

HUBUNGAN ANTARA KONFORMITAS DENGAN DISIPLIN BERLALU LINTAS PADA KOMUNITAS VESPA

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan
Dalam Memperoleh Gelar Sarjana Psikologi
Universitas Medan Area**



Oleh :

**TRI SUCI LARAS SARI
11.860.0185**



**FAKULTAS PSIKOLOGI
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2015**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 27/8/24

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

HALAMAN PENGESAHAN

Judul Skripsi : Hubungan antara Konformitas dengan Disiplin Berlalu
Lintas pada Komunitas Vespa

Nama Mahasiswa : Tri Suci Laras Sari

NPM : 11.860.0185

Jurusan : Psikologi

Menyetujui
Komisi Pembimbing

Pembimbing I Pembimbing II


 
Dra. Hj. Irna Minauli M.Si Zuhdi Budiman, S.Psi, M.Psi

Mengetahui,

Kepala Bagian


Laili Alfita, S.Psi, M.M, M.Psi

Dekan


Prof. Dr. H. Abdul Munir, M.Pd

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 27/8/24

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

SURAT PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa apa yang tertulis dalam skripsi ini benar adanya dan merupakan hasil karya saya sendiri. Segala kutipan karya pihak lain telah saya tulis dengan menyebutkan sumbernya. Apabila dikemudian hari ditemukan adanya pelanggaran maka saya rela gelar keserjanaan saya dicabut.



Medan, Juni 2015

Peneliti,

Tri Suci Laras Sari
11.860.0185

HUBUNGAN ANTARA KONFORMITAS DENGAN DISIPLIN BERLALU LINTAS PADA KOMUNITAS VESPA

Tri Suci Laras Sari

11.860.0185

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk melihat hubungan konformitas dengan disiplin berlalu lintas. Dengan asumsi bahwa semakin baik konformitas maka semakin tinggi disiplin berlalu lintas pada Komunitas Vespa. Sebaliknya semakin buruk konformitas maka semakin rendah disiplin berlalu lintas pada Komunitas Vespa. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif. Subjek pada penelitian ini adalah para anggota Komunitas Vespa Tanjung Morawa yang berjumlah 45 orang dengan menggunakan teknik *total sampling*. Penelitian ini disusun berdasarkan metode skala *Likert* dengan menggunakan skala konformitas menurut David O'Sears (2000) mengemukakan beberapa aspek-aspek kekompakan, kesepakatan dan ketaatan. Penelitian ini juga menggunakan skala disiplin berlalu lintas menurut Azwar (2010), aspek-aspek yang terkandung dalam disiplin berlalu lintas ada tiga yaitu kognitif, afektif dan konatif. Hasil analisis menunjukkan koefisien reliabilitas konformitas 0,893 dan disiplin berlalu lintas 0,932. Analisis data menggunakan korelasi *r product moment* ($r_{xy} = 0,668$; $p = 0,000$; berarti $p = <0,05$). $r^2 = 0,447$. Hal ini menunjukkan disiplin berlalu lintas dipengaruhi oleh konformitas sebesar 44,7%. Secara umum hasil penelitian ini menyatakan bahwa konformitas dengan disiplin berlalu lintas pada Komunitas Vespa tergolong baik/tinggi dimana nilai rata-rata empirik diatas nilai rata-rata hipotetik dalam kurva normal. Nilai rata-rata empirik konformitas = 164,91; sedangkan nilai rata-rata hipotetiknya sebesar 97,5; kemudian nilai rata-rata empirik disiplin berlalu lintas 141,57; sedangkan nilai rata-rata hipotetiknya sebesar 85.

Kata kunci : Konformitas, disiplin berlalu lintas, Komunitas Vespa

KATA PENGANTAR

Dalam kesempatan ini segala puji dan syukur Peneliti panjatkan kehadirat Allah SWT atas rahmat dan karunia-Nya. Dengan bekal kesabaran, ketekunan dan keyakinan akhirnya Peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Peneliti menyadari bahwa keberhasilan dalam penulisan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak, serta bimbingan dari para dosen. Oleh karena itu pada kesempatan ini dengan setulus hati Peneliti menyampaikan ucapan terimakasih yang setinggi-tingginya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H.A. Yakub Matondang, MA selaku Rektor Universitas Medan Area
2. Bapak Prof. Dr. H. Abdul Munir, M.Pd selaku Dekan Fakultas Psikologi Universitas Medan Area.
3. Ibu Dra. Hj. Irna Minauli, M.Si (Pembimbing I), yang telah membimbing dalam penelitian skripsi ini dengan penuh kesabaran dan ketelitian memberikan petunjuk, arahan, dan motivasi kepada peneliti selama pembuatan skripsi ini.
4. Bapak Zuhdi Budiman, S.Psi, M.Psi (Pembimbing II), yang telah memberi bimbingan dan arahan hingga selesainya skripsi ini
5. Seluruh Staff pegawai Fakultas Psikologi Universitas Medan Area yang telah membantu selesainya skripsi ini.
6. Mama dan Papa yang memberikan banyak pelajaran hidup dengan cinta dan kasih sayang serta doa, perjuangan, pengorbanan dan kesabaran dalam mendidik dan membesarkan ananda. Semoga Allah membalasnya.

7. Kepada Ketua dan seluruh anggota Komunitas Vespa Tanjung Morawa yang telah memberikan izin melakukan penelitian.
8. Sahabatku tersayang Suci Kartika yang selalu ada buat aku, yang selalu ada waktu untuk mendengarkan keluh kesalku, yang selalu menemaniku kemanapun, yang selalu kasih semangat dan motivasi saat aku mulai lelah mengerjakan skripsi. Sahabat yang ada saat suka dan duka, yang suka mengkritik “pedas” di depan aku. Kamu sahabat yang paling istimewa buatku.
9. Teman-teman kampusku yang terbaik Sempu, Tiwi, Ledy, Hafizah, Ester, kak Nova, Rodiah yang selalu memberi dukungan dan membantu saat aku mengalami kesulitan mengerjakan skripsi.

Harapan peneliti semoga Allah SWT membalas budi baik dan memberikan keselamatan dan kesehatan untuk mereka semua, dan juga semoga skripsi sederhana ini dapat memberi sumbangan yang bermanfaat bagi perkembangan ilmu Psikologi. Amin...

Medan, Juni 2015

Hormat saya

Tri Suci Laras Sari

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN PERSETUJUAN

HALAMAN PENGESAHAN

HALAMAN MOTTO

HALAMAN PERSEMBAHAN

ABSTRAK

KATA PENGANTAR i

DAFTAR ISI iii

DAFTAR TABEL vii

DAFTAR LAMPIRAN viii

BAB I. PENDAHULUAN 1

A. Latar Belakang Masalah 1

B. Identifikasi Masalah 10

C. Batasan Masalah 10

D. Rumusan Masalah 10

E. Tujuan Penelitian 10

F. Manfaat Penelitian 11

iii

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 27/8/24

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

Access From (repository.uma.ac.id)27/8/24

BAB II. LANDASAN TEORI	12
A. Komunitas	12
1. Pengertian Komunitas	12
2. Aturan-aturan dalam Komunitas Vespa	13
B. Disiplin Berlalu Lintas	14
1. Pengertian Disiplin Berlalu Lintas	14
2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Disiplin Berlalu Lintas .	15
3. Aspek-aspek Disiplin Berlalu Lintas	19
C. Konformitas	30
1. Pengertian Konformitas.....	30
2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Konformitas	31
3. Penyebab Timbulnya Perilaku Konformitas.....	34
4. Aspek-aspek Konformitas.....	35
D. Hubungan Konformitas dengan Disiplin Berlalu Lintas	39
E. Kerangka Konseptual	41
F. Hipotesis	41
BAB III. METODE PENELITIAN	42
A. Identifikasi Variabel Penelitian	42
B. Definisi Operasional Variabel Penelitian	42
C. Subjek Penelitian	43
D. Metode Pengumpulan Data	43
E. Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur	46

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	51
A. Orientasi Kacah dan Persiapan Penelitian.....	51
1. Orientasi Kacah Penelitian.....	51
2. Persiapan Penelitian	52
a. Persiapan Administrasi.....	52
b. Persiapan Alat Ukur Penelitian	52
(1) Skala Konformitas.....	52
(2) Skala Disiplin Berlalu Lintas	54
3. Hasil Coba Alat Ukur (<i>Try Out</i> Terpakai)	55
a. Hasil Uji Coba Skala Konformitas.....	56
b. Hasil Uji Coba Skala Disiplin Berlalu Lintas	57
c. Pelaksanaan Penelitian	58
B. Analisis Data dan Hasil Penelitian	59
1. Uji Asumsi	60
a. Uji Normalitas Sebaran	60
b. Uji Linearitas Hubungan	61
2. Hasil Korelasi r Product Moment	62
C. Hasil Perhitungan Mean Hipotetik dan Mean Empirik.....	64
1. Mean Hipotetik.....	64
2. Mean Empirik.....	64
3. Deskripsi Data Penelitian	65
D. Pembahasan.....	67

BAB V. Simpulan dan Saran	70
A. Simpulan	70
B. Saran.....	71

DAFTAR PUSTAKA



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dengan makin berkembangnya zaman, maka seseorang dituntut untuk mobilitas yang tinggi. Hal ini harus didukung dengan adanya sarana transportasi yang baik. Tampaknya sepeda motor menjadi alat transportasi yang paling mudah dijumpai, dari mulai jalanan besar yang padat dengan kemacetan lalu lintasnya, dapat dipastikan ada kendaraan roda dua yang melintas. Efisiensi dan mobilitas menjadi pertimbangan seseorang untuk memilih sepeda motor. Saat ini popularitas sepeda motor memang tengah menanjak dan menjadi pilihan utama bagi sebagian masyarakat Indonesia.

Pertumbuhan komunitas motor di Indonesia mengalami perkembangan yang cukup pesat, hal ini merupakan sebuah realita yang dihasilkan dari perkembangan sosial yang semakin heterogen. Beberapa tahun belakangan, makin menjamur komunitas motor baik itu di kota besar maupun di kota pinggiran, kecil dan bahkan daerah. Berawal dari hanya sekedar hobi nongkrong yang kemudian membentuk kesatuan visi dan misi.

