

**HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI**

Judul Skripsi : **HUBUNGAN KESADARAN DIRI DENGAN SIKAP  
DISIPLIN BERLALU LINTAS PADA REMAJA KOTA MEDAN**

Nama : **MARIA ELENA BR. SETIO**

NPM : **20900015**

Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat  
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Psikologi

**MENYETUJUI  
KOMISI PEMBIMBING**

  
Hotpascahan Simbolon, M.Psi, Psikolog

Pembimbing I

  
Asina C. Rosito, S.Psi, MSc

Pembimbing II

**MENGETAHUI**



Dr. Nenny Ika Putri Sumarmata, M.Psi, Psikolog

Tanggal Lulus : **28 Agustus 2024**

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

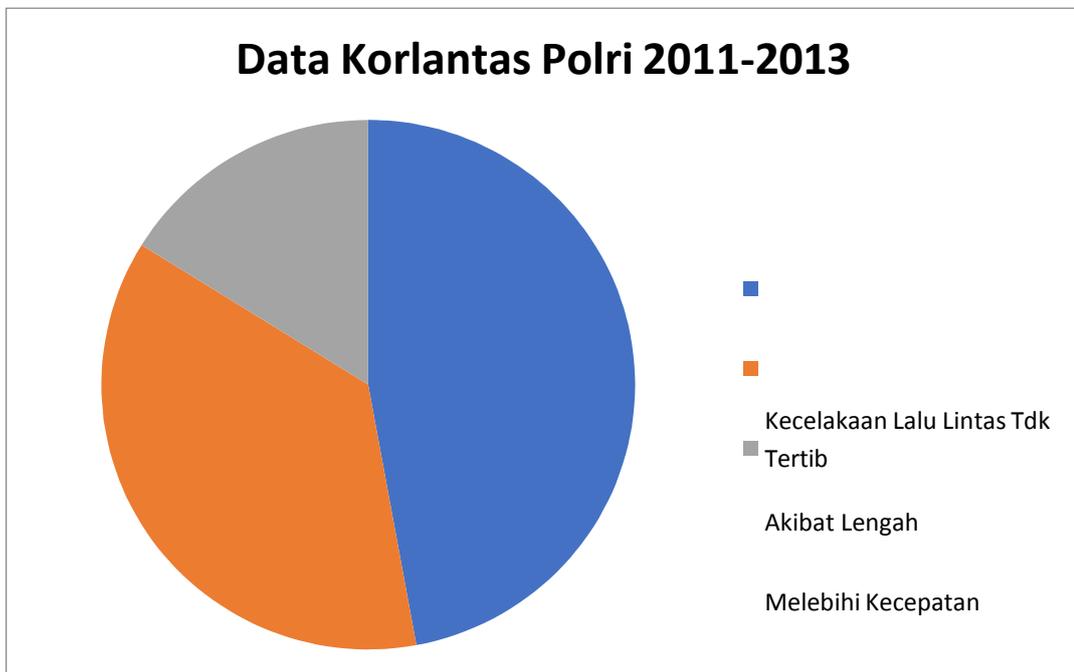
Meningkatnya jumlah pengguna sepeda motor di Kota Medan menjadikan pengguna sepeda motor sebagai penyumbang kecelakaan terbesar. Jumlah Sepeda motor semakin padat di Kota Medan, jumlahnya bahkan lebih banyak dari jumlah penduduk kota dan berpotensi menyebabkan terjadinya kemacetan makin tinggi. Data terakhir angka sepeda motor di Indonesia sudah mencapai 128 juta unit artinya, hampir separuh jumlah penduduk yang tahun ini diperkirakan akan mencapai 280 juta orang.

Dari data yang ada Sumatera Utara ada 6.368.014 unit sepeda motor dan di Medan ada 2.724.585 unit, jauh lebih banyak dari kabupaten kota lain, seperti Serdang yang hanya ada 443.631 unit, Asahan 404.586 unit, Labuhan Batu 366.359 unit dan Langkat 334.116 unit. Sementara Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat, Kota Medan berpenduduk 2.460.858 jiwa pada tahun 2022.

Faktor yang mendorong seseorang tidak disiplin berlalu lintas adalah adanya konformitas, yaitu perubahan perilaku seseorang untuk mengikuti orang lain yang menurutnya benar dan faktor utama seseorang tidak disiplin dalam berlalu lintas adalah minimnya pengetahuan soal aturan, marka hingga rambu-rambu yang ada, kurangnya kesadaran untuk mencari tahu arti dari marka, rambu dan peraturan lalu lintas yang berlaku membuat pelanggaran terus terjadi berulang-ulang. Disiplin adalah suatu tata tertib yang dapat mengatur tatanan kehidupan pribadi dan kelompok. Disiplin merupakan istilah yang memasyarakat di berbagai instansi pemerintah maupun swasta. Dikenal adanya disiplin kerja, disiplin lalu lintas,

disiplin belajar, disiplin diri, dan macam istilah yang lain (Djamarah, 2008).

Disiplin dalam berlalu lintas sangat penting ditumbuhkan untuk mengurangi dampak buruk yang mungkin terjadi pada pengendara motor. Dampak pelanggaran lalu lintas yang mungkin terjadi bagi pelanggar berupa kecelakaan. Berdasarkan jenisnya, ada 3 macam kecelakaan yang dialami oleh remaja yang tidak disiplin dalam berlalu lintas. Pertama, kecelakaan ringan berupa kerusakan yang terjadi pada kendaraan atau barang yang dimiliki pelanggar. Kedua, kecelakaan sedang yaitu kecelakaan yang berupa luka ringan dan kerusakan barang atau kendaraan milik pelanggar lalu lintas maupun korban. Ketiga, kecelakaan berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka berat maupun kematian bagi pelanggar atau pengguna jalan lain yang menjadi korban kecelakaan.



Data korlantas Polri 2011-2013 menunjukkan berdasarkan jenis kendaraan yang mengalami kecelakaan adalah sepeda motor sebesar 52,5%. Sementara usia korban berkisar 15-29 tahun (46,89%) dengan profesi sebagai pelajar dan

mahasiswa. Hal tersebut disebabkan akibat kecelakaan lalu lintas tidak tertib sebanyak 27.035 kasus, akibat lengah 21.073 kasus dan melebihi kecepatan 9.278 kasus (Sudirman,2015). Hal ini sejalan dengan artikel yang diungkapkan oleh Lensamedan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Sumatera Utara (Sumut) pada tahun 2022 tercatat 11.159 kasus, dimana sebanyak 7.871 kasus melibatkan sepeda motor.

Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Junaedi (2019) pada 38 orang di Kecamatan Ngoro, Kabupaten Jombang, menemukan hasil penelitian yaitu terdapat pengaruh dari sosialisasi *safety riding* terhadap sikap disiplin masyarakat di kecamatan Ngoro Kabupaten Jombang. Pengaruh yang timbul akibat pemberian sosialisasi kepada masyarakat kecamatan Ngoro adalah masyarakat menjalankan semua tata tertib lalu lintas di jalan raya dengan baik dan benar. Aturan tersebut dijalankan oleh masyarakat sepenuhnya.

