng jumlah korban 8.815 menjadi daerah dengan korban laka lantas terbanyak kedua setelah Jawa Timur. Sedangkan Jawa Timur sendiri menempati tertinggi pertama di Indonesia dengan korban 8.835 jiwa," ujar Budi Karya Sumadi usai menghadiri dialog Pekan Nasional Keselamatan Jalan 2018 di Gedung Merbabu PRPP Semarang, Minggu (12/8). Di posisi ketiga ada Jawa Barat mencapai 2.952

korban jiwa. Disusul Sulawesi Selatan dengan jumlah korban 2.610 jiwa. Terakhir Sumatera Utara dengan korban 2.493 jiwa. Budi menekankan kepada pengguna jalan supaya mengurangi potensi-potensi kecelakaan. Sebab angka kecelakaan lalu-lintas selama setahun terakhir terbilang tinggi.

Ardiansyah (2019) menuliskan bahwa angka kecelakaan lalu lintas di Jawa Timur masih tinggi. Sepanjang bulan Januari hingga Februari 2019, berdasarkan data Dirlantas Polda Jawa Timur, tercatat ada 1.735 total kejadian, 357 korban meninggal, 54 luka berat, 2.316 luka ringan, dan kerugian materi sebesar Rp 2.517.975.000. Peristiwa terbanyak berada di wilayah Jombang dengan 104 kejadian, 10 orang tewas, 128 korban luka ringan, dan kerugian materi mencapai Rp 173.000.000. Disusul Kota Surabaya dengan 96 kejadian, 12 korban meninggal, 20 orang mengalami luka berat, 91 korban luka ringan dan kerugiannya mencapai Rp 87.150.000. Selanjutnya di peringkat tiga adalah wilayah Kediri dengan 90 kejadian, 24 orang meninggal, 121 korban luka ringan dan kerugiannya mencapai Rp 38.750.000. Sementara beberapa daerah lain rata-rata kejadiannya di bawah 80. Menurut Kapolda Jawa Timur Irjen Pol Luki Hermawan, tingginya angka kecelakaan lalu lintas ini, lebih disebabkan karena *human error* maupun faktor lain di jalan raya. Dari data kecelakaan di atas kecelakaan lalu lintas terjadi pada kendaraan roda dua, empat atau lebih. Kecelakaan yang banyak terjadi adalah kendaraan roda dua dan truk.

Nayazri (2018) menuliskan bahwa truk sering mengalami kecelakaan karena memiliki titik *blind spot*. Instruktur *Safety Driving* dari Jakarta *Defensive Driving Consulting* (JDDC), Boy Falatehansyah menjelaskan bahwa *blind spot* yang juga banyak disebut sebagai area *no-zone* atau titik buta adalah sebuah area visibilitas atau bidang pandang yang tidak dapat dilihat oleh pengemudi. *Blind spot* pada setiap kendaraan berbeda-beda tergantung pada model dan jenis kendaraan yang digunakan. Semakin tinggi kendaraan maka semakin luas titik *blind spot*. Terdapat 4 titik *blind spot* yang ada pada truk trailer yaitu: pertama berada pada bagian belakang truk. Ahli lain yang diwawancarai dalam artikel tersebut bernama Justri, menjelaskan bahwa semua kendaraan memiliki titik *blind spot* tertinggi di bagian belakang. Namun untuk

jenis truk memiliki *blind spot* yang lebih parah karena terhalang oleh muatan sehingga tidak bisa melihat dari kaca spion seperti layaknya mobil penumpang. Kedua, sisi *blind spot* yang lainnya ada di sisi kiri kendaraan dengan kondisi setir di sebelah kanan. Jadi ketika berada di posisi tersebut sebaiknya berhati-hati, karena pengemudi truk kemungkinan tak melihat keberadaan kita. Ketiga, sisi *blind spot* selanjutnya berada pada sisi kanan truk. Selanjutnya di area keempat ada di depan truk. Ini karena ketinggian truk yang membuat pengemudi tak bisa melihat objek di depan mereka. Pada bagian depan, minimal ada dua meter dari sisi depan truk baru pengemudi bisa melihat. Sementara jika kurang dari itu, akan menghawatirkan karena bisa tertabrak atau terlindas. Justru menambahkan bahwa untuk mengetahui kita berada dalam posisi *blind spot* truk yaitu dari spion truk sendiri. Apakah kita bisa melihat wajah si pengemudi truk dari spion kanan dan kiri. Karena jika tak terlihat maka sopir juga tidak bisa melihat kita.

