

**HUBUNGAN ANTARA KONTROL DIRI DENGAN
DISIPLIN BERLALULINTAS PADA PENGENDARA
KENDARAAN BERMOTOR MAHASISWA
FAKULTAS PSIKOLOGI UMA MEDAN**

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Psikologi Universitas Medan Area
Guna Memenuhi Sebagian Syarat-syarat
Dalam Meraih Gelar Sarjana

O l e h

Tika Mardana

NIM : 07 860 0304



**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS MEDAN AREA
M E D A N
2012**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 11/1/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

ABSTRAK

HUBUNGAN ANTARA KONTROL DIRI DENGAN DISIPLIN BERLALU LINTAS PADA PENGENDARA KENDARAAN BERMOTOR MAHASISWA FAKULTAS PSIKOLOGI UMA MEDAN

Oleh:

TIKA MARDANA
NPM: 07 860 0304

Penelitian ini bertujuan untuk melihat hubungan antara kontrol diri dengan disiplin berlalu lintas, dimana sebagai subjek dalam penelitian ini adalah para mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas Medan Area yang berjumlah 95 orang.

Berdasarkan kajian teoritis yang ada dalam Bab II, maka diajukan hipotesis penelitian yang berbunyi: Ada hubungan yang positif antara kontrol diri dengan disiplin berlalu lintas. Artinya semakin tinggi kontrol diri, maka semakin tinggi disiplin berlalu lintas, sebaliknya semakin rendah kontrol diri, maka semakin rendah disiplin berlalu lintas.

Kontrol diri dan disiplin berlalu lintas dalam penelitian ini diungkap dengan menggunakan skala Likert dengan 4 pilihan jawaban. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah Korelasi *Product Moment*, dimana berdasarkan analisis data diperoleh hasil-hasil sebagai berikut: 1). Terdapat hubungan positif yang sangat signifikan antara kontrol diri dengan disiplin berlalu lintas. Hasil ini dibuktikan dengan koefisien korelasi $r_{xy} = 0,367$; $p < 0,010$. Semakin tinggi kontrol diri, maka disiplin berlalu lintas semakin tinggi, dan sebaliknya semakin rendah kontrol diri maka disiplin berlalu lintas semakin rendah. Dengan demikian maka hipotesis yang telah diajukan dalam penelitian ini, dinyatakan diterima. 2). Bahwa kontrol diri memberi andil sebesar 13,5% terhadap disiplin berlalu lintas. Dari hasil ini diketahui bahwa masih terdapat 86,5% pengaruh dari faktor lain terhadap disiplin berlalu lintas, dimana faktor lain tersebut dalam penelitian ini tidak dilihat, diantaranya adalah ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan, ketertiban, komitmen, dan konsisten.

Selain itu dari penelitian ini diketahui Kontrol diri para mahasiswa tergolong sedang, sebab mean empirik (62,157) selisihnya dengan nilai rata-rata hipotetik (55) tidak melebihi bilangan SD atau SB nya, yakni 8,599. Kemudian disiplin berlalu lintas para mahasiswa juga tergolong sedang, sebab nilai rata-rata empirik (65,305) selisihnya dengan nilai rata-rata hipotetik (57,5) tidak melebihi bilangan SD atau SB nya, yakni 10,279.

Kata Kunci: Kontrol Diri dan Disiplin Berlalu Lintas

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 11/1/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber

2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area (repository.uma.ac.id)11/1/24

UCAPAN TERIMA KASIH

Segala puji dan syukur penulis ucapkan kehadirat Allah SWT, karena atas berkat rahmat dan hidayahNya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang masih sangat sederhana ini. Penulis juga menyadari, dalam menyelesaikan skripsi ini, tidak terlepas dari bantuan, bimbingan, dan kerjasama dari berbagai pihak yang turut mendukung penulis. Sejalan dengan hal tersebut, maka penulis menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang setingginya kepada :

1. Orangtuaku, almarhum Ayahanda dan Ibunda yang telah memberikan do'a, cinta, semangat, bimbingan, nasehat, dan arahnya. Terima kasih untuk semua pengorbanan yang telah diberikan sepanjang hidup Ananda sehingga dapat menyelesaikan studi yang dinanti dengan baik.
2. Yayasan Pendidikan Haji Agus Salim, yang selama ini memberikan wadah untuk mengenyam pendidikan sehingga dapat menyelesaikan studi dengan baik. Dan terimakasih telah memberi kesempatan pada penulis untuk mengadakan penelitian di Fakultas Psikologi.
3. Bapak Prof. DR. Abdul Munir, M.Pd selaku Dekan Fakultas Psikologi Universitas Medan Area.
4. Ibu Nini Sri Wahyuni, S.Psi. M.Pd selaku dosen pembimbing I, yang dengan sabar dan telah meluangkan banyak waktu, tenaga, saran, yang sangat berarti bagi penulis dalam penyelesaian skripsi ini.
5. Ibu Rahmi Lubis, S.Psi. M.Psi, selaku dosen pembimbing II, yang dengan sabar dan telah, meluangkan banyak waktu, memberi motivasi, tenaga, saran, yang sangat berarti bagi penulis dalam penyelesaian skripsi ini.

6. Ibu Dra. Nur'aini, S.Psi. M.S selaku ketua sidang dalam meja hijau.
7. Bapak Zuhdi Budiman, S.Psi. M.Psi, selaku dosen tamu yang telah memberi arahan dan saran kepada peneliti.
8. Ibu Salamiah Dewi, M.Psi selaku sekertaris yang telah memberi saran kepada peneliti.
9. Ibu Laili Alfita, MM. selaku Kepala Jurusan Psikologi.
10. Seluruh dosen di Fakultas Psikologi Universitas Medan Area, penulis ucapkan terima kasih atas ilmu yang telah diberikan.
11. Selurtuh staf Tata Usaha dan staf Biro Laboratorium Fakultas Psikologi Universitas Medan Area, saya ucapkan terima kasih untuk kemudahan dan kelancaran administrasi yang diberikan serta kesabarannya dalam melayani.
12. Adik-adik tersayang , Risma Aida, M.Nasir Akram, M.Fadly, dan M.Dafif Ar-Rayhan makasih untuk pengertiannya dan maaf selama proses penyelesaian skripsi ini menjadi sasaran amarah yang tak menentu.
13. Keluarga besar semua bunde Rusmiati, cek Syafaruddin, ibuk Nurbaiti dan keluarga lainnya yang tak mungkin disebutkan satu-persatu terimakasih atas doa dan motivasinya,.
14. Khairina, Nurianna Harahap, Hawari Lubis, dan Lely Hermayani terima kasih untuk kebersamaan, kenangan yang telah mewarnai proses perjalanan perkuliahan sejak awal hingga saat ini, semoga silaturahmi terus terjalin diantara kita.
15. Sahabat-sahabat yang sama berjuang Dwi, Suriani, Kak Meli, Novi, Yusrika, Kak Fitri, Noni, Putri, Qory, dan lainnya yang tak mungkin disebutin satu-persatu terimakasih atas support dan info-info yang telah diberikan. Semoga

UNIVERSITAS MEDAN AREA

silaturahmi terus terjalin diantara kita.

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 11/1/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber

2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area (repository.uma.ac.id)11/1/24

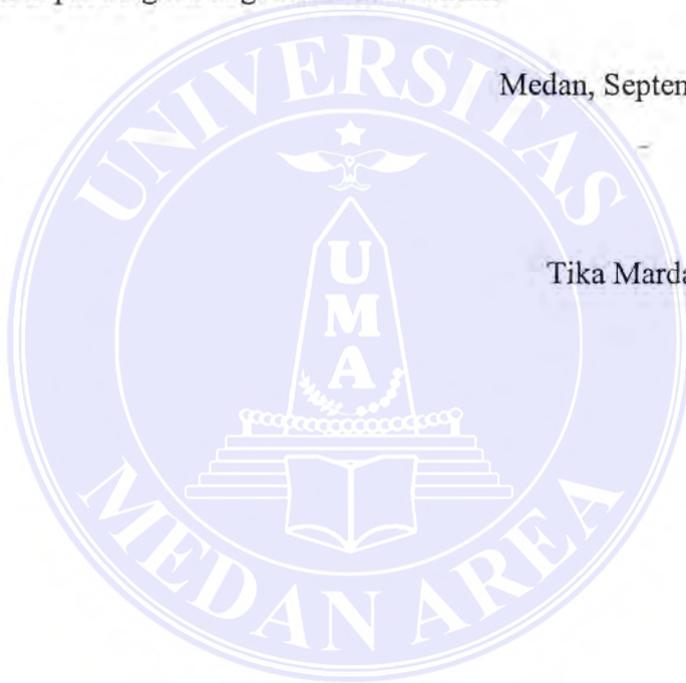
16. Sepupuku Rianti, Yunnisa, Yeni dan lainnya yang tak mungkin disebutin satu-persatu terimakasih untuk doanya dan motivasinya.

17. Terimakasih juga kepada orang-orang yang telah turut membantu saya dalam menyelesaikan tugas akhir ini.

Semoga segala amal dan kebaikan yang diberikan kepada penulis kiranya mendapat imbalan yang pantas dari Allah SWT. Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat berguna bagi kita semua. Amin

Medan, September 2012

Tika Mardana



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
ABSTRAK	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
UCAPAN TERIMA KASIH.....	vii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	8
C. Batasan Masalah	9
D. Rumusan Masalah	9
E. Tujuan Penelitian	9
F. Manfaat Penelitian	10
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengendara Kendaraan.....	11
1. Pengertian Pengendara Kendaraan	11
2. Peraturan Mengendara Kendaraan Bermotor	12
B. Disiplin Berlalulintas.....	15
1. Pengertian Disiplin Berlalulintas	15

2. Ciri-ciri Disiplin	19
3. Fungsi Disiplin	19
4. Faktor yang Mempengaruhi Disiplin	20
5. Aspek-aspek Disiplin Berlalulintas	22
C. Kontrol Diri	32
1. Pengertian Kontrol Diri	32
2. Ciri-Ciri Kontrol Diri	35
3. Aspek Kontrol Diri	36
4. Faktor-faktor yang mempengaruhi Kontrol Diri	38
D. Hubungan Antara Kontrol Diri dengan Disiplin Berlalulintas Pada Pengendara Kendaraan Bermotor	40
E. Paradigma Penelitian	44
F. Hipotesis	45
BAB III. METODE PENELITIAN	
A. Tipe Penelitian	46
B. Identifikasi Variabel Penelitian	46
C. Definisi Operasional Variabel Penelitian	46
D. Populasi, Sampel dan Teknik Pengambilan Sampel	47
E. Metode Pengumpulan Data	49
F. Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur	50
G. Metode Analisis Data	52
BAB IV. PELAKSANAAN, ANALISIS DATA, HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	

A. Orientasi Kanchah dan Persiapan Penelitian	54
B. Pelaksanaan Penelitian	61
C. Analisis Data dan Hasil Penelitian	62
D. Pembahasan	68
BAB V. PENUTUP	
A. Kesimpulan	71
B. Saran	72
DAFTAR PUSTAKA	74



DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel :

1. Distribusi Butir-butir Pernyataan Skala Kontrol Diri Sebelum Uji Coba.....	57
2. Distribusi Butir-butir Pernyataan Skala Disiplin Berlalulintas Sebelum Uji Coba	58
3. Distribusi Butir-butir Pernyataan Skala Kontrol Diri Setelah Uji Coba.....	60
4. Distribusi Butir-butir Pernyataan Skala Disiplin Berlalulintas Setelah Uji Coba	61
5. Rangkuman Hasil Perhitungan Uji Normalitas Sebaran	63
6. Rangkuman Hasil Perhitungan Uji Linieritas Hubungan	63
7. Rangkuman Perhitungan Hasil Analisis Korelasi Product Moment.	64
8. Statistik Induk	65
9. Hasil Perhitungan Nilai Rata-rata Hipotetik dan Nilai Rata-rata Empirik	68

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Di Indonesia pemerintah pernah menyerukan gerakan disiplin nasional dalam kehidupan bermasyarakat yang dimulai dari disiplin di jalan raya. Masalah kedisiplinan berlalu lintas yang buruk merupakan fenomena yang terjadi di kota-kota besar di negara-negara berkembang. Salah satu wujudnya yaitu dengan mengeluarkan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya atau lebih dikenal sebagai UULAJR. Adanya UULAJR diharapkan masyarakat dapat memahami dan melaksanakan undang-undang tersebut sebagai pedoman dalam disiplin berlalu lintas, tetapi kenyataannya masih banyak ditemui pelanggaran yang dilakukan oleh para pengguna jalan, misalnya bus kota yang berhenti sembarangan padahal terdapat rambu dilarang berhenti, sepeda motor melewati trotoar yang seharusnya untuk pejalan kaki, berjalan melawan arus, berputar arah sembarangan, berkendara tanpa memiliki surat-surat yang lengkap, kebut-kebutan dan bermanuver di jalan yang padat (Hartuti, 1997).

Soekamto (1990) mengemukakan secara sosiologis yuridis perkembangan wilayah perkotaan yang relatif pesat di Indonesia berpengaruh terhadap segi kehidupan sosial-ekonomi, kehidupan yang tentram dan tertib, perkembangan kota, transportasi dan lalu lintas. Ditambahkan oleh Sudarso (2000) persoalan lalu lintas muncul berkaitan dengan bertambahnya jumlah penduduk kota, yang berakibat juga semakin meningkatnya pergerakan atau aktivitas di jalan raya.

Lalulintas yang beraneka ragam dan penambahan jumlah kendaraan yang jauh

lebih cepat dibandingkan penambahan pra-sarana jalan, menyebabkan masalah lalu-lintas berupa kemacetan dan kecelakaan. Perilaku pengemudi berperan besar terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Perilaku pengemudi ini terkait dengan disiplin yang dimiliki individu dalam mengendarai kendaraan. Disiplin berlalu lintas adalah suatu kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan kesetiaan, keteraturan, ketertiban, komitmen, dan konsisten terhadap norma dan nilai yang telah disepakati dalam undang-undang berlalu lintas agar tercipta lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar tertib dan teratur.

Menurut Sulaksono (2005) setidaknya ada tiga hal yang menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu: *human error*, kendaraan, dan lingkungan. Faktor *human error* atau kesalahan dari pengemudi menduduki peringkat pertama (57%); faktor kendaraan yang tidak layak pakai (30%); faktor lingkungan berupa jalan yang rusak, baik bergelombang, berlubang, tikungan-tikungan tajam dan sebagainya (13%). Ditambahkan oleh Bachtiar (2005) bahwa penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan paling banyak atau 91% disebabkan oleh faktor manusia. Faktor kedua kecelakaan sebanyak 5% adalah faktor kendaraan, faktor jalan 3% dan faktor lingkungan 1%. Hasil penelitian di atas menunjukkan bahwa mayoritas faktor perilaku manusia atau pengemudi menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan. Atas dasar ini maka salah satu upaya menertibkan dan menciptakan lalu lintas yang aman dan lancar adalah kedisiplinan pengemudi.

Rachman (dalam Sudrajat, 2008) mengartikan disiplin dalam kaitannya dengan lalu lintas jalan raya sebagai upaya mengendalikan diri dan sikap mental individu atau masyarakat dalam mengembangkan kepatuhan dan ketaatan

terhadap peraturan dan tata tertib berdasarkan dorongan dan kesabaran yang muncul dari dalam hatinya. Prijodarminto (1994) mengatakan bahwa disiplin sebagai kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dan serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan atau ketertiban.

Dalam bahasa Indonesia istilah disiplin kerap kali terkait dan menyatu dengan istilah tata tertib dan mentertibkan. Istilah ketertiban mempunyai arti kepatuhan seseorang dalam mengikuti peraturan dan tata tertib karena didorong atau disebabkan oleh sesuatu yang datang dari luar dirinya. Sebaliknya, istilah disiplin sebagai kepatuhan dan ketaatan yang muncul karena adanya kesadaran dan dorongan diri dalam diri orang itu. Istilah tata tertib berarti perangkat peraturan yang berlaku untuk menciptakan kondisi yang tertib dan teratur (Tu'u, 2004).

Di Indonesia menurut data Dephub kesalahan terbesar (86,8%) setiap kecelakaan disebabkan oleh faktor pengemudi, sedangkan data statistik Polri mencatat angka sebesar 84%. Karena itu, budaya dan mental pengemudi kendaraan yang bersifat "*aggressive driving*" (pengendara agresif) harus segera diperbaiki dengan membudayakan cara mengemudi yang benar berdasarkan penguasaan teknis dan mental pengemudi atau populer dikenal sebagai *defensive driving* (pengendara defensif). Diharapkan disiplin berlalu lintas dapat tumbuh dan dimiliki oleh semua pengendara dengan kesadaran yang tinggi sehingga dapat terwujud keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas. Disiplin berlalu lintas merupakan salah satu pencerminan dari disiplin nasional

UNIVERSITAS MEDAN AREA tabat dan harga diri bangsa. Selain itu, harapan yang tinggi

juga dibebankan pada pemerintah agar masalah kedisiplinan berlalu lintas terus menerus disosialisasikan ke masyarakat sejak TK hingga perguruan tinggi. Masyarakat sebagai subjek hukum harus patuh dan disiplin terhadap aturan hukum yang telah ditetapkan oleh pemerintah, dengan kedisiplinan yang baik maka akan tercapai masyarakat yang teratur dan sejahtera. Namun kenyataan yang terjadi, Indonesia merupakan salah satu negara yang paling buruk dalam bidang keselamatan lalu lintas.

Penelitian yang dilakukan oleh *Asian Development Bank* (ADB) menyebutkan, Indonesia adalah negara yang paling buruk dalam bidang keselamatan lalu lintas se-Asia Pasifik di bawah Laos dan Nepal. Pada tahun 2005 misalnya, di wilayah DKI Jakarta dan sekitarnya tercatat 4.156 peristiwa kecelakaan dengan memakan korban jiwa 1.118 orang. Jumlah ini meningkat pada 2006 sebanyak 4.407 kasus dengan korban jiwa 1.128 orang (Sutawi, 2006). Sementara di wilayah Sukoharjo, sepanjang tahun 2010 tercatat terjadi 281 peristiwa kecelakaan dengan memakan korban jiwa 78 orang, dan 107 lainnya mengalami luka berat dan ringan. Begitu juga di kota Medan, hingga bulan Oktober 2011, angka kecelakaan di Kota Medan, mencapai 8.000 kasus, 65% kecelakaan sepeda motor. Presentase tertinggi penyebab terjadinya kecelakaan adalah faktor pengendara 61%, faktor sarana jalan 19% dan faktor kendaraan 20%. Ini terjadi karena kurangnya kontrol diri para pengemudi. Usia rata-rata korban jiwa antara 20 sampai 40 tahun.

Fenomena yang terjadi adalah hampir disetiap persimpangan empat jalan raya di Kota Medan terkesan tidak teratur, yang membuat laju kendaraan menjadi macet. Kehadiran Polisi Lalu lintas (Polantas) yang mengatur arus kendaraan

supaya teratur terkesan sudah tidak lagi dihargai. Sebagian besar pengemudi kendaraan saling beradu cepat dan berlomba kencang untuk sampai ke tujuan. Volume kendaraan semakin meningkat di saat pagi hari pada jam-jam anak masuk sekolah dan jam masuk kantor. Begitupula ketika jam anak-anak sekolah pulang pada siang hari maupun di sore harinya. Ironisnya meskipun kondisi jalan raya dipadati kendaraan, baik roda dua maupun mobil, becak dan lain-lain, masih banyak pengemudi kendaraan yang tidak mau peduli dengan situasi rawan kecelakaan tersebut. Selain melanggar rambu-rambu lalu lintas mereka juga kerap ngebut dan menyelip-nyelip kendaraan lain ([http:// DNA Berita.com](http://DNA.Berita.com)). Ini karena tidak adanya kesadaran dari dalam diri pengemudi atau pengendara sebagai akibat lemahnya kontrol diri. Dampak dari rendahnya kontrol diri inilah yang menyebabkan timbulnya kecelakaan yang menggambarkan bahwa pengendara banyak yang tidak disiplin dalam berlalu lintas.

Menurut Crow dan Crow (dalam Hali, 2010) ada empat faktor yang mempengaruhi disiplin yaitu: Faktor psikologis (persepsi, motif yang mendorong menghargai orang lain dan untuk mencapai prestise atau martabat, ketenangan, sikap dan gangguan psikis yang dapat mengganggu kedisiplinan). Faktor perorangan (sikap seseorang yang tidak sesuai dengan standar yang akan berlaku akan mempengaruhi kedisiplinannya). Faktor sosial (dalam kehidupan berkelompok akan timbul pengaruh social pada sikap individu, pimpinan akan berusaha mengikuti perkembangan anak buahnya). Faktor lingkungan (seperti udara yang segar, ruangan yang menarik, suasana yang tenang, dan nilai-nilai masyarakat sangat mempengaruhi perkembangan disiplin). Di dalam faktor psikologis terkandung ketenangan, dimana ketenangan ini merupakan kondisi

kemampuan seseorang dalam melakukan kontrol diri. Hal ini sejalan dengan pernyataan yang dikemukakan Goldfried dan Merbaum (dalam Huroniyah, 2004) bahwa kontrol diri adalah sebagai proses yang menjadikan individu sebagai agen utama dalam membimbing, mengatur dan mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa individu ke arah konsekuensi positif

Kontrol diri merupakan suatu kecakapan individu dalam membaca situasi diri dan lingkungannya serta kemampuan untuk mengontrol dan mengelola faktor-faktor perilaku sesuai dengan situasi dan kondisi untuk menampilkan diri dalam melakukan sosialisasi, kemampuan untuk mengendalikan perilaku, kecenderungan untuk menarik perhatian, keinginan untuk mengubah perilaku agar sesuai untuk orang lain, menyenangkan orang lain, selalu konform dengan orang lain dan menutup perasaannya. Menurut Calhoun dan Acocella (2000) kontrol diri merupakan pengaturan untuk mengatur diri sendiri baik secara fisik, kebiasaan dan proses psikologi. Kontrol diri merupakan hal yang penting dalam diri individu. Dua alasan pentingnya kontrol diri. *Pertama*, individu hidup di dalam kelompok. Setiap orang berusaha memenuhi kebutuhan hidupnya agar kebutuhan setiap pihak dapat terpenuhi, oleh karena itu individu harus dapat mengontrol dirinya agar tidak mengganggu kenyamanan orang lain. *Kedua*, setiap manusia dari berbagai latar belakang budaya mempunyai tujuan yang berhubungan dengan tujuan, kebaikan dan keinginan lainnya. Kontrol diri dibutuhkan untuk memenuhi tujuan-tujuan tersebut.

Averill (dalam Sarafino, 2000) menyatakan bahwa bila individu mempunyai kontrol diri yang baik, maka akan mampu mengatur perilaku dengan kemampuan internalnya dan bila tidak mampu mengatur perilakunya maka akan menggunakan sumber eksternalnya. Sementara Hurlock (1997), menyatakan

bahwa kontrol diri berkaitan dengan bagaimana individu mengendalikan emosi serta dorongan diri dalam dirinya, dimana menurut konsep ilmiah pengendalian emosi itu berarti mengarahkan energi emosi ke saluran ekspresi yang bermanfaat dan dapat diterima. Pada kehidupan seseorang terdapat berbagai macam stimulus yang diterima, oleh karena itu diharapkan mampu untuk memilah mana stimulus yang harus diterima dan mana stimulus yang harus ditolak atau dibuang. Individu harus mampu mengantisipasi dan mengatasi semua peristiwa atau masalah yang terjadi dalam kehidupannya agar tidak menjadi semakin besar dan rumit. Individu juga harus mampu mengartikan semua peristiwa atau kejadian-kejadian dalam kehidupannya agar dapat menjalani hidup dengan mudah dan dapat memikirkan langkah-langkah yang harus diambil. Hidup selalu dihadapkan pada pilihan dimana individu harus dapat memilih yang terbaik.

Kontrol diri sangat diperlukan dalam berbagai situasi kehidupan, termasuk dalam mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya. Kelengahan dan kurangnya kontrol diri dapat berakibat fatal pada saat mengendarai kendaraan bermotor. Oleh karena itu pengendara kendaraan bermotor diharapkan memiliki kontrol diri yang tinggi, karena dengan memiliki kontrol diri yang tinggi individu diharapkan mampu mengendalikan perilaku yang menyimpang khususnya tidak disiplin dalam berlalu lintas. Dimilikinya kontrol diri berperan mencegah terjadinya kecelakaan bermotor karena dengan kemampuan mengontrol diri maka individu akan dapat mengatur dan mengarahkan bentuk-bentuk perilakunya melalui pertimbangan yang rasional sehingga dapat membawa ke arah perilaku yang positif. Seseorang dikatakan disiplin berlalu lintas jika ia mematuhi peraturan tentang apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas, baik dalam bentuk rambu-

kecepatan tertentu di tempat-tempat tertentu, larangan mendahului kendaraan dan sebagai peraturan yang dalam bentuk rambu-rambu seperti: larangan parkir di tempat tertentu, larangan menjalankan kendaraan melebihi batas kecepatan tertentu di jalur-jalur tertentu. Sedangkan peraturan yang tidak dalam bentuk rambu-rambu dapat berupa konvensi etika dalam berlalu lintas, seperti: mendahului kendaraan lain tidak boleh melalui sebelah kiri kendaraan yang didahului atau mematikan ponsel pada saat mengemudi. Jika pengguna jalan melanggar peraturan tersebut, maka dapat dikategorikan sebagai tidak disiplin dalam berlalu lintas, atau melanggar peraturan lalu lintas.

Kenyataan yang selama ini terjadi menunjukkan data-data atau kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi, dimana penyebabnya didominasi oleh faktor manusia (pengendara) diantaranya yaitu kurangnya kontrol diri. Fakta ini dapat diinterpretasi dan menjadi asumsi yang menarik bahwa sifat dasar dan karakteristik manusia berperan secara langsung terhadap keselamatan pengendara kendaraan bermotor. Demikian pula halnya dengan para mahasiswa yang seringkali bertingkah laku tidak disiplin dalam mengendara kendaraan bermotor. Pergi maupun saat pulang dari kampus, terlihat tidak melengkapi kendaraannya dengan persyaratan yang telah ditentukan. Mahasiswa Fakultas Psikologi merupakan bagian dari pengendara kendaraan bermotor yang seringkali mengabaikan peraturan yang telah ditetapkan. Mahasiswa Fakultas Psikologi angkatan 2010 adalah individu-individu yang tengah memasuki masa dewasa awal atau remaja akhir, dimana tingkah laku yang mereka tunjukkan kurang disiplin, khususnya dalam mengendara kendaraan bermotor yang dapat menyebabkan risiko yang tinggi terhadap terjadinya kecelakaan. Dari banyaknya kecelakaan lalu lintas di jalan raya ini, peneliti terinspirasi untuk mengadakan sebuah penelitian

dengan judul: Hubungan antara Kontrol Diri dengan Disiplin Berlalulintas pada Pengendara Kendaraan Bermotor Mahasiswa Fakultas Psikologi UMA Medan”.