Berdasarkan data BPS (Badan Pusat Statistik) Kota Medan tahun 2020, terdapat 232.529 kendaraan sepeda motor yang terdaftar pada Unit Pelaksana Teknis (UPT). Menurut informasi dari Direktorat Lalu Lintas Provinsi Sumatera Utara dan Polda Sumatera Utara, Kota Medan mengalami kecelakaan lalu lintas terbanyak se-Provinsi tahun 2014, dengan 1.326 kejadian, 292 korban tewas, 647 korban luka berat, dan 231 korban luka ringan (statistik, 2015).

Menurut data direktorat jendral perhubungan darat kementerian perhubungan 2012, penyebab terjadinya tabrakan ini adalah perilaku mengemudi yang ceroboh (93,52%), faktor kendaraan (2,76%), faktor jalan (3,23%), serta faktor lingkungan (0,49%).

Penelitian yang dilakukan oleh Kilinc (2020) pada 481 remaja yang berjudul perilaku remaja terhadap tindakan keselamatan di sekolah dan lalu lintas serta keyakinan kesehatan mereka jika terjadi cedera menemukan hasil 12,5% remaja melaporkan mengalami cedera lalu lintas dan 18,9% diantaranya mengalami cedera di sekolah. Remaja yang tidak mengalami kecelakaan memiliki skor keyakinan kesehatan yang lebih tinggi dibandingkan remaja yang mengalami kecelakaan.

Peneliti melakukan wawancara kepada dua orang remaja yang sudah memiliki kendaraan bermotor di Kota Medan. adapun isi wawancara adalah sebagai berikut.

*“aku memang bisa naik motor itu usia 12 tahun kak, waktu masih SMP lah dulu... itupun belajar naik motor karena nengok kawan-kawannya kak, pengen juga bisa naik motor biar bisa kemana-mana sama kawan. Tapi itulah kak, walaupun gak punya SIM aku, naik motor aja lah... apalagi di Medan... kemana-mana setidaknya harus pake motorlah, naik angkot kadang nyambung, kalau naik ojek online mahal juga, makanya naik motor aku.*

*Memang banyak kali resiko naik motor ini kak. Pernah aku kejadian waktu baru-baru belajar naik motor kan kak, sok jago mau bawa motor nya ke jalan besar, udah gak pakai helm, umurku juga masih 12 tahun disitu, belum ada SIM, tapi itulah kak masa-masa labil ku, pernah aku kecelakaan waktu umur 12 tahun kak, patah tangan ku, bocor kepala ku, kakiku lecet... itulah gara-gara sok jago mau jadi pembalap.”*

(F.T. 20 tahun, 08 Februari 2024)

*“parah kali sih kak kalo ku ingat-ingat kejadian ku setahun yang lalu soal motor ini kak, memang belum punya SIM aku skarang kak... karna masih kelas dua SMA kan... umurku juga baru 17 tahun, jadi setahun yang lalu itu kak aku ditilang polisi di pusat kota... memang gak pakai helm aku disitu, posisinya juga lagi lampu merah, ada polisi nyamperin aku... dicabut langsung kunci ku kak... kena pinggirin langsung, padahal mau jemput pacarku aku disitu kak... dari situ gak mau lagi aku naik motor kak, karna kesalahanku sendirinya memang... tapi gak mau lagi aku kak, karna bayar duit tilang berat juga.”*

(S.S. 17 tahun, 08 Februari 2024)

Dari hasil wawancara F.T menyatakan bahwa subjek pernah mengalami kecelakaan sewaktu baru belajar mengemudi kendaraan bermotor di usia SMP. Subjek sadar akan kesalahan yang dialaminya pada saat itu karena masih berada pada usia anak-anak dan seharusnya belum dapat untuk mengendarai kendaraan bermotor. Sewaktu subjek pertama kali belajar mengendarai kendaraan bermotor, subjek mengalami kecelakaan yang menyebabkan subjek luka-luka akibat tidak memakai perlengkapan berlalu lintas.

Dari hasil wawancara S.S menyatakan bahwa subjek pernah ditilang saat di pusat kota karena tidak memakai atribut berlalu lintas. Subjek dikenai sanksi dan denda dari pihak yang berwajib. Subjek sadar akan usianya yang belum bisa mengendarai kendaraan bermotor, subjek juga sadar akan kesalahannya yang tidak memakai atribut berlalu lintas seperti helm. Akibat dari terkena sanksi, subjek tidak ingin lagi menaiki kendaraan bermotor karena takut terkena sanksi dari pihak yang berwajib.

Menurut Purwadi dan Sehani (2008) disiplin berlalu lintas adalah saat seseorang mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu maupun tidak. Ancok (2004) mengatakan bahwa disiplin berlalu lintas adalah proses pendidikan kepatuhan pada norma kehidupan bernegara dan berbangsa. Astuti (2015) menyatakan bersikap disiplin akan memberikan rasa aman untuk terhindar dari rasa bersalah, mengembangkan hati nurani serta mendapatkan pujian. Menurut Soekanto (1982) disiplin berlalu lintas dan ketaatan terhadap aturan berlalu lintas dan ketaatan terhadap berlalu lintas itu berhubungan dengan kesadaran hukum. Menurut Ancok (2004), ada tiga aspek-aspek disiplin berlalu lintas yaitu, kualitas individu, yang meliputi kualitas pemakai jalan dan kualitas dan kuantitas petugas keamanan lalu lintas di jalan raya, penataan

kendaraan, meliputi kelengkapan atribut pengendara sebagai persyaratan bagi keamanan seorang pengendara, penataan jalan dan rambu lalu lintas, meliputi tata jalan dan rambu lalu lintas. Disiplin dalam berlalu lintas dipengaruhi oleh dua faktor yaitu internal dan eksternal. Faktor internal merupakan faktor yang berasal dari diri individu sehingga mempengaruhi disiplin berlalu lintas di jalan raya yang berupa pengetahuan remaja tentang peraturan lalu lintas dan kesadaran akan dampak pelanggaran lalu lintas yang berupa kecelakaan. Faktor eksternal merupakan faktor yang berasal dari luar diri individu sehingga dapat membuat kedisiplinan dalam berlalu lintas seseorang meningkat atau melemah. Faktor eksternal terdiri dari sarana prasarana lalu lintas, peran orang tua, peran teman dan peran polisi lalu lintas.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Rina (2018) pada 292 siswa SMA Swasta dan Negeri di Surabaya menemukan hasil kemampuan role taking dan dukungan sosial secara bersama-sama dapat mempengaruhi kedisiplinan berlalu lintas, dengan nilai  $R=0,712$ . Adapun sumbangan efektif role taking dan dukungan sosial terhadap kedisiplinan berlalu lintas sebesar 50,7%.

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 nyelip-nyelip kendaraan lain. Ini karena tidak adanya kesadaran diri dari dalam diri pengemudi. Dampak dari rendahnya kesadaran diri inilah yang menyebabkan timbulnya kecelakaan yang menggambarkan bahwa pengendara banyak yang tidak disiplin dalam berlalu lintas.

Taat dalam berlalu lintas tentu sangat diperlukan, karena kesadaran dari diri sendiri bukanlah disebabkan orang lain. Dengan disiplin berlalu lintas dapat menghasilkan suatu kebiasaan positif bagi diri sendiri maupun orang lain, bukan karena takut akan sanksi yang diberikan namun sebagai inisiatif atau wujud dari hati nuraninya sendiri untuk berlaku disiplin.