Komunitas Vespa merupakan salah satu dari komunitas motor yang ada di Indonesia. Vespa merupakan jenis sepeda motor yang sampai sekarang masih banyak diminati oleh berbagai kalangan, karena merupakan jenis sepeda motor antik yang masih eksis sampai sekarang. Adapun yang melatarbelakangi mereka tergabung dalam Komunitas Vespa yaitu karena faktor persamaan hobi ataupun berawal dari adanya ajakan dari teman-teman terdekatnya, lalu mempelajari

komunitas yang diinginkan setelah itu baru memutuskan untuk menjadi anggota Komunitas Vespa tersebut. Untuk menunjukkan identitasnya biasanya Komunitas Vespa menggunakan atribut-atribut tertentu atau aksesoris yang dipasangkan pada sepeda motor agar menunjukkan bahwasanya mereka adalah berasal dari satu komunitas tersebut.

Komunitas Vespa cenderung dipandang negatif oleh beberapa orang karena Komunitas Vespa itu biasanya hanya berkumpul bersama tanpa ada tujuan tertentu dan berkeliling kota secara bersama-sama tanpa mempedulikan bagaimana keadaan Vespa masing-masing ataupun berkendara di jalan tanpa perlengkapan yang lengkap dan peraturan lalu lintas yang sama sekali tidak diterapkan. Hal tersebut tidak menutup kemungkinan akan menimbulkan implikasi sosial yang positif dan negatif. Situasi yang berkembang saat ini disebagian masyarakat adalah komunitas motor melakukan tindakan-tindakan yang meresahkan masyarakat seperti balap liar, mabuk-mabukan, tawuran, maupun narkoba. Bahkan komunitas motor dianggap sebagai mesin penghasil generasi yang anarkis karena perilaku anggota komunitas motor di jalan terkadang mengganggu kenyamanan dan keamanan, misalnya saat konvoi di jalan raya. Rombongan konvoi ini seolah-olah menjadi penguasa jalan sehingga pengguna jalan yang lain harus mengalah, apabila tidak mau maka mereka tidak segan-segan untuk melakukan tindakan intimidasi berupa makian, ancaman bahkan tindak kekerasan bagi pengguna jalan lain yang juga memiliki hak sama atas penggunaan jalan umum (Irmawan, dalam <https://www.scribd.com/mobile/doc/2012>).

Komunitas motor yang ada memiliki sisi negatif dan sisi positifnya. Bila dicermati secara bijaksana, sisi positif yang dapat digali dari keberadaan komunitas motor antara lain para anggotanya dapat saling berdiskusi atau tukar pengalaman mengenai tips servis atau modifikasi sehingga dapat menambah pengetahuan akan seluk-beluk mengenai motor. Pengetahuan yang diperoleh dapat dijadikan modal dimasa depan yaitu dengan membuka usaha bengkel servis atau modifikasi motor. Pada setiap komunitas motor pasti memiliki struktur organisasi dan pada waktu-waktu tertentu anggota motor ini berkumpul untuk mengagendakan kegiatan *touring* ke berbagai daerah, mengikuti pameran otomotif, lomba modifikasi motor bahkan mengadakan bakti sosial seperti sunatan massal, donor darah atau peduli korban bencana alam. Selain itu, beberapa komunitas motor juga mengadakan acara khusus untuk melatih dan memberi pendidikan tentang keselamatan dan keamanan dalam berkendara (*safety riding*) dengan melibatkan beberapa vendor sebagai sponsor (Soeroso, 2007).

Disiplin sangat diperlukan pada seluruh aspek kehidupan. Masyarakat sebagai subjek harus patuh dan disiplin terhadap aturan hukum yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Dengan kedisiplinan yang baik maka akan tercapai masyarakat yang teratur dan sejahtera. Memang tidak mudah untuk memahami manfaat dari disiplin yang baik, terkadang terasa lebih menguntungkan apabila melakukan hal yang sebaliknya misalnya dalam disiplin berlalu lintas (Mahfud, 2009).

Masalah kedisiplinan berlalu lintas yang buruk merupakan fenomena yang terjadi di kota-kota besar di negara-negara sedang berkembang. Di Indonesia

pemerintah pernah menyerukan gerakan disiplin nasional dalam kehidupan bermasyarakat yang dimulai dari disiplin di jalan raya. Salah satu wujudnya yaitu dengan mengeluarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan 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. Pada beberapa tempat dapat dijumpai sejumlah kendaraan umum seperti angkot atau 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 Irawan (dalam Wirawan, 2006).

Fenomena ketidakdisiplinan masyarakat dalam berlalu lintas ini salah satunya didukung oleh hasil penelitian yang dilakukan Kepala Subdirektorat Penegakan Hukum, Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Metropolitan Jakarta Raya, Ajun Komisaris Besar Polisi (AKBP) Naufal Yahya pada tahun 2003 menemukan adanya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan (khususnya perilaku) pengendara sepeda motor dan kendaraan roda empat saat berada di garis depan lampu lalu lintas (*behavior that lead vehicle at stoplines*) pada sepuluh perempatan jalan di Ibukota Jakarta, yaitu 30% pengendara mobil berhenti melewati *stopline* atau berada diluar garis jalan sedangkan pengendara roda dua yang melanggar mencapai 57%. Ironisnya, hal ini dilakukan ketika ada polisi

mengingat seharusnya para pengguna jalan bisa lebih mentaati peraturan yang ada (Wirawan, 2006).

Budaya disiplin sangat diperlukan dalam mengatur suatu kelompok atau masyarakat, karena masyarakat Indonesia pada umumnya belum memiliki kedisiplinan yang baik dalam berlalu lintas. Data Ditlantas Kepolisian Daerah Metro Jaya mencatat rentang jumlah korban meninggal karena kecelakaan lalu lintas dari tahun 2001 sampai Juni 2008 berkisar antara 400 sampai 1.200 orang setiap tahun. Periode tahun 2004-2007 adalah periode tertinggi korban meninggal dengan jumlah rata-rata lebih dari 1000 jiwa, dan yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas hampir 50% berusia muda yaitu 15-21 tahun. Risiko kecelakaan bagi pengguna sepeda motor memang jauh lebih besar daripada jenis kendaraan roda empat, dari 5.154 kasus yang terjadi 70% diantaranya melibatkan sepeda motor Irawan (Ikhsan, 2009).

Pelanggaran pengendara sepeda motor menduduki peringkat pertama dalam Operasi Zebra Jaya 2010. Sekitar 2.761 pemotor terjaring polisi lalu lintas. Menurut direktur lalu lintas Polda Metro Jaya Kombes Royke Lumowa, pelanggaran yang dilakukan seperti tidak mengenakan helm, menerebos lampu merah, tidak menyalakan lampu, dan tidak melengkapi kendaraan dengan surat-surat. Sepeda motor menduduki peringkat tertinggi pelanggaran, ada 70% lebih pelanggaran dilakukan sepeda motor (Diputra, 2010).

Pengendara memegang peranan vital dalam berlalu lintas. Temuan pada berbagai negara menunjukkan bahwa faktor manusia merupakan penyebab utama.

Hal ini dikemukakan oleh Diputra (2010) bahwa di Amerika Serikat dan Inggris menunjukkan 65-77% kecelakaan jalan disebabkan oleh faktor manusia. Di Indonesia, menurut data statistik Polri mencatat angka sebesar 84% sedangkan data Departemen Perhubungan sebesar 86,8% setiap kecelakaan disebabkan oleh faktor pengemudi, mulai dari berkendara tanpa perlengkapan yang memadai, pelanggaran rambu-rambu dan pengatur lalu lintas, teknik dan kemampuan berkendara yang tidak benar hingga berkendara dalam kontrol yang buruk seperti mengantuk, mabuk alkohol atau narkoba. Pendapat yang relevan juga diungkapkan oleh Aryanto (dalam <http://www.scribd.com/mobile/doc/2012>) 91% kecelakaan yang terjadi disebabkan *human error*, 5% disebabkan faktor kendaraan, 3% faktor jalan dari 1% oleh faktor lingkungan. Faktor *human error* menjadi penyumbang terbesar karena masyarakat tidak mematuhi peraturan lalu lintas atau berperilaku yang tidak terpuji selama berada di jalan raya.

Banyaknya kasus pelanggaran yang terjadi merupakan cerminan rendahnya kepatuhan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas. Patuh pada peraturan lalu lintas diperlukan untuk dapat mewujudkan lalu lintas yang baik. Patuh bisa juga disebut disiplin. Menurut Lembaga Ketahanan Nasional disiplin adalah kepatuhan untuk menghormati dan melaksanakan suatu sistem yang mengharuskan orang untuk tunduk pada keputusan, perintah atau peraturan yang berlaku. Pada dasarnya sikap disiplin bukan merupakan suatu pembawaan, melainkan hasil interaksi antara individu dengan lingkungan sehingga sikap bersifat dinamis, sehingga sikap disiplin dapat berubah sesuai dengan kondisi dan pengaruh yang diberikan.

Pelanggaran-pelanggaran lalu lintas saat berada di jalan raya mendapat perhatian pihak kepolisian. Guna mengurangi pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara, khususnya anggota komunitas motor, pihak kepolisian menyikapi keberadaan komunitas motor dengan cara memanfaatkan keberadaan komunitas motor sebagai sarana kampanye disiplin berlalu lintas. Tujuan pihak kepolisian melibatkan komunitas motor yaitu diharapkan anggota komunitas motor bisa menjadi teladan teman-temannya. Selain itu juga mampu mengubah agar dapat mengendalikan dirinya maupun menambah pengetahuan dalam berlalu lintas (dalam <http://mail.info-lantas.com>, 2009).

Berdasarkan fenomena yang terlihat bahwa Komunitas Vespa sering terlihat berkumpul di pinggir jalan raya, berkonvoi di jalan raya sehingga mengganggu pengguna jalan yang lainnya dan tidak mentaati peraturan lalu lintas dan tidak memakai helm saat berkendara di jalan raya. Berdasarkan hasil wawancara mereka berkata bahwa mereka tidak selalu melanggar disiplin berlalu lintas, mereka taat pada peraturan lalu lintas misalnya saat mengikuti perjalanan jauh atau *touring* mereka memakai perlengkapan yang lengkap karena untuk menjaga keselamatan berlalu lintas. Mereka melakukan hal seperti itu karena situasi dan mengikuti apa yang dilakukan kelompoknya yang mengharuskan mereka untuk menuruti kemauan kelompoknya tersebut.