B. Identifikasi Masalah

Disiplin berlalu lintas adalah suatu kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan kesetiaan, keteraturan, ketertiban, komitmen, dan konsisten terhadap peraturan berlalu lintas. Dari faktor manusia ini, aspek yang paling utama yang menjadi penyebab adalah rendahnya kontrol diri para pengendara.

C. Batasan Masalah

Penelitian ini menekankan pada masalah disiplin berlalu lintas, dimana dari berbagai faktor penyebab yang mempengaruhi tinggi rendahnya disiplin berlalu lintas adalah kontrol diri yang dimiliki pengendara kendaraan bermotor. Oleh karena itu penelitian ini memfokuskan perhatian pada kajian atau keterkaitan antara kontrol diri dengan disiplin berlalu lintas pada pengendara kendaraan bermotor.

Sebagai subjek dalam penelitian ini (populasi) adalah mahasiswa Fakultas Psikologi Universitas Medan Area, yang dalam kesehariannya datang ke kampus mengendarai kendaraan (sepeda motor atau mobil). Diperkirakan jumlah mahasiswa yang dibutuhkan sesuai dengan keperluan penelitian ini berjumlah 317 orang. Waktu penelitian direncanakan akan dilaksanakan pada bulan Juni 2012.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka perumusan masalah adalah: Apakah ada hubungan antara kontrol diri dengan disiplin berlalulintas pada pengendara kendaraan bermotor.

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 11/1/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area (repository.uma.ac.id)11/1/24

E. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui ada hubungan antara kontrol diri dengan disiplin berlalu lintas pada pengendara kendaraan bermotor.

F. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan akan memberikan manfaat baik teoritis maupun secara praktis.

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini memberikan wacana pemikiran dan sumbangan informasi berupa data-data empirik tentang hubungan antara kontrol diri dengan disiplin berlalu lintas, sehingga dapat digunakan sebagai salah satu sumber acuan dalam penelitian yang selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini memberi informasi tentang hubungan antara kontrol diri dengan disiplin berlalu lintas, sehingga diharapkan subjek khususnya pengendaran kendaraan bermotor dapat memahami dan memiliki kontrol diri yang tinggi sebagai salah satu cara meningkatkan kemampuan berdisiplin dalam berlalu lintas. Bagi pihak Kepolisian hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi berkaitan dengan hubungan antara kontrol diri dengan disiplin berlalu lintas pada pengendara kendaraan bermotor sehingga pihak Kepolisian dapat mengambil kebijakan yang dapat meningkatkan kontrol diri dan kedisiplinan pada pengendara bermotor serta dapat mencegah terjadinya kecelakaan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengendara Kendaraan

1. Pengertian Pengendara Kendaraan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia tentang kendaraan dan pengemudi tahun 1993 menyatakan bahwa pengendara adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor. Sedangkan kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk digunakan sebagai alat transportasi. Umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam, namun mesin listrik dan mesin lainnya juga dapat digunakan. Kendaraan bermotor memiliki roda, dan biasanya berjalan di atas jalanan. Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua, atau tiga tanpa rumah-rumah baik dengan atau tanpa kereta samping. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

Berdasarkan UU No. 14 tahun 1992 yang dimaksud dengan peralatan teknik dapat berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan.

2. Peraturan Mengendara Kendaraan Bermotor

Peraturan yang wajib ditaati pengendara kendaraan (<http://www.rolres.kotacimahi.com>). Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudi kendaraan bermotor di jalan, wajib:

- a. Mampu mengemudi kendaraannya dengan wajar.
- b. Mengutamakan keselamatan pejalan kaki.
- c. Menunjukkan STNK, SIM, tanda bukti lulus ujian atau tanda bukti yang lain yang sah dalam hal ini dilakukan pemeriksaan.
- d. Mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, waktu kerja dan waktu isyarat pengemudi, gerak lalu lintas berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan layak jalan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan minimum dan kecepatan maksimum, tata cara pengangkutan penumpang, tata cara penggandengan dengan penempelan kendaraan lain.
- e. Memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan roda empat atau lebih dan mempergunakan helm bagi pengemudi kendaraan bermotor roda dua.

Kriteria atau persyaratan yang seharusnya dipenuhi oleh setiap pengguna jalan raya untuk menciptakan kondisi berkendara yang menyenangkan, aman dan nyaman bagi semua orang termasuk pejalan kaki, pemakai sepeda, warga yang bermukim di pinggir jalan antara lain yaitu (<http://organisasi.org>):

a. Bisa Mengemudi dengan Baik

Seharusnya dibuatkan tempat-tempat dan metode khusus untuk latihan orang-orang yang belum lancar membawa kendaraan sehingga dapat meminimalisir kecelakaan yang terjadi akibat belajar mengemudi. Jalan raya

b. Mengerti Peraturan Lalu Lintas

Para pengemudi wajib mentaati peraturan-peraturan di jalan raya baik yang tertulis dalam marka jalan maupun yang tidak tertulis secara langsung. Apa jadinya jika seseorang yang tidak mengerti lampu lalu-lintas berada di jalan raya. Apa jadinya kalau anak SD atau SMP diperbolehkan atau bahkan disuruh membawa motor atau mobil.

c. Bisa Menghargai Orang Lain

Di jalan banyak orang yang tidak peduli dengan orang lain sehingga senang main serobot, mengganggu pejalan kaki, membuat kaget pengendara lain, menggunakan aksesoris yang mengganggu orang lain, membawa kendaraan yang menimbulkan asap atau polusi tingkat tinggi, dan lain-lain.

d. Sifat Sabar di Jalan

Setiap pengendara kendaraan bermotor harus bisa sabar dalam antri di kemacetan jalan, sabar menghadapi lampu merah yang lama, sabar menghadapi tingkah laku buruk pemakai jalan lain, sabar menghadapi kondisi kritis, dan lain sebagainya. Kepentingan pribadi yang ingin segera cepat sampai di tempat tujuan harus diabaikan demi kepentingan dan keselamatan bersama di jalan raya.

e. Cerdas di Jalan Raya

Seorang pengemudi harus cerdas dan mampu berpikir cepat serta mampu mengambil keputusan dalam waktu yang singkat. Semua itu harus memperhatikan kepentingan orang lain juga. Dasar-dasar pengetahuan di jalan raya harus dikuasai termasuk bagaimana harus bersikap dalam kondisi yang sulit. Sedikit banyak tentang mesin atau teknik kendaraan harus diketahui agar tidak selalu

mengandalkan teknisi atau bengkel saat ada masalah atau kerusakan mesin kendaraan yang mendadak.

f. Tidak Berorientasi Pada Ruang / Waktu

Biasanya para awak kendaraan barang dan kendaraan umum seperti supir dan kernet / kondektur hanya mempedulikan kepentingan sendiri saja, tanpa mau tahu bahwa kelakuan buruk mereka di jalan raya sangat mengganggu dan membahayakan pengguna jalan yang lain. Ini merupakan tugas pemerintah untuk mengatur sistem transportasi agar tidak lagi ada sistem kejar setoran atau kejar waktu. Bis atau angkutan kota dengan sistem setoran biasanya memiliki kelakuan yang kurang baik di jalan raya akibat tekanan target yang cukup berat.

g. Mengutamakan Keselamatan

Setiap pengguna jalan dan warga masyarakat yang berada di sekitar jalan raya harus bersama-sama bahu-membahu menciptakan kondisi di jalan raya yang baik demi keselamatan bersama.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya, dan digunakan untuk transportasi darat. Pengendara kendaraan bermotor wajib menaati peraturan yang ada seperti: mampu mengemudikan kendaraannya, mengutamakan keselamatan pejalan kaki, menunjukkan STNK dan SIM, mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, dan memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan roda empat dan helm bagi penumpang kendaraan bermotor roda dua.

B. Disiplin Berlalu Lintas

1. Pengertian Disiplin Berlalu lintas

Disiplin merupakan istilah yang sudah memasyarakat di berbagai instansi pemerintah maupun swasta. Dikenal adanya disiplin kerja, disiplin lalu lintas, disiplin belajar, disiplin diri dan macam istilah disiplin lainnya. Masalah yang di bahas dalam penelitian ini adalah mengenai disiplin lalu lintas. Untuk memahami disiplin berlalu lintas terlebih dahulu akan dikemukakan pengertian disiplin menurut para ahli.

Hurlock (1980) menjelaskan bahwa, disiplin merupakan cara masyarakat mengajarkan anak-anak perilaku moral yang diterima oleh kelompok, tujuannya adalah memberitahukan kepada anak-anak perilaku mana yang baik dan mana yang buruk dan mendorongnya berperilaku sesuai dengan standar-standar ini.

Istilah disiplin berasal dari bahasa latin *diciplina* yang menunjuk pada kegiatan belajar dan mengajar. Istilah tersebut sangat dekat dengan istilah dalam bahasa inggris *disciple* yang berarti mengikuti orang untuk belajar di bawah pengawasan seorang pemimpin. Dalam kegiatan belajar tersebut, bawahan dilatih untuk patuh dan taat pada peraturan-peraturan yang dibuat oleh pemimpin. Istilah bahasa Inggris lainnya yakni *Discipline*, berarti : (1) tertib, taat, atau mengendalikan tingkah laku, penguasaan diri, pengendali diri, (2) latihan membentuk, meluruskan atau menyempurnakan sesuatu, sebagai kemampuan mental atau karakter moral, (3) hukuman yang diberikan untuk melatih atau memperbaiki , (4) kumpulan atau system peraturan-peraturan bagi tingkah laku (William 1979). Adapun macam disiplin yang harus dipatuhi, dapat dibedakan sebagai berikut; (1).Disiplin diri (disiplin pribadi atau swadisiplin), yaitu apabila

peraturan-peraturan atau ketentuan-ketentuan itu hanya berlaku bagi diri seseorang. Misalnya, disiplin belajar, disiplin bekerja, dan disiplin beribadah.(2). Disiplin sosial adalah apabila ketentuan-ketentuan atau peraturan-peraturan itu harus dipatuhi oleh orang banyak atau masyarakat. Misalnya, disiplin lalu lintas, dan disiplin menghadiri rapat.(3). Disiplin nasional adalah apabila peraturan-peraturan atau ketentuan-ketentuan itu merupakan tata laku bangsa atau norma kehidupan berbangsa dan bernegara yang harus dipatuhi oleh seluruh rakyat. Misalnya, disiplin membayar pajak dan disiplin mengikuti upacara bendera (Asy Mas'udi, 2000).

Dalam bahasa Indonesia istilah disiplin kerap kali terkait dan menyatu dengan istilah tata tertib dan mentertibkan. Istilah ketertiban mempunyai arti kepatuhan seseorang dalam mengikuti peraturan dan tata tertib karena didorong atau disebabkan oleh sesuatu yang datang dari luar dirinya. Sebaliknya, istilah disiplin sebagai kepatuhan dan ketaatan yang muncul karena adanya kesadaran dan dorongan diri dalam diri orang itu. Istilah tatar tertib berarti perangkat peraturan yang berlaku untuk menciptakan kondisi yang tertib dan teratur (Tu'u, 2004).

Tim kelompok kerja gerakan Disiplin Nasional 1995 (Tu'u, 2004) merumuskan pengertian disiplin sebagai ketaatan, peraturan dan norma kehidupan masyarakat, berbangsa dan bernegara yang berlaku, yang dilaksanakan secara sadar dan ikhlas lahir bathin, sehingga timbul rasa malu terkena sanksi dan rasa takut terhadap Tuhan Yang Maha Esa. Perilaku tersebut diikuti berdasarkan keyakinan bahwa hal itu berguna bagi dirinya dan masyarakat. Di sisi lain, disiplin adalah alat untuk menciptakan perilaku dan tata tertib manusia sebagai

pribadi maupun sebagai kelompok masyarakat. Oleh sebab itu disiplin disini berarti hukuman atau sanksi yang berbobot mengatur dan mengendalikan perilaku.

Lebih lanjut Rachman (dalam Sudrajat, 2008) mengartikan disiplin sebagai upaya mengendalikan diri dan sikap mental individu atau masyarakat dalam mengembangkan kepatuhan dan ketaatan terhadap peraturan dan tata tertib berdasarkan dorongan dan kesabaran yang muncul dari dalam hatinya.

Prijodarminto (1994) mengatakan bahwa disiplin sebagai kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dan serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan atau ketertiban.

Untuk membentuk satu sikap hidup, perbuatan, dan kebiasaan dalam mengikuti, menaati dan mematuhi peraturan yang berlaku, orang dapat mengembangkannya melalui kesadaran diri dan kebebasan dirinya dalam menaati dan mengikuti aturan yang ada. Untuk menjamin keselamatan diri di jalan raya diperlukan kepada para pengendara untuk mematuhi peraturan lalu lintas.

Menurut Undang-undang No 22 tahun 2009 lalu lintas adalah sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedang yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Ada tiga komponen lalu lintas (<http://wikipwdia.com>), yaitu manusia sebagai pengguna

kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang

memenuhi persyaratan kelaikan dikemukakan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan geometrik. Dapat disimpulkan bahwa lalu lintas adalah hubungan antar manusia dengan ataupun tanpa disertai alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang gerakanya. Seseorang dikatakan disiplin berlalu lintas jika ia mematuhi peraturan tentang apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas, baik dalam bentuk rambu-rambu atau tidak. Larangan menjalankan kendaraan melebihi batas-batas kecepatan tertentu di tempat-tempat tertentu, larangan mendahului kendaraan dan sebagai peraturan yang dalam bentuk rambu-rambu seperti: larangan parkir di tempat tertentu larangan menjalankan kendaraan melebihi batas kecepatan tertentu di jalur-jalur tertentu. Sedangkan peraturan yang tidak dalam bentuk rambu-rambu dapat berupa konvensi etika dalam berlalu lintas, seperti: mendahului kendaraan lain tidak boleh melalui sebelah kiri kendaraan yang didahului atau mematikan ponsel pada saat mengemudi. Jika pengguna jalan melanggar peraturan tersebut, maka dapat dikategorikan sebagai tidak disiplin dalam berlalu lintas, atau melanggar peraturan lalu lintas.

Berdasarkan uraian di atas, peneliti menyimpulkan bahwa disiplin berlalu lintas adalah suatu kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan kesetiaan, keteraturan, ketertiban, komitmen, dan konsisten terhadap norma dan nilai yang telah disepakati dalam undang-undang berlalu lintas agar tercipta lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar tertib dan teratur.

2. Ciri-ciri Disiplin

Individu yang memiliki nilai kedisiplinan memiliki ciri-ciri sebagai berikut: (1). Ketaatan, adalah suatu sikap/ perilaku individu yang mengikuti apa-apa yang menurut dirinya perintah atau aturan yang harus dijalani terlebih dahulu mempertimbangkan kebenaran perintah itu; (2). Kepatuhan adalah sikap atau perilaku individu yang tunduk atas segala perintah dan aturan tanpa mengkaji terlebih dahulu benar tidaknya perintah tersebut; (3). Kesetiaan adalah sikap atau perilaku individu yang dengan kontinyu melaksanakan aturan atau perintah tanpa terpengaruh hal-hal yang menghalangi dirinya dalam melaksanakan aturan atau perintah itu; (4). Keteraturan adalah sikap atau perilaku individu yang dalam melaksanakan aturan dan perintah mengikuti berulang secara tetap; (5). Ketertiban adalah sikap atau perilaku individu yang dalam menjalankan aturan atau perintah aturan dan tahapan yang benar; (6). Komitmen adalah sikap atau perilaku individu yang dalam menjalankan aturan atau perintah dengan penuh tanggung jawab; (7). Konsisten, adalah sikap atau perilaku idividu yang dalam menjalankan aturan atau perintah tidak tergoyahkan oleh gangguan atau teguh pendirian.

(<http://digilib.Unnes.ac.id/gsd/collect/skripsi/indexassoc/HASH01C6.dir/doc.pdf>)

3. Fungsi Disiplin

Berdisiplin mengandung arti “mentaati tata tertib atau menuruti tata tertib” atau dengan kata lain diartikan ketaatan pada aturan dan tata tertib. Kalau diperhatikan dewasa ini, ukuran disiplin dalam konsep manusia modern dan intelektual bukan lagi bertumpu pada disiplin kaku, otorita dan *trust*, akan tetapi

disiplin dalam konsep kerja cerdas yaitu lebih menitik beratkan pada implementasi sikap hidup bertanggung jawab (*responsibility*), berorientasi pada sikap target dan kualitas (gugus kendali mutu), pemberian sugesti dan semangat pada orang lain serta mampu membuktikan kreativitas.

Disiplin sangat penting dan dibutuhkan oleh setiap individu masyarakat. Disiplin menjadi persyaratan bagi pembentukan sikap, perilaku, dan tata kehidupan berdisiplin yang akan mengantar seseorang sukses dalam belajar dan kelak ketika bekerja.

Goodman (1999) menyatakan bahwa manfaat disiplin diantaranya dapat menyesuaikan diri dengan lingkungan dengan baik. Penyesuaian diri dengan baik maksudnya seseorang selalu melakukan perbuatan-perbuatan yang bernilai baik kemudian agar dapat mengontrol perbuatan yang dilakukan dan pantas untuk dikerjakan. Sedangkan Schneiders (1994) menambahkan bahwa disiplin merupakan suatu sarana untuk memenuhi kebutuhan yaitu kebutuhan rasa sayang, rasa aman, kebersamaan dan dapat untuk menghindari terjadinya frustrasi, pada mulanya disiplin diartikan sama dengan pendidikan dan pelatihan.

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa fungsi disiplin untuk menjadikan seseorang agar dapat menyesuaikan diri dengan norma-norma dilingkungan, mengontrol perbuatan yang pantas dilakukan, melatih mental fisik dan moral serta untuk meningkatkan prestasi.

4. Faktor yang Mempengaruhi Disiplin

Menurut Crow dan Crow (dalam Hali, 2010) ada empat faktor yang

mempengaruhi disiplin yaitu :

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 11/1/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber

2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area (repository.uma.ac.id)11/1/24

a. Faktor psikologis

Faktor psikologis meliputi persepsi, motif yang mendorong menghargai orang lain dan untuk mencapai prestise atau martabat, ketenangan, sikap dan gangguan psikis yang dapat mengganggu kedisiplinan. Faktor psikologis lainnya yang berperan dalam kedisiplinan seseorang adalah kontrol diri, dimana kontrol diri menurut Goldfried dan Merbaum (dalam Huroniyah, 2004) adalah sebagai proses yang menjadikan individu sebagai agen utama dalam membimbing, mengatur dan mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa individu kearah konsekuensi positif.

b. Faktor perorangan

Sikap seseorang yang tidak sesuai dengan standar yang akan berlaku akan mempengaruhi kedisiplinannya.

c. Faktor sosial

Dalam kehidupan berkelompok akan timbul pengaruh sosial pada sikap individu, pimpinan akan berusaha mengikuti perkembangan anak buahnya.

d. Faktor lingkungan

Seperti udara yang segar, ruangan yang menarik, suasana yang tenang, dan nilai nilai masyarakat sangat mempengaruhi perkembangan disiplin.

Dari penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi kedisiplinan adalah faktor psikologis, faktor perorangan, faktor social, dan faktor lingkungan yang mana semua faktor tersebut saling mempengaruhi antara satu dengan yang lainnya.

5. Apek-aspek Disiplin Berlalu Lintas

Menurut Julianto (2008) rambu lalu lintas adalah salah satu alat perlengkapan jalan dalam bentuk tertentu yang memuat lambang, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan diantaranya, yang digunakan untuk memberikan peringatan, larangan, perintah dan petunjuk bagi pemakai jalan. Rambu lalu lintas dibuat untuk menciptakan kelancaran, keteraturan dan keselamatan dalam berkendara. Marka jalan dan rambu-rambu merupakan objek untuk menyampaikan informasi baik itu perintah, larangan, dan petunjuk.

Dalam diktat Lalu Lintas (2008) rambu-rambu lalu lintas mengandung berbagai fungsi yang masing – masing mengandung konsekuensi hukum sebagai berikut :

a. Perintah.

Yaitu bentuk pengaturan yang jelas dan tegas tanpa ada interpretasi lain yang wajib dilaksanakan oleh pengguna jalan. Karena sifatnya perintah, maka tidak benar adanya perintah tambahan yang membuka peluang munculnya interpretasi lain. Misalnya : rambu belok kiri yang disertai kalimat belok kiri boleh terus adalah bentuk yang keliru. Penggunaan kata boleh dan terus mengandung makna ganda dan dengan demikian mengurangi makna perintah menjadi makna pilihan. Yang benar adalah belok kiri langsung. Dengan demikian, pelanggar atas perintah ini dapat dikenai sanksi sesuai perundang – undangan yang berlaku.

b. Larangan

Yaitu bentuk larangan yang dengan tegas melarang para pengguna jalan untuk melakukan hal-hal tertentu. Tidak ada pilihan lain kecuali tidak boleh



paling ringan sampai yang paling berat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Rambu larangan yang berbentuk lingkaran dengan warna dasar putih dan lambang atau tulisan berwarna hitam atau merah. Rambu larangan khusus berbentuk segi delapan sama sisi.

c. Peringatan

Menunjukkan kemungkinan adanya bahaya di jalan yang akan dilalui. Rambu peringatan berbentuk bujur sangkar berwarna dasar kuning dan lambang atau tulisan berwarna hitam. Rambu pemberi jalan berbentuk segitiga sama sisi dengan titik sudutnya ditumpulkan.

d. Anjuran

Yaitu bentuk pengaturan yang bersifat mengimbau, boleh dilakukan boleh pula tidak. Pengemudi yang melakukan atau tidak melakukan anjuran tersebut tidak dapat disalahkan dan dikenakan sanksi.

e. Petunjuk

Yaitu memberikan petunjuk mengenai jurusan, keadaan jalan, situasi, kota berikutnya, keberadaan fasilitas dan lain-lain. Rambu petunjuk berupa persegi panjang. Keterangan tambahan dapat dipasang di bawah dengan maksud melengkapi informasi tentang pesan yang tertera pada rambu utama. Bentuk dan warna yang digunakan pada rambu-rambu lalu lintas digunakan untuk membedakan kategori rambu-rambu yang berbeda namun memberikan kemudahan bagi pengemudi dan memberi pengemudi lebih cepat untuk bereaksi. Berikut rambu-rambu lalu lintas yang sering dijumpai di jalan raya:

1). Marka jalan

Marka jalan adalah tanda berupa garis, gambar, anak panah dan lambang

UNIVERSITAS MEDAN AREA Marka jalan yang berfungsi mengarahkan arus lalu lintas dan

membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Posisi marka jalan adalah membujur, melintang dan serong. Tentang marka jalan di atur dalam PP No.43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.

Marka jalan berfungsi untuk mengatur lalu lintas atau memperingatkan atau menuntut pengguna jalan dalam berlalu lintas di jalan. Marka jalan mengandung pesan perintah, peringatan maupun larangan.

Marka Membujur berupa:

1. Garis utuh, berfungsi sebagai larangan bagi kendaraan untuk melintas garis tersebut.
2. Garis putus-putus, merupakan garis pembatas lajur yang berfungsi mengarahkan lalu lintas dan atau memperingatkan akan ada Marka Membujur yang berupa garis utuh didepan.
3. Garis tanda terdiri dari garis utuh dan garis-garis putus-putus, menyatakan bahwa kendaraan yang berada pada sisi garis utuh dilarang melintas garis ganda tersebut, sedangkan kendaraan yang berada pada sisi garis putus-putus dapat melintas garis ganda tersebut.
4. Garis ganda yang terdiri dari dua garis utuh, menyatakan bahwa kendaraan dilarang melintas garis ganda tersebut.

Marka melintang juga berupa garis utuh dan garis putus-putus. Garis utuh menyatakan batas berhenti bagi kendaraan yang diwajibkan berhenti oleh alat pemberi isyarat lalu lintas atau rambu stop. Garis putus-putus menyatakan batas yang tidak dapat dilalui kendaraan yang mendapat hak utama pada persimpangan.

Marka serong berupa garis utuh, dilarang dilintasi kendaraan. Marka serong yang dibatasi dengan rangka garis utuh, digunakan untuk menyatakan:

- a. Daerah yang tidak boleh dimasuki kendaraan.
- b. Pemberitahuan awal sudah mendekati pulau lalu lintas.

Marka serong yang dibatasi dalam rangka garis putus-putus, digunakan untuk menyatakan kendaraan tidak boleh memasuki daerah tersebut sampai mendapat kepastian selamat. Marka jalan yang dinyatakan dengan garis-garis pada permukaan jalan dapat digantikan dengan paku jalan atau kerucut lalu lintas. Marka lambang dapat berupa panah, segitiga, atau tulisan, digunakan untuk mengulangi maksud rambu-rambu atau untuk memberitahu peraturan yang tidak dapat dinyatakan dengan rambu-rambu pada pengguna jalan. Marka ini dapat ditempatkan secara sendiri-sendiri atau bersama-sama rambu lalu lintas tertentu, sebagai pelengkap.

2). Lampu lalu lintas

Alat pemberi isyarat lalu lintas berfungsi untuk mengatur lalu lintas kendaraan dan atau pejalan. Alat ini terdiri atas :

- a. Lampu tiga warna, untuk mengatur kendaraan.
- b. Lampu dua warna, untuk mengatur kendaraan dan atau pejalan.
- c. Lampu satu warna, untuk member peringatan bahaya kepada pengguna jalan.

3). Lampu isyarat

Lampu isyarat sebagian melekat pada kendaraan, sebagian lagi menjadi perlengkapan jalan (lampu kedip). Lampu isyarat yang melekat pada

UNIVERSITAS MEDAN AREA
Kendaraan misalnya: lampu rem, lampu isyarat membelok, lampu dim.

Lampu isyarat ini menjadi persyaratan teknis minimal pada setiap kendaraan yang dinyatakan layak jalan.

Isyarat yang menjadi perlengkapan jalan, misalnya: lampu kedip (kelap-kelip) berwarna kuning atau merah, cahaya kuning atau merah yang bersumber dari lempeng pantul.