Goleman (2007) menyatakan bahwa kesadaran diri (*self-awareness*) adalah perhatian yang terus menerus terhadap keadaan batin individu. Menurut Mayer, kesadaran diri adalah waspada baik terhadap suasana hati maupun pikiran kita tentang suasana hati. Salovey, kesadaran diri dapat menjadi pemerhati yang reaktif, tak menghakimi keadaan-keadaan batin (dalam Goleman, 2016). Nafisa (2010) juga menyatakan kesadaran diri adalah proses metakognisi menyebabkan individu dapat mengontrol aktivitas kognitifnya. Pengetahuan individu tentang proses kognitif dapat mengarahkannya untuk memilih situasi dan strategi yang tepat bagi dirinya di masa yang akan datang. Kesadaran diri adalah hati yang telah terbuka atas pikiran yang telah terbuka tentang apa yang telah dikerjakan. Disiplin akan lebih mudah ditegakkan bilamana timbul dari kesadaran setiap individu, untuk selalu mau bertindak taat, patuh, tertib, teratur, bukan karena ada tekanan atau paksaan dari luar. Dengan demikian, seseorang akan berperilaku disiplin jika dia memiliki kesadaran atau pikirannya telah terbuka untuk melakukan kedisiplinan.

Disiplin merupakan suatu sikap yang menunjukkan kesediaan untuk menepati atau mematuhi dan mendukung ketentuan, tata tertib peraturan, nilai serta kaidah-kaidah yang berlaku, namun jika tidak dilandasi dengan kesadaran diri pada seseorang maka perilaku dalam mematuhi peraturan yang ada tidak akan terlaksana. Maka dari itu kesadaran diri merupakan hal yang penting dalam mematuhi aturan serta norma-norma yang berlaku, dan dengan adanya kesadaran diri pada diri

sesorang akan meningkatkan orang dalam sikap yang disiplin. Menurut Steven (2003) mendefenisikan kesadaran diri sebagai kemampuan untuk mengenali perasaan dan mengapa kita merasakannya seperti itu dan pengaruh perilaku kita terhadap orang lain. Ciri ciri kesadaran diri menurut Goleman (1996) mengemukakan bahwa kesadaran diri yang baik akan dicapai bila individu dapat mengenali perilaku sendiri, mengenali kelebihan dan kekurangan diri sendiri, mempunyai sikap mandiri, dapat membuat keputusan dengan tepat, terampil dalam mengungkapkan pikiran, perasaan, pendapat, keyakinan dan dapat mengevaluasi diri.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Syafitri (2018) pada 70 orang remaja sekolah SMP dan SMA di Kota Yogyakarta menemukan hasil terdapat hubungan positif yang signifikan pengetahuan berkendata motor yang aman dengan perilaku disiplin berlalu lintas. Diterimanya hipotesis dalam penelitian menunjukkan koefisien determinasi sebesar 0,237 yang berarti pengetahuan berkendara motor yang aman memiliki kontribusi 23.7% terhadap perilaku disiplin berlalu lintas. Begitu juga dengan penelitian yang dilakukan oleh Putra (2022) pada 250 mahasiswa fakultas syariah dan hukum UIN Suka Riau dari usia 18-21 tahun yang menggunakan sepeda motor yang menemukan hasil bahwa terdapat hubungan antara kontrol diri dan kesadaran diri dengan kepatuhan lalu lintas sebesar 22%.

Penelitian yang dilakukan oleh Jalil (2023) pada 402 orang yaitu pengendara kendaraan bermotor berusia dewasa awal hingga madya di kota Makassar menemukan hasil analisis nilai korelasi koefisien  $r=0,852$ , yang berarti bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kesadaran diri dengan kepatuhan berlalu lintas. Sedangkan nilai R square sebesar 0,726 yang berarti bahwa terdapat 72,6% kesadaran diri mempengaruhi tingkat kepatuhan berlalu lintas.

Dengan memahami beberapa perilaku yang beresiko terhadap sepeda motor di kalangan remaja sangat penting untuk mengembangkan intervensi yang efektif untuk mencegah lebih banyak kecelakaan, khususnya dikalangan remaja (Truong, 2018). Oleh sebab itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas pada remaja Kota Medan.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Adapun yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah Apakah ada Hubungan antara kesadaran diri dengan sikap disiplin dalam berlalu lintas pada REMAJA

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Hubungan antara kesadaran diri dengan sikap disiplin dalam berlalu lintas pada remaja medan.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan pemahaman dan wawasan terkait kesadaran diri dengan sikap disiplin dalam berlalu lintas pada remaja medan.

#### 1.4.2 Manfaat Praktis

Adapun manfaat praktis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

##### A. Manfaat Terhadap Remaja

Hal ini bermanfaat supaya remaja memiliki kesadaran diri dengan sikap disiplin dalam berlalu lintas

##### B. Manfaat Terhadap Peneliti

Hal ini bermanfaat agar peneliti bersemangat dalam melakukan penelitian dan mampu mengaplikasikan pelajaran yang ada dipenelitian ini dengan baik. serta dapat menyelesaikan proses penelitian dari awal hingga akhir.

##### C. Manfaat Bagi Pembaca

Hal ini bertujuan supaya mampu mengambil hikmah dan pelajaran yang ada di penelitian ini agar diterapkan dengan baik, dan mengarahkan serta mengajak orang terdekat agar disiplin berlalu lintas.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **2.1. Disiplin Berlalu Lintas**

##### **2.1.1. Pengertian Disiplin Berlalu Lintas**

Sikap disiplin membentuk perilaku patuh dan tertib pada peraturan lalu lintas, mementingkan keselamatan diri dan orang lain, sabar menunggu diperlintasan *traffic* light (macet), peduli dengan orang lain (mendahulukan pejalan kaki dan pesepeda, mengalah dan memberikan jalan pada pengendara lain), memaklumi pengendara lain yang berbuat salah, waspada dan berhati-hati selama berkendara (Maryam, 2014). Ancok (2004) mengatakan bahwa disiplin berlalu lintas adalah proses pendidikan kepatuhan pada norma kehidupan bernegara dan berbangsa. Menurut Purwadi dan Saebani (2008) pengertian disiplin berlalu lintas adalah saat seseorang mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu maupun tidak.. Menurut Soekanto (1982) disiplin berlalu lintas dan ketaatan terhadap aturan berlalu lintas dan ketaatan terhadap berlalu lintas itu berhubungan dengan kesadaran hukum.

Adapun kesimpulan dari pendapat tokoh diatas ialah disiplin berlalu lintas adalah bentuk perilaku tanggung jawab seorang terhadap peraturan atau norma yang berlaku di jalan raya sebagai manifestasi kesadaran individu untuk suasana berlalu lintas yang aman, lancar, dan terkendali.

### **2.1.2. Aspek-aspek Disiplin Berlalu Lintas**

Adapun aspek-aspek disiplin berlalu lintas menurut Maryam (2014) adalah sebagai berikut.

a. *Alertness* (Kewaspadaan)

Pengendara selalu siaga dan waspada terhadap pengguna jalan. Dengan adanya sikap waspada maka pengendara akan lebih hati-hati terhadap diri sendiri maupun orang lain.

b. *Awareness* (Kesadaran)

Pengemudi sadar dan memiliki pengetahuan serta prosedur berkendara yang baik, benar, dan aman, menyadari akan perlunya mengemudi dengan benar, maka pengendara akan memperhatikan rambu-rambu lalu lintas dalam berkendara

c. *Attitude* (Sikap dan Mental)

Pengemudi yang memiliki sikap lebih mementingkan kepentingan umum, kepentingan dan keselamatan orang lain, akan berarti sekaligus menjaga keamanan diri. dengan adanya *attitude* pengendara akan lebih menghormati serta menghargai pengguna jalan.