Disiplin berlalu lintas dipengaruhi oleh dua faktor yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor eksternal dipengaruhi oleh unsur pengatur pengendali dan pembentuk perilaku yang merupakan aturan-aturan dan norma-norma yang dijadikan standar bagi individu dalam masyarakat dan kelompoknya. Individu

akan taat pada aturan yang dibuat oleh kelompoknya sehingga individu akan mengubah tingkah lakunya dan belajar mengendalikan diri dengan aturan yang berlaku sesuai dengan ketentuan dalam kelompoknya.

Faktor yang mempengaruhi individu mampu mengendalikan dirinya, termasuk mengendalikan kesadaran dan kedisiplinan berlalu lintas adalah konformitas (dalam <https://www.scribd.com/mobile/doc/2012>). Baron & Byrne (2000) berpendapat konformitas adalah penyesuaian terhadap kelompok sosial karena adanya tuntutan dari kelompok tersebut untuk menyesuaikan diri meskipun tuntutan tersebut tidak secara terbuka.

Nugroho (dalam Sarwono 2005) menyebutkan bahwa konformitas berarti menyerah terhadap tekanan kelompok yang dirasakan meskipun tidak ada permintaan langsung dari kelompok. Zebua dan Nurdjayadi (Peplau 2000) mengatakan konformitas adalah satu tuntutan yang tidak tertulis dari kelompok teman sebaya terhadap anggotanya namun memiliki pengaruh yang kuat dan dapat menyebabkan munculnya perilaku-perilaku tertentu pada anggota kelompok tersebut, tidak peduli dianggap nakal karena bagi mereka penerimaan kelompok lebih penting, sebab mereka tidak ingin kehilangan dukungan kelompok dan tidak ingin dikucilkan dari pergaulan.

Sarwono (2005) berpendapat bahwa konformitas adalah sebuah fenomena sosial dimana seseorang menyesuaikan tingkah laku, sikap, dan pandangan agar sesuai dengan orang lain (kelompok). Didalam konformitas ada suatu tekanan yang tidak kelihatan dari lingkungan sekitar yang memaksa seseorang agar

bertingkah laku sesuai dengan apa yang diharapkan kelompok. Tingkat konformitas itu beragam, mulai dari yang sekedar ikut-ikutan sampai pada ketaatan total (*from conformity to obedience*). Sarwono (2005) mengemukakan konformitas adalah kesesuaian antara perilaku seseorang dengan perilaku orang lain yang didorong keinginannya sendiri. Konformitas terjadi dari kesamaan antara perilaku individu dengan perilaku orang lain atau perilaku individu dengan norma lingkungan sosial.

Dari uraian di atas jelaslah bahwa adanya konformitas dalam suatu kelompok membuat individu-individu yang menjadi anggotanya akan bersedia melakukan kegiatan yang sama diantara mereka. Hal ini memperlihatkan bahwa individu berperilaku apa saja sesuai dengan kehendak kelompoknya, dengan kata lain perilaku atau pendirian individu bisa dipengaruhi oleh kelompok dimana dia berada. Seperti halnya komunitas motor sebagai salah satu wadah perkumpulan. Komunitas motor yang terorganisir dengan baik adalah komunitas yang peduli keselamatan dan keamanan ketika berkendara di jalan, yaitu dengan memberi pengaruh kepada anggota kelompoknya agar berdisiplin dalam mematuhi peraturan lalu lintas yang ada. Sebaliknya, komunitas motor yang tidak terorganisir dengan baik dan tidak menerapkan kontrol yang ketat dapat memberi pengaruh konformitas yang tidak baik. Hal ini dapat memunculkan perilaku para anggotanya yang tidak bertanggung jawab dalam berkendara yaitu melanggar tata tertib lalu lintas.

Dengan demikian penulis merasa tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul: Hubungan antara Konformitas dengan Disiplin Berlalu Lintas pada Komunitas Vespa.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas, maka masalah yang dapat diidentifikasi dalam penelitian ini adalah bagaimana hubungan antara konformitas dengan disiplin berlalu lintas pada Komunitas Vespa. Peneliti melihat bahwa konformitas memiliki peran penting dalam disiplin berlalu lintas pada Komunitas Vespa.

C. Batasan Masalah

Dalam sebuah penelitian, masalah yang akan diteliti perlu dibatasi agar sebuah penelitian lebih efektif dan efisien. Pada penelitian tentang hubungan antara konformitas dengan disiplin berlalu lintas pada Komunitas Vespa, peneliti membatasi masalahnya tentang disiplin berlalu lintas pada Komunitas Vespa.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka perumusan masalah adalah: Apakah ada hubungan antara konformitas dengan disiplin berlalu lintas Pada Komunitas Vespa?

E. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk memperoleh informasi atau data secara ilmiah mengenai hubungan antara konformitas dengan disiplin berlalu lintas pada Komunitas Vespa.

F. Manfaat Penelitian

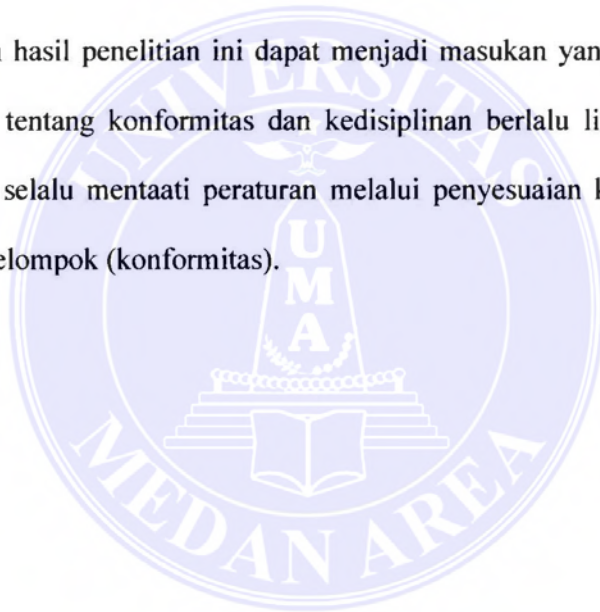
Adapun manfaat dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara teoritis dan praktis yaitu:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat ilmu pengetahuan, khususnya ilmu psikologi perkembangan yang berhubungan antara konformitas dengan disiplin berlalu lintas pada Komunitas Vespa.

2. Manfaat Praktis

Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi masukan yang berarti bagi Komunitas Vespa tentang konformitas dan kedisiplinan berlalu lintas sehingga Komunitas Vespa selalu mentaati peraturan melalui penyesuaian kegiatan yang dilakukan dalam kelompok (konformitas).



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Komunitas

1. Pengertian Komunitas

Komunitas secara bahasa berasal dari bahasa Inggris yaitu *community* yang artinya sekelompok orang yang saling peduli satu sama lain lebih dari yang seharusnya, dimana dalam sebuah komunikasi terjadi relasi pribadi yang erat antar para anggota komunitas tersebut karena adanya kesamaan minat atau nilai Kertajaya Hermawan(dalam <http://definisipengertian.blogspot.com./2010/12/pengertian-komunitas.html>).

Komunitas adalah sebuah kelompok sosial dari beberapa organisme yang berbagi lingkungan, umumnya memiliki ketertarikan dan habitat yang sama. Dalam komunitas manusia, individu-individu didalamnya dapat memiliki maksud, kepercayaan, sumberdaya, preferensi, kebutuhan, risiko dan sejumlah kondisi lain yang serupa. Komunitas berasal dari bahasa Latin *communitas* yang berarti “kesamaan”, kemudian dapat diturunkan dari *communis* yang berarti “sama, publik, dibagi oleh semua atau banyak” Wenger (dalam ejournal.umm.ac.id.com. 2002).

Berdasarkan uraian di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa komunitas adalah sekelompok manusia yang berkumpul karena adanya kesamaan misi, visi dan minat yang sama.

2. Aturan-aturan dalam Komunitas Vespa

Adapun aturan pada komunitas Vespa dalam ([www.tnol.co.id>BlogAnda/27966-aturan-komunitas-vespa-world-community.html](http://www.tnol.co.id/BlogAnda/27966-aturan-komunitas-vespa-world-community.html)) yaitu:

- a. Berdiri karena adanya kesatuan visi dan misi yang terbentuk dalam suatu perkumpulan orang-orang dalam satu kompleks, pabrikan, atau perusahaan, dan instansi tertentu
- b. AD/ART lebih simpel dan tidak terlalu banyak, terkadang malah tidak mengikat
- c. Solidaritas adalah yang terutama yang penting solid dan saling bekerjasama
- d. Diklat *member* baru tidak anarkis, dan hanya sekedar perkenalan dalam komunitas tersebut dan sosialisasi akan peraturan yang berlaku dalam komunitas tersebut
- e. *Member* hanya sebatas komunitas, terbentuk karena seringnya *ngumpul bareng* dan berdasarkan keinginan untuk *touring bareng*, sehingga terbentuklah wadah untuk penyaluran hobi mereka
- f. Hanya nama dan logo mereka saja yang tercatat di kepolisian tanpa dilengkapi dengan AD/ART, sekalipun masih ada juga yang tidak melaporkan keberadaan mereka kepada pihak kepolisian.

Berdasarkan uraian di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa aturan-aturan dalam Komunitas Vespa adalah berdiri karena adanya kesatuan visi dan misi, tidak anarkis, sering *ngumpul bareng* dan memiliki keinginan berbagi bersama dalam kegiatan-kegiatan sosial.

B. Disiplin Berlalu Lintas

1. Pengertian Disiplin Berlalu Lintas

Menurut Hurlock (Soviana dan Yuwono, 2010) disiplin berasal dari kata yang sama dengan *disciple* yaitu individu yang belajar dari atau secara sukarela mengikuti pimpinan. Menurutnya disiplin dalam konsep negatif berarti pengendalian dengan kekuasaan luar yang biasanya diterapkan secara sembarangan, disiplin merupakan bentuk pengekangan melalui cara yang tidak disukai dan menyakitkan. Disiplin menurut konsep positif sama dengan pendidikan dan bimbingan karena menekankan pertumbuhan dalam disiplin diri dan pengendalian diri yang kemudian akan melahirkan motivasi dari dalam.