Faktor-faktor lain yang menyebabkan kecelakaan, dituliskan Samudra (2018) adalah faktor kendaraan, faktor kondisi lingkungan jalan dan faktor manusia. Faktor kendaraan menjadi faktor terjadinya kecelakaan. Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban kendaraan yang pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, peralatan yang udah tidak layak pakai, tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya sehingga menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Faktor selanjutnya yang berkaitan dengan kondisi lingkungan atau jalan seperti; kecepatan rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan ada tidaknya median jalan, jarak pandang dan kondisi permukaan jalan. Jalan yang rusak atau berlubang dapat menimbulkan adanya kecelakaan dan dapat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pengguna jalan.

Faktor manusia menjadi penyebab kecelakaan karena kecelakaan lalu lintas dapat terjadi disebabkan pengemudi kendaraan yang melanggar rambu-rambu lalu lintas. Pengemudi mengemudikan kendaraan dengan semaunya sendiri, ketidaktahuan terhadap peraturan yang berlaku, tidak terampil dalam berkendara dan rendahnya tingkat kesadaran pengemudi. Tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan

karena membawa kendaraan dalam keadaan mengantuk, mabuk dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya.

Penyebab kecelakaan lalu lintas seperti yang telah dijelaskan di atas juga dialami oleh informan yang berinisial PM (sopir truk yang pernah mengalami kecelakaan). Berikut adalah petikan wawancara yang dilakukan pada 12 Januari 2019:

“Sebab e aku kecelakaan mergo aku ngantuk dek, bar kirim tekan Tuban pas perjalanan moleh sampek nang sak marine perbatasan iku sak marine Klubuk iku dek iku pas awan sekitaran jam 2 an. Nah pas iku aku ngantuk mergo bengine aku gak turu blas. Aku nek numpak ya nyendat-nyendaat banter terus gak trus banter ya jeneng e ngantuk dek tak betahno soale kan ya wes kate tutok omah dadi aku gak atek leren. Numpak ku banter ya ngantuk sisan nah aku gak ero nek enek sing balap tekan kiwo ya embo dek wes bilahi ta pie kok cene wong e ya tak kiro gak nglakson aku dadine iku jarene wong e kate mbalap pas aku iri meneng-meneng aku banter pas ndek tikungan iku dek pas iku aku banter dadi wong e gak nutuk dek akhir e wong e tibo nengen mergo kiwo kan wes watu iku dadi sing tibo nang nisor e trekku iku bojone (perempuan) karo anak e wedok jik cilik kiro-kiro 3 tahunan umur e. (penyebab saya kecelakaan karena saya mengantuk dek, setelah selesai kirim barang dari Tuban waktu perjalanan pulang sampai jalan setelah perbatasan itu setelah Klubuk itu waktu siang sekitaran pukul 14.00 an. Nah setelah itu saya mengantuk karena malam saya tidak tidur sama sekali. Saya kalau mengendarai ya kadang kenceng kadang tidak namanya juga mengantuk dek ya saya tahan soalnya kan sudah mau sampai rumah jadi saya tidak pakai istirahat. Saya kalau mengemudi sangat kenceng ya karena mengantuk jadi saya tidak tau kalau ada yang mendahului dari kiri ya tidak tau karena takdir atau apa karena memang saya kira orangnya tidak mengklakson aku jadinya kata orang mau mendahului saat saya mengemudi pelan tiba-tiba saya kenceng waktu di tikungan itu dek waktu itu saya kenceng jadi korban tidak sampai dek akhirnya orangnya jatuh kekanan karena karena sebelah kiri kan sudah tebing jadi yang jatuh kebawah truk itu istrinya sama anaknya perempuan yang masih kecil kira-kira berumur 3 tahun.)

Berdasarkan hasil wawancara tersebut dapat diketahui bahwa PM terlibat kecelakaan yang menyebabkan meninggalnya dua orang korban karena mengemudi dalam kondisi mengantuk. Kartika (2009) mengemukakan bahwa pengemudi yang mengantuk akan berkurang staminanya. Banyaknya kecelakaan dikarenakan tidak sadarnya pengemudi bahwa dirinya mengantuk, seringkali mereka memaksakan dirinya untuk tetap berkendara. Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Warpani (2002) diketahui bahwa adanya hubungan yang bermakna antara pengemudi mengantuk dengan kejadian meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas.