### **2.1.3. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Disiplin Berlalu Lintas**

Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi disiplin berlalu lintas menurut Maryam (2014) adalah sebagai berikut :

- a. Faktor kondisi fisik yang kurang baik seperti mengantuk kelelahan yang mengakibatkan kurangnya konsentrasi

- b. Faktor pengalaman remaja yang selalu merasa aman pada saat melakukan pelanggaran dan tidak pernah ditilang polisi.
- c. Faktor kebiasaan remaja yang sering melanggar.
- d. Faktor teman sebaya yang berperilaku ugal-ugalan yang membuat remaja untuk bertindak sesuai dengan kelompoknya.
- e. Faktor emosi dalam diri remaja seperti suasana hati yang tidak baik seperti marah dan kesal.

## **2.2. Kesadaran Diri**

### **2.2.1. Pengertian Kesadaran Diri**

Menurut Goleman (2007) menyatakan bahwa kesadaran diri (*self-awareness*) adalah perhatian yang terus menerus terhadap keadaan batin individu. Menurut Mayer (dalam Goleman, 2016) kesadaran diri adalah waspada baik terhadap suasana hati maupun pikiran kita tentang suasana hati. Salovey, kesadaran diri dapat menjadi pemerhati yang reaktif, tak menghakimi keadaan-keadaan batin. Maslow (1943) dalam teorinya Humanistik mengemukakan tentang kesadaran diri (*Self Awareness*) adalah mengerti dan memahami siapa diri kita, bagaimana menjadi diri sendiri, apa potensi yang kita miliki, gaya apa yang dimiliki, apa langkah-langkah yang diambil, apa yang dirasakan, nilai-nilai apa yang dimiliki dan diyakini, dan kearah mana perkembangan kita akan menuju. Nafisa (2010) juga menyatakan kesadaran diri adalah proses metakognisi menyebabkan individu dapat mengontrol aktivitas kognitifnya pengetahuan individu tentang proses kognitif dapat mengarahkannya untuk memilih situasi dan strategi yang tepat bagi dirinya di masa

yang akan datang. Menurut Steven (2003) mendefinisikan kesadaran diri sebagai kemampuan untuk mengenali perasaan dan mengapa kita merasakannya seperti itu dan pengaruh perilaku kita terhadap orang lain. Kesadaran diri merupakan kemampuan agar dapat memilah-milah perasaan serta agar mampu mengenal, bahkan mampu memahami hal yang sedang kita rasakan dan mengetahui penyebab munculnya perasaan tersebut serta pengaruh perilaku individu (Nihayatus,2017).

### **2.2.2. Aspek-aspek Kesadaran Diri**

Adapun aspek-aspek kesadaran diri menurut Goleman (2016) adalah sebagai berikut.

- a. Kesadaran Emosi, seseorang dapat mengenal perasaannya sendiri yang sedang terjadi, mengetahui alasan perasaan itu timbul dan mengetahui bagaimana perasaannya itu dapat mempengaruhi perilakunya
- b. Penilaian Diri yang akurat, yaitu sadar akan kemampuan dan keterbatasan diri, selalu mencari saran dan belajar dari kesalahan sendiri, serta tahu bagaimana harus memperbaikinya dan kapan harus bertindak dengan kemampuan yang saling melengkapi.
- c. Kepercayaan Diri, percaya diri atas kemampuannya dalam bertindak dan mengambil keputusan. Hal tersebut dikarenakan adanya refleksi tentang kelebihan dan kekurangannya sehingga seseorang akan dengan cepat membuat strategi untuk mengatasi kelebihan dan kekurangannya.

### **2.2.3. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Kesadaran Diri**

Menurut Goleman (2016) ada beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi kesadaran diri, yaitu :

- a. Mengenal emosi, individu yang mengenali emosi dirinya akan mengetahui makna emosi yang sedang mereka rasakan, menyadari keterkaitan antara perasaan mereka dengan yang mereka pikirkan, mengetahui bagaimana perasaan mereka mempengaruhi aktivitas, dan memiliki kesadaran yang menjadi pedoman untuk nilai-nilai dan sasaran-sasaran mereka.
- b. Pengakuan diri yang akurat, individu yang memiliki kemampuan ini sadar tentang kemampuan yang mereka miliki dan belajar untuk pengembangan diri dan memiliki pandangan yang positif kepada diri sendiri.
- c. Kepercayaan diri, individu dengan kemampuan ini akan berani tampil dengan keyakinan diri seperti menyampaikan pendapat dan pandangan yang mereka pikirkan serta mampu membuat keputusan yang baik dalam situasi.

### **2.3. Telaah Literatur**

Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Putra (2022) pada 250 mahasiswa fakultas syariah dan hukum UIN Suka Riau usia 18-21 tahun yang menggunakan sepeda motor menemukan hasil penelitian bahwa kontrol diri dan kesadaran diri memiliki pengaruh sebesar 22%, Namun secara mandiri variabel kontrol diri memberikan sumbangsih terhadap kepatuhan lalu lintas sebesar 18,3% dan sumbangsih dari kesadaran diri terhadap kepatuhan lalu lintas sebesar 3,7%, hal ini menunjukkan bahwa secara mandiri variabel kontrol diri memberikan sumbangan lebih tinggi dibandingkan variabel kesadaran diri.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Supriyatna (2020) pada 195 orang siswa SMAN 12 Banda Aceh menemukan hasil bahwa terdapat hubungan *self awareness* dengan kedisiplinan dalam berlalu lintas pada siswa SMAN 12 Banda Aceh dengan koefisien sebesar 0,386. Siswa SMAN 12 Banda Aceh memiliki *self awareness* pada kategori sedang yaitu sebanyak 138 orang (70,8%), hasil analisis yang lain menunjukkan bahwa mayoritas siswa SMAN 12 Banda Aceh memiliki kedisiplinan dalam berlalu lintas pada kategori sedang yaitu sebanyak 144 orang (74%).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Junaedi (2019) pada 38 orang di Kecamatan Ngoro, Kabupaten Jombang, menemukan hasil penelitian yaitu terdapat pengaruh dari sosialisasi *safety riding* terhadap sikap disiplin masyarakat di kecamatan Ngoro Kabupaten Jombang. Pengaruh yang timbul akibat pemberian sosialisasi kepada masyarakat kecamatan Ngoro adalah masyarakat menjalankan semua tata tertib lalu lintas di jalan raya dengan baik dan benar. Aturan tersebut dijalankan oleh masyarakat sepenuhnya.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Rezki (2023) pada 402 orang yaitu pengendara kendaraan bermotor berusia dewasa awal hingga madya di kota Makassar menemukan hasil analisis nilai korelasi koefisien  $r=0,852$ , yang berarti bahwa terdapat hubungan yang signifikan antara kesadaran diri dengan kepatuhan berlalu lintas. Sedangkan nilai R square sebesar 0,726 yang berarti bahwa terdapat 72,6% kesadaran diri mempengaruhi tingkat kepatuhan berlalu lintas.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Rina (2018) pada 292 siswa SMA Swasta dan Negeri di Surabaya menemukan hasil kemampuan *role taking* dan dukungan sosial secara bersama-sama dapat mempengaruhi kedisiplinan berlalu lintas, dengan nilai  $R=0,712$ . Adapun sumbangan efektif *role*

*taking* dan dukungan sosial terhadap kedisiplinan berlalu lintas sebesar 50,7%.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh Rofifah (2020) pada 112 orang remaja laki-laki pada kelompok motor balap liar menemukan hasil menunjukkan bahwa hipotesis yang menyatakan ada hubungan antara konformitas, sifat mencari sensasi dengan disiplin berlalu lintas diterima dengan korelasi  $R_y(1,2)$  sebesar  $0,38 > r \text{ tabel } 1\% = 0,256$ , serta freg sebesar  $9,19\% >$  dari  $F \text{ tabel } 1\% = 4,61$ .