Hurlock (Soviana dan Yuwono, 2010) menjelaskan bahwa disiplin bertujuan untuk memberitahukan hal yang baik yang seharusnya dilakukan dan buruk yang seharusnya tidak dilakukan yang keduanya sesuai dengan standar-standar norma yang ada. Ditambahkan bahwa terdapat tiga unsur penting dalam disiplin diantaranya : (1) peraturan sebagai pedoman perilaku, (2) konsistensi dalam peraturan tersebut dan dalam cara yang digunakan untuk mengajarkan dan memaksanya, (3) hukuman untuk pelanggaran peraturan dan (4) penghargaan untuk perilaku yang baik yang sejalan dengan peraturan yang berlaku.

Ikhsan (2009) berpendapat bahwa disiplin merupakan bimbingan untuk pembentukan kepribadian tertentu, antara lain: kejujuran, ketepatan waktu, menjalankan kewajiban dan secara langsung mengerti larangan-larangan serta tingkah laku yang baik dan buruk.

Menurut UU No. 22 Tahun 2009 pengertian lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang yang diruang jalan, dimana definisi kendaraan itu sendiri berarti suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Salah satu jenis kendaraan bermotor berupa sepeda motor yang mempunyai definisi kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

Menurut Purwadi (2008) pengertian disiplin berlalu lintas itu sendiri bilamana seseorang mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu ataupun tidak, dimana larangan-larangan tersebut termuat didalam UU RI No. 22 Tahun 2009 tentang UULAJ. Sejalan dengan itu, pengertian disiplin berlalu lintas merujuk pada UU RI No. 22 Tahun 2009 yang menerangkan bahwa segala perilaku pengguna jalan baik bermotor ataupun tidak di jalan raya yang sesuai dengan undang-undang ataupun peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan (www.ejournal.umm.ac.id.com).

Dari uraian di atas, maka dapat disimpulkan bahwa disiplin berlalu lintas adalah suatu tindakan ataupun perilaku yang dimiliki individu dalam menjalankan setiap peraturan yang harus ditaati sesuai undang-undang yang ada ketika mengendarai sepeda motor di jalan raya.

2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Disiplin Berlalu lintas

Smither (Wirawan, 2006) mengatakan usia dan pengalaman merupakan faktor faktor-faktor penting yang berperan pada ketertiban dan keselamatan berlalu lintas. Dengan angka kecelakaan yang lebih tinggi ditemukan pada mereka

yang berusia 20 tahun, sedangkan pada mereka yang berusia pertengahan 20 tahunan sampai pertengahan 50 tahunan, angka kecelakaan cukup stabil. Salah satu kemungkinan penjelasan mengapa para pemakai jalan (pengendara) di bawah usia 20 tahun dan usia awal 20 tahun lebih banyak mengalami kecelakaan adalah kurangnya tanggung jawab moral sehingga biasanya mereka menjadi lebih ceroboh hingga akhirnya kurang mampu menghadapi bahaya (Wirawan, 2006)

Menurut Soeroso (2007) banyak faktor yang bisa dikategorikan ikut mempengaruhi disiplin pengendara, tetapi tampaknya pendidikan sangat menonjol sebagai penunjang terciptanya tertib lalu lintas. Tingkat pendidikan masyarakat pada umumnya masih rendah.

Wardana (dalam Soeroso, 2007) mengatakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi disiplin berlalu lintas antara lain:

a. Faktor Internal

Merupakan faktor yang berasal dari dalam individu itu sendiri berupa sikap dan kepribadian yang dimiliki oleh individu yaitu suatu sikap dan perilaku yang mencerminkan tanggung jawab terhadap kehidupan tanpa paksaan dari luar, dilaksanakan berdasarkan keyakinan yang benar bahwa hal itu bermanfaat bagi dirinya sendiri dan masyarakat sekaligus menggambarkan kemampuan seseorang untuk menyesuaikan interes pribadinya dan mengendalikan dirinya untuk patuh dengan hukum dan norma serta kebiasaan yang berlaku dalam lingkungan sosial. Adapun unsur-unsur yang meliputi faktor internal :



1) Unsur Sikap Hidup

Sikap dipandang sebagai sesuatu predisposisi perilaku yang tampak aktual bila kesempatan untuk menyatakan terbuka luas.

2) Unsur Tanggung Jawab

Orang yang berdisiplin adalah orang yang bertanggung jawab atau dengan kata lain orang yang mementingkan janjinya, konsekuen dengan prinsipnya, dan konsisten dengan keputusannya

3) Unsur Keinsafan

Internalisasi terjadi ketika individu menerima pengaruh dan bersedia menuruti pengaruh itu dikarenakan sikap tersebut sesuai dengan apa yang individu percayai dan sesuai dengan sistem nilai yang dianutnya.

4) Unsur Keyakinan

Tanpa adanya keyakinan dan kepercayaan bahwa disiplin itu baik dan bermanfaat, maka secara internal disiplin tidak mungkin dapat terwujud. Secara universal keyakinan memegang peranan sentral dalam keberhasilan dan kegagalan mencapai tujuan

5) Unsur Kemampuan Menyesuaikan Diri

Adalah kekuatan dan mental spiritual yang menghindarkan seseorang untuk menghadapi friksi, gesekan serta benturan dengan lingkungan alam dan lingkungan sosialnya

6) Unsur Kemampuan Mengendalikan Diri

Pengendalian diri adalah pengaruh seseorang terhadap peraturan tentang fisiknya, perilaku dan proses-proses psikologisnya. Perkembangan pengendalian

diri adalah penting bagi individu untuk dapat bergaul dengan orang lain dan untuk mencapai tujuan pribadinya.

a. Faktor Eksternal

Kedisiplinan dilihat sebagai alat untuk menciptakan perilaku atau masyarakat sehingga dapat terimplementasikan dalam wujud hubungan serta sanksi yang dapat mengatur dan mengendalikan perilaku manusia sehingga sanksi tersebut hanya dikenakan kepada mereka yang melanggar hukum dan norma yang berlaku, sebagai contoh yang berkaitan dengan kondisi fisik antara lain: kondisi jalan yang dilalui, letak rambu-rambu lalu lintas, dan kelengkapan kendaraan yang akan digunakan serta keadaan cuaca ketika akan berkendara. Disiplin sebagai faktor eksternal meliputi unsur-unsur sebagai berikut:

- 1) Unsur pemaksaan oleh hukum dan norma-norma yang diwakili oleh penegak hukum terhadap setiap anggota masyarakat untuk taat kepada hukum dan norma yang berlaku dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.
- 2) Unsur Pengatur Pengendali dan Pembentuk Perilaku. Faktor ini merupakan aturan-aturan dan norma-norma yang dijadikan standart bagi individu dalam masyarakat dan kelompoknya. Adanya perangkat hukum, norma atas aturan-aturan ini maka individu belajar mengendalikan diri dengan aturan yang berlaku. Hukum dan norma selalu bersifat mengatur, mengendalikan serta membentuk perilaku manusia agar menjadi teratur, terkendali dan membentuk perilaku manusia agar menjadi teratur dengan adanya kepastian hukum.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi disiplin berlalu lintas yaitu pendidikan, usia dan pengalaman serta berasal dari faktor internal dan eksternal individu. Faktor internal merupakan faktor dari dalam individu seperti ; sikap tanggung jawab, keyakinan, keinsafan, penyesuaian diri, dan pengendalian diri. Sedangkan faktor eksternal merupakan faktor yang mempengaruhi disiplin yang meliputi pemaksaan oleh hukum dan norma yang diwakili oleh penegak hukum terhadap setiap anggota masyarakat serta unsur pengatur, pengendali dan pembentuk perilaku.

3. Aspek-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 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 dilakukan. Pelanggaran terhadap ketentuan ini dapat dikenai sanksi dari yang 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 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 dibawah 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 pada permukaan jalan yang berfungsi mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Posisi marka jalan adalah membujur, melintang dan serong. Tentang marka jalan diatur 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 :

- a) Garis utuh, berfungsi sebagai larangan bagi kendaraan untuk melintas garis tersebut.
- b) Garis putus-putus, merupakan garis pembatas lajur yang berfungsi mengarahkan lalu lintas atau memperingatkan akan ada Marka Membujur yang berupa garis utuh didepan.

- c) 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 garis putus-putus dapat melintas garis ganda tersebut.
- d) 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 juga 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 memberi 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 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 Tahun 1993). Guna mengatur dan mengendalikan kelancaran lalu lintas, berbagai upaya dilakukan dalam rangka mengelola sirkulasi kendaraan. Cara umum yang dilakukan adalah menerapkan kebijakan seperti: lajur khusus, larangan belok kanan sistem satu arah, atau sistem arus satu pasang

5) Pemilihan Mode (Lajur Khusus)

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

- a) Tanggul pembatas lajur. Cara ini lebih efektif dan aman dibandingkan cara lain dalam “menghadapi” disiplin masyarakat yang masih rendah. Gerak kendaraan tidak dapat pindah dari lajur khusus ke lajur umum, begitu pula

sebaliknya arus kendaraan pada lajur khusus hampir tidak mungkin mengganggu arus kendaraan pada lajur lain meskipun berbatasan langsung.

- b) 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 daripada penggunaan tanggul 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 meniadakan titik konflik tersebut. Untuk dapat menerapkan kebijakan larangan belok kanan, sistem 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:

- a) Pengemudi yang akan membelok atau membalik arah, harus mengamati situasi lalu lintas didepan, samping dan belakang kendaraan dan memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat lengannya
- b) Pengemudi yang akan berpindah lajur atau bergerak kesamping, harus mengamati situasi lalu lintas didepan, samping dan belakang kendaraan serta memberikan isyarat.

c) 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 kekiri, 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 diterapkan 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 daripada angkutan pribadi dihitung 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 geraknya pun berlawanan dengan arus lalu lintas. Untuk mencegah kendaraan lain memasuki jalur bus dan bus keluar dari jalurnya, maka jalur 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 100m 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:

- a) Pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud diatas.