Blind spot dan beratnya truk bisa jadi menyebabkan supir truk tidak menyadari bahwa dirinya telah menyebabkan kecelakaan, seperti halnya yang dialami

oleh PM. Berikut adalah hasil wawancara dengan PM yang dilakukan pada 12 Januari 2019.

“pas tibo aku ya gak sadar nek enek wong tibo nang disor e trekku soal e nek gae trek gede iku aku raiso nguwasi nisor soale kan trekku duwur dadi ra kenek di delok liwat spion. Pas kroso enek grunjelan ngunu trus aku iri noto awak ben iso ketok onok opo dadi aku rodok jejek terus nguwasi spion soal e nek gak jejek kan gak ketok dek nek onok wong. Nah iku aku ketok enek wong lanang lan sepeda goleng dan iku wes akeh wong dek mandek nok mburi trekku nulung I enek sing maju nang ngarep e trekku ngongkon mudun” (waktu jatuh saya tidak sadar jika ada orang yang terjatuh dibawah truk saya, soal nya kalau memakai truk besar, saya tidak bisa melihat ke bawah ban. Karena truk saya tinggi jadi tidak bisa dilihat melalui spion. Waktu itu terasa adaa yang menganjal, lalu saya mengemudi dengan pelan-pelan sambil meninggikan badan melihat kea rah ban lalu terlihat jika ada orang. Di situ saya melihat ada orang laki-laki dan sepeda motor yang terguling dan disitu sudah banyak orang yang berhenti dibelakang truk saya untuk membantu mengevakuasi korban, ada juga warga yang berhenti didepan truk saya menyuruh saya agar segera turun)

Dari hasil wawancara dengan PM diketahui bahwa PM tidak bisa melihat korban karena faktor kendaraan yang tinggi dan adanya titik *blindspot* sehingga PM tidak bisa menjangkau penglihatannya. Kecelakaan ini menyebabkan 2 orang meninggal dunia dengan kondisi yang sangat mengenaskan dan 1 orang luka-luka. Berikut kutipan wawancara:

“pas aku mudun iku dek mergo dikongkon wong mudun aku terus ndilok wong sing tibo ternyata wong e kelindes ban e trekku awakku langsung lemes dek nguwasi anak e ya langsung mati nang kunu. Kondisi korbaan e iko daerah e uwakeh ibune awak e remek tekan sirah sampek geger e iku daging wes kececer-cecer dek aku isek eleng enek tangan e sing pedot, nek anak e iku sing kepindes geger sampi sikil dek. Aku langsung nangis ya wedi awakku langsung lemes koyok wong ling lung ngunu dek pas nguwasi awak e sing remek kabeh. Nek bojone tangan e bundas karo sikil e tapi ra diroso mero nangis I anak lan bojone iku “
(saat saya turun karena disuruh turun saya langsung melihat orang yang jatuh dan ternyata orangnya terlindas ban truk saya. Tubuh saya langsung lemas, gemeteran melihat anaknya yang juga langsung meninggal ditempat. Kondisi korban saat itu darahnya banyak, ibunya tubuhnya hancur dari kepala sampai punggungnya itu dagingnya tercecer dimana-mana. Dan saya masih ingat saat itu tangannya putus, kalau anaknya yang terlindas itu punggung sampai kaki . saya langsung menangis ya takut tubuh saya langsung lemas kayak orang lupa gitu waktu melihat tubuh yang hancur semua. Kalau suaminya saat itu tangannya luka sama kaki tapi tidak dirasa karena terus mennagis I istri dan anaknya)

Reaksi suami korban yang bernama HD sangat marah kepada PM. HD mencaci PM dengan kata-kata kotor. HD juga hampir memukul PM namun dileraikan oleh warga sekitar. Berikut hasil wawancara:

“sak wise aku ndilok korban iku aku terus diparani bojone dek kate ditonyo aku dipisu-pisu i di lok lokno karo bojone ambi nangis dek. Aku ya ngomong “ ngapunten pak- ngapunten” aku dilokno “ matamu ra nguwasi tapiye nek onok wong, numpak iku yo alon-alon wes di tan tin

kok ra iri tambah dibanterno “ iku wong e ambi nangis “ terus pie bojoku, anankku sopo sing iso nangekno “ terus wong e mbalik maneh dek nang bojone ambi nangis ngunu . trus wong-wong nutupi ambi godong gedang”(setelah saya melihat korban, saya langsung disamperi suami korban dek, saya mau ditonjok saya juga di olok dengan kata-kata kasar sama suaminya ia berbicara sambil menangis. Saya ya bilang “ maaf pak-maaf” saya di olok “ mata kamu tidak melihat jika ada orang ? mengemudi itu ya hati-hati sudah di klakson kok malah pelan lalu di kencangkan” orangnya berbicara sambil menangis. “ lalu bagaimana istriku, anakku ? siapa yang bisa membangunkannya lagi”. Lalu suaminya balik ke tempat istrinya sambil menangis. Lalu warga sekitar menutup korban dengan daun pisang)