Penelitian yang dilakukan Shaji (2019) pada 100 remaja yang berjudul pengetahuan dan sikap remaja mengenai peraturan keselamatan lalu lintas menemukan hasil bahwa 80% siswa memiliki pengetahuan rata-rata tentang peraturan keselamatan lalu lintas dan memiliki sikap positif terhadap peraturan lalu lintas. Terdapat hubungan yang signifikan antara tingkat pengetahuan dan variabel demografi seperti usia dan informasi mengenai peraturan keselamatan lalu lintas. Terdapat hubungan yang signifikan antara sikap dan sumber informasi mengenai peraturan keselamatan jalan.

Penelitian yang dilakukan London (2023) yang berjudul mengembangkan kesadaran diri : proses pembelajaran untuk pertumbuhan diri dan interpersonal menemukan hasil penelitian Kesadaran Diri mempengaruhi perasaan kita terhadap diri kita sendiri. Ini menghasilkan atribut seperti efikasi diri dan kepercayaan diri yang memediasi antara kesadaran diri, pencarian umpan balik, kepekaan antarpribadi dan pengembangan hubungan, penetapan tujuan, usaha, dan kinerja.

Penelitian yang dilakukan oleh Kilinc (2020) pada 481 remaja yang berjudul perilaku remaja terhadap tindakan keselamatan di sekolah dan lalu lintas serta keyakinan kesehatan mereka jika terjadi cedera menemukan hasil 12,5% remaja melaporkan mengalami cedera lalu lintas dan 18,9% diantaranya mengalami cedera di sekolah. Remaja yang tidak mengalami kecelakaan memiliki skor keyakinan kesehatan yang lebih tinggi dibandingkan remaja yang mengalami kecelakaan.

Penelitian yang dilakukan oleh Mirman (2020) pada 54 pasangan orang tua-remaja (total n=108) yang direkrut dari praktik perawatan primer menemukan hasil Orang Tua pada kelompok perlakuan melaporkan lebih sering berdiskusi dibandingkan orang tua pada kelompok kontrol mengenai 7 dari 12 topik. Data fidelitas menunjukkan bahwa 100% sesi dilaksanakan sesuai rancangan dan dapat diterima oleh orang tua.

#### **2.4. Kerangka Konseptual**

Ancok (2004) mengatakan bahwa disiplin berlalu lintas adalah proses pendidikan kepatuhan pada norma kehidupan bernegara dan berbangsa. Menurut Purwadi dan Saebani (2008) pengertian disiplin berlalu lintas adalah saat seseorang mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu maupun tidak. Soekanto (1982) juga menyatakan disiplin berlalu lintas dan ketaatan terhadap aturan berlalu lintas dan ketaatan terhadap berlalu lintas itu berhubungan dengan kesadaran hukum.

Adapun aspek-aspek disiplin berlalu lintas menurut Ancok (2004) adalah Kualitas Individu, yaitu kualitas pemakai jalan yang akan menentukan ketertiban

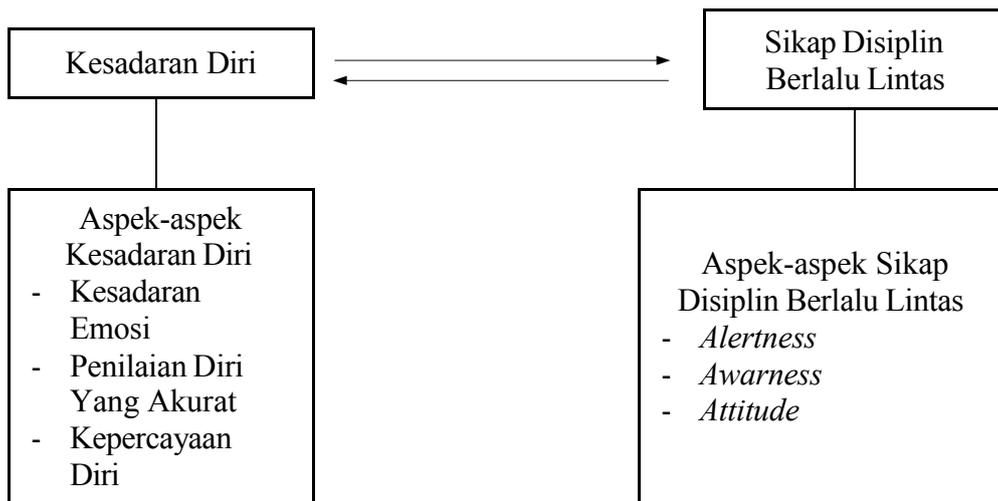
lalu lintas, dan kualitas dan kuantitas petugas keamanan lalu lintas di jalan raya, Penataan Kendaraan yaitu kelengkapan ketika mengendarai sepeda motor seperti helm, lampu dan kaca spion, adalah persyaratan bagi amannya seseorang berlalu lintas, Penataan Jalan dan Rambu Lalu Lintas yaitu jalan dan rambu lalu lintas, yang merupakan awal dari penataan ketertiban lalu lintas.

Ada beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi disiplin berlalu lintas menurut Maryam (2014) yaitu, Faktor kondisi fisik yang kurang baik seperti mengantuk kelelahan yang mengakibatkan kurangnya konsentrasi, Faktor pengalaman remaja yang selalu merasa aman pada saat melakukan pelanggaran dan tidak pernah ditilang polisi, Faktor kebiasaan remaja yang sering melanggar, Faktor teman sebaya yang berperilaku ugal-ugalan yang membuat remaja untuk bertindak sesuai dengan kelompoknya, Faktor emosi dalam diri remaja seperti suasana hati yang tidak baik seperti marah dan kesal.

Menurut Goleman (2007) menyatakan bahwa kesadaran diri (*self-awareness*) adalah perhatian yang terus menerus terhadap keadaan batin individu. Menurut Mayer (dalam Goleman, 2016) kesadaran diri adalah waspada baik terhadap suasana hati maupun pikiran kita tentang suasana hati. Maslow (1943) dalam teorinya Humanistik mengemukakan tentang kesadaran diri (*Self Awareness*) adalah mengerti dan memahami siapa diri kita, bagaimana menjadi diri sendiri, apa potensi yang kita miliki, gaya apa yang dimiliki, apa langkah-langkah yang diambil, apa yang dirasakan, nilai-nilai apa yang dimiliki dan diyakini, dan kearah mana perkembangan kita akan menuju.