- b) Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijakan lalu lintas sebagaimana dimaksud diatas.

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

Lima puluh lima koma Sembilan puluh Sembilan persen penyebab kecelakaan adalah pengemudi berusia 16-30 tahun yang diantaranya 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 diatas 40 tahun menjadi penyebab kecelakaan yang setara dengan kelompok usia 16-20 tahun dan 21-25 tahun. Kematangan usia dan tingkat disiplin mungkin lebih baik dibanding 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 ijin mengemudi perlu ditinjau ulang. Sistem dan materi ujian mengemudi untuk kendaraan pribadi harus dibedakan dengan untuk mengemudikan kendaraan umum, penumpang atau barang. Disamping 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 didepan 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) namun langsung kepada masyarakat luas melalui berbagai cara.

Selanjutnya ditegaskan beberapa aspek disiplin berlalu lintas menurut Azwar (2010) yaitu:

- a) Kognitif, meliputi apa saja yang diketahui dalam mentaati peraturan lalu lintas.
- b) Afektif, menunjukkan perasaan individu terhadap objek sikap dan menyangkut masalah emosi
- c) Konatif, menunjukkan kecenderungan berperilaku dalam diri individu berkaitan dengan objek sikap yang dihadapinya.

Berdasarkan uraian di atas, maka peneliti menyimpulkan beberapa aspek yang dalam disiplin berlalulintas, yakni: aspek kognitif, aspek afektif dan aspek konatif

C. Konformitas

1. Pengertian Konformitas

Karena manusia sebagai makhluk sosial tidak pernah terlepas dari pengaruh kelompok atau individu-individu lain, maka manusia selalu berusaha menyesuaikan diri dengan norma-norma kelompoknya dalam melakukan kontak sosial. Proses dimana orang lain mempengaruhi individu dalam sikap atau perilakunya disebut dengan pengaruh sosial, salah satu bentuk pengaruh sosial adalah konformitas.

Menurut Willis (dalam Sarwono, 2001) konformitas adalah usaha terus menerus dari individu untuk selalu selaras dengan norma-norma yang diharapkan oleh kelompok, kalau persepsi individu tentang norma-norma kelompok (standar sosial) berubah, maka individu akan merubah pula tingkah lakunya. Disamping itu, menurut Willis perlu dibedakan antara konformitas dan konformitas psikologi. Konformitas adalah keselarasan dan gerak yang berkaitan dengan standar sosial yang objektif, sedangkan konformitas psikologi berkaitan dengan standar sosial yang dipersepsikan oleh seseorang.

Selanjutnya menurut Kiesler (dalam Sarwono, 2001) konformitas adalah perubahan perilaku atau keyakinan karena adanya tekanan dari kelompok, baik yang sungguh-sungguh ataupun yang dibayangkan. Miller dan Dollard (dalam

Sarwono,2005) berpendapat bahwa konformitas sosial yang terdapat dalam setiap masyarakat disebabkan oleh tingkah laku salinan (*drive to copy*).

Tetapi tidak semua perilaku yang sesuai dengan kelompok terjadi karena ketaatan, sebagian terjadi karena orang memang sekedar ingin berperilaku sama dengan orang lain, perilaku yang sama dengan orang lain yang didorong keinginan sendiri ini dinamakan konformitas (dalam Sarwono, 2001).

Demikian menurut Rustiana dkk (dalam http://psi_untar.com) mengatakan bahwa konformitas adalah penyerahan pada tekanan kelompok walaupun tidak ada permintaan langsung untuk mengikuti apa yang telah dibuat kelompok tersebut.

Selanjutnya Taylor dkk (2000) mengatakan bahwa konformitas merupakan kecenderungan untuk merubah keyakinan atau perilaku seseorang dengan cara-cara yang sesuai dengan standar kelompok.

Berdasarkan definisi dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa konformitas merupakan cara seseorang untuk berperilaku sama dengan orang lain yang didasari karena adanya tekanan sosial maupun keinginan sendiri sesuai dengan standar kelompok untuk mendapatkan pengakuan dari kelompoknya.

2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Konformitas

Menurut Sarwono (2001) ada beberapa faktor yang menentukan seberapa besar seseorang terpengaruh oleh tekanan terhadap konformitas. Faktor tersebut adalah:

a. Besarnya Kelompok

Faktor yang menentukan seberapa besar kecendrungan seseorang untuk menyesuaikan diri yaitu ukuran kelompok yang menjadi sumber pengaruh tersebut. Dalam eksperimen Asch (dalam Peplau, 1994) menemukan bahwa dua orang menghasilkan tekanan yang lebih kuat daripada satu orang, tiga orang memberikan tekanan lebih besar daripada 2 orang dan 4 orang kurang lebih sama dengan 3 orang. Asch menyimpulkan bahwa untuk menghasilkan titik konformitas yang paling tinggi, ukuran kelompok yang optimal adalah 3 atau 4 orang. Peningkatan konformitas yang sama terjadi bila ukuran meningkat, hal ini ditemukan oleh Mann (dalam Peplau, 1994) dalam penelitian mengenai antrian di Jerusalem, Israel. Semakin banyak orang dalam antrian, semakin besar kemungkinan orang lain akan ikut mengantri.

Demikian juga menurut Millgran dkk (dalam Sarwono, 2001) mengungkapkan suatu penelitian bahwa semakin besar kelompoknya semakin besar pula pengaruhnya, tetapi ada titik optimal (lebih besar dari 5 orang pengaruhnya sama saja). Disamping itu penelitian yang dilakukan oleh Galan dan Moscouici, 1994 (dalam Peplau, 1994) membuktikan bahwa kelompok yang lebih kecil lebih memungkinkan konformitas dari kelompok yang besar. Jadi serangkaian eksperimen menunjukkan bahwa konformitas akan meningkat bila ukuran mayoritas yang sependapat juga meningkat, setidaknya-tidaknya sampai titik tertentu.

b. Suara Bulat

Faktor yang sangat penting bagi timbulnya konformitas adalah kesepakatan pendapat kelompok, orang yang dihadapkan pada keputusan kelompok yang sudah bulat akan mendapat tekanan yang kuat untuk menyesuaikan pendapatnya. Dalam hal ini harus tercapai suara bulat, satu orang atau minoritas yang suaranya paling berbeda tidak dapat bertahan lama, mereka merasa tidak enak dan tertekan sehingga akhirnya mereka menyerah kepada pendapat mayoritas. Dengan perkataan lain, mudah mempertahankan pendapat jika banyak kawannya (Asch, 1955).

c. Kohesi (Keterpaduan)

Keterpaduan atau kohesi (*cohesiveness*) adalah perasaan ke-kitaan antara anggota kelompok, semakin kuat rasa keterpaduan atau ke-kitaan tersebut, semakin besar pengaruhnya kepada perilaku individu. Misalnya, remaja pada umumnya lebih menurut kepada teman-temannya (karena rasa ke-kitaan yang lebih besar) daripada mereka ikut nasehat orang tua, sehingga tekanan terhadap konformitas jauh lebih besar dibandingkan jika kohesinya rendah.

d. Status

Penelitian di Amerika Serikat, Rusia, Jepang menunjukkan bahwa atasan diharapkan lebih otonom, lebih mandiri. Atasan tidak diharapkan untuk konform atau kepatuhan kepada seorang atasan justru dianggap tidak sesuai dengan norma (Hamilan dan Sanders, 1955). Millgram (1974) juga dalam eksperimennya bahwa semakin rendah status seseorang maka semakin patuh, sedangkan semakin tinggi statusnya semakin lebih bebas, atau berhenti mematuhi bahkan mengajukan protes

e. Tanggapan Umum

Perilaku yang terbuka, yang dapat didengar atau dilihat umumnya lebih mendorong konformitas daripada perilaku yang hanya dapat didengar atau diketahui oleh orang tertentu saja (Myers, 1996), misalnya murid-murid yang tampak patuh didepan kelas, menertawakan guru dibelakangnya.

f. Komitmen Umum

Menurut Deutsch dan Gerard, 1955 (dalam Peplau,1994) mengemukakan bahwa orang yang tidak memiliki komitmen apa-apa kepada masyarakat atau orang lain lebih mudah konform daripada yang sudah pernah mengucapkan suatu pendapat. Sekali bicara, sulit untuk mngubahnya lagi karena orang pada umumnya tidak suka tampil tidak konsisten, takut dianggap tidak percaya (Allgeier dkk, 1979). Misalnya jika seorang Bupati sudah menetapkan kepada wartawan bahwa yang terjadi sekarang bukan banjir, melainkan hanya air tergenang yang dapat surut.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi konformitas adalah besarnya kelompok, suara bulat, kohesi (keterpaduan), status, tanggapan umum, dan komitmen umum.

3. Penyebab Timbulnya Perilaku Konformitas

Menurut Deutsch dan Gerard (dalam Sarwono, 2001) ada dua penyebab mengapa orang berperilaku konform, yaitu :

a. Pengaruh Norma

Disebabkan oleh keinginan untuk memenuhi harapan orang lain sehingga dapat lebih diterima oleh orang lain, dan dinilai dengan standar yang sama dengan



yang digunakan untuk menilai orang lain. Salah satu alasan seseorang menyesuaikan diri adalah karena seseorang tersebut telah belajar bahwa dengan berperilaku seperti yang diharapkan, maka kita akan mendapatkan persetujuan dan penerimaan dari orang lain, konformitas yang didasarkan pada sumber ini disebut dengan pengaruh normatif.

b. Pengaruh Informasi

Yaitu karena adanya bukti-bukti dan informasi mengenai realitas yang diberikan oleh orang lain yang dapat diterimanya atau tidak dapat dielakkan lagi. Pada dasarnya orang menyesuaikan diri karena perilaku orang lain memberikan informasi yang bermanfaat. Orang lain merupakan sumber informasi yang penting. Seringkali mereka mengetahui apa yang kita ketahui, dengan melakukan apa yang mereka lakukan kita akan memperoleh manfaat dari pengetahuan mereka.