4). Pengendalian lalu lintas

Pengendalian lalu lintas meliputi pemberian arahan dan petunjuk serta bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas. Prasarana berupa jalur jalan dibatasi oleh ketentuan lebar jalur jalan, kelas jalan, perlengkapan jalan (marka), serta banyaknya lajur. Jalur adalah bagian jalan yang dipergunakan untuk lalu lintas kendaraan. Lajur adalah bagian jalur yang memanjang, dengan atau tanpa marka jalan yang mempunyai lebar yang cukup untuk satu kendaraan bermotor berjalan, selain sepeda motor (PP No. 43 Th 1993). Guna mengatur dan mengendalikan kelancaran arus lalu lintas, berbagai upaya dilakukan dalam rangka mengelola sirkulasi kendaraan. Cara umum yang dilakukan adalah menerapkan kebijakan seperti: lajur khusus, larangan belok kanan sistem arus satu arah, atau sistem arus satu pasang.

5). Pemilihan Moda (Lajur Khusus)

Dalam lalu lintas yang bercampur-campur laju kendaraan ditentukan oleh kendaraan yang bergerak paling lambat, misalnya kendaraan tidak bermotor atau bus kota karna sering berhenti. Pemulihan moda akan

UNIVERSITAS MEDAN AREA meningkatkan kelancaran, karena laju kendaraan cepat tidak terhambat

oleh laju kendaraan yang lambat. Bus dapat pula diistimewakan, dengan membuat jalur khusus untuk bus (kendaraan lain dilarang menggunakan jalur tersebut) sehingga operasi pelayanan bus dan lalu lintas kendaraan lain tidak terganggu serta para paksawan diutamakan.

Lajur khusus pada tanjakan dan jalan bebas hambatan diperuntukkan bagi gerak kendaraan yang tak dapat melaju dengan cepat (bus besar atau truk). Fasilitas lajur khusus ini, terutama di tanjakan, disebut lajur siput karena gerak kendaraan besar dan berat merayap seperti siput. Teknik pemisahan lalu lintas dengan penerapan lajur khusus dapat dilakukan dengan beberapa cara, misalnya:

1. Tanggul pembatas lajur. Cara ini lebih efektif dan aman dibandingkan cara lain dalam “memnghadapi” disiplin masyarakat yang masih rendah. Gerak kendaraan tidak dapat pindah dari lajur khusus ke lajur umum, begitu pula sebaliknya arus kendaraan pada lajut khusus hampir tidak mungkin mengganggu arus kendaraan pada lajur lain meskipun berbatasan langsung.
 2. Marka jalan berupa garis putih penuh (tunggal atau ganda) atau garis ganda terdiri atas satu garis putih penuh pada sisi lajur umum dan satu garis putus-putus pada sisi lajur khusus. Cara ini lebih luwes dari pada penggunaan tanggal pemisah karena memberi peluang pada kendaraan untuk berpindah lajur (dari lajur khusus pindah ke lajur umum).
- 6). Larangan belok kanan

Menurut teori, kendaraan yang belok kekanan memunculkan sejumlah titik konflik lalu lintas. Kebijakan larangan belok kanan adalah upaya

UNIVERSITAS MEDAN AREA untuk mengurangi titik konflik tersebut.

Untuk dapat menerapkan kebijakan larangan belok kanan, system jaringan jalan harus mampu menampung kebutuhan kendaraan yang harus belok kanan, yakni ada jalan alternatif belok kiri yang akhirnya menuju arah yang dikehendaki, atau dibangun sebuah jalan layang (pola semanggi).

7). Belok kiri langsung

PP No. 43 Th. 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, pada Pasal 59 tersurat :

1. Pengemudi yang akan membelok atau membalik arah, harus mengamati situasi lalu lintas di depan, samping dan belakang kendaraan dan memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat lengannya.
2. Pengemudi yang akan berpindah lajur atau bergerak ke samping, harus mengamati situasi lalu lintas di depan, samping dan belakang kendaraan serta memberikan isyarat.
3. Pengemudi dapat langsung belok ke kiri pada setiap persimpangan jalan kecuali ditentukan lain oleh rambu-rambu atau alat pemberi syarat lalu lintas pengatur belok kiri. Jika bermaksud membelok ke kiri, pengemudi harus lebih dahulu mendapatkan posisi kendaraannya pada lajur atau bagian paling kiri lajur jalan. Kendaraan yang berada pada lajur kiri tetapi tidak langsung membelok ke kiri, padahal tidak ada ketentuan lain dalam bentuk apapun, sebenarnya telah melakukan pelanggaran ketertiban lalu lintas dan dapat dikenai sanksi karena menghambat laju kendaraan lain yang bermaksud belok kiri. Penempatan kata “dapat” dalam pasal 59 butir (3) sebenarnya

melemahkan watak perintah dalam peraturan ini, karena dengan adanya “dapat”, pengemudi boleh langsung membelok ke kiri atau berhenti pada saat lampu lalu lintas menyala merah, bahkan kendaraan yang tidak akan membelok ke kiri pun tidak dapat disalahkan.

8). *Arus searah*

Sistem arus searah, menurut teori, mampu meningkatkan kapasitas jalan sampai dengan 100%. Kelemahannya adalah kendaraan harus menempuh jarak yang lebih panjang, namun waktu perjalanan dapat dipersingkat. Dalam hal ini bagi AU bisa diterapkan “kekhususan” berupa penerapan arus “pasang” yakni jalur melawan arus. Dengan kata lain, pada suatu arus jalan di terapkan arus searah bagi semua kendaraan, kecuali bagi AU tetap dua arah, artinya ada lajur khusus bagi AU untuk melawan arus (arus pasang). Dalam hal ini AU memang diistimewakan.

9). *Arus pasang*

Angkutan umum secara matematik menggunakan ruang gerak jauh lebih hemat dari pada angkutan pribadi di hitung persatuan penumpang. Oleh karena itu memberikan prioritas jalan bagi angkutan umum adalah konsep yang rasional. Sejalan dengan penyediaan lajur khusus bagi kendaraan umum, dapat pula diterapkan kebijakan “arus pasang” bagi bus kota. Bus kota, selain melaju pada lajur khusus, arah geraknyapun berlawanan dengan arus lalu lintas. Untuk mencegah kendaraan lain memasuki jalur bus dan bus keluar dari jalurnya, maka lajur khusus dapat dibatasi dengan jalur pemisah. Kebijakan ini memberikan keuntungan antara lain:

a. Olah gerak bus tidak terganggu oleh kendaraan lain.

- b. Laju kendaraan lain tidak terganggu oleh operasi bus kota.

10). *Parkir kendaraan*

Parkir kendaraan di jalan selalu mengurangi kapasitas jalan. Tiga buah kendaraan terparkir pada 100 m ruas jalan sudah berarti satu lajur pada pangkal jalan tersebut tidak dapat digunakan untuk gerak lalu lintas. Untuk menghindarkannya dapat diterapkan kebijakan “larangan parkir” atau “pasif parker progresif dan mahal”

11). *Pengawasan*

Pengawasan lalu lintas meneliti:

1. Pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud di atas.
2. Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijakan lalu lintas sebagaimana dimaksud di atas.

Kecepatan yang disebabkan oleh kesalahan pengemudi dapat dikurangi dengan berbagai cara seperti berikut ini, yang semuanya diatur dengan peraturan perundang-undangan (Waprani,1985).

a. Pembatasan usia dalam pemberian SIM

55,99% penyebab kecelakaan adalah pengemudi berusia 16-30 tahun yang di antaranya kelompok usia 21-25 tahun adalah penyebab terbesar kecelakaan dibanding dengan kelompok usia lainnya, sedangkan pada kelompok usia 31-40 tahun, sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas, menurun cukup tajam. Kelompok usia di atas 40 tahun menjadi penyebab kecelakaan yang setara dengan kelompok usia 16-20 tahun atau 21-25 tahun. Kematangan usia dan tingkat disiplin mungkin lebih baik di banding dengan mereka yang berusia

muda, namun daya reaksi dan kegesitan sudah menurun. Pembatasan usia pengemudi perlu dibedakan antara pengemudi kendaraan pribadi dengan pengemudi kendaraan umum penumpang dan barang. Hal ini diatur dalam PP NO. 44 Th. 1993, namun syarat batasan usia dan tingkat minimal pendidikan patut ditinjau ulang.

b. Pembatasan lama waktu mengemudi tanpa istirahat

Faktor kelemahan merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan. Meskipun sudah ada peraturan yang membatasi lama waktu pengemudi (PP NO. 44 th. 1993 ps. 204) pelanggaran masih sering terjadi. Yang kemudian diperlukan adalah penerapan dan penegakan peraturan perundang-undangan yang ada.

c. Ujian pengemudi

Sistem dan materi ujian mengemudi perlu ditinjau ulang. Sistem dan materi ujian mengemudi untuk kendaraan pribadi harus dibedakan dengan untuk mengemudikan kendaraan umum, penumpang atau barang. Di samping itu, perlu pula diadakan uji kematangan mental calon pemegang SIM B.I dan B.II.

d. Penggunaan sabuk pengaman

Sabuk pengaman adalah peredam benturan keras dengan benda di depan penumpang. Sabuk pengaman bukan untuk mencegah kecelakaan melainkan untuk memperingan akibat kecelakaan.

e. Penyuluhan dan kampanye keselamatan lalu lintas

Berbagai upaya untuk keselamatan lalu lintas patut terus menerus dilakukan, baik melalui sekolah-sekolah (terutama tingkat dasar dan lanjutan) maupun

langsung kepada masyarakat luas melalui berbagai cara.

Selanjutnya ditegaskan beberapa aspek dan indikator dalam disiplin berlalulintas (dalam <http://www.slideshare.net/tom081352/lalin-smp-cls-vii>), yakni:

- a. Menaati rambu-rambu lalu lintas.
- b. Menaati marka jalan (isyarat pengatur lalu lintas).
- c. Pengamanan diri sebagai pemakai jalan.
- e. Tata cara berlalulintas dengan benar.

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti menyimpulkan beberapa aspek yang terkandung dalam disiplin berlalulintas, yakni menaati rambu-rambu lalu lintas, menaati marka jalan, melakukan pengamanan diri sebagai pemakai jalan dan mengerti tata cara berlalulintas dengan benar.

C. Kontrol Diri

1. Pengertian Kontrol Diri

Menurut Chaplin (2006) kontrol diri adalah kemampuan untuk membimbing tingkah laku sendiri dalam arti untuk kemampuan seseorang menekan atau merintangangi tingkah laku yang impulsif. Kontrol diri ini menyangkut seberapa kuat seseorang memegang nilai dan kepercayaannya untuk dijadikan sebagai acuan ketika ia bertindak atau mengambil keputusan.

Kemudian menurut Hortest (dalam Fransisca, 2011) diri (*self*) merupakan suatu sistem diri dalam proses saling berhubungan. Sistem ini meliputi berbagai komponen, satu diantaranya adalah pengaturan diri (*self regulation*) yang memusatkan perhatian dan pengontrolan diri (*self control*), dimana proses tersebut menjelaskan cara diri (*self*) mengatur dan mengendalikan emosinya.

Synder dan Gangsted (dalam Fransisca, 2011) mengatakan konsep mengenai kontrol diri secara langsung sangat relevan untuk melihat hubungan antara pribadi dengan lingkungan masyarakat dalam mengatur kesan yang sesuai dengan isyarat situasional dalam bersikap dan berpendirian yang efektif. Untuk mengungkapkan bahwa kontrol diri merupakan suatu jalinan yang secara utuh dilakukan oleh individu sendiri terhadap lingkungannya, maka individu dengan kontrol diri yang tinggi sangat memperhatikan cara-cara yang tepat untuk berperilaku dalam situasi yang bervariasi. Individu juga cenderung akan mengubah perilakunya sesuai dengan permintaan situasi sosial yang kemudian dapat mengatur kesan yang dibuat perilakunya lebih responsif terhadap petunjuk situasional dan berusaha memperlancar interaksi sosial.

Calhoun dan Accocella (dalam <http://www.wangmuba.com>) mendefinisikan kontrol diri sebagai pengaturan proses fisik, psikologis dan perilaku seseorang, dengan kata lain serangkaian proses yang membentuk dirinya sendiri. Kontrol diri juga menggambarkan tentang keputusan individu yang melalui pertimbangan kognitif untuk menyatukan perilaku yang telah disusun untuk meningkatkan hasil dan tujuan tertentu, seperti apa yang diinginkan.

Kemudian Calhoun dan Acocella (dalam Ghufon, 2005) mengemukakan dua alasan yang mengharuskan individu untuk mengontrol diri secara *continue*. Pertama, individu yang hidup bersama kelompoknya sehingga dalam memuaskan keinginannya, individu harus mengontrol perilakunya agar tidak mengganggu kenyamanan orang lain. Kedua, masyarakat mendorong individu untuk secara konstan menyusun standar yang lebih baik bagi dirinya, sehingga dalam rangka memenuhi tuntutan tersebut ada pengontrolan diri agar proses pencapaian standar

Kontrol diri berkaitan dengan bagaimana individu mengendalikan emosi serta dorongan-dorongan dari dalam dirinya (Hurlock, 1997). Menurut konsep ilmiah pengendalian emosi ke saluran ekspresi yang bermanfaat dan dapat di terima secara sosial. Memang konsep diri menitikberatkan pada pengendalian, tetapi tidak sama artinya dengan menggunakan sikap yang rasional untuk merespon situasi tersebut dan mencegah munculnya reaksi yang berlebihan. (dalam Ghufron, 2005).

Sementara Goldfried dan Merbaum (dalam Huroniyah, 2004) mendefinisikan bahwa kontrol diri adalah sebagai proses yang menjadikan individu sebagai agen utama dalam membimbing, mengatur dan mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa individu ke arah konsekuensi positif.

Menurut Lazarus (dalam Huroniyah, 2004) mengatakan bahwa kontrol diri menggambarkan keputusan individu yang melalui pertimbangan kognitif untuk menyatakan perilaku yang telah disusun untuk meningkatkan hasil dan tujuan tertentu seperti yang dikehendaki. Hal ini berarti bahwa kontrol diri memahami keseluruhan pengungkapan diri baik positif maupun negatif, sehingga individu menyadari apa yang bisa membangkitkan ekspresi positif maupun negatif dari dalam dirinya.

Sementara Hurlock (1997) mengatakan bahwa kontrol diri berkaitan dengan bagaimana individu mengendalikan emosi serta dorongan dari dalam dirinya, dimana menurut konsep ilmiah pengendalian emosi itu berarti mengarahkan energi emosi ke saluran ekspresi yang bermanfaat dan dapat diterima.

Block dan Block (dalam Fransisca, 2011) juga menjelaskan ada tiga jenis

UNIVERSITAS MEDAN AREA

Kualitas kontrol diri yaitu: *over control, under control dan appropriate control*.

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 11/1/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber

2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area (repository.uma.ac.id)11/1/24

“*over control*” adalah kontrol yang berlebihan yang menyebabkan seseorang banyak menahan diri dalam beraksi terhadap stimulus. “*Under control*” adalah kecenderungan untuk melepaskan impuls dengan bebas tanpa perhitungan yang matang, sedangkan “*Appropriate control*” adalah kontrol individu untuk mengendalikan impulsnya secara tepat.

Berdasarkan uraian di atas maka dapat disimpulkan bahwa kontrol diri merupakan kemampuan untuk menyusun, membimbing, mengatur segala tingkah laku dalam setiap situasi yang dapat membawa ke arah konsekuensi positif.

2. Ciri-ciri Kontrol Diri

Ciri-ciri kontrol diri ini mengacu pada teori kontrol diri menurut Averill, (dalam Sarafino, 2000) yaitu:

- 1) Kemampuan mengontrol perilaku, yaitu kemampuan untuk menentukan siapa yang mengendalikan situasi.
- 2) Kemampuan mengontrol stimulus, yaitu kemampuan untuk menghadapi stimulus yang tidak diinginkan dengan cara mencegah atau menjauhi sebagian dari stimulus, menempatkan tenggang waktu diantara rangkaian stimulus yang sedang berlangsung, menghentikan stimulus sebelum berakhir, dan membatasi intensitas stimulus.
- 3) Kemampuan mengantisipasi peristiwa, yaitu kemampuan untuk mengantisipasi keadaan melalui berbagai pertimbangan secara relatif obyektif.
- 4) Kemampuan menafsirkan peristiwa yaitu kemampuan untuk menilai dan menafsirkan suatu keadaan atau peristiwa dengan cara memperhatikan segi-segi positif secara subyektif.

- 5) Kemampuan mengambil keputusan, yaitu kemampuan untuk memilih suatu tindakan berdasarkan pada sesuatu yang diyakini atau disetujuinya.

Cynthia Stifter (dalam Fransisca, 2011) menyebutkan dua ciri pengendalian diri. Pertama, kemampuan untuk mengendalikan dorongan-dorongan melakukan sesuatu dan mengendalikan keinginan akan sesuatu. Kedua, kemampuan mematuhi norma sosial tanpa pengawasan. Dua hal ini dilakukan karena adanya kerelaan.

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti menyimpulkan bahwa terdapat 5 ciri kontrol diri, yakni kemampuan mengontrol perilaku, kemampuan mengontrol stimulus, kemampuan mengantisipasi peristiwa, kemampuan menafsirkan peristiwa dan kemampuan mengambil keputusan.

3. Aspek Kontrol Diri

Menurut Averill (dalam Wita, 2010) ada tiga aspek dalam kontrol diri yaitu : kontrol perilaku (*behavioral control*), kontrol kognitif (*cognitive control*) dan kontrol dalam pengambilan keputusan (*decision control*) yang dapat kita lihat dibawah ini:

a. Kontrol perilaku (*behavior control*)

Yaitu kemampuan untuk memodifikasi suatu keadaan yang tidak menyenangkan, kemampuan ini terdiri dari kemampuan untuk mengontrol perilaku yaitu kemampuan menentukan siapa yang mengendalikan situasi, dimana individu yang kontrol dirinya, bila tidak mampu maka individu akan menggunakan sumber eksternal untuk mengatasinya. Aspek ini didefinisikan sebagai kesiapan suatu respon yang dapat secara langsung mempengaruhi suatu keadaan yang tidak menyenangkan. Kemampuan untuk mengontrol

perilaku diperinci menjadi dua komponen yaitu: mengatur pelaksanaan dan kemampuan memodifikasi stimulus. Kemampuan untuk mengatur stimulus merupakan untuk mengetahui bagaimana dan kapan suatu stimulus yang tidak dikehendaki dihadapi. Ada beberapa cara yang dapat digunakan yaitu: mencegah atau menjauhi stimulus, menepatkan waktu diantara rangkaian stimulus yang sedang berlangsung, menghentikan stimulus sebelum waktunya berakhir, dan membatasi intensitasnya.

b. Kontrol kognitif (*cognitive control*)

Yaitu kemampuan individu dalam mengolah informasi yang tidak diinginkan dengan cara menginterpretasi, menilai untuk memadukan suatu kejadian dalam suatu kerangka kognitif sebagai adaptasi psikologi atau mengurangi tekanan. Aspek ini juga terdiri dari dua komponen yaitu : kemampuan untuk memperoleh informasi dan kemampuan melakukan penilaian. Informasi yang dimiliki individu mengenai suatu keadaan yang tidak menyenangkan, seseorang dapat mengantisipasi keadaan tersebut dengan berbagai pertimbangan, melakukan penilaian berarti seseorang berusaha untuk menilai dan menafsirkan suatu keadaan atau peristiwa.

c. Kontrol pengambilan keputusan (*decisional control*)

Yaitu kemampuan individu untuk menentukan untuk melakukan tindakan berdasarkan keyakinan/disetujui. Kemampuan mengontrol keputusan akan berfungsi baik bilamana individu memiliki kesempatan, kebebasan dan berbagai alternatif dalam melakukan suatu tindakan.

Berdasarkan uraian di atas maka dapat disimpulkan bahwa aspek-aspek yang ada dalam kontrol diri antara lain: kemampuan untuk mengontrol perilaku,

UNIVERSITAS MEDAN AREA
Kemampuan kognitif, dan kemampuan dalam mengambil keputusan.

Document Accepted 11/1/24

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area (repository.uma.ac.id)11/1/24

4. Faktor-faktor yang mempengaruhi Kontrol Diri

Sebagaimana faktor psikologis lainnya kontrol diri dipengaruhi oleh beberapa faktor (dalam <http://www.wangmuba.com>) antara lain:

a. Faktor internal

Faktor internal yang turut andil dalam kemampuan mengontrol diri adalah usia. Semakin bertambah usia seseorang maka semakin baik kemampuan mnengontrol dirinya (Newman dalam Ghufron, 2005).

b. Faktor eksternal

Faktor eksternal, salah satunya terdapat dalam keluarga (Hurlock, 1997), dalam lingkungan keluarga terutama orangtua akan menentukan bagaimana kemampuan mengontrol diri seseorang. Pola asuh orangtua dalam menerapkan sikap disiplin kepada anaknya secara intens sejak dini dan orangtua bersikap konsisten terhadap semua konsekuensi yang dilakukan anak bila ia menyimpang dari yang sudah ditetapkan, maka sikap konsistensi ini akan diinternalisasi oleh anak dan kemudian akan menjadi kontrol diri bagi anak.

Selain faktor eksternal dan internal yang mempengaruhi kontrol diri, ada beberapa faktor lain antara lain:

a. Faktor Orientasi Religius

Menurut Bergin (dalam Wita, 2010) berpendapat bahwa orientasi religius dapat memiliki beberapa konsekuensi positif, termasuk terhadap variabel kepribadian seperti kecemasan, kontrol diri, keyakinan irasional, depresi, *affect* dan sifat kepribadian lain. Berdasarkan hasil penelitian Mc.Clain (Bergin et.al, dalam Wita, 2010) menunjukkan bahwa orientasi religius

berkorelasi positif dengan kontrol diri disamping itu penelitian tersebut juga menunjukkan adanya hubungan antara orientasi religius dengan kepribadian positif.

b. Faktor Pola asuh orangtua

Beberapa penelitian membuktikan adanya pengaruh pola asuh orangtua terhadap kontrol diri anak. Menurut Hurlock (1997) bahwa disiplin yang diterapkan orangtua kepada anak merupakan hal penting dalam kehidupan karena dapat mengembangkan *self control* dan *self direction*, sehingga seseorang dapat bertanggung jawab dengan baik terhadap tindakan yang dilakukannya. Elkind dan Weiner (dalam Wita, 2010) menjelaskan bahwa sebagaimana besar pertimbangan sosial dan kontrol diri dibentuk oleh disiplin orangtua pada anak dan contoh-contoh yang mereka berikan. Seseorang dapat memiliki kontrol diri yang rendah apabila orangtua menegakkan disiplin yang bersifat otoriter atau hukuman.

c. Faktor kognitif

Menurut Elkin dan Weiner (dalam Wita, 2010) menyatakan bahwa individu tidak dilahirkan dalam konsep benar dan salah atau dalam suatu pemahaman tentang perilakunya yang diperbolehkan dan dilarang. Kemasakan kognitif yang terjadi selama masa pra sekolah dan masa kanak-kanak secara bertahap dapat meningkatkan kapasitas individu untuk membuat pertimbangan sosial dan mengontrol perilakunya, dengan demikian ketika beranjak dewasa. Individu yang telah memasuki perguruan tinggi akan memiliki kemampuan berpikir yang kompleks dan kemampuan intelektual yang lebih besar.

Cara berpikir individu terhadap stimulus dapat membedakan kemampuan mereka dalam mengontrol diri. Individu yang mempunyai kemampuan berpikir positif dapat menghadapi suatu situasi dengan stimulus tertentu, akan lebih mampu mengendalikan dirinya dan dapat meneruskan kegiatannya dalam situasi tersebut. Sehubungan dengan pernyataan tersebut, Mischel dkk (dalam Wita, 2010) menyatakan bahwa kemampuan individu untuk mengendalikan dirinya dengan cara berusaha untuk tidak menyentuh stimulus atau melakukan kegiatan yang dapat mengalihkan perhatian dari stimulus. Usaha tersebut merupakan perilaku yang terencana dan efektif sehingga individu mampu mengontrol dirinya.

Dari apa yang telah diuraikan di atas maka dapat disimpulkan bahwa selain faktor eksternal dan internal ada juga faktor orientasi religius, faktor pola asuh orangtua dan faktor kognitif.

C. Hubungan Antara Kontrol Diri dengan Disiplin Berlalulintas Pada Pengendara Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik dan digunakan sebagai alat transportasi. Umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran, namun mesin listrik dan mesin lainnya juga dapat digunakan. Kendaraan bermotor memiliki roda dan biasanya berjalan di atas jalanan.

Kendaraan bermotor, khususnya roda dua adalah kendaraan yang praktis digunakan. Selain sebagai alat transportasi manusia, kendaraan bermotor juga

dapat digunakan untuk mengangkut apa saja. Kendaraan bermotor, mudah dan praktis digunakan, namun tetap saja menggunakan kendaraan bermotor memiliki risiko kecelakaan yang tetap saja ada sama seperti kendaraan lainnya.

Berdasarkan data dan informasi yang ditemui, baik melalui media cetak maupun elektronik, angka kecelakaan lalu lintas cukup tinggi. Bahkan yang lebih memilukan, bahwa sumber kecelakaan lalu lintas tersebut adalah dari faktor manusianya. Hal ini mengindikasikan bahwa keamanan dalam berkendara sangat ditentukan oleh manusia yang mengemudikannya. Sehubungan dengan hal tersebut, maka perlu kiranya ditinjau faktor manusia sebagai penyebab terjadinya kecelakaan. Dalam penelitian, aspek dalam diri manusia yang menjadi pengemudi kendaraan bermotor adalah rendahnya disiplin dalam berlalu lintas.

Rachman (dalam Sudrajat, 2008) mengartikan disiplin sebagai upaya mengendalikan diri dan sikap mental individu atau masyarakat dalam mengembangkan kepatuhan dan ketaatan terhadap peraturan dan tata tertib berdasarkan dorongan dan kesabaran yang muncul dari dalam hatinya. Prijodarminto (1994) mengatakan bahwa disiplin sebagai kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dan serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan atau ketertiban.

Tim kelompok kerja gerakan Disiplin nasional (Tu'u, 2004) merumuskan pengertian disiplin sebagai ketaatan, peraturan dan norma kehidupan masyarakat, berbangsa dan bernegara yang berlaku, yang dilaksanakan secara sadar dan ikhlas lahir bathin, sehingga timbul rasa malu terkena sangsi dan rasa takut terhadap

Tuhan Yang Maha Esa. Perilaku tersebut diikuti berdasarkan keyakinan bahwa hal

itu berguna bagi dirinya dan masyarakat. Di sisi lain, disiplin adalah alat untuk menciptakan perilaku dan tata tertib manusia sebagai pribadi maupun sebagai kelompok masyarakat. Oleh sebab itu disiplin disini berarti hukuman atau sanksi yang berbobot mengatur dan mengendalikan perilaku.

Tinggi rendahnya kesadaran pengendara kendaraan bermotor, khususnya di jalan raya ditentukan oleh kontrol diri. Hal ini sesuai dengan pernyataan yang dikemukakan Goldfried dan Merbaum (dalam Huroniyah, 2004) yang mendefinisikan kontrol diri adalah proses yang menjadikan individu sebagai agen utama dalam membimbing, mengatur dan mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa individu kearah konsekuensi positif. Pendapat yang sama juga disampaikan Lazarus (dalam Huroniyah, 2004) yang mengatakan bahwa kontrol diri menggambarkan keputusan individu yang melalui pertimbangan kognitif untuk menyatakan perilaku yang telah disusun untuk meningkatkan hasil dan tujuan seperti yang dikehendaki. Hal ini berarti bahwa kontrol diri memahami keseluruhan pengungkapan diri baik positif maupun negatif, sehingga individu menyadari apa yang bisa membangkitkan ekspresi positif maupun negatif dari dalam dirinya.

Sementara Hurlock (1997) menyatakan bahwa kontrol diri berkaitan dengan bagaimana individu mengendalikan emosi serta dorongan dari dalam mengarahkan energi emosi ke saluran ekspresi yang bermanfaat dan dapat diterima.

Kontrol diri mempunyai keterkaitan dengan disiplin berlalu lintas.

Menurut Prijosaksono (dalam <http://id.shvoong.com/social-sciences/counseling/>

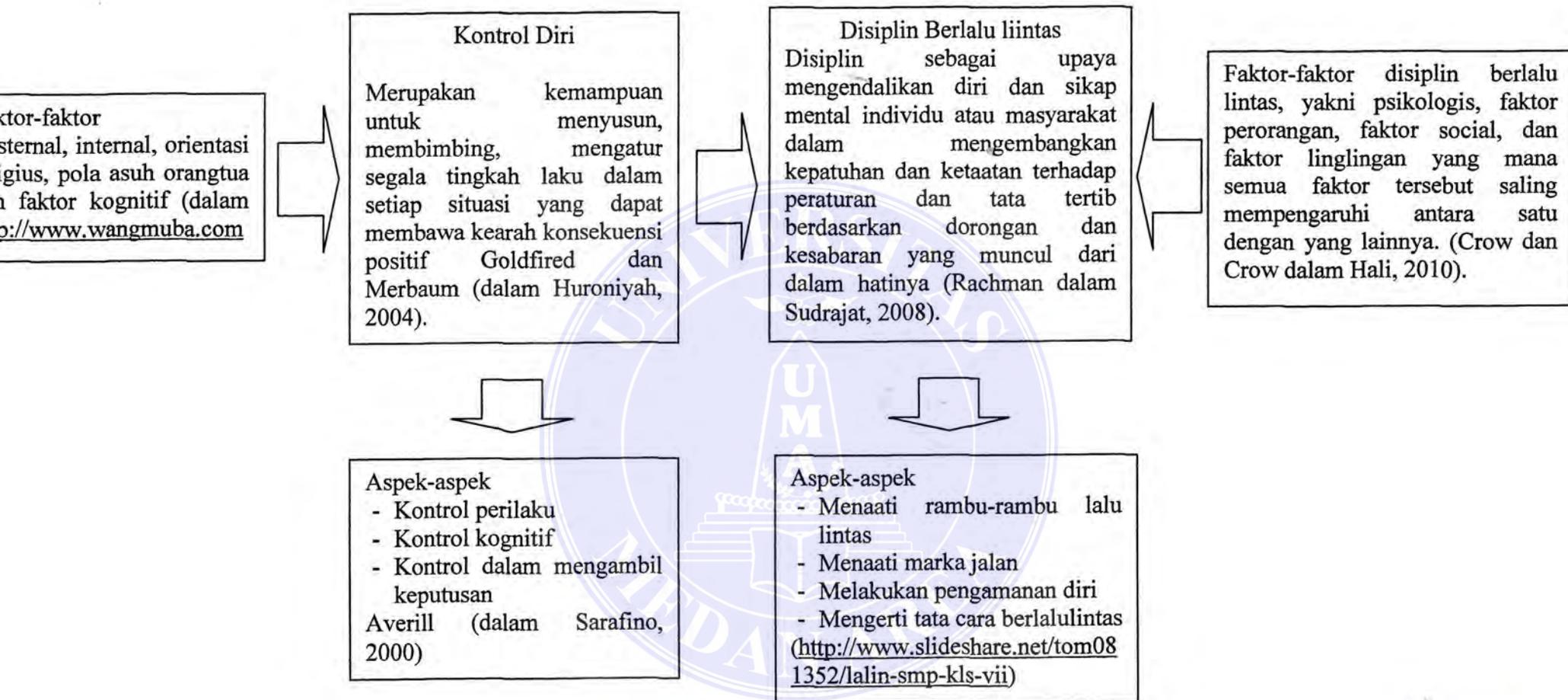
2205679) kontrol diri memiliki 2 dimensi yaitu mengendalikan emosi dan

disiplin. Mengendalikan emosi berarti kita mampu mengenali atau memahami serta mengelola emosi kita. Sedangkan kedisiplinan adalah melakukan hal-hal yang harus kita lakukan secara ajeg dan teratur dalam upaya mencapai tujuan atau sasaran kita.



D. Paradigma Penelitian

Tika Mardana - Hubungan Antara Kontrol Diri dengan Disiplin Berlalulintas pada....



UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 11/1/24

Access From (repository.uma.ac.id)11/1/24

E. Hipotesis

Hipotesis yang diajukan adalah ada hubungan yang positif antara kontrol diri dengan disiplin berlalu lintas. Artinya semakin tinggi kontrol diri para pengendara bermotor maka akan semakin tinggi disiplin berlalu lintas. Sebaliknya semakin rendah kontrol diri para pengendara bermotor maka akan semakin rendah disiplin berlalu lintas.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Dalam penelitian ini variabel-variabel yang diteliti yaitu kontrol diri dan disiplin berlalu lintas. Untuk kepentingan penelitian ini, maka pelaksanaannya dilakukan dengan cara menyebarkan skala (untuk variabel kontrol diri dan disiplin berlalu lintas). Jenis penelitian ini bersifat kuantitatif yang ingin melihat hubungan antara satu variabel bebas (kontrol diri) dengan satu variabel terikat (disiplin berlalu lintas).

B. Identifikasi Variabel Penelitian

Variabel yang digunakan adalah :

1. Variabel Bebas : Kontrol diri
2. Variabel Terikat : Disiplin berlalu lintas

C. Definisi Operasional Variabel Penelitian

Dalam hal penelitian ini perlu kiranya diberikan mengenai definisi variabel penelitian. Hal ini dilakukan untuk menghindari timbulnya pengertian dan peninjauan yang terlalu luas terhadap istilah yang digunakan. Berdasarkan teori yang telah digunakan atau dipaparkan maka peneliti akan merumuskan definisi operasional yang merupakan pengertian secara operasional mengenai variabel-variabel yang diteliti dalam penelitian ini. Definisi operasional dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut :

1. Kontrol diri

Kontrol diri adalah kemampuan untuk menyusun, membimbing, mengatur segala tingkah laku dalam setiap situasi yang dapat membawa kearah konsekuensi positif. Data mengenai kontrol diri diungkap dengan skala ukur yang disusun berdasarkan aspek-aspek kontrol diri yaitu : kontrol perilaku, kontrol kognitif, dan kontrol pengambilan keputusan. Semakin tinggi skor yang diperoleh menunjukkan kontrol diri yang semakin tinggi dan semakin rendah skor yang diperoleh menunjukkan kontrol diri yang rendah.

2. Disiplin Berlalu Lintas

Disiplin berlalu lintas adalah usaha yang dilakukan oleh individu untuk menciptakan kedisiplinan berlalu lintas. Disiplin berlalu lintas merupakan salah satu pencerminan dari disiplin nasional yang menunjukkan martabat dan harga diri bangsa. Dalam penelitian ini disiplin berlalu lintas diungkap dengan menggunakan skala kedisiplinan berlalu lintas yang disusun berdasarkan aspek-aspek disiplin berlalu lintas yaitu menaati rambu-rambu lalu lintas, menaati marka jalan, melakukan pengamanan diri sebagai pemakai jalan dan mengerti tata cara berlalu lintas dengan benar. Semakin tinggi skor yang diperoleh menunjukkan disiplin berlalu lintas yang semakin tinggi dan semakin rendah skor yang diperoleh menunjukkan disiplin berlalu lintas yang rendah.

D. Populasi, Sampel dan Metode Pengumpulan Sampel

1. Populasi Penelitian

Menurut Arikunto (2002) populasi adalah keseluruhan subjek penelitian yang akan dikenai generalisasi hasil penelitian. Menurut Hadi (2004) populasi

UNIVERSITAS MEDAN AREA untuk siapa kenyataan-kenyataan yang diperoleh dari

sampel itu hendak digeneralisasikan. Jadi populasi adalah keseluruhan subjek penelitian yang mempunyai persamaan sifat yang akan dikenai generalisasi dari hasil penelitian. Populasi pada penelitian ini adalah mahasiswa/i psikologi yang aktif pada stambuk 2010 yang jumlah populasi 317 menurut data aktif pada tahun 2012.

2. Sampel dan Metode Pengambilan Sampel

Sampel adalah sebagian dari populasi yang menjadi sumber data sebagai wakil dari populasi yang akan diteliti. Dalam menentukan jumlah sampel (Arikunto, 1991) menjelaskan bahwa apabila subjeknya berjumlah kurang dari 100 orang maka lebih baik subjek diambil semua sehingga penelitian merupakan penelitian populasi, namun apabila jumlah subjeknya lebih dari 100 orang maka sampel dapat diambil antara 10-15% atau 20-25%, atau setidak-tidaknya dilihat dari:

- a. Kemampuan peneliti dilihat dari segi waktu, tenaga dan biaya.
- b. Sempit luasnya wilayah pengamatan dari setiap subjek, karena hal ini menyangkut sedikit data.
- c. Besar kecilnya resiko yang ditanggung oleh peneliti.

Mengingat keterbatasan peneliti dalam hal waktu, tenaga dan biaya, maka keseluruhan anggota populasi ini tidak akan diteliti tetapi hanya sebagian dari anggota populasi saja. Mengacu pada populasi tersebut di atas, maka untuk penelitian ini dapat ditetapkan sampelnya sebanyak 95 orang. Adapun teknik yang digunakan untuk pengambilan sampel dalam penelitian ini ialah teknik *purposive sampling*, yaitu didasarkan adanya tujuan tertentu dengan adanya pertimbangan keterbatasan waktu, tenaga dan dana. Adapun ciri-ciri dari sampel penelitian ini

- a. Mahasiswa Fakultas Psikologi UMA Stambuk 2010
- b. Menggunakan Kendaraan Bermotor
- c. Usia yang wajib memiliki SIM : 17 – 25 tahun

E. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan metode skala. Skala merupakan sebagian stimulus yang bertujuan pada indikator perilaku guna memancing jawaban yang merupakan refleksi dari keadaan diri subjek yang biasanya tidak disadari oleh subjek. Pertanyaan yang diajukan memang dirancang untuk mengumpulkan sebanyak mungkin indikasi dari aspek kepribadian yang lebih abstrak.

Alasan peneliti menggunakan metode skala adalah sebagaimana yang dikemukakan oleh Hadi (1990), adalah sebagai berikut:

1. Subjek adalah orang yang paling tahu tentang dirinya sendiri.
2. Apa yang dinyatakan oleh subjek kepada peneliti adalah benar dan dapat dipercaya.
3. Interpretasi subjek tentang pernyataan-pernyataan yang diajukan kepadanya sama dengan apa yang dimaksud oleh peneliti.

Adapun skala dalam penelitian ini adalah:

1. Skala kontrol diri

Skala kontrol diri disusun berdasarkan aspek-aspek kontrol diri yang diungkap Averill (1973) yaitu kontrol perilaku, kontrol kognitif, dan kontrol

dalam mengambil keputusan.

2. Skala Disiplin Berlalu Lintas

Skala disiplin berlalu lintas adalah usaha yang dilakukan oleh individu untuk menciptakan kedisiplinan berlalu lintas. Dalam penelitian ini disiplin berlalu lintas diungkapkan dengan menggunakan skala disiplin berlalu lintas yang disusun berdasarkan aspek-aspek disiplin berlalu lintas dalam <http://www.slideshare.net/tom081352/lalin-smp-cls-vii>, yakni menaati rambu-rambu lalu lintas, menaati marka jalan, melakukan pengamanan diri sebagai pemakai jalan dan mengerti tata cara berlalu lintas dengan benar.

Kedua skala ini disusun dengan model skala Likert yang terdiri dari pernyataan-pernyataan dalam bentuk *favourable* dan *unfavourable*. Dengan menggunakan empat alternatif pilihan jawaban, yaitu: Sangat Setuju (SS), Setuju (S), Tidak Setuju (TS), Sangat Tidak Setuju (STS). Penilaian yang diberikan untuk jawaban *favourable*, yaitu “Sangat Setuju (SS)” diberi nilai 4, jawaban “Setuju (S)” diberi nilai 3, jawaban “Tidak Setuju (TS)” diberi nilai 2, dan jawaban “Sangat Tidak Setuju (STS)” diberi nilai 1. sedangkan untuk aitem *unfavourable*, maka penilaian yang diberikan untuk jawaban “Sangat Setuju (SS)” diberi nilai 1, jawaban “Setuju (S)” diberi nilai 2, jawaban “Tidak Setuju (TS)” diberi nilai 3, dan jawaban “Sangat Tidak Setuju (STS)” diberi nilai 4.

F. Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur

1. Validitas Alat Ukur

Validitas berasal dari kata “*validity*” yang mempunyai arti sejauh mana ketepatan (mampu mengukur apa yang hendak diukur) dan kecermatan suatu

instrumen pengukuran melakukan fungsi ukurnya, yaitu dapat memberikan

gambaran mengenai perbedaan yang sekecil-kecilnya antara subyek yang lain (Azwar, 1997). Sebuah alat ukur dapat dinyatakan mempunyai validitas yang tinggi apabila alat ukur tersebut menjalankan fungsi ukurnya atau memberikan hasil ukur yang sesuai dengan maksud dekenakannya alat ukur tersebut. Tehnik yang digunakan untuk menguji validitas alat ukur (skala) adalah tehnik korelasi product moment dari Karl Pearson, dengan formulanya sebagai berikut (Hadi, 1996).

$$r_{xy} = \frac{\Sigma XY - \frac{(\Sigma X)(\Sigma Y)}{N}}{\sqrt{\left\{ \left(\Sigma X^2 - \frac{(\Sigma X)^2}{N} \right) \left(\Sigma Y^2 - \frac{(\Sigma Y)^2}{N} \right) \right\}}}$$

Keterangan:

- r_{xy} = Koefisien korelasi antara variabel x (skor subjek tiap item) dengan variabel y (total skor subjek dari seluruh item)
 ΣXY = Jumlah hasil perkalian antara variabel x dan y
 ΣX = Jumlah skor keseluruhan subjek tiap item
 ΣY = Jumlah skor keseluruhan item pada subjek
 ΣX^2 = Jumlah kuadrat skor x
 ΣY^2 = Jumlah kuadrat skor y
 N = Jumlah subjek

Nilai validitas setiap butir (koefisien r product moment Pearson) sebenarnya masih perlu dikoreksi karenakelebihan bobot. Kelebihan bobot ini terjadi karena skor butir yang dikorelasikan dengan skor total ikut sebagaikomponen skor total, dan hal ini menyebabkan koefisien r menjadi lebih besar (Hadi, 1996). Formula untuk membersihkan kelebihan bobot ini dipakai formula part whole.

$$r_{bt} = \frac{(r_{xy})(SD_y) - (SD_x)}{\sqrt{\left\{ (SD_x)^2 + (SD_y)^2 - 2(r_{xy})(SD_x)(SD_y) \right\}}}$$

Keterangan:

r_{bt} = Koefisien korelasi setelah dikorelasi dengan partwhole

r_{xy} = Koefisien korelasi sebelum dikoreksi
 SD_y = Standar deviasi total
 SD_x = Standar deviasi butir

2. Reliabilitas Alat Ukur

Reliabilitas alat ukur adalah untuk mencari dan mengetahui sejauh mana hasil pengukuran dapat dipercaya. Reliabel dapat juga dikatakan kepercayaan, keterasalan, keajegan, kestabilan, konsistensi dan sebagainya. Hasil pengukuran dapat dipercaya apabila dalam beberapa kali pelaksanaan pengukuran terhadap kelompok subyek yang sama diperoleh hasil yang relatif sama selama dalam diri subyek yang diukur memang belum berubah (Azwar, 1997). Skala yang akan diestimasi reliabilitasnya dalam jumlah yang sama banyak . untuk mengetahui reliabilitas alat ukur maka digunakan rumus koefisien Alpha sebagai berikut:

$$\alpha = 2 \left[\frac{1 - S1^2 - S2^2}{Sx^2} \right]$$

Keterangan :

$S1^2$ dan $S2^2$ = Varians skor belahan 1 dan varians skor belahan 2
 Sx^2 = Varians skor skala

G. Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik korelasi *Product Moment* dari *Karl Pearson*. Alasan digunakannya teknik korelasi ini disebabkan karena pada penelitian ini memiliki tujuan ingin melihat hubungan antara satu variabel bebas (kontrol diri) dengan satu variabel terikat (disiplin berlalu lintas). Formula dari teknik *Product Moment* yang dimaksud adalah

UNIVERSITAS MEDAN AREA
 sebagai berikut (Arikunto, 2002):

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 11/1/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber

2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area (repository.uma.ac.id)11/1/24

$$r_{xy} = \frac{\sum XY - \frac{(\sum X)(\sum Y)}{N}}{\sqrt{\left[\sum X^2 - \frac{(\sum X)^2}{N} \right] \left[\sum Y^2 - \frac{(\sum Y)^2}{N} \right]}}$$

Keterangan:

- r_{xy} = Koefisien korelasi antar variabel bebas dengan variabel terikat.
 $\sum XY$ = Jumlah hasil kali antar skor variabel bebas dengan skor variabel terikat
 $\sum X$ = Jumlah skor keseluruhan subjek untuk variabel bebas.
 $\sum Y$ = Jumlah skor keseluruhan butir untuk variabel terikat.
 $\sum X^2$ = Jumlah kuadrat skor x
 $\sum Y^2$ = Jumlah kuadrat skor y
 N = Jumlah subjek.

Sebelum dilakukan analisis data dengan teknik analisis *Product Moment*, maka terlebih dahulu dilakukan uji asumsi terhadap data penelitian yang meliputi:

- a. Uji Normalitas, yaitu untuk mengetahui apakah distribusi data penelitian masing-masing variabel telah menyebar secara normal.
- b. Uji Linieritas, yaitu, untuk mengetahui apakah data dari variabel bebas memiliki hubungan yang linier dengan data dari variabel terikat.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berpedoman pada hasil-hasil dan pembahasan yang telah dibuat, maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut :

1. Terdapat hubungan positif yang sangat signifikan antara kontrol diri dengan disiplin berlalu lintas. Hasil ini dibuktikan dengan koefisien korelasi $r_{xy} = 0,367$; $p < 0,010$. Semakin tinggi kontrol diri, maka disiplin berlalu lintas semakin tinggi, dan sebaliknya semakin rendah kontrol diri maka disiplin berlalulintas semakin rendah. Dengan demikian maka hipotesis yang telah diajukan dalam penelitian ini, dinyatakan diterima.
2. Bahwa kontrol diri memberi andil sebesar 13,5% terhadap disiplin berlalu lintas. Dari hasil ini diketahui bahwa masih terdapat 86,5% pengaruh dari faktor lain terhadap disiplin berlalulintas, dimana faktor lain tersebut dalam penelitian ini tidak dilihat, diantaranya adalah ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan, ketertiban, komitmen, dan konsisten.
3. Kontrol diri para mahasiswa tergolong sedang, sebab mean empirik (62,157) selisihnya dengan nilai rata-rata hipotetik (55) tidak melebihi bilangan SD atau SB nya, yakni 8,599. Kemudian disiplin berlalu lintas para mahasiswa juga tergolong sedang, sebab nilai rata-rata empirik (65,305) selisihnya dengan nilai rata-rata hipotetik (57,5) tidak melebihi bilangan SD atau SB nya, yakni 10,279.

B. Saran

Sejalan dengan hasil penelitian serta kesimpulan yang telah dibuat, maka hal-hal yang dapat disarankan adalah sebagai berikut :

1. Kepada Subjek Penelitian

Berpedoman pada hasil penelitian di atas yang menyatakan bahwa para mahasiswa memiliki disiplin berlalu lintas yang tergolong sedang, maka diharapkan agar para mahasiswa dapat meningkatkan atau setidaknya mampu mengikuti aturan-aturan dalam berkendara, misalnya dengan mengenakan helm pengaman yang sesuai Standard Nasional Indonesia (SNI), menyalakan lampu pada siang hari untuk sepeda motor, menggunakan *safety-belt* untuk berkendara roda empat serta mematuhi aturan-aturan di jalan raya seperti *traffyclight*, marka jalan serata rambu-rambu lalu lintas lainnya. Dengan dipatuhinya atau meningkatkan kedisiplinan dalam berlalu lintas akan meminimalkan resiko kecelakaan dalam berkendara.

2. Kepada Lembaga Kepolisian

Disarankan kepada pihak Kepolisian agar lebih memperhatikan lagi program kerja atau sosialisasi peraturan berlalu lintas di kalangan masyarakat pada umumnya dan masyarakat kampus pada khususnya agar tercipta disiplin berlalu lintas di kalangan mahasiswa. Dengan adanya kerjasama antara pihak Kepolisian dengan Kampus diharapkan akan lebih meningkatkan kedisiplinan pada mahasiswa. Salah satu cara yang dapat dilakukan oleh pihak kepolisian adalah dengan melakukan penyuluhan-penyuluhan, di sekolah, kampus atau

lembaga-lembaga pendidikan lainnya, dengan tujuan agar para siswa atau mahasiswa memiliki kesadaran yang tinggi dalam disiplin berlalu lintas.

3. Kepada Peneliti Selanjutnya

Disarankan kepada peneliti selanjutnya untuk dapat mencari faktor-faktor yang lebih berpengaruh terhadap disiplin berlalulintas, diantaranya adalah ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan, ketertiban, komitmen, dan konsisten. Diharapkan dengan adanya penelitian lanjutan ini dapat diperoleh hasil yang lebih sempurna.



DAFTAR PUSTAKA

- Anggarasena, B. 2010. *Strategi Penegakan Hukum Dalam Rangka Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas dan Mewujudkan Masyarakat Patuh Hukum*.
- Arikunto, S. *Prosedur Penelitian. Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Asy Mas'udi. 2008. *Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan*, Yogyakarta: PT. Tiga Serangkai.
- Azwar, S. 1997. *Validitas dan Reliabilitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Azwar, S. 200). *Penyusunan Skala Psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Azwar, S. 2003 *Metode penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Azwar, S. 2003. *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Rineka Cipta
- Chaplin, J.P. 2006. *Kamus Lengkap Psikologi*, Jakarta: Rineka Cipta
- DIR LANTAS Polda DIY. Yogyakarta: Pasca Sarjana UGM Yogyakarta.
- Fransiska, L. 2011. Hubungan Antara Kontrol Diri Dengan Perilaku Seks Bebas Pada Remaja Di KOMPI-YUKA Kelurahan Terjun. *Skripsi* (tidak diterbitkan). Fakultas Psikologi Universitas Medan Area.
- Ghufron, M.N dan Risnawati, R.S. 2005. *Teori-teori Psikologi*. Yogyakarta: Ar-Ruzz Media.
- Hali, H.T. 2010. Hubungan Antara Prasangka Masyarakat Terhadap Polentas dengan Disiplin Berlalu Lintas di Kelurahan Sidorejo Kecamatan Medan Tembung. *Skripsi* (tidak diterbitkan). Fakultas Psikologi Universitas Medan Area.
- Hurlock, E.B. 1997. *Psikologi Perkembangan. Suatu Pendekatan Sepanjang Rentang Kehidupan*. Jakarta: Erlangga.
- [http://: DNA Berita.com](http://DNA.Berita.com)
- [http://: elib.Unikom.ac.id.02Januari2012](http://elib.Unikom.ac.id.02Januari2012)
- [http://:www.Metrotanjung.com/2011/02](http://www.Metrotanjung.com/2011/02). Perlunya disiplin lalu lintas sejak dini. 02Januari 2012
- [http://:www.Rimanews.com08Desember2011](http://www.Rimanews.com08Desember2011)

<http://digilib.Unnes.ac.id/gsdcollect/skripsi/indexassoc/HASH01C6.dir/doc.pdf>

<http://organisasi.org>

<http://wikipedia.com>

<http://www.Polres kotacimahi.com>

<http://www.slideshare.net/tom081352/lalin-smp-cls-vii>

<http://www.wangmuba.com>

Huroniah, F. 2004. Hubungan antara kecerdasan emosi dengan perilaku seks bebas pada remaja di SMK YPK. Perguruan Mabar Swasta Nasional. *Skripsi* (tidak diterbitkan). Fakultas Psikologi UMA.

Ikhsan, M. 2009. *Lalu Lintas dan Permasalahannya. Makalah*. Kuliah Umum Masalah Lalu Lintas dan Pengangkutan di Daerah. Jakarta: Yayasan Toyota Astra.

Prijodarminto, S. 1994. *Disiplin Kiat Menuju Sukses*. Jakarta : Abadi.

Rahman, S, 1999. *Aplikasi Disiplin dan Penerapannya*. Jakarta : BPK Gunung Mulia.

Ramdlon, 2006. *Harmonisasi Dalam Berlalu Lintas : dalam Bunga Rampai*

Sarafino, E. P. 2000. *Health Psychology : Biopsychosocial Interactions*. 3th Ed, Chapter 3. Stress-Its Meaning, Impact, and Sources. John Wiley and Sons, Ney York.

Siska, W.M. 2010. Hubungan Antara Kontrol Diri Dengan Perilaku Dating Violence Pada Siswa di SMA Negeri 2 Kabanjahe. *Skripsi* (Tidak diterbitkan). Medan. Universitas Medan Area

Sudrajat, Ahmat. 2008. Disiplin siswa di sekolah. [http:// Ahmat Sudrajat. Wordpress. Com/2008/04/04/di-disiplin-siswa-di sekolah....](http://AhmatSudrajat.wordpress.com/2008/04/04/di-disiplin-siswa-di-sekolah....) 16/03/2009.

Suwardjoko, P.W. 2002. *Pengelola Lalu lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.

Tesis. Tidak Diterbitkan. Semarang : Program Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana UNDIP.

Tu' u, T. 2004. *Peran Disiplin Pada Perilaku dan Prestasi Siswa*. Jakarta.

UU RI.No. 22 Thn 2009. *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit CV Nusantara Aulia.

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 11/1/24

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber

2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area (repository.uma.ac.id)11/1/24