Reaksi PM saat melihat korban penuh darah dan tubuhnya hancur yaitu tubuhnya melemas, gemeteran dan ia merasa sangat menyesal karena telah mengemudikan truknya dengan ugal-ugalan. Ia juga menyesal karena tidak istirahat sebelum melakukan perjalanan, ia menyesal karena memaksakan diri untuk tetap mengemudikan truknya. Ia terus menyalahkan dirinya bahkan ia menganggap dirinya sebagai orang yang bodoh, tak berguna dan pembunuh. PM tidak bisa tidur karena terbayang-bayang oleh jasad korban, sehingga sulit tidur. Mimpi buruk selalu menghantui. PM juga merasa tidak nafsu makan dan tidak berhasrat melakukan segala sesuatu. PM juga linglung dan tidak bisa menjawab pertanyaan dari orang lain dengan benar karena selalu terbayang-bayang kondisi jasad korban yang hancur. Berikut hasil wawancara:

“ aku ya ngroso getun dek iki pikiranku wes goblok-goblok no awakku dewe. Pas nguwasu sing lanang nangis iku aku ya ndredek dek gemeter awakku aku ya geton lapo kok tak peksakno dano maeng aku turu disek ra gupuh moleh lak ra bakal ngene kedadeane” (saya juga merasa menyesal dek, difikiran saya sudah membodoh-bodoh I diri saya sendiri. Waktu melihat laki-lakinya menangis itu saya ya takut tubuh saya ya gemeteran lemes ya menyesal kenapa kok saya paksakan. Misalnya tadi saya tidur dulu tidak buru-buru pulang pasti tidak begini kejadiannya) *“ aku sempet raiso turu blas iku pas nang penjara dek, nang omah ya ngunu aku raiso turu mangan ya aku aras-arasen mangan koyok wong ling lung ngunu mergo aku kelingan wong sing mati iku”*(saya sempat tidak bisa tidur sama sekali dek waktu di penjara, waktu dirumah ya begitu saya tidak bisa tidur, makan juga malas makan seperti orang gila gitu karena saya teringat orang yang meninggal)

PM dituntut oleh korban yang tidak terima atas kematian anak dan istrinya, sehingga berdasarkan bunyi pasal di atas, PM harus menjalani proses hukum dan harus menginap di kantor polisi, karena dalam pasal 234 ayat 3 Undang-Undang tentang kecelakaan lalu lintas menyatakan bahwa “Setiap pengemudi yang karena

kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita korban”.

Hari pertama di tahanan polsek Jombang, PM diijinkan untuk menelpon istrinya untuk mengabarkan bahwa dirinya ditahan oleh pihak kepolisian karena terlibat kecelakaan. Istri dan mertua PM langsung datang ke kantor polisi dalam keadaan menangis. PM menceritakan kepada istri dan mertua bagaimana kronologis kecelakaan yang dialaminya. Berikut adalah hasil wawancaranya:

“ sampek nang POLSEK Kabuh iku aku nelson bojoku ngabari nek aku kecelakaan mlindes wong sampek mati nang kabuh. Lha bojoku trus kaget ngomong “ ya Allah pak kok isok pak trus pie pak samen sak iki pie, nok endi “ tak jawab nek aku sak iki nok polsek kabuh . trus tak pateni dek aku tambah bingung engkok nek bojoku ngomong ae, takok ambi nangis ya aku ratego dek soal e aku ya gak tau enek masalah ngene”. (sampai di POLSEK Kabuh itu saya nelfon istri saya untuk memberi kabar jika saya kecelakaan menindas orang sampai meninggal di Kabuh. Saat itu istri saya langsung kaget “ Ya Allah pak kok bisa pak lalu bagaimana pak kondisi bapak sekarang dimana ?” ya saya jawab kalau saya sekarang ada di POLSEK Kabuh. Lalu saya matikan dek karena saya tambah bingung kalau istri saya banyak bicara karena kalau Tanya sambil menangis itu saya tidak tega dek karena saya tidak pernah ada masalah sampai begini)

Istri PM yang berinisial ST menuju ke POLSEK Kabuh dengan kondisi menangis dan penasaran dengan kejadian yang menimpa suaminya. Mertua PM yang diberitau berita tersebut sangat syok dan hampir pingsan. ST tersebut langsung lemas duduk dikursi dan bingung mau bagaimana. Sesampainya di POLSEK, ST semakin menangis dan banyak bertanya pada suaminya. Polisi langsung menjelaskan kronologi dan kondisi korban. Hal tersebut membuat sang istri marah-marrah sambil menangis menyalahkan suaminya. ST menangis sambil teriak-teriak menyalahkan suaminya. Berikut adalah hasil wawancaranya:

“awakku lemes dek langsung lungguh ndoprok aku pas dikabari ya nangis ya lemes wes embo dek piye pikiranku pas iku. Aku langsung nang dulur ku dek tak jak ngeterno aku nang polsek kabuh, soale aku numpak dewe ya ndredek dek aku gakkuat wesan awakku lemes. Tekan kono wes aku tambah nangis berok-berok dek. (Saat itu saya langsung lemas dek langsung duduk. Ya mennagis, ya lemas sudah tidak tau bagaimana pikiranku saat itu dek. Saya langsung ke saudara saya suruh mengantar saya ke POLSEK Kabuh, soalnya kalau saya mengendarai motor sendiri ya saya gemeteran saya sudah tidak kuat, tubuh saya lemas. Sampai disana saya malah menangis histeris.)

Kasus kecelakaan yang melibatkan PM diliput di *facebook*, akun yang khusus meliput berita kecelakaan lalu lintas di daerah X. Anak PM yang masih duduk

di bangku Sekolah Menengah Atas (SMA) tidak sengaja melihat berita tersebut. Anak PM merasa malu dan marah kepada ayahnya karena komentar dari warga net yang memberikan komentar sangat kasar dan menyalahkan PM. Anak PM juga menjadi bahan gunjingan teman-temannya yang mengatakan bahwa ayahnya membunuh orang. Anak PM menyalahkan ayahnya karena telah mengakibatkan orang lain meninggal dunia sehingga tidak mau bertemu dan menjenguk ayahnya selama di penjara. Berikut adalah hasil wawancaranya:

“aku dilok-lokno arek neng sekolahan mbak. Perasaanku ya isin, aku isin mergo bapakku wes gawe wong kelangan nyowo. Aku ya nyalah-nyalahno bapak, aku sampi gak gelem nemoni bapak nang penjara mbak.” (saya di ejek teman di sekolahan mbak. Perasaan saya ya malu, saya malu karena bapak sudah membuat orang meninggal. Saya ya menyalahkan bapak, sampai saya tidak mau menjenguk bapak saat di penjara)

Dari hasil wawancara bahwasanya anak PM merasa bahwa dirinya sangat kecewa dan marah dengan bapaknya ia juga sangat malu pada teman-teman dan tetangganya. Ia memilih untuk tidak keluar rumah dan tidak mau melihat bapaknya selama di penjara. PM yang mengetahui bahwa anaknya tidak mau menjenguknya merasa sangat sedih, menyesal dan merasa tidak bisa menjadi bapak yang baik karena membuat anaknya sangat malu. Berikut adalah hasil wawancaranya:

“ya aku ngroso getun banget dek, aku ya isin karo anakku mergo aku raiso dadi bapak sing bener ya nyesel barang mergo wes gae anakku isin nang sekolahan. Jare ibukne AR ya gak gelem metu omah gak gelem mangan . biasane metu dolan PS an iku ya jare gak metu blas dek. Pas ditakoni bojoku ya meneng ae aku sampek bingung yoan mikir anakku” (saya merasa sangat menyesal sekali dek, saya ya malu sama anak saya karena saya tidak bisa menjadi bapak yang benar, ya menyesal sekali karena sudah membuat anak saya malu di sekolahnya. Kata ibu nya, anak saya tidak mau keluar rumah dan tidak mau makan. Biasanya dia main-main PS itu katanya juga tidak keluar sama sekali. Waktu ditanya istriku ya diam saja, saya dipenjara ya bingung mikirin anak saya)