Menurut Goleman (2016) ada beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi kesadaran diri adalah Mengenali emosi, individu yang mengenali emosi dirinya akan mengetahui makna emosi yang sedang mereka rasakan, menyadari keterkaitan antara perasaan mereka dengan yang mereka pikirkan, mengetahui bagaimana perasaan mereka mempengaruhi aktivitas, dan memiliki kesadaran yang menjadi pedoman untuk nilai-nilai dan sasaran-sasaran mereka, Pengakuan diri yang akurat, individu yang memiliki kemampuan ini sadar tentang kemampuan yang mereka miliki dan belajar untuk pengembangan diri dan memiliki pandangan yang positif kepada diri sendiri, Kepercayaan diri, individu dengan kemampuan ini akan berani tampil dengan keyakinan diri seperti menyampaikan pendapat dan pandangan yang mereka pikirkan serta mampu membuat keputusan yang baik dalam situasi.

Gambar 2.1. Kerangka Konseptual



Berdasarkan kerangka konseptual yang sudah di buat, maka dapat disimpulkan bahwa kesadaran diri memiliki hubungan terhadap sikap disiplin berlalu lintas. Oleh sebab itu peneliti mengajukan hipotesis sebagai berikut:

Ho: Tidak terdapat hubungan kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas pada Remaja Kota Medan.

Ha: Terdapat hubungan kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas pada Remaja Kota Medan.

## BAB III

### METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode asosiatif yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh ataupun juga hubungan antara dua variable atau lebih (Sugiyono, 2013). Penelitian ini dilakukan pada Remaja Kota Medan. Penelitian ini dilakukan guna untuk menemukan pemecahan masalah terhadap fenomena yang ditemukan yang kemudian ditetapkan oleh peneliti, dengan demikian dapat dikatakan penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif.

Penelitian kuantitatif ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana hubungan antara kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas pada Remaja Kota Medan. Oleh karena itu, dibutuhkan angka-angka berupa data-data yang dapat menjelaskan penelitian ini, sehingga dipilihlah pendekatan penelitian kuantitatif. Sejalan dengan hal tersebut, penelitian ini untuk menguji hubungan kesadaran diri (X) dengan sikap disiplin berlalu lintas (Y).

#### 3.1. Identifikasi Variabel Penelitian

Variabel merupakan objek penelitian, atau apa yang menjadi titik perhatian suatu penelitian yang bersifat sebab dan akibat (Sugiono, 2010). Pembahasan pada metode penelitian ini akan diuraikan mengenai identifikasi variabel penelitian, populasi dan Teknik pengambilan sampel. Adapun variabel dari penelitian ini adalah:

- a. Variabel X (*independent Variabel*) = Kesadaran Diri
- b. Variabel Y (*dependent Variabel*) = Sikap Disiplin Berlalu Lintas

### **3.2. Definisi Operasional Variabel Penelitian**

Defenisi operasional adalah suatu defenisi mengenai variabel yang dirumuskan berdasarkan karakteristik-karakteristik variabel tersebut yang dapat diamati (Azwar, 2016).

#### **1. Kesadaran Diri**

Kesadaran diri (self-awareness) adalah kemampuan seseorang untuk mengenali dan memahami emosi, pikiran, dan perilaku diri sendiri serta bagaimana hal-hal tersebut memengaruhi diri dan orang lain di sekitar. Ini termasuk kemampuan untuk mengidentifikasi kekuatan dan kelemahan pribadi, nilai-nilai, motivasi, serta bagaimana reaksi seseorang terhadap berbagai situasi. Kesadaran diri juga melibatkan refleksi diri, di mana seseorang menganalisis perilaku dan emosinya untuk berkembang dan beradaptasi dengan lingkungan secara lebih efektif. Kesadaran diri juga mencakup kemampuan untuk menyadari bagaimana pikiran, perasaan, dan tindakan kita memengaruhi orang lain serta bagaimana kita dipersepsikan oleh orang lain. Kesadaran diri merupakan aspek penting dari kecerdasan emosional dan merupakan dasar bagi pengembangan diri, pengambilan keputusan yang efektif, serta hubungan interpersonal yang sehat. Orang yang memiliki kesadaran diri yang tinggi cenderung lebih mampu mengelola emosi mereka, menavigasi situasi sosial dengan lebih baik, dan membuat pilihan yang lebih baik dalam kehidupan pribadi dan profesional. Kesadaran diri akan diukur menggunakan aspek kesadaran diri menurut Goleman (2016) yaitu kesadaran emosi, penilaian diri yang akurat, dan kepercayaan diri.

## 2. Sikap Disiplin Berlalu Lintas

Sikap disiplin berlalu lintas adalah kecenderungan individu untuk secara konsisten mematuhi dan menerapkan aturan, peraturan, serta norma-norma yang berlaku dalam berlalu lintas, baik yang tertulis maupun tidak tertulis. Sikap ini tercermin dalam perilaku sehari-hari ketika berkendara atau menggunakan fasilitas jalan raya, seperti mematuhi batas kecepatan, berhenti pada lampu merah, menggunakan helm atau sabuk pengaman, serta tidak menggunakan ponsel saat berkendara. Sikap disiplin juga mencakup kesadaran dan komitmen untuk tidak melakukan pelanggaran lalu lintas, meskipun tidak ada petugas yang mengawasi. Individu dengan sikap disiplin berlalu lintas yang baik cenderung memiliki kesadaran tinggi akan pentingnya keselamatan bersama, bertanggung jawab dalam berkendara, dan memberikan contoh yang baik kepada pengguna jalan lainnya. Sikap ini merupakan hasil dari internalisasi nilai-nilai keselamatan, etika berkendara, serta pengalaman dan pembelajaran yang diperoleh dari lingkungan sekitar.. Sikap disiplin berlalu lintas diukur menggunakan aspek-aspek sikap disiplin berlalu lintas menurut Maryam (2014) yaitu *Alertness* (Kewaspadaan), *Awareness* (Kesadaran), dan *Attitude* (Sikap dan Mental).

### 3.3. Subjek Penelitian

Subjek penelitian ini adalah remaja Kota Medan usia 17-21 tahun yang memiliki kendaraan sepeda motor.

### **3.4. Populasi dan Sampel Penelitian**

#### **3.4.1. Populasi**

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas subjek atau objek yang memiliki karakter & kualitas tertentu yang ditetapkan oleh seorang peneliti untuk dipelajari yang kemudian ditarik sebuah kesimpulan (Sugiyono, 2017). Dalam penelitian ini yang menjadi populasi penelitian adalah remaja Kota Medan usia 17-21 tahun yang memiliki kendaraan sepeda motor. Jumlah remaja di Kota Medan yang berusia 17-21 tahun menurut data BPS Kota Medan tahun 2022 adalah sebanyak 388.792 orang, tetapi populasi remaja yang menggunakan kendaraan sepeda motor tidak dapat dihitung jumlahnya.

#### **3.4.2. Sampel**

Menurut sugiyono (2014) sampel adalah bagian dari jumlah karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Sampel juga dapat didefinisikan Sebagian anggota populasi yang dipilih dengan menggunakan prosedur tertentu sehingga diharapkan dapat mewakili populasi (Martono, 2010). Teknik pengambil sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik *random sampling* yang merupakan pengambilan sampel dari populasi secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi dan setiap anggota populasi memiliki kesempatan yang sama untuk dijadikan sampel.

Adapun jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini ditentukan berdasarkan tabel Isaac dan Michael. Karena jumlah populasi masih dalam ukuran perkiraan dengan jumlah yang tidak pasti atau tidak terbatas, maka peneliti menggunakan penentuan populasi dengan menggunakan tabel Isaac dan Michael dengan jumlah kesalahan populasi tak terhingga (Arikunto, 2010).