4. Aspek-aspek Konformitas

David O'Sears (2000) mengemukakan secara eksplisit bahwa konformitas ditandai dengan adanya tiga hal sebagai berikut:

1. Kekompakan

Kekuatan yang dimiliki kelompok acuan menyebabkan seseorang tertarik dan ingin tetap menjadi anggota kelompoknya. Eratnya hubungannya dengan kelompok acuan disebabkan perasaan suka antara anggota kelompok serta harapan memperoleh manfaat dari keanggotaannya. Semakin besar rasa suka anggota yang satu terhadap anggota yang lain, dan semakin besar harapan untuk memperoleh

manfaat dari keanggotaan kelompok serta semakin besar kesetiaan mereka, maka akan semakin kompak kelompok tersebut.

a. Penyesuaian Diri

Kekompakan yang tinggi menimbulkan tingkat konformitas yang semakin tinggi. Alasan utamanya adalah bahwa bila orang merasa dekat dengan anggota kelompok lain, akan semakin menyenangkan bagi mereka untuk mengakui kita, dan semakin menyakitkan bila mereka mencela kita. Kemungkinan untuk menyesuaikan diri akan semakin besar bila mempunyai keinginan yang kuat untuk menjadi anggota sebuah kelompok tertentu.

b. Perhatian terhadap kelompok

Peningkatan konformitas terjadi karena anggotanya enggan disebut sebagai orang yang menyimpang. Seperti yang telah kita ketahui, penyimpangan menimbulkan risiko ditolak. Orang yang terlalu sering menyimpang pada saat-saat yang penting diperlukan, tidak menyenangkan, dan bahkan bisa dikeluarkan dari kelompok. Semakin tinggi perhatian seseorang dalam kelompok semakin serius tingkat rasa takutnya terhadap penolakan, dan semakin kecil kemungkinan untuk tidak menyetujui kelompok.

2. Kesepakatan

Pendapat kelompok acuan yang sudah dibuat memiliki tekanan kuat sehingga harus loyal dan menyesuaikan pendapatnya dengan pendapat kelompok.

a. Kepercayaan

Penurunan melakukan konformitas yang drastis karena hancurnya kesepakatan disebabkan oleh faktor kepercayaan. Tingkat kepercayaan terhadap

mayoritas akan menurun bila terjadi perbedaan pendapat, meskipun orang yang berbeda pendapat itu sebenarnya kurang ahli dibandingkan anggota lain yang membentuk mayoritas. Bila seseorang sudah tidak mempunyai kepercayaan terhadap pendapat kelompok, maka hal ini dapat mengurangi ketergantungan individu terhadap kelompok sebagai sebuah kesepakatan.

b. Persamaan Pendapat

Bila dalam suatu kelompok terdapat satu orang saja tidak sependapat dengan anggota kelompok yang lain maka konformitas akan turun. Kehadiran orang yang tidak sependapat tersebut menunjukkan terjadinya perbedaan yang dapat berakibat pada berkurangnya kesepakatan kelompok. Jadi, dengan persamaan pendapat antar anggota kelompok maka konformitas akan semakin tinggi.

c. Penyimpangan terhadap pendapat kelompok

Bila orang mempunyai pendapat yang berbeda dengan orang lain dia akan dikucilkan dan dipandang sebagai orang yang menyimpang, baik dalam pandangannya sendiri maupun dalam pandangan orang lain. Bila orang lain juga mempunyai pendapat yang berbeda, dia tidak akan dianggap menyimpang dan tidak akan dikucilkan. Jadi kesimpulan bahwa orang yang menyimpang akan menyebabkan penurunan kesepakatan merupakan aspek penting dalam melakukan konformitas.

3. Ketaatan

Tekanan atau tuntutan kelompok acuan membuat harus melakukan tindakan walaupun tidak menginginkannya. Bila ketaatannya tinggi maka konformitasnya akan tinggi juga.

a. Tekanan karena Ganjaran, Ancaman, atau Hukuman

Salah satu cara untuk menimbulkan ketaatan adalah dengan meningkatkan tekanan terhadap individu untuk menampilkan perilaku yang diinginkan melalui ganjaran, ancaman, atau hukuman karena akan menimbulkan ketaatan yang semakin besar. Semua itu merupakan intensif pokok untuk mengubah perilaku seseorang.

b. Harapan Orang Lain

Seseorang akan rela memenuhi permintaan orang lain hanya karena orang lain tersebut mengharapkannya. Dan ini akan mudah dilihat bila permintaan diajukan secara langsung. Gejala ini sangat mudah dilihat bila permintaan diajukan secara langsung. Misalnya, bila kita menyatakan kepada teman kita bahwa mereka harus menyumbang sejumlah uang, dan memberikan peringatan kepada teman kita apabila dia tidak menyumbangkan sejumlah uang maka kita akan memberikan uang yang lebih banyak. Harapan-harapan orang lain dapat menimbulkan ketaatan, bahkan meskipun harapan itu bersifat implisit. Salah satu cara untuk memaksimalkan ketaatan adalah dengan menempatkan individu dalam situasi yang terkendali, dimana segala sesuatunya diatur sedemikian rupa sehingga ketidaktaatan merupakan hal yang hampir tidak mungkin.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa aspek-aspek konformitas menurut David O'Sears (2000) adalah kekompakan, kesepakatan, dan ketaatan.

D. Hubungan Konformitas dengan Disiplin Berlalu Lintas

Disiplin berlalu lintas bagi para pengendara terbentuk dari pola kehidupan sehari-hari dan tak lepas dari faktor lingkungan. Hal ini memperlihatkan bahwa individu dapat berperilaku apa saja sesuai dengan kehendak kelompoknya dimana dia berada.

Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan individu khususnya anggota komunitas motor yang sering ugal-ugalan di jalan raya, tidak mentaati peraturan dan rambu-rambu lalu lintas serta mengendarai motor dengan berkonvoi di jalan raya ataupun komunitas motor yang peduli dengan keselamatan sehingga mereka tertib lalu lintas dengan perlengkapannya lengkap sangat erat kaitannya dengan perilaku ikut-ikutan sesuai dengan apa yang dilakukan kelompoknya.

Drever (Soviana dan Yuwono 2010) seseorang dikatakan disiplin kalau ia mampu mengendalikan tingkah lakunya, perbuatannya. Kemampuan tersebut berasal dari subjek (individu) itu sendiri secara otonom, sehingga dengan pengendalian tersebut ia mampu menyesuaikan tingkah lakunya dengan patokan-patokan norma-norma yang ada di luar subjek.

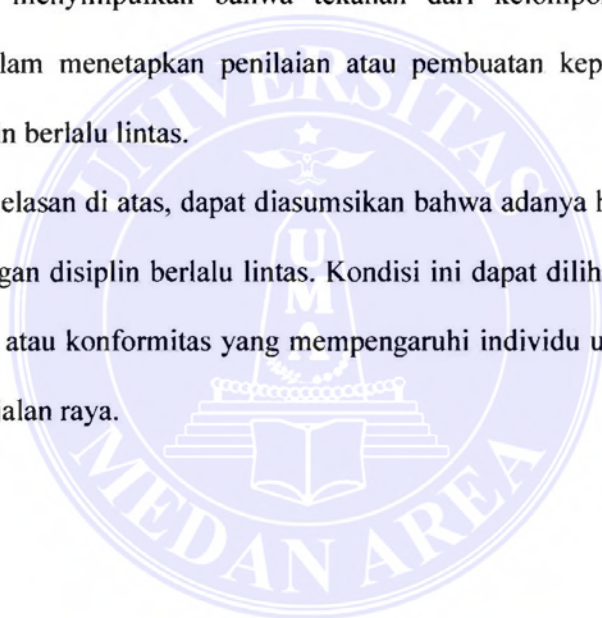
Konformitas muncul karena adanya keinginan untuk menyamakan diri dengan kelompok dalam hal berperilaku, berkegiatan dan sebagainya. Menurut Baron dan Byrne (2000) konformitas adalah penyesuaian perilaku untuk

menganut pada norma kelompok acuan, menerima ide atau aturan-aturan yang menunjukkan bagaimana seseorang itu berperilaku.

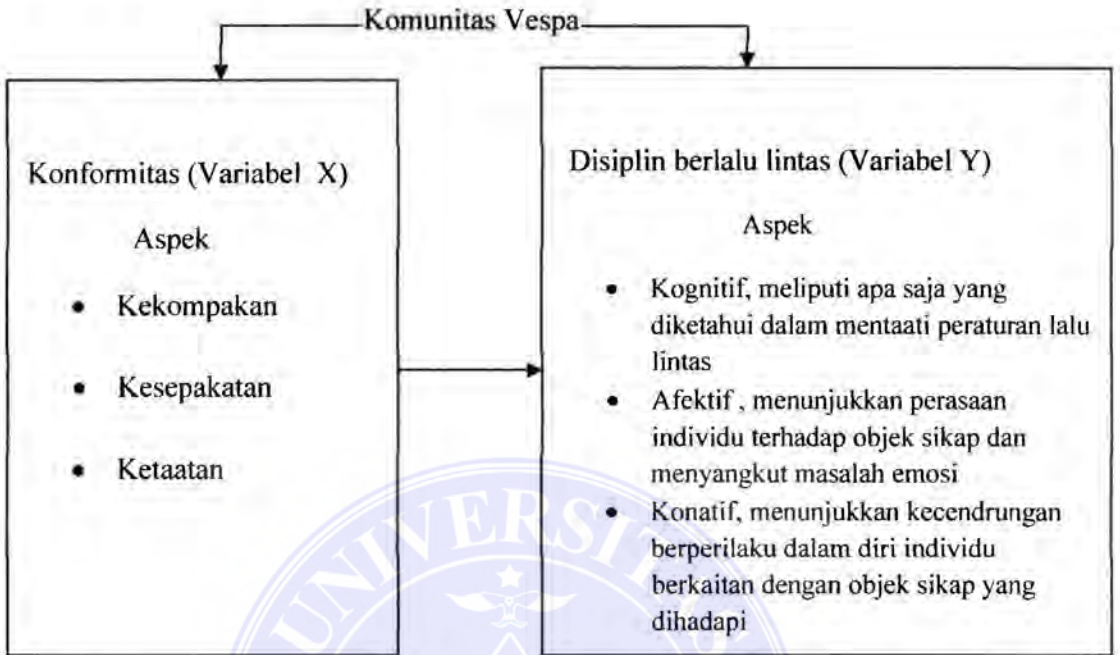
Wardana (dalam Soeroso, 2007) mengatakan bahwa ketika individu menerima pengaruh dan bersedia menuruti pengaruh itu dikarenakan sikap tersebut sesuai dengan apa yang individu percayai sesuai dengan sistem nilai yang dianutnya.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Annisa (dalam Soviana dan Yuwono 2010) menyimpulkan bahwa tekanan dari kelompok sangat besar pengaruhnya dalam menetapkan penilaian atau pembuatan keputusan individu dalam berdisiplin berlalu lintas.