Reaksi tetangga PM yang mengetahui berita bahwa PM telah menabrak seseorang hingga meninggal yaitu kaget dan tidak menyangka jika PM bisa selalai itu dalam berkendara. Hal ini membuat PM menjadi bahan gunjingan tetangga karena telah menyebabkan seseorang kehilangan nyawa. Gunjingan ini berdampak pada diri PM yaitu ia menjadi merasa malu kepada tetangga dan semakin menyalahkan dirinya sendiri. Berikut hasil wawancara:

“ pas moleh tekan penjara iku aku dirasani uwong dek “ kok wes moleh wong mateni wong 2 kok wes dibebasno” iku ambi bisik-bisik ngunu dek wong-wong iku marai aku ya isin ya tambah loro atiku tambah mikir aku kok goblok tenan”(setelah pulang dari penjara itu saya di gunjingkan orang dek “ kok sudah pulang kan membunuh dua orang kok sudah dibebaskan “ itu sambil berbisik-bisik gitu dek orang-orang itu menyebabkan saya malu, sakit hati dan berfikir saya kok bodoh sekali)

Reaksi lingkungan yang menyalahkan PM atas kecelakaan yang merenggut dua nyawa membuat PM merasa sangat sedih dan selalu menyalahkan diri sendiri. Lingkungan masyarakat termasuk salah satu faktor yang dapat mempengaruhi rasa bersalah. Coleman (1992) menjelaskan bahwa faktor lingkungan Individu yang berada dalam lingkungan yang memegang teguh norma kehidupan rasa bersalahnya maka akan lebih berfungsi dibandingkan dengan individu yang berada dalam lingkungan yang bersifat acuh terhadap norma kehidupan. Informan ini kebetulan berada di lingkungan yang sangat kental agama dan norma-norma hukum, sehingga jika ada orang yang melakukan kesalahan maka akan ditindak sesuai peraturan yang ada.

Reaksi keluarga, terutama ibu mertua (yang telah dianggap PM sebagai ibu kandung) yang sangat kecewa atas kelalaian PM yang menyebabkan orang lain kehilangan nyawa membuat PM merasa terpukul dan merasa bersalah. Faktor utama yang mempengaruhi rasa bersalah (*guilty feeling*) menurut Coleman (1992) adalah Faktor hubungan pribadi (orang tua). Ketika orang tua berharap dapat memenuhi apa yang mereka inginkan dan individu itu tidak dapat memenuhinya maka orangtua akan kecewa, dan yang mempengaruhi bagi orang tua ini individu memiliki perasaan gagal untuk memenuhi tuntutan serta pengharapan orang tua yang sangat dekat dengan individu. Seorang sopir truk yang telah lalai dalam mengemudi sehingga ia menyebabkan orang lain kehilangan nyawa membuat ia tidak dapat memenuhi ajaran orangtuanya untuk menjadi pribadi yang baik karena ia pun telah melanggar norma dan hukum yang berlaku di sekitarnya. Seperti yang dikemukakan oleh PM sebagai berikut:

“ tekan kejadian iki aku ya diseneni mak ku dek, wong e ya sampi nangis rapercoyo kok iso aku marai wong kelangan nyowo. Gara-gara ngantuk ae kok iso dowo permasalahan e. jarene aku raiso ngati-ngati nek nyetir. “

(dari kejadian ini saya dimarahi ibu. Beliau juga sampai menangis tidak percaya mengapa bisa sampai menghilangkan nyawa seseorang hanya karena mengantuk saja bisa panjang permasalahannya. Katanya saya tidak bisa berhati-hati dalam mengemudi)

PM menyalahkan diri sendiri karena merasa berdosa telah mengakibatkan orang lain kehilangan nyawa. PM takut dilaknat oleh Allah *Subhanahu Wa Ta'la* karena PM mengetahui bahwa membunuh merupakan dosa besar. Ketika individu melakukan kesalahan dengan melanggar norma yang ada pada masyarakat dan norma yang telah ditentukan dalam agama Islam, seharusnya individu tersebut merasa bersalah karena menurut Xu, Begue, & Shankland (2011) rasa bersalah muncul karena seorang individu telah melakukan tindakan yang salah atau melakukan kesalahan yang menurut dirinya dan lingkungannya tindakan tersebut tidak sesuai dengan moral dan norma. Cohen dan George (2010) berpendapat, bahwa rasa bersalah berhubungan positif dan signifikan dengan moral dan religiusitas. Hal ini juga diperkuat oleh Albertine (2010) yang mengatakan bahwa rasa bersalah dan penyesalan seseorang disebabkan oleh perasaan berdosa karena telah melakukan hal-hal di luar batas disebut *guilty feeling* (perasaan bersalah). Berikut hasil wawancara:

“ *aku ero nek iku duso dek dadi aku tambah nyalah-nyalahno awakku dewe. Aku ya wedi duso ku tambah akeh mergo kedadean iki*” (saya tau jika hal ini sangat berdosa, jadi saya semakin menyalahkan diri saya sendiri. Saya juga takut dosa saya semakin banyak karna kejadian ini)

Jurnal mental illness of Victoria (2008) menjelaskan bahwa *guilty feeling* adalah sebuah pengalaman dalam diri seseorang yang berhubungan dengan respon emosi, termasuk marah, kesedihan, keadaan melakukan, dan keputusan. Coleman (1992) menjelaskan bahwa umumnya orang merasa bersalah ketika melakukan perbuatan yang melanggar standar moralnya sendiri atau ketentuan baik dan benar yang ditetapkan untuk dirinya sendiri.

Fischer & Tangney (1995) memiliki rasa bersalah merupakan kondisi yang tidak menyenangkan dan dapat menimbulkan dampak psikologis maupun fisik. Ketika seseorang merasa bersalah, individu akan merenungkan apa yang telah dilakukannya, mengkritik dirinya sendiri, dan merasa menyesal. Perasaan bersalah

yang muncul biasanya akan mengakibatkan bergejolaknya perasaan khawatir, cemas, gelisah, dan tegang. Apabila merasa bersalah, individu akan merasakan suatu emosi yang menyakitkan, seperti merasa tidak berharga; hal ini merupakan perwujudan dari adanya perbedaan yang besar antara tingkah laku dan standar moral atau etik yang ditentukan untuk dirinya sendiri.

Moral Reber, & Reber (2010) rasa bersalah adalah sebuah kondisi emosional yang diakibatkan oleh pengetahuan bahwa dia sudah melanggar standart moral tertentu. Banyak ahli mengakui sebuah kondisi emosi sebagai rasa bersalah hanya jika individu meributkan standart-standart moral yang sudah diinternalisasikan kedalam dirinya dari masyarakat, karena itu rasa bersalah berada dari rasa takut akan hukuman karena sumber penyebabnya berasal dari luar rasa bersalah, dalam pengertian ini merupakan sebuah penghukuman yang diberikan oleh dirinya sendiri. Sedangkan menurut Husamah (2015) *guilty feeling* merupakan suatu kondisi emosional yang dihasilkan dari pemahaman seseorang bahwa telah terjadinya perbuatan dan tindakan penyimpangan standart moral.

Indikator dari rasa bersalah menurut Cohen (2011) adalah Evaluasi perilaku negatif (*negative self evaluation*). Evaluasi perilaku negative yaitu dapat menilai hasil atau mendeskripsikan dari perilaku negative yang sudah pernah dilakukan, seperti seseorang yang telah melanggar norma, remaja yang berperilaku menyimpang, dll. Seseorang yang telah melanggar suatu norma hingga merasa bahwa dirinya bersalah maka harus dapat menilai dan merasakan bahwa dirinya bersalah.

Indikator kedua yaitu Perbaikan diri (*repair*). Perbaikan diri dapat disadari dengan membangun pertahanan diri sendiri akan lebih siap menghadapi kekuatan pembangkit rasa bersalah, juga mencakup rasa percaya diri, kemampuan diri, ramah, memperbaiki penampilan, cerdas, jujur, jika sudah memenuhi diantaranya akan menjadi perbaikan diri dan keluar dari rasa bersalah.

Kejadian kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia membuat sopir merasa bersalah (*guilty feeling*), terlebih adanya gunjingan masyarakat terhadap dirinya yang membuat sopir semakin tertekan. Berdasarkan

uraian di atas, peneliti tertarik untuk meneliti tentang “*guilty feeling* pada sopir truk yang menjadi pelaku kecelakaan.

1.2 Signifikan Penelitian

Penelitian mengenai *guilty feeling* sudah pernah dilakukan sebelumnya, terdapat persamaan dan perbedaan dalam penelitian yang akan peneliti lakukan dengan penelitian-penelitian terdahulu, baik dari metode, subjek, fenomena dan juga tujuan penelitian.

Penelitian sebelumnya dilakukan oleh Marjo Adi (2017) dengan judul “Gambaran Rasa Bersalah (*guilty feeling*) Pada Narapidana Pelaku Pemerkosaan” subjek dalam penelitian ini berjumlah 3 orang, subjek penelitian ini merupakan seorang narapidana kasus pemerkosaan. Jenis penelitian yaitu penelitian kualitatif dengan pendekatan studi fenomenologi. Metode pengumpulan data yaitu dengan observasi dan wawancara mendalam. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa setiap subjek memiliki gambaran rasa bersalah yang berbeda-beda, serta penyebab yang berbeda.

Berdasarkan penelitian yang telah dijelaskan di atas terdapat persamaan dan perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan. Adapun persamaan dengan penelitian Marjo Adi (2017) sama-sama menggunakan variabel *guilty feeling*, jenis penelitian sama yaitu penelitian kualitatif dengan pendekatan studi fenomenologis. Metode pengumpulan data juga menggunakan observasi dan wawancara. Perbedaan penelitian Marjo Adi (2017) yaitu pada fenomena penelitian. Pada penelitian sebelumnya yaitu tentang *guilty feeling* pada narapidana pelaku pemerkosaan, sedangkan pada penelitian yang akan dilakukan yaitu *guilty feeling* sopir truk yang terlibat kecelakaan.

Selanjutnya penelitian terdahulu dilakukan oleh Zakiah (2017) dengan judul “*Guilty Feeling* pada Ibu Hamil Pranikah yang Melahirkan Anak Retardasi Mental” penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran *guilty feeling* pada ibu hamil pranikah. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan pendekatan fenomenologi. Subjek dalam penelitian ini berjumlah 2 orang yang

merupakan ibu hamil pranikah yang ditentukan berdasarkan teknik *purposive sampling*. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kedua ibu hamil merasa bersalah dengan usaha aborsi yang dilakukan membuat anaknya menderita retardasi mental. Kedua ibu berusaha memperbaiki diri kepada anaknya dengan meningkatkan kemampuan anaknya yang sedang menderita retardasi mental serta dapat mengasuhnya dengan sebaik mungkin.

Berdasarkan penelitian yang telah dijelaskan terdapat persamaan dan perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan. Adapun persamaan dengan penelitian Zakiyah (2017) sama-sama menggunakan variabel *guilty feeling* jenis penelitian sama yaitu penelitian kualitatif dengan pendekatan studi fenomenologis. Metode pengumpulan data juga menggunakan observasi dan wawancara. Perbedaan penelitian Zakiyah (2017) yaitu pada fenomena penelitian. Pada penelitian sebelumnya yaitu tentang *guilty feeling* pada Ibu hamil pranikah sedangkan penelitian yang akan dilakukan yaitu *gulty feeling* sopir truk yang terlibat kecelakaan.

1.3 Fokus Penelitian

Fokus penelitian dibuat agar penelitian ini tidak keluar dari rencana yang ditetapkan sebelumnya, sehingga penelitian ini akan berfokus pada masalah pokok yang telah ditentukan. Oleh karena itu, berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka fokus penelitian ini adalah bagaimana rasa bersalah (*guilty feeling*) sopir truk pelaku kecelakaan ?

1.4 Tujuan Penelitian

Sesuai dengan permasalahan yang ada maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui rasa bersalah (*guilty feeling*) sopir truk pelaku kecelakaan.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat kepada berbagai pihak, antara lain:

1. Secara teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi ilmu pengetahuan psikologi khususnya pada bidang psikologi sosial yang berkaitan dengan *guilty feeling* sopir truk pelaku kecelakaan.

2. Secara praktis

a. Bagi subjek

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai sumber informasi untuk memahami *guilty feeling* yang dialaminya dan bisa mengatasi perasaan-perasaan yang keluar dari dalam dirinya.

b. Bagi keluarga

Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai sumber informasi untuk dapat memahami rasa bersalah pada sopir truk pelaku kecelakaan sehingga keluarga dapat mengerti bagaimana kondisi pada diri seorang yang terlibat kecelakaan.

c. Bagi masyarakat

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi, wawasan dan pemahaman pada seorang sopir yang pernah terlibat dalam kecelakaan dan tidak menganggap remeh seseorang yang pernah terlibat kecelakaan agar ia tidak mengalami tekanan di lingkungannya.

d. Bagi peneliti selanjutnya

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu sumber informasi dan referensi mengenai variabel *gulty feeling* sehingga dapat memudahkan peneliti selanjutnya dalam mencari referensi baik dalam variabel yang sama atau fenomena yang sama.