**PENENTUAN JUMLAH SAMPEL DARI POPULASI TERTENTU DENGAN TARAF KESALAHAN 1%, 5%, DAN 10%**

N	s			N	s			N	s		
	1%	5%	10%		1%	5%	10%		1%	5%	10%
10	10	10	10	280	197	155	138	2800	537	310	247
15	15	14	14	290	202	158	140	3000	543	312	248
20	19	19	19	300	207	161	143	3500	558	317	251
25	22	21	21	310	212	164	146	4000	573	322	254
30	25	24	24	320	217	167	149	4500	588	327	257
35	28	27	27	330	222	170	152	5000	603	332	260
40	31	30	30	340	227	173	155	5500	618	337	263
45	34	33	33	350	232	176	158	6000	633	342	266
50	37	36	36	360	237	179	161	6500	648	347	269
55	40	39	39	370	242	182	164	7000	663	352	272
60	43	42	42	380	247	185	167	7500	678	357	275
65	46	45	45	390	252	188	170	8000	693	362	278
70	49	48	48	400	257	191	173	8500	708	367	281
75	52	51	51	410	262	194	176	9000	723	372	284
80	55	54	54	420	267	197	179	9500	738	377	287
85	58	57	57	430	272	200	182	10000	753	382	290
90	61	60	60	440	277	203	185	10500	768	387	293
95	64	63	63	450	282	206	188	11000	783	392	296
100	67	66	66	460	287	209	191	11500	798	397	299
110	71	70	70	470	292	212	194	12000	813	402	302
120	75	74	74	480	297	215	197	12500	828	407	305
130	79	78	78	490	302	218	200	13000	843	412	308
140	83	82	82	500	307	221	203	13500	858	417	311
150	87	86	86	510	312	224	206	14000	873	422	314
160	91	90	90	520	317	227	209	14500	888	427	317
170	95	94	94	530	322	230	212	15000	903	432	320
180	99	98	98	540	327	233	215	15500	918	437	323
190	103	102	102	550	332	236	218	16000	933	442	326
200	107	106	106	560	337	239	221	16500	948	447	329
210	111	110	110	570	342	242	224	17000	963	452	332
220	115	114	114	580	347	245	227	17500	978	457	335
230	119	118	118	590	352	248	230	18000	993	462	338
240	123	122	122	600	357	251	233	18500	1008	467	341
250	127	126	126	610	362	254	236	19000	1023	472	344
260	131	130	130	620	367	257	239	19500	1038	477	347
270	135	134	134	630	372	260	242	20000	1053	482	350
280	139	138	138	640	377	263	245	20500	1068	487	353
290	143	142	142	650	382	266	248	21000	1083	492	356
300	147	146	146	660	387	269	251	21500	1098	497	359
310	151	150	150	670	392	272	254	22000	1113	502	362
320	155	154	154	680	397	275	257	22500	1128	507	365
330	159	158	158	690	402	278	260	23000	1143	512	368
340	163	162	162	700	407	281	263	23500	1158	517	371
350	167	166	166	710	412	284	266	24000	1173	522	374
360	171	170	170	720	417	287	269	24500	1188	527	377
370	175	174	174	730	422	290	272	25000	1203	532	380
380	179	178	178	740	427	293	275	25500	1218	537	383
390	183	182	182	750	432	296	278	26000	1233	542	386
400	187	186	186	760	437	299	281	26500	1248	547	389
410	191	190	190	770	442	302	284	27000	1263	552	392
420	195	194	194	780	447	305	287	27500	1278	557	395
430	199	198	198	790	452	308	290	28000	1293	562	398
440	203	202	202	800	457	311	293	28500	1308	567	401
450	207	206	206	810	462	314	296	29000	1323	572	404
460	211	210	210	820	467	317	299	29500	1338	577	407
470	215	214	214	830	472	320	302	30000	1353	582	410
480	219	218	218	840	477	323	305	30500	1368	587	413
490	223	222	222	850	482	326	308	31000	1383	592	416
500	227	226	226	860	487	329	311	31500	1398	597	419
510	231	230	230	870	492	332	314	32000	1413	602	422
520	235	234	234	880	497	335	317	32500	1428	607	425
530	239	238	238	890	502	338	320	33000	1443	612	428
540	243	242	242	900	507	341	323	33500	1458	617	431
550	247	246	246	910	512	344	326	34000	1473	622	434
560	251	250	250	920	517	347	329	34500	1488	627	437
570	255	254	254	930	522	350	332	35000	1503	632	440
580	259	258	258	940	527	353	335	35500	1518	637	443
590	263	262	262	950	532	356	338	36000	1533	642	446
600	267	266	266	960	537	359	341	36500	1548	647	449
610	271	270	270	970	542	362	344	37000	1563	652	452
620	275	274	274	980	547	365	347	37500	1578	657	455
630	279	278	278	990	552	368	350	38000	1593	662	458
640	283	282	282	1000	557	371	353	38500	1608	667	461
650	287	286	286	1010	562	374	356	39000	1623	672	464
660	291	290	290	1020	567	377	359	39500	1638	677	467
670	295	294	294	1030	572	380	362	40000	1653	682	470
680	299	298	298	1040	577	383	365	40500	1668	687	473
690	303	302	302	1050	582	386	368	41000	1683	692	476
700	307	306	306	1060	587	389	371	41500	1698	697	479
710	311	310	310	1070	592	392	374	42000	1713	702	482
720	315	314	314	1080	597	395	377	42500	1728	707	485
730	319	318	318	1090	602	398	380	43000	1743	712	488
740	323	322	322	1100	607	401	383	43500	1758	717	491
750	327	326	326	1110	612	404	386	44000	1773	722	494
760	331	330	330	1120	617	407	389	44500	1788	727	497
770	335	334	334	1130	622	410	392	45000	1803	732	500
780	339	338	338	1140	627	413	395	45500	1818	737	503
790	343	342	342	1150	632	416	398	46000	1833	742	506
800	347	346	346	1160	637	419	401	46500	1848	747	509
810	351	350	350	1170	642	422	404	47000	1863	752	512
820	355	354	354	1180	647	425	407	47500	1878	757	515
830	359	358	358	1190	652	428	410	48000	1893	762	518
840	363	362	362	1200	657	431	413	48500	1908	767	521
850	367	366	366	1210	662	434	416	49000	1923	772	524
860	371	370	370	1220	667	437	419	49500	1938	777	527
870	375	374	374	1230	672	440	422	50000	1953	782	530
880	379	378	378	1240	677	443	425	50500	1968	787	533
890	383	382	382	1250	682	446	428	51000	1983	792	536
900	387	386	386	1260	687	449	431	51500	1998	797	539
910	391	390	390	1270	692	452	434	52000	2013	802	542
920	395	394	394	1280	697	455	437	52500	2028	807	545
930	399	398	398	1290	702	458	440	53000	2043	812	548
940	403	402	402	1300	707	461	443	53500	2058	817	551
950	407	406	406	1310	712	464	446	54000	2073	822	554
960	411	410	410	1320	717	467	449	54500	2088	827	557
970	415	414	414	1330	722	470	452	55000	2103	832	560
980	419	418	418	1340	727	473	455	55500	2118	837	563
990	423	422	422	1350	732	476	458	56000	2133	842	566
1000	427	426	426	1360	737	479	461	56500	2148	847	569
1100	447	446	446	1400	757	499	481	60000	2168	867	589
1200	467	466	466	1440	777	519	501	64000	2188	887	609
1300	487	486	486	1480	797	539	521	68000	2208	907	629
1400	507	506	506	1520	817	559	541	72000	2228	927	649
1500	527	526	526	1560	837	579	561	76000	2248	947	669
1600	547	546	546	1600	857	599	581	80000	2268	967	689
1700	567	566	566	1640	877	619	601	84000	2288	987	709
1800	587	586	586	1680	89						

Dari tabel penentuan jumlah sampel dengan total populasi yang tidak terbatas dan taraf kesalahan 5%, dapat ditentukan sampel dalam penelitian adalah sebanyak 349 orang.