Dari penjelasan di atas, dapat diasumsikan bahwa adanya hubungan antara konformitas dengan disiplin berlalu lintas. Kondisi ini dapat dilihat dari besarnya peran kelompok atau konformitas yang mempengaruhi individu untuk berdisiplin berlalu lintas di jalan raya.



E. Kerangka Konseptual



Keterangan :

X : Variabel bebas ; Konformitas

Y : Variabel terikat ; Disiplin Berlalu Lintas

F. Hipotesis

Berdasarkan permasalahan yang telah dirumuskan dan tujuan yang ingin dicapai maka hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah: “Ada hubungan yang positif antara konformitas terhadap disiplin berlalu lintas pada Komunitas Vespa. Dengan asumsi bahwa semakin baik konformitas maka semakin tinggi disiplin berlalu lintas pada Komunitas Vespa dan sebaliknya semakin buruk konformitas maka semakin rendah disiplin berlalu lintas pada Komunitas Vespa.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Identifikasi Variabel Penelitian

1. Variabel terikat : Disiplin Berlalu lintas
2. Variabel bebas : Konformitas

B. Definisi Operasional Variabel Penelitian

1. Disiplin Berlalu Lintas

Disiplin berlalu lintas adalah suatu perilaku mentaati peraturan dalam mengendarai sepeda motor berdasarkan undang-undang ataupun peraturan lalu lintas yang diterapkan.

Data mengenai disiplin berlalu lintas ini akan diungkap dengan menggunakan skala yang disusun peneliti berdasarkan aspek-aspek disiplin berlalu lintas menurut Azwar (2010) yang terdiri dari aspek: kognitif, Afektif , Konatif

2. Konformitas

Konformitas adalah suatu pengaruh sosial ketika seseorang mengubah tingkah lakunya sesuai dengan norma sosial yang ada dikelompoknya baik dari sisi positif dan negatif yang ada pada kelompok tersebut.

Data mengenai konformitas ini akan diungkap dengan menggunakan skala berdasarkan aspek-aspek yang mempengaruhi konformitas dari David O'Sears (2000) terdiri dari kekompakan, kesepakatan dan ketaatan.

C. Subjek Penelitian

1. Populasi

Dalam suatu penelitian masalah populasi dan sampel yang digunakan merupakan salah satu faktor penting yang harus diperhatikan.

Menurut Sugiyono (2010) menyatakan bahwa populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas: objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan.

Adapun Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh anggota Komunitas Vespa Tanjung Morawa yang berjumlah 45 orang.

2. Sampel

Menurut Sugiyono (2010) sampel adalah bagian dari jumlah karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Mengingat jumlah populasi sangat relatif sedikit, maka penelitian ini diupayakan untuk menggunakan seluruh populasi. Hal ini sesuai dengan pendapat Arikunto (2006) yang menyatakan apabila subjeknya kurang dari 100 lebih baik diambil semua sehingga penelitiannya merupakan penelitian populasi atau *total sampling*.

Pada penelitian ini sampel yang diambil peneliti adalah anggota Komunitas Vespa di Tanjung Morawa. Dalam penelitian ini sampel yang diambil berjumlah 45 orang.

D. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan adalah: Skala

1. Metode Skala

Menurut Hadi (2000) skala adalah suatu daftar yang berisi sejumlah pernyataan yang diberikan kepada subjek penelitian dengan tujuan untuk mengungkapkan kondisi-kondisi dalam diri subjek yang ingin diketahui. Alasan penulis menggunakan metode skala adalah karena skala mempunyai keuntungan sebagai pengumpul data yang baik.

Teknik pengumpulan data Menurut Arikunto (2010), merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah untuk mendapatkan data . Jika alat pengambilan datanya cukup reliabel dan valid, maka datanya juga akan cukup reliabel dan valid. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian adalah *self report questionnaires* atau kuesioner laporan diri.

Skala yang akan dikembangkan dalam penelitian adalah skala Likert. Jawaban setiap aitem instrumen yang menggunakan skala likert mempunyai gradasi dari sangat positif sampai sangat negatif (sugiyono, 2008). Peneliti memperlihatkan tujuan ukur, metode penskalaan dan format aitem yang dipilih, sehingga respon yang disajikan dalam skala membentuk pilihan jawaban yang terdiri dari empat jawaban kesesuaian antara responden dengan pernyataan yang disajikan tersebut adalah:

[SS] : Sangat Setuju

[S] : Setuju

[TS] : Tidak Setuju

[STS] : Sangat Tidak Setuju

Adapun skala yang dimaksud dalam penelitian ini adalah skala langsung, yaitu skala yang dikerjakan oleh subyek penelitian dan subjek tinggal memilih salah satu alternatif jawaban yang telah disediakan. Skala yang akan dibuat terdiri dari:

- **Skala Disiplin Berlalu Lintas**

Skala disiplin berlalu lintas disusun berdasarkan aspek-aspek menurut Azwar (2010) yaitu kognitif, Afektif, Konatif

- **Skala Konformitas**

Skala konformitas ini akan diungkap dengan menggunakan angket berdasarkan aspek-aspek yang mempengaruhi konformitas dari David O'Sears (2000) terdiri dari kekompakan, kesepakatan dan ketaatan.

Skala disiplin berlalu lintas dan skala konformitas diatas disusun dengan menggunakan skala likert yang diberikan langsung kepada responden. Masing-masing item memiliki 4 alternatif jawaban tergantung kepada sifat pernyataan yakni *favourable* dan *unfavourable*.

Favourable artinya, bentuk pernyataan seiring atau mendukung gejala yang akan diungkap dan sebaliknya *unfavourable* artinya item tersebut seiring atau tidak mendukung gejala yang akan diungkap.

Penilaian untuk item *favourable* yakni diberi nilai 4 untuk jawaban sangat setuju (SS), diberi nilai 3 untuk jawaban setuju (S), diberi nilai 2 untuk jawaban tidak setuju (TS) dan diberi nilai 1 untuk jawaban sangat tidak setuju (STS).

[STS] : Sangat Tidak Setuju

Adapun skala yang dimaksud dalam penelitian ini adalah skala langsung, yaitu skala yang dikerjakan oleh subyek penelitian dan subjek tinggal memilih salah satu alternatif jawaban yang telah disediakan. Skala yang akan dibuat terdiri dari:

- **Skala Disiplin Berlalu Lintas**

Skala disiplin berlalu lintas disusun berdasarkan aspek-aspek menurut Azwar (2010) yaitu kognitif, Afektif, Konatif

- **Skala Konformitas**

Skala konformitas ini akan diungkap dengan menggunakan angket berdasarkan aspek-aspek yang mempengaruhi konformitas dari David O'Sears (2000) terdiri dari kekompakan, kesepakatan dan ketaatan.

Skala disiplin berlalu lintas dan skala konformitas diatas disusun dengan menggunakan skala likert yang diberikan langsung kepada responden. Masing-masing item memiliki 4 alternatif jawaban tergantung kepada sifat pernyataan yakni *favourable* dan *unfavourable*.

Favourable artinya, bentuk pernyataan seiring atau mendukung gejala yang akan diungkap dan sebaliknya *unfavourable* artinya item tersebut seiring atau tidak mendukung gejala yang akan diungkap.

Penilaian untuk item *favourable* yakni diberi nilai 4 untuk jawaban sangat setuju (SS), diberi nilai 3 untuk jawaban setuju (S), diberi nilai 2 untuk jawaban tidak setuju (TS) dan diberi nilai 1 untuk jawaban sangat tidak setuju (STS).

Untuk item *unfavourable*, diberi nilai 1 untuk jawaban sangat setuju (SS), di beri nilai 2 untuk jawaban setuju (S), diberi nilai 3 untuk jawaban tidak setuju (TS), dan diberi nilai 4 untuk jawaban sangat tidak setuju (STS).

E. Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur

Suatu alat pengumpul data (alat ukur) dapat dikatakan baik apabila alat ukur tersebut valid dan reliabel. Skala yang digunakan untuk mengungkap disiplin berlalu lintas dan konformitas dalam penelitian ini belum diuji validitas reliabilitas, maka sebelum digunakan dalam penelitian yang sebenarnya terlebih dahulu dilakukan uji coba (*try out*).

1. Validitas

Menurut Arikunto (2010) validitas suatu alat ukur yang menunjukkan tingkat-tingkat kevalidan atau keabsihan suatu instrumen. Instrumen dikatakan valid apabila mampu mengukur apa yang diinginkan dan apabila dapat mengungkap data dari variabel yang diteliti secara tepat.

Proses validitas dimaksudkan untuk mengetahui sejauh mana butir soal menjalankan fungsinya ukurnya atau memberikan hasil ukur yang sesuai dengan maksud dilakukannya pengukuran tersebut. Secara singkat validitas mempunyai arti sejauh mana ketepatan (mampu mengukur apa yang seharusnya diukur) dan kecermatan (dapat memberikan gambaran mengenai perbedaan yang sekecil-kecilnya antara subjek yang satu dengan subjek yang lain) alat ukur dalam melakukan fungsi ukurnya (Azwar 2002). Artinya, sejauh mana skala itu mampu mengukur atribut yang ia rancang untuk mengukurnya. Uji validitas dalam penelitian ini dengan menggunakan konsistensi internal.

Menguji validitas alat ukur perlu kriteria pembandingan, yaitu kriteria luar dan kriteria dalam. Kriteria luar adalah pembandingan yang berasal dari luar, sedangkan kriteria dalam adalah pembandingan dari dalam. Pada penelitian ini menggunakan pembandingan dari dalam instrument itu sendiri, dengan cara mengkorelasikan nilai tiap butir dengan nilai totalnya. Teknik korelasi yang digunakan adalah *product moment* yang dikembangkan oleh Karl Pearson. Rumus teknik korelasi *product moment* tersebut sebagai berikut :

$$r_{xy} = \frac{\sqrt{\sum xy - \frac{(\sum x)(\sum y)}{n}}}{\left(\frac{\sum x^2}{n}\right)^2 \left(\sum y^2 - \frac{(\sum y)^2}{n}\right)}$$

Keterangan :

r_{xy} : koefisien korelasi antara variabel x (skor subjek tiap item)
dengan variabel y (total subjek dari keseluruhan item)

$\sum XY$: jumlah hasil perkalian antara variabel x dan variabel y

$\sum X$: jumlah skor keseluruhan subjek tiap item

$\sum Y$: jumlah skor keseluruhan item pada subjek

$\sum x^2$: jumlah kuadrat skor x

$\sum y^2$: jumlah kuadrat skor y

N : nilai subjek

Nilai Validitas setiap butir (koefisien *r product pearson*) sebenarnya masih perlu dikoreksi karena kelebihan bobot. Kelebihan bobot ini terjadi karena butir dikorelasikan dengan skor total.hal ini menyebabkan koefisien r lebih besar (dalam Hadi 2000) formula untuk membersihkan kelebihan bobot ini dipakai *part whole*, yaitu:

$$r_x = \frac{\sqrt{(r_{xy})(s_{dy}) - (s_{dx})}}{\sqrt{(s_{dx}) + (s_{dy}) - 2(r_{xy})(d_x)(s_{dy})}}$$

Keterangan :

r_x :koefisien korelasi dikorelasikan dengan *part whole*

r_{xy} :koefisien korelasi sebelum dikorelasikan

SD :Standard deviasi total

SD :Standard deviasi butir

2. Reliabilitas

Reliabilitas alat ukur menunjukkan sejauh mana hasil pengukuran dengan alat tes tersebut dapat dipercaya, alat reliabilitas alat ukur menunjuk kepada sejauh mana perbedaan-perbedaan skor yang diperoleh oleh para subjek yang diukur dengan alat yang sama, atau diukur dengan alat yang setara pada kondisi yang berbeda.

Hasil pengukuran dapat dipercayai apabila dalam beberapa kali pelaksanaan pengukuran terhadap kelompok yang mana diperoleh hasil yang

relatif sama selama diri subjek yang diukur memang belum berubah (Azwar, 2002).

Analisis reabilitas alat ukur yang dipakai menggunakan teknik Hoyt dengan sebagai berikut:

$$r_a = \frac{Mkl}{mkr}$$

r_a = indeks reliabilitas alat ukur

1 = Bilangan konstanta

Mkl = Mean kuadrat antar butir

Mkl = Mean kuadrat antar subjek

3. Metode analisis data

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik korelasi *product moment* dan Karl Pearson, alasan digunakannya untuk korelasi ini disebabkan karena pada penelitian ini bertujuan ingin melihat hubungan antara satu variabel bebas dengan variabel terikat formula dari teknik *product moment* yang dimaksud adalah :

$$r_{xy} = \frac{\sqrt{\sum xy - \frac{(\sum x \sum y)}{n}}}{\left(\frac{\sum x^2}{n}\right)^2 \left(\sum y^2 - \left(\frac{\sum y}{n}\right)^2\right)}$$

Keterangan :

r_{xy} : koefisien korelasi antara variabel x (skor subjek setiap item)

dengan variabel y (total subjek dari keseluruhan item)

$\sum xy$: jumlah hasil perkalian antara variabel X dan variabel Y

$\sum X$: jumlah skor keseluruhan subjek tiap item

$\sum Y$: jumlah skor keseluruhan item pada subjek

$\sum x^2$: jumlah kuadrat skor x

$\sum y^2$: jumlah kuadrat skor y

N : nilai subjek

Sebelum data dianalisis dengan teknik korelasi *product moment*, maka terlebih dahulu dilakukan asumsi penelitian yaitu:

1. Uji normalitas yaitu untuk mengetahui apakah data distribusi data penelitian masing variabel telah menyebar secara normal
2. Uji linearitas yaitu untuk mengetahui apakah antara variabel bebas memiliki hubungan yang linear dengan variabel terikat.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil-hasil yang telah diperoleh dan melalui pembahasan yang telah dibuat, maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Terdapat hubungan positif yang sangat signifikan antara konformitas dengan disiplin berlalu lintas. Hasil ini dibuktikan dengan koefisien korelasi 0,668; $p = 0,000$; berarti $p < 0,05$. Artinya semakin baik konformitas maka semakin tinggi disiplin berlalu lintas pada Komunitas Vespa, sebaliknya semakin buruk disiplin berlalu lintas maka akan semakin rendah disiplin berlalu lintas pada Komunitas Vespa. Dengan demikian maka hipotesis yang telah diajukan dalam penelitian ini diterima.
2. Konformitas memberikan pengaruh sebesar 44,7% terhadap disiplin berlalu lintas, dan masih terdapat 55,3% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain. Faktor lain yang mempengaruhi disiplin berlalu lintas adalah pendidikan, usia, dan faktor lain penelitian yang tidak dilihat sikap hidup, tanggung jawab, keinsafan, keyakinan, kemampuan menyesuaikan diri, pemaksaan oleh hukum dan norma yang diwakili oleh penegak hukum serta unsur pengatur pengendali perilaku.
3. Para anggota Komunitas Vespa Tanjung Morawa memiliki konformitas yang sangat baik dengan disiplin berlalu lintas yang sangat tinggi. Sebab pada konformitas dapat dilihat nilai empirik sebesar 164,91 lebih besar daripada nilai rata-rata hipotetiknya yakni 97,5. Demikian pula halnya dengan disiplin

berlalu lintas, nilai rata-rata empiriknya 141,57 lebih besar daripada nilai rata-rata hipotetiknya yakni 85.

B. Saran

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

1. Saran Kepada Komunitas Vespa (Subjek Penelitian)

Sejalan dengan hasil penelitian ini serta setelah mengetahui konformitas pada Komunitas Vespa, maka disarankan kepada para anggota Komunitas Vespa agar melihat sisi positif dari suatu konformitas agar berdampak baik terhadap individu tersebut dan lingkungan sekitar.

2. Saran Kepada Masyarakat/Pengendara lainnya

Diharapkan kepada masyarakat atau pengendara lainnya agar menjaga ketertiban dan keselamatan agar situasi di jalan raya selalu tertib dan agar tidak terjadi pelanggaran-pelanggaran yang dapat membahayakan diri sendiri/pengendara lainnya.

3. Saran Kepada Peneliti selanjutnya

Menyadari bahwa penelitian ini masih memiliki banyak kekurangan, maka disarankan kepada peneliti selanjutnya yang ingin melanjutkan penelitian yang sejenis untuk melihat faktor-faktor lain yang diperkirakan mempengaruhi disiplin berlalu lintas seperti sikap hidup, tanggung jawab, keinsafan, keyakinan, kemampuan menyesuaikan diri, pemaksaan oleh hukum dan norma yang diwakili oleh penegak hukum serta pengatur pengendali perilaku.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik (edisi revisi VI)*. Jakarta: PT RINEKA CIPTA.
- Azwar, S. 1997. *Metode Penelitian Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Liberty 2003.
- Azwar, S. 2010. *Sikap Manusia, Teori dan Pengukurannya*. Yogyakarta: Pustaka belajar.
- Baron, R & Byrne, D. 2000. *Social Psychology Understanding Human Interaction*. United State Of America: Allyn and Bacon.
- Diputra, R. 2010. *Pelanggaran Lalu Lintas Tertinggi di Jakarta Pusat*. Artikel. Diunduhmelalui [http://news.okezone.com/read/2010/11/10/338/392066/pelanggar-lalu-lintas-tertinggi-di-jakarta-pusat-pada tanggal 23/11/2014](http://news.okezone.com/read/2010/11/10/338/392066/pelanggar-lalu-lintas-tertinggi-di-jakarta-pusat-pada-tanggal-23/11/2014).
- Hadi, S. 2000. *Metodologi Research Jilid IV*. Yogyakarta: Andi
- <http://definisi-pengertian.blogspot.com/2010/12/pengertian-komunitas.html>. Tanggal akses 22 November 2014
- <http://digilib.unila.ac.id?1534/8?BAB%/2011.Pdf>. Tanggal akses 22 November 2014.
- <http://www.ejournal.umm.ac.id.com>. Tanggal akses 23 November 2014
- <http://www.scribd.com/mobile/doc2012>. Tanggal akses 23 November 2014
- <http://www.tnol.co.id/bloganda27966-aturan-aturan-komunitasvespa-world-community.html>. Tanggal akses 22 November 2014.
- Ikhsan, M. 2009. *Lalu Lintas dan Permasalahannya*. Makalah. Kuliah Umum DIRLANTAS Polda DIY. Yogyakarta: Pasca Sarjana UGM Yogyakarta.
- Julianto. 2008. *Diktat Rambu-rambu Lalu lintas*. Jakarta: Abadi
- Mahfud, S. 2009. *Disiplin itu Penting*. Jakarta: Erlangga.
- Peplau, L.A, Sears, dkk. 2000. *Psikologi Sosial*. Jakarta: Erlangga.
- Rustiana, dkk. 2003/dalam//http://psi_untar.com

- Sarwono, J. W. 2005. *Teori-teori Psikologi Sosial*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Sarwono. 2001. *Psikologi Sosial, Psikologi Kelompok dan Psikologi Terapan*. Jakarta: Balai Pustaka
- Soeroso, dkk. 2007. *Tertib Lalu Lintas dalam Islam*. Jakarta: Ditlantas POLDA METRO JAYA. Yayasan Sang Panutan.
- Soviana, E & Yuwono, S. 2010. *Kampanye Keselamatan Berkendara: Pengaruhnya Terhadap Disiplin Berlalu Lintas*. *Indegenous Jurnal Berkala Psikologi*: Vol.12 No.2. ISSN-0854-2880.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*. Bandung: ALFABETA.
- Taylor. 2000. *Social Psychology 10 edition*: New Jersey. Prentice Hall, inc.
- Wirawan, Y, G. 2006. *Kepribadian dan Kecelakaan Lalu Lintas*. Yogyakarta: Buletin Psikologi Tahun IV No 2.

