

**HUBUNGAN ANTARA KESADARAN DIRI DENGAN SIKAP DISIPLIN BERLALU LINTAS
PADA REMAJA KOTA MEDAN**

Maria Elena Br. Sitio¹, Hotpascaman Simbolon²

Email : maria.sitio@student.uhn.ac.id¹, hotpascaman@gmail.com²

Fakultas Psikologi, Universitas HKBP Nommensen Medan, Indonesia

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk Mengetahui Hubungan Antara Kesadaran Diri Dengan Sikap Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Kota Medan. 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. Teknik pengambil sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik random sampling. Berdasarkan hasil penelitian tentang hubungan kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas pada remaja kota medan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :1. Berdasarkan hasil Analisa koefisien korelasi diketahui bahwa ada hubungan positif antara kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas pada remaja kota medan. hasil perhitungan diperoleh nilai koefisien korelasi 0.440 yang artinya ada hubungan antara kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas pada remaja kota medan. 2. Berdasarkan hasil perbandingan mean hipotetik dengan mean empirik dapat dilihat bahwa untuk skala kesadaran diri mean empiriknya 23.03 lebih tinggi daripada mean hipotetiknya yaitu 20. pada skala disiplin berlalu lintas mean empiriknya 74.11 lebih tinggi dari mean hipotetik yaitu 60. hal ini berarti bahwa responden penelitian memiliki disiplin berlalu lintas yang tinggi. 3. Dari hasil Uji Koefisien Determinasi sebesar 0,472, hubungan antara kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas pada remaja kota medan pada tingkat hubungan yang cukup kuat dan kontribusi dari variabel kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas sebesar 22,3%.

Kata Kunci : Hubungan, Kesadaran Diri, Sikap Disiplin, Berlalu Lintas

Abstract

This research aims to determine the relationship between self-awareness and traffic discipline in Medan City teenagers. This research was conducted on Medan City Adolescents. This research was carried out in order to find a solution to the problem found which was then determined by the researcher, thus it can be said that this research is quantitative research. The sampling technique used in this research is random sampling technique. Based on the results of research on the relationship between self-awareness and traffic discipline in Medan city teenagers, it can be concluded as follows: 1. Based on the results of the correlation coefficient analysis, it is known that there is a positive relationship between self-awareness and traffic discipline in Medan city teenagers. The calculation results show a correlation coefficient value of 0.440, which means there is a relationship between self-awareness and traffic discipline in Medan city teenagers. 2. Based on the results of comparing the hypothetical mean with the empirical mean, it can be seen that for the self-awareness scale the empirical mean is 23.03, higher than the hypothetical mean, namely 20. On the traffic discipline scale, the empirical mean is 74.11, higher than the hypothetical mean, namely 60. This means that the research respondents has high traffic discipline. 3. From the results of the Coefficient of Determination Test of 0.472, the relationship between self-awareness and traffic discipline attitudes in Medan city teenagers is at a fairly strong relationship level and the contribution of the self-awareness variable to traffic discipline attitudes is 22.3%.

Keywords : Relationships, Self-Awareness, Discipline, Traffic

Pendahuluan

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 (Rofiah & Setiawan, 2020).

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 (Hasan & Faisal, 2018).

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 (Supriyono et al., 2020) 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 (Junaedi &

Maria Elena Br. Sitio, Hotpascaman Simbolon| Hubungan Antara Kesadaran Diri Dengan Sikap Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Kota Medan
Harmanto, 2019).

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.”

“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.”

Dari hasil wawancara F.T menyatakan bahwa subjek pernah mengalami kecalakan 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 usia nya 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 (Nugrahani, 2018) disiplin berlalu lintas adalah saat seseorang mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu maupun tidak. Ancok mengatakan bahwa disiplin berlalu lintas adalah proses pendidikan kepatuhan pada norma kehidupan bernegara dan berbangsa. Astuti (Herdajani, 2020) menyatakan bersikap disiplin akan memberikan rasa aman untuk terhindar dari rasa bersalah, mengembangkan hati nurani serta mendapatkan pujian. Menurut Soekanto (Utomo & Uyun, 2018) disiplin berlalu lintas dan ketaatan terhadap aturan berlalu lintas dan ketaatan terhadap berlalu lintas itu berhubungan dengan kesadaran hukum. Menurut Ancok 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 (Atmadja & Aulizalsini, 2024) 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 (Dwi Candra Buwana & Kasturi, 2018) 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. Nafisa (Hani, 2021) 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 seseorang akan meningkatkan orang dalam sikap yang disiplin. Menurut Steven (Diananda, 2019) mendefinisikan 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 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 (Hammes, 2016) pada 70 orang remaja sekolah SMP dan SMA di Kota Yogyakarta menemukan hasil terdapat hubungan positif yang signifikan pengetahuan berkendara 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 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 (Siti Rosmayati et al., 2021) 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 (Marwoko, 2019). Oleh sebab itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas pada remaja Kota Medan.

Metode

Penelitian ini menggunakan metode asosiatif yang bertujuan untuk mengetahui pengaruh ataupun juga hubungan antara dua variable atau lebih (Japeri et al., 2022). 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).

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 (Dewi et al., 2020). 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.

Menurut sugiyono (SYALIS & Nurwati, 2020) 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. 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.

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 (Di Bernardo et al., 2021). 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.

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 Spearman rho, sebelum dilakukan pengujian hipotesis terlebih dahulu dilakukan uji asumsi yakni uji normalitas dan uji linearitas dan dilanjutkan dengan uji hipotesis data (Restubog et al., 2020).

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 H₀ diterima dan H_a jika Sig <0,05 maka H₀ ditolak dan H_a diterima.

Hasil Dan Pembahasan

Gambaran Subjek Penelitian

Pada penelitian ini terdapat 349 sampel penelitian yaitu Remaja Kota Medan, peneliti memaparkan pengkategorisasian setiap remaja yang menjadi sampel dalam penelitian ini, dimana pengkategorisasian ini didasarkan oleh jenis kelamin, usia remaja dan domisili.

Tabel 1. Kategorisasi Subjek Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Presentase
1	Laki-laki	153	44%
2	Perempuan	196	56%
	Total	349	100%

Jenis Kelamin sampel penelitian dibagi menjadi dua bagian yaitu laki-laki dan perempuan. pada sampel penelitian ini, dapat diketahui jumlah laki-laki sebanyak 153 orang (44%) dan perempuan sebanyak 196 orang (56%).

Hasil Penelitian

Deskripsi Hasil Penelitian

Variablel	Xmin	Data Hipotetik			Xmin	Data Empirik		
		Xmax	Mean	Std. Dev		Xmax	Mean	Std. Dev
Kesadaran Diri	8	32	20	4	16	32	23.03	3.161
Sikap Disiplin Berlalu Lintas	24	96	60	12	54	96	74.11	8.825

Dari hasil penelitian diketahui variabel Kesadaran diri pada data hipotetik menemukan Xmin sebesar 8,4 dan Xmax sebesar 32 dengan mean sebesar 20 dan standar deviasi sebesar 4, pada data empirik Xmin sebesar 16 dan Xmax sebesar 32 dengan mean sebesar 23.03 dan standar deviasi sebesar 3,161. pada variabel sikap disiplin pada data hipotetik menemukan Xmin sebesar 24,4 dan Xmax sebesar 96 dengan mean sebesar 60 dan standar deviasi sebesar 12, pada data empirik Xmin sebesar 54 dan Xmax sebesar 96 dengan mean sebesar 74.11 dan standar deviasi sebesar 8,825. penelitian memaparkan hasil pengkategorisasian dari seluruh data yang sudah diperoleh dari responden yang menjadi subjek penelitian. Hasil dari pengkategorisasian ini diperoleh dari alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini. pengkategorisasian dibagi dalam tiga bentuk kategori yaitu kategori rendah, sedang, dan tinggi (Josefsson et al., 2019).

Uji Asumsi

Uji asumsi berfungsi untuk mengetahui apakah distribusi data penelitian masing-masing variabel yaitu variabel kesadaran diri dan variabel disiplin berlalu lintas tidak terdistribusi secara normal dan uji linearitas untuk mengetahui apakah data variabel disiplin berlalu lintas berkorelasi secara linear terhadap variabel kesadaran diri dengan menggunakan SPSS Statistics 25.

Uji Normalitas

Uji Normalitas adalah uji yang dilakukan untuk mengetahui apakah data terdistribusi normal atau tidak. Pada penelitian ini uji normalitas dilakukan dengan menggunakan uji sample Komogrov-Smirnov. Uji normalitas ini menggunakan media IBM SPSS Statistic 25. Syarat pada uji normalitas adalah data dilakukan terdistribusi normal apabila $p > 0,05$. Berdasarkan normalitas diperoleh signifikan variabel X sebesar 0,000 tidak sesuai dengan persyaratan uji normalitas signifikan $0,000 < 0,05$, pada variabel Y diperoleh hasil signifikan sebesar 0,008, tidak sesuai dengan persyaratan uji normalitas signifikan $0,008 < 0,05$.

Uji Linearitas

Uji Linearitas digunakan untuk mengetahui apakah distribusi data penelitian, yaitu skala kesadaran diri dan disiplin berlalu lintas memiliki hubungan yang linear atau tidak dengan menggunakan aplikasi IBM SPSS Statistic 25. syarat agar variabel penelitian dikatakan memiliki hubungan yang linear, nilai linearitas F hitung lebih besar dibandingkan F tabel atau $(p) > 0,005$. Berdasarkan Anova, diketahui bahwa nilai koefisien F= 103.023 dan sig-0,034 Signifikasi atau p yang diperoleh sebesar 0,034 atau $p > 0,05$ sehingga dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang linear antara kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas pada subjek penelitian (Rachmawati et al., 2019).

Uji Hipotesa

Pengujian hipotesis bertujuan untuk mengetahui apakah hipotesis diterima atau ditolak. Penelitian ini menggunakan analisis korelasi non-parametrik untuk melakukan uji hipotesis. Peneliti menggunakan Teknik *spearman rho* karna terdapat variabel yang data nya tidak normal. Angka koefisien korelasi pada hasil diatas bernilai positif yaitu sebesar 0.440 sehingga hubungan kedua variabel tersebut bersifat searah (jenis hubungan searah). Hasil uji hipotesis dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 3. Uji Hipotesa

Variabel	Spearman rho	Sig	Keterangan
Kesadaran Diri Sikap Disiplin Berlalu Lintas	0.440	0.000	Hipotesis diterima

Berdasarkan hasil tabel diatas diketahui nilai Signifikansi dari skala Kesadaran Diri dengan Sikap Disiplin Berlalu Lintas memiliki nilai Sig. 0.000 atau $p < 0.005$ maka artinya ada hubungan yang Signifikan antara Kesadaran Diri dengan Sikap Disiplin Berlalu Lintas pada remaja kota medan.

Uji Koefisien Determinasi

Uji Koefisien Determinasi bertujuan untuk mengetahui seberapa besar variabel independent dapat menjelaskan variabel dependent. uji determinasi dapat dilihat melalui R square. nilai R square dikatakan baik jika diatas 0,05. Dari hasil Uji Koefisien Determinasi sebesar 0,472, hubungan antara kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas pada remaja kota medan pada tingkat hubungan yang cukup kuat dan kontribusi dari variabel kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas sebesar 22,3%

Pembahasan

Berdasarkan hasil uji statistic diketahui bahwa hipotesis ini diterima. Diketahui bahwa berdasarkan hasil penelitian dan perhitungan analisis spearman rho yang telah dilakukan dan besarnya korelasi antara kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas yaitu sebesar 0.440 dengan taraf signifikansi $p = 0.000$ ($p < 0.005$). Hal ini menandakan bahwa ada hubungan yang signifikan dari kesadaran diri dengan disiplin berlalu lintas pada remaja di kota Medan. Berarti tingginya kesadaran diri remaja maka akan tinggi pula sikap disiplin berlalu lintas pada remaja tersebut begitu juga sebaliknya, rendahnya kesadaran diri remaja maka akan rendah juga sikap disiplin berlalu lintas pada remaja. hal ini menunjukkan bahwa hipotesis dalam penelitian ini diterima.

Hasil ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Supriyatna (Estikasari & Pudjiati, 2021) 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%).

Hasil penelitian ini didukung oleh teori yang dikemukakan oleh prijodarminto (White & Crandall, 2022) dimana kedisiplinan seseorang dibentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan kesadaran terhadap nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan, atau ketertiban. Apabila kedisiplinan telah menyatu dalam diri individu maka sikap atau perbuatan yang dilakukan sama sekali tidak dirasakan sebagai suatu beban, bahkan sebaliknya akan membebani dirinya bila ia tidak berbuat sebagaimana mestinya.

Berdasarkan hasil penelitian dengan 349 responden, diketahui bahwa variabel kesadaran diri berada pada kategori sedang 257 orang (73.6 %) dan pada disiplin berlalu lintas berada pada kategori

tinggi 190 orang (54.5%). 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.

Hasil penelitian ini didukung oleh teori yang dikemukakan oleh Elly (Syaifulina, 2022) yang mengatakan bahwa 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 seseorang akan meningkatkan orang dalam sikap yang disiplin.

Berdasarkan penyebaran subjek berdasarkan jenis kelamin laki-laki yaitu sebesar 44% atau sebanyak 153 orang dan jenis kelamin perempuan sebesar 56% atau sebanyak 196. dapat disimpulkan bahwa perempuan yang mendominasi paling banyak dalam penelitian ini. dalam penelitiannya, Maryam mengamati bahwa perempuan cenderung memiliki kesadaran diri yang lebih tinggi dalam sikap disiplin berlalu lintas dibandingkan laki-laki. penelitian ini menunjukkan bahwa perempuan cenderung lebih patuh terhadap aturan, lebih berhati-hati, dan cenderung menghindari resiko saat berlalu lintas dan perempuan sering kali lebih memperhatikan keselamatan diri dan orang lain dalam situasi lalu lintas.

Dilihat dari rentang usia remaja di kota medan yang menjadi subjek penelitian pada usia 17-21 tahun remaja memiliki kematangan emosi yang rendah yang berujung pada kurangnya kesadaran diri untuk disiplin berlalu lintas. dalam menangani kedisiplinan berlalu lintas pada remaja harus ada upaya untuk menertibkan para remaja sesuai dengan kondisi fisik dan psikisnya dan dengan tindakan tegas dengan memberikan petunjuk dan menanamkan kesadaran diri terhadap disiplin berlalu lintas pada remaja.

Kemudian dilihat dari variabel kesadaran diri kategorisasi berdasarkan usia didominasi pada usia 21 tahun berada pada kategorisasi sedang sebanyak 73.25% dengan jumlah 90 orang remaja, sedangkan pada variabel disiplin berlalu lintas pada kategorisasi usia berada pada kategori tinggi sebanyak 57.7% dengan jumlah 71 orang. hasil penelitian ini diduga pada masa usia 21 tahun cenderung menunjukkan tingkat kesadaran dan sikap disiplin berlalu lintas yang lebih tinggi terhadap aturan yang ada pada lalu lintas. hal ini sering dikaitkan dengan peningkatan kematangan emosional, pengalaman, dan tanggung jawab pribadi seiring bertambahnya usia (Hakim et al., 2021).

Berdasarkan kategorisasi aspek dari variabel kesadaran diri didominasi pada aspek kesadaran emosi pada kategorisasi sedang sebanyak 96.3 % dengan jumlah 336 orang, dan pada kategorisasi aspek dari variabel disiplin berlalu lintas didominasi pada aspek kesadaran pada kategorisasi sedang sebanyak 72.2% dengan jumlah 252 orang. hal ini menunjukkan bahwa remaja cukup sadar tentang pentingnya mengikuti aturan lalu lintas, tetapi belum sepenuhnya mematuhi dengan konsisten dan pentingnya melakukan peningkatan pemahaman maupun dengan mendorong remaja untuk memiliki kesadaran diri untuk disiplin berlalu lintas.

Angka koefisien korelasi pada hasil diatas bernilai positif yaitu sebesar 0.440 sehingga hubungan kedua variabel tersebut bersifat searah (jenis hubungan searah) artinya semakin tinggi kesadaran diri maka semakin tinggi pula sikap disiplin berlalu lintas seseorang, begitu juga sebaliknya semakin rendah kesadaran diri maka semakin rendah juga sikap disiplin berlalu lintas (Hakim et al., 2021). Berdasarkan hasil perbandingan mean hipotetik dengan mean empirik dapat dilihat bahwa untuk skala kesadaran diri mean empiriknya 23.03 lebih tinggi daripada mean hipotetiknya yaitu 20. pada skala disiplin berlalu lintas mean empiriknya 74.11 lebih tinggi dari mean hipotetik yaitu 60. hal ini berarti bahwa responden penelitian memiliki disiplin berlalu lintas yang tinggi.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian tentang hubungan kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas pada remaja kota medan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil Analisa koefisien korelasi diketahui bahwa ada hubungan positif antara kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas pada remaja kota medan. hasil perhitungan diperoleh nilai koefisien korelasi 0.440 yang artinya ada hubungan antara kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas pada remaja kota medan.
2. Berdasarkan hasil perbandingan mean hipotetik dengan mean empirik dapat dilihat bahwa untuk

Maria Elena Br. Sitio, Hotpascaman Simbolon| Hubungan Antara Kesadaran Diri Dengan Sikap Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Kota Medan

skala kesadaran diri mean empiriknya 23.03 lebih tinggi daripada mean hipotetiknya yaitu 20.pada skala disiplin berlalu lintas mean empiriknya 74.11 lebih tinggi dari mean hipotetik yaitu 60.hal ini berarti bahwa responden penelitian memiliki disiplin berlalu lintas yang tinggi.

3. Dari hasil Uji Koefisien Determinasi sebesar 0,472, hubungan antara kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas pada remaja kota medan pada tingkat hubungan yang cukup kuat dan kontribusi dari variabel kesadaran diri dengan sikap disiplin berlalu lintas sebesar 22,3%.

Daftar Pustaka

- Atmadja, R. W., & Aulizalsini, W. (2024). Hubungan Antara Kontrol Diri Dengan Disiplin Berlalu Lintas Pada Pengendara Kendaraan Bermotor. *Madani: Jurnal Ilmiah Multidisiplin*, 2(8), 18–22. <https://doi.org/https://doi.org/10.5281/zenodo.13150717>
- Dewi, H. A., Suryani, S., & Sriati, A. (2020). Faktor faktor yang memengaruhi cyberbullying pada remaja: A Systematic review. *Journal of Nursing Care*, 3(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.24198/jnc.v3i2.24477>
- Di Bernardo, G. A., Vezzali, L., Stathi, S., McKeown, S., Cocco, V. M., Saguy, T., & Dixon, J. (2021). Fostering social change among advantaged and disadvantaged group members: Integrating intergroup contact and social identity perspectives on collective action. *Group Processes & Intergroup Relations*, 24(1), 26–47. <https://doi.org/10.1177/1368430219889134>
- Diananda, A. (2019). PSIKOLOGI REMAJA DAN PERMASALAHANNYA. *Journal ISTIGHNA*, 1(1), 116–133. <https://doi.org/10.33853/istighna.v1i1.20>
- Dwi Candra Buwana, F., & Kasturi, T. (2018). *Hubungan Antara Kestabilan Emosi dan Sikap Disiplin Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding)*. Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Estikasari, P., & Pudjiati, S. R. R. (2021). Gambaran Psikologis Remaja Selama Sekolah Dari Rumah Akibat Pandemi Covid-19. *Psikobuletin: Buletin Ilmiah Psikologi*, 2(1), 23. <https://doi.org/10.24014/pib.v2i1.11750>
- Hakim, N., Branscombe, N., & Schoemann, A. (2021). Group-Based Emotions and Support for Reparations: A Meta-analysis. *Affective Science*, 2(4), 363–378. <https://doi.org/10.1007/s42761-021-00055-9>
- Hammes, E. K. (2016). Summary, Conclusion, and Outlook. In *Glorifying the Simple Life* (bll 175–188). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-14364-0_5
- Hani, U. (2021). Stimulasi Perkembangan Anak Usia Dini Melalui Tradisi Jawa “Among-Among”: Kajian Parenting di Desa Bandung, Kebumen. *Annual Conference on Islamic Early Childhood Education (ACIECE)*, 5, 127–136. <https://conference.uin-suka.ac.id/index.php/aciece/article/view/641%0A>
- Hasan, R., & Faisal, F. (2018). Kesadaran Hukum Berlalu Lintas pada Peserta Didik Kelas XI SMK Negeri 2 Kota Ternate. *Jurnal Geocivic*, 1(1). <https://doi.org/https://doi.org/10.33387/geocivic.v1i1.860>
- Herdajani, F. (2020). Jurnal Penelitian Hubungan antara Kematangan Emosi dan Kesadaran Diri dengan Perilaku Disiplin pada Santriwati Kelas XI di Pondok Pesantren YAPIDH Bekasi. *Hubungan antara Kematangan Emosi dan Kesadaran Diri dengan Perilaku Disiplin pada Santriwati Kelas XI di Pondok Pesantren YAPIDH Bekasi*.
- Japeri, M. F. M., Mohamad, A. D., & Osman, K. (2022). PENAGIHAN DADAH DALAM KALANGAN BELIA DAN IMPAKNYA TERHADAP PSIKOLOGI IBU BAPA. *Al-Hikmah*, 14(1), 21–36. <https://spaj.ukm.my/jalhikmah/index.php/jalhikmah/article/view/474>
- Josefsson, T., Ivarsson, A., Gustafsson, H., Stenling, A., Lindwall, M., Tornberg, R., & Böröy, J. (2019). Effects of Mindfulness-Acceptance-Commitment (MAC) on Sport-Specific Dispositional Mindfulness, Emotion Regulation, and Self-Rated Athletic Performance in a Multiple-Sport Population: an RCT Study. *Mindfulness*, 10(8), 1518–1529. <https://doi.org/10.1007/s12671-019->

Maria Elena Br. Sitio, Hotpascaman Simbolon| Hubungan Antara Kesadaran Diri Dengan Sikap Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Kota Medan
01098-7

- Junaedi, R., & Harmanto, H. (2019). Hubungan Antara Sosialisasi Keselamatan Berkendara Dengan Peningkatan Sikap Disiplin Lalu Lintas Masyarakat Jombang. *Hubungan Sosialisasi Sikap Disiplin Lalu Lintas Masyarakat JCMS*, 4(2), 119–132. <https://doi.org/https://doi.org/10.17509/sosio%20religi.v18i1.28723>
- Marwoko, G. (2019). Psikologi Perkembangan Masa Remaja. *Tasyri: Jurnal Tarbiyah-Syariah-Islamiah*, 26(1), 60–75. <https://doi.org/https://doi.org/10.29138/tasyri.v26i1.69>
- Nugrahani, D. K. (2018). *PENGARUH KEMATANGAN EMOSI DENGAN DISIPLIN BERLALU LINTAS PADA REMAJA*. <https://doi.org/https://doi.org/10.31219/osf.io/sw9zf>
- Rachmawati, B. D., Listiyandini, R. A., & Rahmatika, R. (2019). Resiliensi psikologis dan pengaruhnya terhadap kualitas hidup terkait kesehatan pada remaja di panti asuhan. *Analitika: Jurnal Magister Psikologi UMA*, 11(1), 21–30. <https://doi.org/https://doi.org/10.31289/analitika.v11i1.2314>
- Restubog, S. L. D., Ocampo, A. C. G., & Wang, L. (2020). Taking control amidst the chaos: Emotion regulation during the COVID-19 pandemic. *Journal of Vocational Behavior*, 119, 103440. <https://doi.org/10.1016/j.jvb.2020.103440>
- Rofiah, D., & Setiawan, A. (2020). Konformitas dan Sifat Mencari Sensasi dengan Disiplin Berlalu Lintas. *Jurnal Psikologi: Jurnal Ilmiah Fakultas Psikologi Universitas Yudharta Pasuruan*, 7(1), 72–90.
- Siti Rosmayati, Arman Maulana, Sofyan Sauri, & Ujang Cepi Barlian. (2021). Pengelolaan Pembelajaran Dalam Proses Pengembangan Sosial Emosional Standar Pendidikan Anak Usia Dini. *Coopetition : Jurnal Ilmiah Manajemen*, 12(1), 45–54. <https://doi.org/10.32670/coopetition.v12i1.215>
- Supriyono, S., Abdulah, M. N., & Nuraeni, S. (2020). Revolusi mental: peranan orang tua dalam penanaman sikap tertib berlalu lintas. *Sosio Religi: Jurnal Kajian Pendidikan Umum*, 18(1).
- Syaifulina, S. (2022). *Aspek Psikologis Anak Usia Sekolah Terdampak Pandemi Covid-19*. <http://repo.stikesicme-jbg.ac.id/id/eprint/6180>
- SYALIS, E. R., & Nurwati, N. N. (2020). Analisis Dampak Pernikahan Dini Terhadap Psikologis Remaja. *Focus : Jurnal Pekerjaan Sosial*, 3(1), 29. <https://doi.org/10.24198/focus.v3i1.28192>
- Utomo, E. K., & Uyun, Z. (2018). *Disiplin Berlalu Lintas Ditinjau dari Kontrol diri pada Remaja di Kabupaten Klaten*. Universitas Muhammadiyah Surakarta. <http://eprints.ums.ac.id/id/eprint/69273>
- White, M. H., & Crandall, C. S. (2022). Perceived authenticity as a vicarious justification for prejudice. *Group Processes & Intergroup Relations*, 136843022210804. <https://doi.org/10.1177/13684302221080466>