### 3.5. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala psikologi yang merupakan suatu prosedur pengambilan data yang mengungkapkan konsep psikologi yang menggambarkan aspek kepribadian individu (azwar, 2008). Teknik pengumpulan data menggunakan skala psikologi sebagai alat ukur untuk mengungkapkan aspek-aspek psikologi. Terdapat 2 skala yang digunakan yaitu skala Kesadaran Diri dan Sikap Disiplin Berlalu Lintas. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan Skala Likert. Skala Likert merupakan skala yang berisi tentang pertanyaan-pertanyaan mengenai sikap, pendapat dan persepsi seseorang tentang fenomena sosial (Sugiyono, 2014).

Bentuk skala dalam penelitian ini berupa pernyataan dengan empat alternatif bentuk jawaban yang harus dipilih oleh responden berdasarkan situasi yang terjadi dalam dirinya. Bentuk pertanyaan yang diajukan memiliki item favorable dan item unfavorable. Item favorable merupakan pertanyaan yang mendukung aspek dari setiap variabel, sedangkan item unfavorable adalah pertanyaan yang tidak mendukung aspek dari setiap variabel variabel.

**Tabel 3.1 Skor Jawaban Skala Likert**

Pilihan Jawaban	Favorable	Unfavorable
Sangat Setuju	4	1
Setuju	3	2
Tidak Setuju	2	3
Sangat Tidak Setuju	1	4

### 3.5.1 Skala Disiplin Berlalu Lintas

Pengukuran disiplin berlalu lintas menggunakan skala likert yang disusun berdasarkan aspek-aspek disiplin berlalu lintas menurut Maryam (2014) yaitu *Alertness* (kewaspadaan), *Awareness* (kesadaran), dan *Attitude* (sikap dan mental). Total keseluruhan dari pengukuran skala disiplin berlalu lintas terdiri dari 24 aitem yang dibagi menjadi 12 aitem *favorable* dan 12 aitem *unfavorable*. Aitem *favorable* adalah aitem pendukung pernyataan adanya disiplin berlalu lintas dan sebaliknya aitem *unfavorable* adalah untuk pernyataan yang tidak mendukung adanya disiplin berlalu lintas.

**Tabel 3.2 Blueprint disiplin berlalu lintas**

No	Aspek	Indikator	Favorable	Unfavorable	Jumlah
1	<i>Alertness</i> (kewaspadaan)	Kehati-hatiandan kewaspadaam	1,2,3,4	13,14,15,16	8
2	<i>Awarness</i> (kesadaran)	Pemahaman terhadap peraturan berlalu lintas	5,6,7,8	17,18,19,20	8
3	<i>Attitude</i> (sikap dan mental)	Tanggungjawab terhadap keselamatan diri dan keselamatan orang lain.	9.10.11.12	21,22,23,24	8
			12	12	24

### 3.5.2 Skala Kesadaran Diri

Pengukuran Kesadaran Diri menggunakan skala likert yang disusun berdasarkan aspek-aspek disiplin berlalu lintas menurut Goleman (2016) terdapat tiga aspek kesadaran diri yaitu Kesadaran Emosi, Penilaian diri yang akurat dan Kepercayaan Diri. Total keseluruhan dari pengukuran skala disiplin berlalu lintas terdiri dari 8 aitem yang dibagi menjadi 4 aitem *favorable* dan 4 aitem *unfavorable*. Aitem *favorable* adalah aitem pendukung pernyataan adanya Kesadaran Diri dan sebaliknya aitem *unfavorable* adalah untuk pernyataan yang tidak mendukung adanya Kesadaran Diri.

**Tabel 3.3 *Blueprint* kesadaran diri**

No	Aspek	Indikator	Favorable	Unfavorable	Jumlah
1	Kesadaran Emosi	Pengontrolan terhadap emosi	1	-	1
2	Penilaian Diri yang Akurat	Sadar akan keterbatasan diri dan mampu bertindak sesuai kemampuan	2,3	5,6	4
3	Kepercayaan Diri	Percaya diri dengan kemampuan	4	7,8	3
			4	4	8

### **3.6. Pelaksanaan Penelitian**

Penelitian ini akan dilaksanakan di Kota Medan. Dalam penyebaran skala psikologi peneliti menggunakan *google form*. Adapun cara yang digunakan untuk mengumpulkan respon dari subjek penelitian adalah dengan cara menghubungi subjek secara langsung melalui *Whatsapp* dengan *chat personal* atau dalam grup.

### **3.7. Analisis Data**

Analisis data dilakukan untuk menguji hipotesis dalam rangka penarikan kesimpulan untuk mendapat tujuan penelitian. Data penelitian ini diolah dan dianalisis menggunakan analisis deskriptif dan *statistic inferensial*. Analisis deskriptif dilakukan dengan mendeskripsikan data yang telah terkumpul tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum sedangkan analisis inferensial dilakukan dengan menguji hipotesis penelitian dengan menggunakan uji korelasi *Spearmen rho*, sebelum dilakukan pengujian hipotesis terlebih dahulu dilakukan uji asumsi yakni uji normalitas dan uji linearitas dan dilanjutkan dengan uji hipotesis data.

### 3.7.1. Uji Asumsi

Uji asumsi yang digunakan dalam penelitian ini adalah

#### a. Uji Normalitas

Uji Normalitas yaitu untuk mengetahui apakah data penelitian berdistribusi berdasarkan prinsip kurva normal. Sejalan dengan itu Sujarweni (2014) mengungkapkan bahwa uji normalitas ini mengetahui distribusi data dalam variabel yang akan digunakan dalam penelitian. Uji normalitas untuk data kedua variabel diperoleh dari nilai Kolmonogorov-Smirnov Z (K- S Z), apabila nilainya lebih besar dari 0,05 maka dapat dikatakan bahwa distribusi data normal. Untuk melakukan uji ini, peneliti juga menggunakan program IBM SPSS Statistic 25.

#### b. Uji linearitas

bertujuan untuk mengetahui apakah data stres memiliki hubungan linear dari kedua variabel. Penelitian menggunakan program IBM SPSS Statistic 25, kedua variable dikatakan berhubungan linear jika  $p > 0,05$ .

### 3.7.2. Uji Hipotesa

Uji hipotesa menggunakan *Spearman rho* untuk menguji hubungan antara variabel X (Kesadaran Diri) dengan variabel Y (Sikap Disiplin Berlalu Lintas). Taraf signifikansi yang digunakan sebesar 5% (0,05), jika Sig  $> 0,05$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  jika Sig  $< 0,05$  maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima.