

**PENGARUH KONTROL DIRI TERHADAP PERILAKU
DISIPLIN BERLALU LINTAS PADA REMAJA
PENGENDARA MOTOR DI KOTA SAMARINDA**

SKRIPSI

*Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Memperoleh Gelar Sarjana Strata Satu
Program Studi Psikologi*



Oleh:

VIRGANI LIKU

1602105073

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MULAWARMAN
SAMARINDA
2022**

**PENGARUH KONTROL DIRI TERHADAP PERILAKU
DISIPLIN BERLALU LINTAS PADA REMAJA
PENGENDARA MOTOR DI KOTA SAMARINDA**

SKRIPSI

*Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Memperoleh Gelar Sarjana Strata Satu
Program Studi Psikologi*



Oleh:
VIRGANI LIKU
1602105073

**PROGRAM STUDI PSIKOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MULAWARMAN
SAMARINDA
2022**

HALAMAN PENGESAHAN

Judul Skripsi : Pengaruh Kontrol Diri terhadap Perilaku Disiplin
Berlalu Lintas pada Remaja Pengendara Motor di
Kota Samarinda

Nama : Virgani Liku

NIM : 1602105073

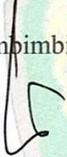
Program Studi : Psikologi

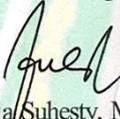
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Menyetujui,

Pembimbing I,

Pembimbing II,


Lisda Sofia, M.Psi., Psikolog
NIP. 19800927 200812 2 004

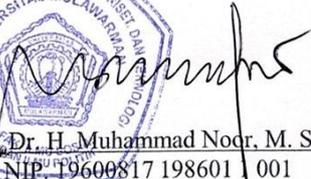

Aulia Suhesty, M.Psi., Psikolog
NIDN. 0024128205

Mengetahui,

Dekan

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik




Dr. H. Muhammad Noor, M. Si
NIP. 19600817 198601 1 001

Lulus Tanggal : 30 Maret 2022

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Virgani Liku

NIM : 1602105073

Program Studi : Psikologi

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Menyatakan dengan sesungguhnya dan sejujurnya, bahwa skripsi saya yang berjudul: **“Pengaruh Kontrol Diri terhadap Perilaku Disiplin Berlalu Lintas pada Remaja Pengendara Motor di Kota Samarinda”** adalah asli hasil penelitian saya sendiri dan bukan plagiasi hasil karya orang lain.

Samarinda, 30 Maret 2022
Penulis,



Virgani Liku
NIM. 1602105073

HALAMAN PERSEMBAHAN

Dalam nama Tuhan Yesus Kristus

Dengan menyebut nama Tuhan Yang Maha Esa yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang”

Karya sederhana ini saya persembahkan untuk:

Kedua orang tua saya tercinta, Bapak Elia Maneng Sole' Ibu Diana Tangga dan Albertin Mettang yang selalu saya sayangi. Terima kasih sudah menjadi orang tua saya, terima kasih yang sebesar-besarnya atas kasih sayang, kebahagiaan dan segala dukungan yang diberikan sepanjang hidup saya terima kasih untuk selalu berjuang demi hidup dan kebahagiaan saya.

Kakak dan Adik saya tersayang, Veronica, Vickarsya, Abigael, dan Patricia” yang selalu ada dan tetap tinggal disetiap musim dalam hidup saya, terima kasih telah lahir ke dunia ini dan menjadi saudara saya.

Serta semua orang yang saya sayangi dan menyayangi saya, terimakasih telah menjadi bagian hidup saya dalam menjalani proses pendewasaan.

HALAMAN MOTTO

“Karena masa depan sungguh ada, dan harapanmu tidak akan hilang”

(Amsal 23: 18)

“Janganlah hendaknya kamu kuatir tentang apapun juga, tetapi nyatakanlah dalam segala hal keinginanmu kepada Allah dalam doa dan permohonan dengan ucapan syukur.”

(Filipi 4:6)

“Berserulah kepada-Ku, maka Aku akan menjawab engkau dan akan memberitahukan kepadamu hal-hal yang besar dan yang tidak terpahami, yakni hal-hal yang tidak kamu ketahui”

(Yeremia 33:3)

In order to succeed, we must first believe that we can

“Nikos Kazantzakis”

**PENGARUH KONTROL DIRI TERHADAP PERILAKU
DISIPLIN BERLALU LINTAS PADA REMAJA
PENGENDARA MOTOR DI KOTA SAMARINDA**

Virgani Liku

NIM. 1602105073

Program Studi Psikologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Mulawarman

ABSTRAK

Perilaku disiplin berlalu lintas merupakan tindakan ataupun perilaku yang dimiliki individu atau perilaku menghormati, menghargai, patuh dan taat pada peraturan yang ada saat mengendarai kendaraan saat di jalan raya. Terdapat banyak faktor yang mempengaruhi remaja disiplin dalam berlalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh pengaruh kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda. Metode penelitian yang digunakan adalah kuantitatif. Sampel penelitian ini adalah 160 remaja di kota Samarinda yang membawa kendaraan motor yang dipilih dengan menggunakan teknik *purposive sampling*. Data yang terkumpul dianalisis menggunakan uji regresi linear sederhana.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat pengaruh kontrol diri terhadap kedisiplinan berlalu lintas pada remaja di Samarinda dengan nilai perhitungan yang diperoleh yaitu $F_{hitung} > F_{tabel}$ ($224.384 > 3.90$) dan nilai $p = 0.000$ ($p < 0.05$). Pengaruh R^2 kontrol diri terhadap kedisiplinan berlalu lintas adalah sebesar 58.7%

Kata kunci : Kontrol diri, kedisiplinan berlalu lintas

**THE EFFECT OF SELF CONTROL ON TRAFFIC DISCIPLINE
ON ADOLESCENT MOTORCYCLE
RIDERS IN Samarinda**

Virgani Liku

NIM.1602105073

*Department of Psychology, Faculty of Social and Political Sciences,
Mulawarman University*

ABSTRACT

Traffic discipline behavior is an action or behavior that is owned by an individual or behavior that respects, appreciates, obeys and obeys existing regulations when driving a vehicle on the highway. There are many factors that influence adolescent discipline in traffic. This study aims to determine the effect of self-control on traffic discipline behavior in adolescent motorcyclists in the city of Samarinda. The research method used is quantitative. The sample of this study was 160 teenagers in the city of Samarinda who brought a motor vehicle selected using purposive sampling technique. The data collected were analyzed using a simple linear regression test.

The results of this study indicate that there is an effect of self-control on traffic discipline in adolescents in Samarinda with the calculated value obtained, namely $F_{count} > F_{table}$ ($224,384 > 3.90$) and $p \text{ value} = 0.000$ ($p < 0.05$). The effect of R^2 self-control on traffic discipline is 58.7%.

Keywords: Self control, traffic discipline

RIWAYAT HIDUP



VIRGANI LIKU. Lahir pada tanggal 30 Maret 1998 di Buakayu, Tana Toraja Sulawesi Selatan. Penulis merupakan anak kedua dari tiga bersaudara dari pasangan Diana Tangnga' dan Elia Maneng Sole.

Pendidikan dimulai pada tahun 2004 hingga tahun 2010 di SDN 1945 Inpres Leon dan memperoleh ijazah tahun 2010. Selanjutnya pada tahun 2010 melanjutkan pendidikan di SMP Kristen Makale Tana Toraja, dan memperoleh ijazah tahun 2013. Kemudian melanjutkan pendidikan di SMA Negeri 1 Makale Tana Toraja, mengambil jurusan Ilmu Pengetahuan Sosial (IPS) dan memperoleh ijazah pada tahun 2016. Penulis kemudian melanjutkan pendidikan Perguruan Tinggi dimulai pada tahun 2016 di Universitas Mulawarman Samarinda dengan jurusan Psikologi jenjang Strata 1 (S1). Kegiatan yang pernah dilakukan selama menempuh pendidikan di Perguruan Tinggi yaitu, mengikuti organisasi Himpunan Mahasiswa Psikologi (HIMAPSI) pada tahun 2017-2018. Panitia Rakornas ILMPI pada tanggal 30 September - 2 Oktober 2017, *Volunteer* pada seminar parenting “Anak Hebat dari Orang Tua yang Hebat” pada tanggal 15 Februari 2018. Kuliah umum Metodologi Penelitian pada tanggal 18 September 2018 *workshop Behavioral Event Interview Training for Encounter the World of Work* pada tanggal 26 Oktober 2018. Peserta dalam kuliah umum *Personal Branding & Soft Skill* dalam menghadapi *Revolusi Industri 4.0*. Penulis telah melakukan kegiatan Kuliah Kerja Nyata (KKN) pada bulan juli hingga agustus 2019 di Long Nah Kecamatan Muara Ancalong Kabupaten Kutai Timur. Berpartisipasi dan bekerjasama dengan Agen Edukasi CSR Bank Kaltimara pada tanggal 1 Juli – 20 Agustus 2019 di Desa Long Nah.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis ucapkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga Skripsi berjudul “Pengaruh kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di Kota Samarinda” dapat terselesaikan dengan baik. Peneliti juga ingin mengucapkan terima kasih bagi seluruh pihak yang telah membantu dalam pembuatan skripsi ini serta berbagai sumber yang telah penulis pakai sebagai data dan fakta pada skripsi ini.

Skripsi ini merupakan salah satu persyaratan mendapat gelar Sarjana Psikologi. Dalam penyusunan skripsi ini penulis banyak menghadapi tantangan dan kesulitan yang mana dukungan dan kemurahan hati yang telah diberikan oleh berbagai pihak lah sehingga penulis dapat menyelesaikan karya ilmiah ini. Oleh karena itu pada kesempatan ini tidak lupa penulis menyampaikan ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr H. Masjaya, M.Si selaku Rektor Universitas Mulawarman Samarinda.
2. Bapak Dr. H. Muhammad Noor, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
3. Ibu Lisda Sofia, M.Psi., Psikolog selaku Ketua Program Studi Psikologi Universitas Mulawarman dan pembimbing utama yang telah berkenan selalu meluangkan waktu dalam membimbing, memberikan masukan dan koreksi dalam penyelesaian skripsi ini serta tidak hentinya selalu memberikan motivasi dan semangat agar bisa lulus bersama tahun 2021 ini.
4. Ibu Aulia Suhesty, M.Psi., Psikolog selaku pembimbing pendamping yang telah berkenan meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan, arahan, masukan,

motivasi dan semangat dari awal hingga akhir penulisan skripsi ini.

5. Ibu Hairani Lubis, M.Psi., Psikolog selaku dewan penguji yang telah memberikan motivasi, masukan dan koreksi dalam penulisan skripsi ini, sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian serta perkuliahan dengan baik.
6. Ibu Ayunda Ramadhani , M.Psi., Psikolog juga selaku dewan penguji yang telah memberikan motivasi, masukan dan koreksi dalam penulisan skripsi ini, sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian serta perkuliahan dengan baik.
7. Para Dosen dan Staf khususnya di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dan Program Studi Psikologi yang selama ini telah membantu serta memberikan kemudahan dalam urusan akademik.
8. Terutama dan yang paling utama kepada orang tua , Bapak Elia Maneng Sole' ibu Diana Tangnga' dan ibu Albertin Mettang yang selalu ada dan setia mendoakan serta memberikan segalanya baik dalam bentuk material dan moral. Terima kasih telah menjadi orang tua yang hebat yang selalu memberikan kasih sayang, tiada kata yang dapat melukiskan betapa bersyukur aku menjadi anakmu.
9. Kakak perempuan penulis Veronica, dan adik tersayang Vickarsya, Abigael dan Patricia yang selalu menjadi saudara yang penuh kasih yang selalu memberikan kasih sayang semangat serta motivasi yang luar biasa.
10. Keluarga besar yang selalu peduli dan memberikan semangat kepada penulis terutama Kak Nona, Icon, Anas adik tercinta Aalona dan Adriella terima kasih sudah menjadi penyemangat kakak di rumah.
11. Kepada yang tersayang sahabat penulis (Virockan'S) Switha, Meylinda dan Julisa terima kasih selalu ada dalam setiap part dalam hidupku dan menjadi sahabat terbaik sepanjang masa.
12. Sahabat seperantauan Ayu dan Indri yang menjadi orang yang selalu ada saat

- penulis membutuhkan terima kasih sudah membuat dunia perantauan ini berwarna.
13. Saudara tak sedarah, namun sudah seperti keluarga bagi penulis anggota A1B4 (Tiara, Nisa, Mine dan Ledy) terima kasih sudah hadir dan mewarnai dunia perkuliahan penulis, terima kasih sudah menjadi pendengar yang baik, menjadi penolong menjadi tempat penulis berkeluh kesah, terima kasih sudah berbagi kisah hidup.
 14. Teman seper bimbingan Dhea, Sarah dan Najah yang telah banyak membantu saat penulis mengalami kesulitan terima kasih telah banyak memberi semangat, motivasi dan bantuan, terima kasih sudah mau berjuang bersama.
 15. Kepada Kakak KTB kak Jo, kak Julia dan saudari KTB Febri, Tella, Novi yang telah menjadi saudara seiman terima kasih untuk selalu ada, memberikan motivasi dan semangat dan mau bertumbuh dalam Tuhan bersama-sama terima kasih untuk setiap waktu dan pembelajarannya selama ini.
 16. Seluruh teman-teman seperjuangan angkatan 2016 khususnya kelas B yang tidak bisa disebutkan satu persatu, terima kasih untuk setiap hal yang boleh kita lalui bersama terima kasih atas kenangan yang boleh terjalin bersama.
 17. Penulis mengucapkan banyak terima kasih atas doa, dukungan dan bimbingan yang selalu diberikan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan sebaik-baiknya. Semoga Tuhan Yang Maha Esa memberikan berkat dan rahmat-Nya pada kita semua dan semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Samarinda, 30 Maret 2022

Penulis



Virgani Liku

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
INTISARI	x
ABSTRACT	xi
RIWAYAT HIDUP	xii
KATA PENGANTAR	xiii
DAFTAR ISI	xv
DAFTAR TABEL	xvi
DAFTAR GAMBAR	xvii
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	17
C. Tujuan Penelitian	17
D. Manfaat Penelitian.....	17
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Disiplin Berlalu Lintas	20
1. Definisi Lalu Lintas	21
2. Aspek-Aspek Disiplin Berlalu Lintas	24
3. Faktor-Faktor yang Memengaruhi Disiplin Berlalu Lintas.....	25
B. Kontrol Diri	28
1. Definisi Kontrol Diri.....	29
2. Aspek-Aspek Kontrol Diri	30
3. Faktor-faktor yang Memengaruhi Kontrol Diri	31
C. Definisi Remaja	32
1. Tugas-tugas Perkembangan Remaja	35
D. Kerangka Pemikiran	35
E. Hipotesis	39
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	40
B. Identifikasi Variabel.....	41
C. Definisi Konseptual	41
1. Disiplin Berlalu Lintas	41
2. Kontrol Diri	42
D. Definisi Operasional	42
1. Disiplin Berlalu Lintas	42
2. Kontrol Diri	42
E. Populasi dan Sampel	32

1. Populasi.....	34
2. Sampel.....	43
F. Metode Pengumpulan Data.....	44
1. Skala <i>Likert</i>	44
2. Skala Disiplin Berlalu Lintas	47
3. Skala Kontrol Diri	48
G. Validitas dan Reliabilitas	49
1. Validitas	49
2. Reliabilitas.....	50
H. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas Instrumen Penelitian	51
1. Uji Validitas	51
2. Uji Reliabilitas.....	53
I. Teknik Analisis Data.....	54
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Hasil Penelitian.....	56
1. Karakteristik Subjek Penelitian	56
2. Hasil Uji Deskriptif	56
3. Hasil Uji Asumsi : Normalitas	59
4. Hasil Uji Asumsi : Linearitas	61
5. Hasil Uji Hipotesis: Analisis Regresi Sederhana	62
7. Hasil Uji Hipotesis : Analisis Regresi Parsial Bertahap	63
B. Pembahasan	65
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan	74
B. Saran.....	74
DAFTAR PUSTAKA.....	76
LAMPIRAN.....	78

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Data Kecelakaan Lalu Lintas di Samarinda Kalimantan Timur	2
Tabel 2. Skala Pengukuran Likert Disiplin Berlalu Lintas	5
Tabel 3. <i>Blueprint</i> Disiplin Berlalu Lintas	35
Tabel 4. <i>Blueprint</i> Kontrol Diri	36
Tabel 5. Tingkat Keandalan <i>Cronbach's Alpha</i>	36
Tabel 6. Sebaran Aitem Skala Disiplin Berlalu Lintas	39
Tabel 7. Rangkuman Analisis Kesahihan Butir Skala Disiplin Berlalu Lintas.....	40
Tabel 8. Rangkuman Analisis Keandalan Butir Skala Disiplin Berlalu Lintas	41
Tabel 9. Sebaran Aitem Skala Kontrol Diri	41
Tabel 10. Rangkuman Kesahihan Butir Skala Kontrol Diri	42
Tabel 11. Rangkuman Analisis Keandalan Butir Skala Kontrol Diri.....	44
Tabel 12. Distribusi Subjek Berdasarkan Jenis Kelamin.....	45
Tabel 13. Distribusi Subjek Berdasarkan Usia.....	45
Tabel 14. <i>Mean</i> Empirik dan <i>Mean</i> Hipotetik.....	47
Tabel 15. Kategori Skor Skala Disiplin Berlalu Lintas	47
Tabel 16. Kategori Skor Skala Kontrol Diri	48
Tabel 17. Hasil Uji Normalitas.....	49
Tabel 18. Hasil Uji Linearitas	52
Tabel 19. Hasil Uji Analisis Regresi Linear Sederhana	54
Tabel 20. Hasil Uji Analisis Regresi Parsial Bertahap Terhadap Aspek Pemahaman Terhadap Peraturan Lalu Lintas (Y1)	55
Tabel 22. Hasil Uji Analisis Regresi Parsial Bertahap Terhadap Aspek Kesiapan Diri dan Kendaraan yang Digunakan (Y2).....	56
Tabel 23. Hasil Uji Analisis Regresi Parsial Bertahap Terhadap Aspek Tanggung jawab Terhadap Keselamatan Diri dan Orang lain (Y3).....	57
Tabel 23. Hasil Uji Analisis Regresi Parsial Bertahap Terhadap Aspek Terhadap Aspek Kehati-hatian dan Kewaspadaan (Y4)	57

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Diagram Hasil <i>Screening</i> Keseluruhan Disiplin Berlalu Lintas	4
Gambar 2. Diagram Hasil <i>Screening</i> Disiplin Berlalu Lintas.....	27
Gambar 3. Diagram Hasil <i>Screening</i> Keseluruhan Kontrol Diri.....	50
Gambar 4. Diagram Hasil <i>Screening</i> Kontrol Diri.....	51
Gambar 5. <i>Q-Q Plot</i> Disiplin Berlalu Lintas	51
Gambar 5. <i>Q-Q Plot</i> Kontrol Diri.....	51

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Blueprint Skala	88
Lampiran 3. Sebaran Data Penelitian	90
Lampiran 5. Hasil Uji Validitas	100
Lampiran 6. Hasil Uji Reliabilitas	114
Lampiran 7. Hasil Uji Deskriptif.....	115
Lampiran 9. Hasil Uji Asumsi : Normalitas.....	117
Lampiran 10. Hasil Uji Asumsi : Linearitas	117
Lampiran 13. Hasil Uji Hipotesis: Analisis Regresi Sederhana	119
Lampiran 14. Hasil Uji Hipotesis: Analisis Regresi Parsial Bertahap	120
Lampiran 15. Surat Permohonan Penelitian dan Permintaan Data	125
Lampiran 15. Surat Balasan Permohonan Penelitian dan Permintaan Data	146

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Peraturan lalu lintas yang diatur dalam Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 mengenai Lalu lintas dan Angkutan jalan, yang berisi tentang perintah dan larangan yang wajib dipatuhi seluruh masyarakat demi menjaga keselamatan dan keamanan ketika berada di jalan. Keselamatan dan keamanan berkendara wajib tetap dijaga dengan mewujudkan perilaku disiplin berlalu lintas, sehingga kasus kecelakaan lalu lintas tidak meningkat setiap tahunnya. Dalam beberapa tahun terakhir, populasi dan kepemilikan kendaraan motor di Indonesia telah berkembang pesat. Menurut Data Badan Pusat Statistik (2019), sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling banyak. Jumlah motor terekam 112.771.136 unit atau sekitar 84 persen dari total kendaraan.

Dilansir dari laman World Atlas (2019) dari banyaknya jumlah sepeda motor di dunia, 58 persen diantaranya berada di Asia Pasifik dan wilayah Asia lain, seperti Asia Selatan dan Timur, Indonesia sebagai negara dengan jumlah penjualan kendaraan roda dua terbanyak ketiga di dunia setelah Thailand dan Vietnam. Dalam Global Status Report on Road Safety WHO (2015) menyebutkan bahwa setiap tahun, di seluruh dunia lebih dari 1,25 juta korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, dan 50 juta orang luka berat, dari jumlah ini 90% terjadi di negara berkembang. Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (2018) menyebutkan bahwa, setiap tahun ada 28.000-38.000 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia, jumlah tersebut membuat Indonesia

berada di peringkat pertama, negara dengan rasio tertinggi kematian akibat kecelakaan lalu lintas di dunia.

Sejalan dengan itu penelitian yang dilakukan Asian Development Bank (2018), menunjukkan bahwa, Indonesia merupakan salah satu negara terburuk dalam bidang keselamatan lalu lintas di kawasan Asia-Pasifik, kedua setelah Laos dan Nepal. Kemenhub (2018) menurut data Kepolisian di Indonesia, rata-rata 3 orang meninggal setiap jam akibat kecelakaan jalan. Data tersebut juga menyatakan bahwa besarnya jumlah kecelakaan tersebut disebabkan oleh beberapa hal, yaitu : 61% kecelakaan disebabkan oleh faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi, 9% disebabkan karena faktor kendaraan terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik pengguna jalan dan 30% disebabkan oleh faktor prasarana dan lingkungan.

Menurut Senapenmas (2017) data berdasarkan kementerian kesejahteraan rakyat menyebutkan bahwa, kecelakaan pengendara sepeda motor mencapai 120.226 kali atau 72% berdasarkan seluruh kecelakaan lalu lintas pada setiap tahunnya. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Pudji Hartanto (2018) mengatakan bahwa, "faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter pengemudi ternyata menjadi faktor yang berpengaruh dalam keselamatan di jalan raya,". Suwardjono (2002) juga mengatakan bahwa penyebab kecelakaan dapat dikelompokkan dalam tiga unsur yaitu: manusia, jalan, dan kendaraan. Warpani (dalam Silvialistana 2020) mengatakan bahwa, besarnya persentase masing-masing faktor penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia yaitu faktor

manusia sebesar 93,52%, faktor kendaraan sebesar 2,76%, faktor jalan 3,23%, dan faktor lingkungan sebesar 0,49%.

Penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas juga dipertegas oleh pernyataan Eko Risnawan (2019), penyebab pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas paling banyak disebabkan oleh manusia itu sendiri karena kurangnya kesadaran akan peraturan berlalu lintas, yang mencakup psikologis manusia, sistem indra seperti penglihatan dan pendengaran, dan pengetahuan tentang tata cara lalu lintas. fakta ini mengatakan bahwa sifat dan karakteristik manusia berkontribusi langsung terhadap keselamatan pengendara. Pengendara memegang peranan vital dalam berlalu lintas. Dari beberapa pendapat diatas dapat diketahui bahwa penyebab utama kecelakaan yang terjadi di jalan raya salah satunya disebabkan oleh unsur sikap hidup manusia itu sendiri, karena tidak adanya kedisiplinan dalam berlalu lintas pengendara di jalan raya. Itu sebabnya keselamatan dan keamanan mengendarai kendaraan wajib selalu dijaga, dengan mewujudkan perilaku disiplin berlalu lintas sehingga pengendara dapat selamat sampai tujuan.

Berikut data pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas pada tahun 2017 - 2020 di kota Samarinda.

Tabel 1. Data Kecelakaan Lalu Lintas di Samarinda Kalimantan Timur

No	Uraian	Tahun			
		2017	2018	2019	2020
1.	Jumlah Kecelakaan	171	143	109	96
2.	Korban	118	215	214	165
3.	Meninggal	41	53	47	47
4.	Luka Berat	49	85	49	36
5.	Luka Ringan	125	76	68	64

Sumber: Polresta Samarinda, 24 September 2020.

Fenomena tidak disiplin berlalu lintas juga terjadi di kota Samarinda. Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan masyarakat di Samarinda Kalimantan Timur, didominasi oleh pelajar dan karyawan. Pada tahun (2019) Polresta Samarinda menulis catatan pelanggaran lalu lintas, untuk lalu lintas tercatat 1.005 pelanggaran, serta lebih 2.000 teguran. Pelakunya didominasi pelajar. Ditelaah lebih jauh, pelanggaran dominan dilakukan rentang usia 16-20 tahun akibatnya mengalami luka-luka maupun meninggal dunia, rata-rata tidak membawa SIM, tidak menggunakan helm, melawan arus, kebut-kebutan di jalan raya. "Selain 1.005 pelanggaran, kami berikan 2.615 teguran. Rentang usia itu (16-20 tahun) rata-rata usia pelajar SMA". (2019, 26 Juni). *Kaltim Post* hal 1, 10.

Berdasarkan jumlah data tersebut diketahui pelanggar didominasi pada usia 16-20, dan pada tahun 2019 jumlah pelanggaran ada sekitar 6.778 pelanggar, sementara jumlah teguran yang dikeluarkan ada 5.739. Ditlantas Polda Kaltim AKBP Indras mengatakan "Kenaikannya sekitar 14 persen pengendara roda dua

paling banyak”.(2019, 20 Agustus).*Kaltim Post* hal 1, 5. Adanya pelanggaran lalu lintas tersebut menunjukkan kurang dipatuhinya Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan baik. Remaja adalah salah satu segmen terbesar penyumbang kecelakaan lalu lintas, hal ini menunjukkan adanya indikasi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan remaja, sehingga timbul kecelakaan yang melibatkan remaja (Chrussiawanti, 2015).

World Health Organisation WHO (2016) juga mengatakan kecelakaan lalu lintas di Indonesia menjadi penyebab kematian terbesar urutan ketiga setelah penyakit jantung koroner dan Tuberkulosis (TBC). WHO mencatat 1.2 juta orang meninggal setiap tahunnya dalam kecelakaan lalu lintas, dan 50 juta orang korban kecelakaan lalu lintas mengalami luka serius maupun cacat tetap. Kecelakaan lalu lintas jalan adalah penyebab utama kematian di kalangan anak muda, berusia 15 sampai 29 tahun, dan 73% adalah laki-laki. Bahkan kecelakaan lalu lintas sebagai pembunuh utama kematian anak-anak rentang usia 10-24 tahun (Saudale, 2015).

Remaja menggunakan kendaraan motor karena remaja berpikir bahwa mereka cukup dewasa untuk mengendarai sepeda motor di jalan, tetapi dengan pengetahuan tentang mengemudi yang dangkal, emosi masih labil yang sering mengakibatkan kecelakaan fatal. Pengetahuan mereka mengenai kendaraan masih kurang, lantaran merupakan hal baru bagi mereka. Kurang pengetahuan dan pengalaman tersebut, menyebabkan pengemudi remaja kurang tanggap terhadap situasi yang membahayakan, sehingga berpotensi terjadinya kecelakaan di jalan raya (Rakhmani, 2013).

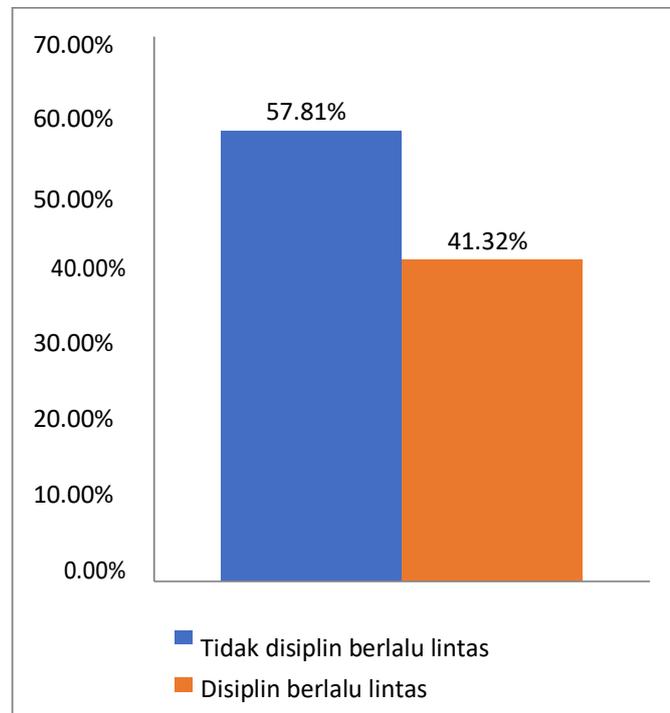
Perilaku disiplin berlalu lintas merupakan perilaku yang dipengaruhi oleh tingkat usia dengan bertambahnya usia seseorang yang diharapkan tingkah lakunya semakin terarah karena memiliki kecerdasan emosi yang baik dan tidak mudah bersikap emosional, sehingga dapat mematuhi peraturan yang berlaku dalam berkendara (Fatnanta dalam Wardana, 2014). Sejalan dengan itu Sadewa (2014) mengatakan ketidak matangan emosi remaja, dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan yang melibatkan remaja. Ketika kematangan emosi remaja itu dikatakan sudah matang sesuai usianya, maka hal itu akan mempengaruhinya dalam berperilaku, perilaku remaja tersebut akan dapat terkontrol dengan baik, sehingga ia tidak mudah meluapkan emosinya.

Data diatas menunjukkan bahwa pelaku kecelakaan lalu lintas melibatkan remaja. Melanggar lalu lintas adalah kategori perilaku remaja yang menyimpang, karena melanggar norma dan aturan yang berlaku. Sementara itu menurut Jensen (dalam Sarwono, 2011) kenakalan remaja adalah perilaku remaja yang menyimpang dari kebiasaan atau melanggar hukum. Salah satu bentuk dari kenakalan remaja yang melanggar hukum yaitu, kenakalan berlalu lintas. Berdasarkan data diatas menjelaskan bahwa dampak negatif dari tidak disiplin berlalu lintas dapat merugikan orang lain bahkan individu itu sendiri yang mengakibatkan kecelakaan, luka berat sampai mengakibatkan kematian bagi pelanggar atau pengguna jalan lain yang menjadi korban kecelakaan.

Menurut Sarkar, Sheila dan Marie (dalam Khotimah, 2014) mengemukakan bahwa remaja memiliki resiko dalam mengemudi sangat besar. Maka dari itu peneliti memilih remaja yaitu pelajar SMA di kota Samarinda sebagai target dari penelitian ini. Karena dari data-data diatas cukup banyak kasus kecelakaan di Samarinda yang melibatkan remaja, terlebih remaja di kota Samarinda cukup banyak yang membawa kendaraan motor. Sehingga peneliti memutuskan untuk melakukan penelitian pada remaja di kota Samarinda.

Peneliti juga sempat berkunjung ke salah satu sekolah yang terletak di pusat kota yaitu SMKN 2, ketika peneliti berkunjung langsung ke SMKN 2 Samarinda dan mewawancarai salah satu guru yang ada disana, guru tersebut mengatakan sebagian besar siswanya menggunakan motor ke sekolah dari kelas 1 sampai kelas 3 hal tersebut cukup memberi gambaran bahwasanya remaja di Samarinda membawa kendaraan ketika berangkat ke Sekolah. Sehingga peneliti tertarik untuk melakukan penelitian di kota Samarinda, kemudian peneliti melakukan *screening* awal kepada remaja di kota Samarinda. Perilaku tidak disiplin dalam berlalu lintas cukup tinggi hal ini terlihat dari hasil *screening* mengenai disiplin berlalu lintas pada remaja di Samarinda, berikut hasil *screening* yang telah dilakukan.

Diagram 1. Hasil *Screening* keseluruhan Disiplin Berlalu Lintas



Samarinda 08 Januari 2020

Hasil *screening* tersebut menyebutkan bahwa dari ke 75 remaja, 57,81% siswa yang tidak disiplin dalam berlalu lintas dan 41.32% disiplin berlalu lintas. Selain itu diperkuat juga dengan hasil wawancara, hasil wawancara yang dilakukan pada subjek yaitu R.J.V, dan subjek A.S. Pada tanggal 20 Januari 2020 subjek mengatakan bahwa subjek seringkali melanggar lalu lintas seperti sering melawan arus pada saat berkendara, melaju dengan kencang, membuka *handphone* dan tidak terlalu memperhatikan kelengkapan motor seperti memasang hanya satu spion dan tidak memasang plat nomor pada kendaraannya, tidak memakai helm, menerobos lampu merah, dan seringkali melewati trotoar saat macet.

Data *screening* dan hasil wawancara diatas terlihat bahwa, remaja seringkali tidak disiplin saat membawa kendaraan. Damayanti (2013) menjelaskan pengertian disiplin berlalu lintas ialah bilamana seorang mematuhi apa yang tidak boleh ketika berlalu lintas di jalan baik pada rambu maupun tidak, di mana larangan tersebut termuat dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 mengenai lalu lintas dan angkutan jalan.

Menurut Prijodarminto (dalam Sari, 2015) menyatakan disiplin berlalu lintas adalah sebagai suatu kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan dan ketertiban di jalan raya. Disiplin tidak terjadi dengan sendirinya, melainkan harus ditumbuhkan, dikembangkan dan diterapkan dalam semua aspek dengan menerapkan sanksi, ganjaran dan hukuman sesuai perbuatannya. Pada usia remaja, ketaatan pada peraturan lalu lintas diharapkan timbul dari diri remaja sendiri, remaja diharapkan menyadari mengapa harus menaati peraturan lalu lintas.

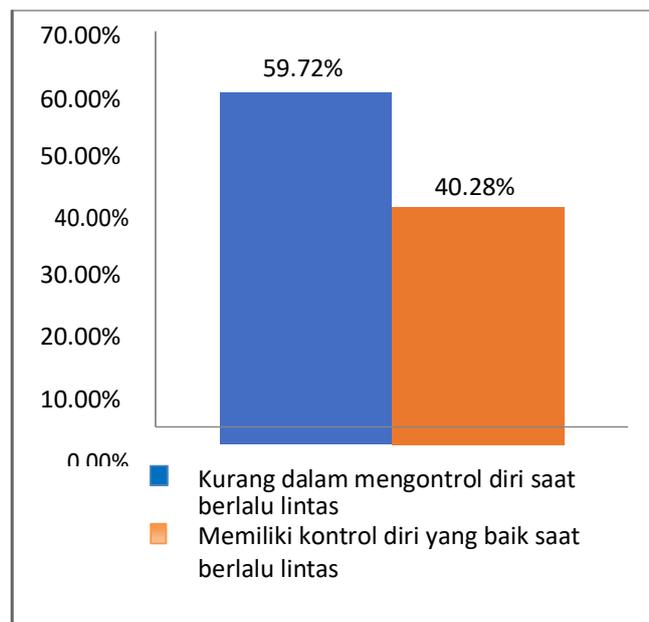
Masa remaja adalah masa peralihan dari masa kanak-kanak menuju masa dewasa, di mana masa peralihan yang dialami remaja dapat mempengaruhi pola pikir, sikap juga perilaku yang dimunculkan. Remaja sangat memikirkan tentang dirinya sendiri, dan cara berpikir remaja yang masih egosentris membuat remaja lebih tertarik terhadap aktivitas atau kegiatan yang dapat menantang adrenalin. Sehingga remaja cenderung tidak akan memikirkan keselamatan dirinya juga pengguna jalan lain, selain itu remaja juga mempunyai rasa yang begitu besar untuk dapat diterima lingkungannya, Hurlock (Mazaya dan Rozali, 2015).

Remaja juga memiliki rasa ingin tahu yang tinggi (*high curiosity*) (Ali & Asrori, 2012). Didorong oleh rasa ingin tahu yang tinggi, remaja cenderung berpetualang, menjelajah segala sesuatu dan mencoba segala sesuatu yang belum pernah dialaminya salah satunya mengendarai sepeda motor. Wulandari (2015) mengatakan bahwa remaja secara emosional tidak stabil atau masih labil yang berisiko menyimpang, mengendarai motor dengan kecepatan tinggi, untuk mencari sensasi, dorongan untuk mengurangi ketegangan, adanya persaingan, mudah marah dan mudah tersinggung yang dapat menyebabkan kecelakaan yang fatal. Kurangnya, kontrol diri dan kesadaran masyarakat khususnya remaja, terhadap pentingnya memiliki etika dalam berkendara berpotensi menyebabkan kecelakaan di jalan raya

Putri (2015), Psikolog Anak Anna Surti Ariani berpendapat bahwa anak akan cenderung tersulut amarah bila dihadapkan dengan konfrontasi atau situasi macet di jalan raya karena tingkat emosi mereka belum matang. Hal tersebut juga membuat mereka lebih agresif dalam berkendara. Berdasarkan hasil penelitian Sulistianingsih (2014), seseorang dengan kematangan emosi yang rendah mempunyai persepsi yang rendah pula terhadap kecelakaan. Darmawansyah (2016) juga mengatakan bahwa remaja mengendarai sepeda motor mempunyai berbagai alasan, sikap gengsi diantar orang tua, keengganan menggunakan transportasi umum, takut telat sekolah, dan ajang untuk menarik perhatian lawan jenis.

Penelitian yang dilakukan oleh Hamadeh dan Ali (2013) juga menunjukkan kecelakaan lalu lintas didominasi oleh usia kurang dari 25 tahun dengan persentase 51.3% dari total kecelakaan 86%. Artinya dari hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa masih banyak remaja yang memiliki kesadaran terhadap berlalu lintas yang rendah. Berdasarkan hasil penelitian Handayani, Ophelia & Hartono (2017), perilaku berisiko tinggi mengendarai kendaraan remaja diantaranya mengemudi dengan kecepatan tinggi, membuntuti terlalu dekat dan berpindah jalur dengan kasar ketika menyalip (16,93%), menyalip dengan berpindah-pindah jalur secara zig-zag (10,97%), tidak memberikan celah dan menghalangi pengemudi lain untuk menyalip, dan menerobos palang pintu kereta api (18,08%), menyalip, berbelok tanpa menyalakan lampu sen (8,53%), dan melanggar lampu merah untuk masuk ke jalur selanjutnya (14,09%).

Diagram 2. Hasil *Screening* Keseluruhan Kontrol Diri



Samarinda 08 Januari 2020

Hasil *screening* tersebut menyebutkan bahwa dari ke 75 remaja, 59,72% remaja yang kurang dalam mengontrol diri saat berlalu lintas dan 40.28% remaja mampu mengontrol diri. Selain itu diperkuat juga dengan hasil wawancara yang dilakukan pada subjek yaitu N.S, dan J.R. Pada tanggal 28 Januari 2020 subjek mengatakan bahwa setiap hari subjek membawa kendaraan ke sekolah, pernah tidak memakai helm saat berboncengan, ugal-ugalan atau membawa motor dengan kecepatan tinggi karena sedang konvoi atau ketika terlambat ke sekolah. Peraturan yang sering dilanggar yaitu tidak memiliki SIM meski sudah cukup umur untuk memiliki SIM namun sampai saat ini subjek tidak mengurus dan memiliki SIM.

Begitu juga ketika subjek sedang emosi, sakit hati atau *badmood* subjek merasa sangat lega ketika subjek kebut-kebutan di jalan raya, ketika berkendara di jalan raya seringkali subjek memaki, menyumpah atau mengklakson pengendara lain yang menurut subjek mengganggu perjalanannya. Menurut Sudarso (2000) kasus kecelakaan umumnya dipandang bersumber dari kesalahan pemakai jalan raya sendiri. Pengemudi tidak terampil membawa kendaraan, laju kecepatan yang melampaui batas, kurang berhati-hati. Kebut-kebutan dan sejenisnya yang cenderung menimpakan kesalahan pada faktor kurangnya kesadaran pemakai jalan raya terhadap bahaya berlalu lintas dan kesadaran hukum yang masih rendah serta kemerosotan etika berlalu lintas sebagai pangkal penyebabnya cedera fisik atau penderitaan psikologis atau niat untuk menyakiti atau melukai, yaitu berkendara dengan kecepatan yang berlebihan, sering membunyikan klakson, terlalu dekat dengan pengendara lain, dan memotong jalan.

Oleh sebab itu setiap pengendara harus memiliki suatu mekanisme yang dapat membantu mengatur dan mengarahkan perilaku. Mekanisme yang dimaksud ialah kontrol diri. Kontrol diri diartikan sebagai kemampuan untuk menyusun, membimbing, mengatur dan mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa ke arah konsekuensi positif (Goldfried dan Marbaum dalam Aini, 2011). Calhoun dan Acocella (dalam Ghufroon & Risnawita, 2011) mengemukakan dua alasan yang mengharuskan individu mengontrol diri secara kontinu. Pertama, individu hidup bersama kelompok sehingga dalam memuaskan keinginannya. Individu harus mengontrol perilakunya agar tidak mengganggu ketenangan orang lain. Kedua, masyarakat mendorong individu untuk secara kontinu menyusun standar yang lebih baik bagi dirinya. Ketika berusaha memenuhi tuntutan, dilakukan pengontrolan diri agar pada proses pencapaian standar tersebut, individu tidak melakukan hal-hal yang menyimpang.

Kontrol diri diartikan sebagai kemampuan untuk menyusun, membimbing, mengatur dan mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa ke arah konsekuensi positif (Goldfried dan Marbaum dalam Aini, 2011). Siswa yang memiliki kontrol diri yang tinggi, mereka akan lebih berperilaku yang positif dan mampu bertanggung jawab, seperti tanggung jawab sebagai seseorang pelajar adalah belajar (Rianti & Rahardjo, 2014). Dapat diartikan bahwa seorang secara mandiri mampu memunculkan perilaku positif. Memiliki kontrol diri yang baik adalah merupakan salah satu kunci disiplin berlalu lintas, karena seorang pengendara sepeda motor yang memiliki kontrol diri yang baik mampu memikirkan dan mengarahkan perilakunya ke arah yang lebih positif.

Seperti yang dikatakan Averill Ghufron & Risnawati (2011) kontrol diri merupakan kemampuan individu untuk memodifikasi perilaku, kemampuan individu dalam mengelola informasi yang diinginkan dan yang tidak diinginkan, dan kemampuan individu untuk menentukan salah satu tindakan menurut sesuatu yang diyakini. Pengertian yang dikemukakan Averill menitikberatkan pada seperangkat kemampuan mengatur dalam menentukan tindakan yang sesuai dengan yang diyakini. Apabila seorang pengendara memiliki kontrol diri yang baik maka pengendara tersebut akan memilih berkendara dengan hati-hati, dan dapat menahan diri untuk tidak melajukan kendaraannya saat berkendara sehingga terhindar dari hal-hal negatif yang dapat terjadi di perjalanan.

Widodo (2013) mengatakan bahwa pengendalian diri atau *self control* merupakan dasar dari integrasi pribadi yang merupakan salah satu kualitas penting yang dimiliki seseorang, yang dapat mengatur impuls-impuls, pikiran, kebiasaan, emosi dan perilaku yang berkaitan dengan prinsip atau persyaratan yang dibebankan pada diri sendiri atau tuntutan yang dikenakan oleh masyarakat. Individu dengan pengendalian diri yang baik akan terhindar dari berbagai perilaku negatif. Sebaliknya individu yang lemah dalam pengendalian dirinya, cenderung untuk bertingkah laku negatif atau cenderung menunjukkan gejala perilaku tidak disiplin yang melanggar/menyimpang, yang disebut sebagai bentuk masalah/pelanggaran disiplin.

Kontrol diri berkaitan dengan bagaimana individu mengendalikan emosi dan dorongan-dorongan berdasarkan pada dirinya (Ghufroon & Risnawati, 2011). Menurut konsep ilmiah, pengendalian emosi berarti mengarahkan energi emosi ke saluran aktualisasi diri yang berguna dan bisa diterima secara sosial. Hurlock (dalam Ghufroon & Risnawita, 2011) mengungkapkan 3 kriteria emosi: Dapat melakukan kontrol diri yang bisa diterima secara sosial, dapat memahami seberapa banyak kontrol yang diperlukan untuk memuaskan kebutuhannya dan sesuai dengan yang diharapkan masyarakat, bisa menilai situasi secara kritis sebelum meresponnya dan memutuskan cara reaksi terhadap situasi tersebut.

Dari beberapa pendapat di atas dapat disimpulkan bahwa kontrol diri adalah kemampuan individu untuk memandu, mengarahkan dan mengatur perilakunya dalam menghadapi stimulus sehingga menghasilkan akibat yang diinginkan dan menghindari akibat yang tidak diinginkan. Kontrol diri juga dapat diartikan sebagai suatu aktivitas pengendalian tingkah laku. Individu memiliki pertimbangan-pertimbangan ketika berperilaku. Semakin tinggi kontrol diri seseorang, maka semakin tinggi pengendalian diri individu terhadap tingkah lakunya. Jadi dari penelitian ini peneliti ingin melihat bagaimana kontrol diri berpengaruh terhadap disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda.

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

Apakah ada pengaruh kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dalam penelitian ini adalah:

Untuk mengetahui pengaruh kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda.

D. Manfaat Penelitian

Adapun Manfaat penelitian ini terbagi menjadi dua, yaitu:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat memberi kontribusi ilmiah dalam bidang psikologi.
 - b. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kajian pemikiran tentang pengaruh kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda sebagai bahan acuan bagi mahasiswa dalam mengembangkan penelitian selanjutnya.
 - c. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan keilmuan yang berkaitan dengan pengaruh kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda.
2. Manfaat Praktis

- a. Bagi subjek penelitian, penelitian ini diharapkan memberi informasi tentang pengaruh kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda, sehingga diharapkan subjek khususnya pengendara kendaraan bermotor dapat memahami dan memiliki kontrol diri yang baik saat berkendara sehingga selalu disiplin dalam berlalu lintas.
- b. Sebagai bahan masukan bagi pihak sekolah yang ada di Samarinda untuk membuat peraturan mengenai larangan membawa kendaraan ke sekolah, harapannya dengan adanya penelitian ini maka bisa membuat pihak sekolah lebih *aware* lagi sehingga bertindak lebih tegas lagi terhadap siswa yang membawa kendaraan
- c. Bagi pihak kepolisian diharapkan penelitian ini sebagai sumber informasi berkaitan dengan pengaruh kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda sehingga pihak kepolisian dapat mengambil kebijakan yang dapat meningkatkan kontrol diri dan kedisiplinan berlalu lintas pada remaja di kota Samarinda sehingga dapat mengurangi pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan di jalan raya.

Bagi peneliti selanjutnya penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi dan sumbangan informasi berupa data-data empiris tentang pengaruh kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda sehingga dapat digunakan sebagai salah satu sumber acuan dalam penelitian yang sejenis.

BAB 11

TINJAUAN PUSTAKA

A. Disiplin Lalu Lintas

1. Definisi Lalu Lintas

Pengertian lalu lintas dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengacu pada pergerakan kendaraan dan orang dalam ruang lalu lintas jalan, dan ruang lalu lintas jalan mengacu pada prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan atau barang berupa: jalan dan fasilitas pendukung. (Umbara, 2018). Damayanti (2013) Pengertian disiplin berlalu lintas ialah bagaimana seorang mematuhi apa yang tidak boleh ketika berlalu lintas di jalan, baik pada rambu maupun tidak, di mana larangan tersebut termuat dalam UU No 22 tahun 2009 mengenai lalu lintas dan angkutan jalan

Hurlock (2008) mengungkapkan bahwa disiplin adalah bentuk perilaku positif dalam menghargai, untuk menghormati, dan taat pada peraturan secara tertulis juga tidak tertulis yang wajib dijalankan dan bagi pelanggar mendapat hukuman. Agar transportasi dapat digunakan dengan benar, dibuatlah rambu lalu lintas untuk menunjukkan kewaspadaan saat berkendara. Rambu lalu lintas ini merupakan bagian dari perlengkapan jalan dan dapat berupa simbol, angka, huruf, kalimat dan/atau perpaduan diantaranya sebagai peringatan, larangan, perintah atau petunjuk bagi pengguna jalan. Rambu-rambu ini digunakan untuk menunjukkan perintah yang harus dijalankan oleh pengguna jalan (Kansil, 1995).

Berdasarkan uraian diatas maka dapat disimpulkan bahwa lalu lintas merupakan suatu kegiatan kendaraan baik itu mobil maupun sepeda motor yang menggunakan jalan raya sebagai jalur lintas umum sehari-hari, bolak balik, hilir mudik dan perihal perjalanan transportasi di jalan, serta berhubungan antara satu tempat dengan tempat lainnya. Lalu lintas identik dengan rambu lalu lintas untuk memberikan petunjuk mengenai mana yang boleh dan mana yang tidak boleh dilakukan selama berkendara dan hal tersebut merupakan bagian dari perlengkapan jalan.

2. Definisi Disiplin Berlalu Lintas

Disiplin berasal dari bahasa Inggris "*discipline*", dan bahasa Latin "*disciplina*", yang berarti belajar. Dalam bahasa Indonesia, disiplin adalah memperhatikan aturan, tata tertib, atau ketertiban. Tata tertib dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti aturan yang harus diikuti atau ditegakkan. Husdarta (2011) berpendapat bahwa disiplin lalu lintas adalah kontrol pengendalian diri untuk mencegah impuls berbahaya yang tidak diinginkan atau mengarahkan impuls ke tujuan tertentu untuk mencapai dampak yang lebih besar.

Disiplin dapat dibagi menjadi disiplin diri dan disiplin semu: a. Disiplin diri adalah disiplin yang ditanamkan atas dasar pendalaman-pemahaman dan pemahaman untuk menghormati dan mematuhi semua nilai, norma dan aturan yang berlaku, terlepas dari apakah ada pengawasan, sanksi, hukuman atau penghargaan, b. Disiplin semu adalah sejenis disiplin yang ditanamkan dengan paksaan yang tidak dapat dipahami dan direalisasikan karena takut hukuman atau sanksi. Disiplin lalu lintas merupakan syarat yang diciptakan dan dibuat melalui

rangkaian perilaku yang memperlihatkan nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan dan ketertiban. Karena telah melekat dengannya, maka perilaku atau tindakan yang dilakukan tidak sebagai beban sama sekali, sebaliknya jika dia tidak bertindak seperti biasanya akan menjadi beban baginya (Prijo Darminto, 2004).

Gunarsa (2007) mengatakan bahwa disiplin lalu lintas merupakan pedoman pembentukan kepribadian tertentu, antara lain: memenuhi kewajiban dan secara langsung memahami larangan-larangan dan perilaku yang baik dan yang buruk saat berkendara di jalan. Sejalan dengan itu Rante (2003) mengatakan bahwa disiplin lalu lintas merupakan kekuatan yang berkembang dalam diri individu, yang membuat individu dapat menyesuaikan diri terhadap keputusan-keputusan, peraturan, dan nilai tinggi dari setiap aktivitas dan perilaku yang ada di jalan.

Purwadi dan Sabeni (2008) mengemukakan bahwa pengertian disiplin berlalu lintas itu sendiri artinya ketika seseorang mematuhi lalu lintas di jalan raya, terlepas dari ada atau tidaknya rambu, ia harus mematuhi ketentuan UU LAJ UU No. 22/2009. Sejalan dengan itu, definisi disiplin berlalu lintas mengacu pada UU RI No. 22 tahun 2009 yang menyatakan bahwa, semua perilaku pengguna jalan terlepas dari apakah mereka sedang bermotor maupun tidak di jalan wajib sesuai dengan UU atau peraturan lalu lintas yang ditetapkan.

Baik di sekolah maupun di lingkungan keluarga haruslah memperhatikan dan menerapkan disiplin lalu lintas sejak dini. Masuknya kurikulum lalu lintas di sekolah merupakan langkah positif untuk membuat siswa paham agar berhati-hati di jalan. Dalam "Kamus Rekayasa Lalu Lintas" (2008), rambu lalu lintas memuat berbagai fungsi yang masing-masing memiliki konsekuensi hukum sebagai berikut:

a. Perintah

Artinya, pengguna jalan harus menerapkan bentuk pengaturan yang jelas dan tegas tanpa adanya penjelasan lain. Karena sifat perintah tersebut, tidak ada ketentuan tambahan yang memberikan kesempatan untuk interpretasi lainnya. Misalnya: tanda belok kiri, dan kalimat belok kiri boleh terus adalah bentuk yang keliru.

b. Larangan

Ini adalah bentuk larangan yang secara tegas melarang pengguna jalan untuk berhenti di persimpangan yang memang dilarang dan ditandai dengan rambu larangan, namun seringkali pengemudi melanggar petunjuk tersebut yang mengakibatkan seringnya terjadi kecelakaan lalu lintas jalan.

c. Peringatan

Menunjukkan kemungkinan ada bahaya atau tempat berbahaya di jalan yang akan dilintasi. Tanda peringatan berbentuk kotak kuning, dan simbol atau teksnya berwarna hitam.

d. Anjuran

Ini adalah bentuk regulasi yang bersifat menghimbau yang sifatnya tidak

wajib boleh dilakukan atau tidak. Pengemudi yang melaksanakan atau tidak melaksanakan anjuran ini tidak akan disalahkan dan tidak akan diberi sanksi.

e. Petunjuk

Yaitu memberikan petunjuk arah, kondisi jalan, kondisi, kota selanjutnya, keberadaan fasilitas, dan lain lain. Bentuk dan warna yang digunakan pada rambu lalu lintas digunakan untuk membedakan kategori rambu yang berbeda, namun memudahkan pengemudi dan meningkatkan kecepatan respons pengemudi.

Berdasarkan pemaparan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa kedisiplinan berlalu lintas merupakan suatu tindakan ataupun perilaku yang dimiliki individu atau perilaku menghormati, menghargai, patuh dan taat pada peraturan-peraturan yang berlaku dalam menjalankan setiap peraturan yang wajib ditaati sesuai undang-undang yang ada saat mengendarai kendaraan di jalan raya baik roda dua maupun roda empat.

3. Aspek-Aspek Kedisiplinan Berlalu Lintas

Menurut Fatnanta sebagaimana yang dikutip oleh Wardana (2014) menyebutkan kedisiplinan berlalu lintas ada empat aspek yaitu:

a. Pemahaman terhadap peraturan berlalu lintas

Siswa harus benar-benar memahami pengetahuan tentang peraturan dan ketentuan-ketentuan yang harus dimiliki saat menggunakan lalu lintas, hal tersebut akan mempengaruhi kemampuan siswa dalam merespon situasi

atau suasana dan kondisi kendaraan yang mereka kendarai, penyesuaian diri dan analogi. Kemungkinan terjadinya kecelakaan relatif kecil, dan pengemudi akan terus merespon makna yang terdapat pada rambu lalu lintas yang dilihatnya.

b. Kesiapan diri dan kendaraan yang digunakan

Sebelum berkendara di jalan raya, siswa harus memeriksa apakah kendaraannya layak jalan. Siswa juga harus dalam keadaan sehat secara jasmani dan rohani agar tidak membahayakan diri sendiri dan orang lain saat berkendara. Hal ini dapat mengurangi risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

c. Tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan keselamatan orang lain

Sebagai pengguna jalan siswa harus bertanggung jawab atas keselamatan diri sendiri dan orang lain di jalan raya.

d. Kehati-hatian dan kewaspadaan

Sebagai pengemudi yang baik, siswa harus berhati-hati saat berkendara di jalan raya, kehati-hatian dan kewaspadaan pengemudi akan dapat menjaga dirinya dan pengguna jalan lainnya tetap aman, dan mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

4. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kedisiplinan Berlalu Lintas

Menurut Fatnanta (dalam Wardana, 2014) terdapat beberapa faktor mempengaruhi disiplin berlalu lintas yaitu sebagai berikut:

a. Faktor Internal

Faktor yang muncul dalam diri individu berupa sikap dan kepribadian

yang dimiliki oleh individu tersebut, yaitu sikap dan perilaku yang dilandasi oleh keyakinan sejati yang bermanfaat bagi diri sendiri, mencerminkan tanggung jawab atas hidup tanpa paksaan dari luar dan berkeyakinan bahwa hal itu bermanfaat bagi diri sendiri dan masyarakat dan menggambarkan kemampuan seseorang untuk menyesuaikan kepentingan pribadinya dan mengendalikan dirinya untuk mematuhi hukum, norma dan adat istiadat yang berlaku pada lingkungan sosial. Adapun unsur-unsur yang meliputi faktor internal:

- 1) Unsur sikap hidup sikap dianggap sebagai kecenderungan perilaku, jika kesempatan pernyataan terbuka lebar maka akan muncul sebagai kenyataan, dan dari strukturnya, sikap tersusun dari beberapa komponen yang saling mendukung, baik kognitif, emosional maupun konatif.
- 2) Unsur tanggung jawab orang yang terlatih baik dengan unsur tanggung jawab adalah orang yang bertanggung jawab, atau dengan kata lain orang yang memenuhi janjinya, konsisten dengan prinsip dan konsisten dengan keputusannya.
- 3) Unsur keinsafan internalisasi unsur keyakinan terjadi ketika individu terpengaruh dan mau tunduk pada pengaruh tersebut, karena sikap didasarkan pada keyakinan individu dan mengikuti sistem nilai yang dianutnya.

Unsur keyakinan kurangnya keyakinan dan kepercayaan, yaitu keyakinan bahwa disiplin itu baik dan bermanfaat, tidak dapat dicapai

secara internal. Keyakinan universal memainkan peran sentral dalam mencapai tujuan keberhasilan dan kegagalan.

- 4) Unsur kemampuan menyesuaikan diri adalah kekuatan dan mental spiritual, yang dapat menghindarkan manusia dari gesekan-gesekan dan benturan antara lingkungan alam dan lingkungan sosial.
- 5) Unsur-unsur kemampuan pengendalian diri pengendalian diri adalah pengaruh seseorang terhadap peraturan tentang fisik, perilaku dan mentalnya. Perkembangan pengendalian diri sangat penting bagi individu untuk bergaul dengan orang lain dan mencapai tujuan pribadi mereka.

b. Faktor Eksternal

Dengan kata lain disiplin dipandang sebagai alat untuk menciptakan tingkah laku atau masyarakat, oleh karena itu dapat diimplementasikan dalam bentuk hubungan dan sanksi yang dapat mengatur dan mengontrol perilaku manusia, sehingga hanya akan dikenakan sanksi kepada mereka yang melanggar hukum dan norma yang berlaku, sebagai contoh terkait dengan kondisi fisik antara lain; kondisi jalan, letak rambu-rambu lalu lintas dan kelengkapan kendaraan yang akan digunakan serta kondisi cuaca saat berkendara. Disiplin sebagai faktor eksternal meliputi unsur-unsur sebagai berikut:

- 1) Unsur pemaksaan oleh hukum yang diwakili aparat penegak hukum kepada setiap anggota masyarakat harus tunduk pada hukum dan norma yang berlaku dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.
- 2) Unsur pengatur, perilaku yang mengontrol dan membentuk faktor-faktor tersebut merupakan aturan dan norma yang digunakan sebagai standar pribadi masyarakat atau kelompok. Dengan adanya perangkat hukum dan peraturan perundang-undangan tersebut, individu belajar mengendalikan diri dengan aturan yang berlaku. Hukum dan norma senantiasa mengatur, mengontrol dan membentuk tingkah laku manusia agar tertib, menguasai dan menjadi teratur dengan adanya kepastian hukum.

Berdasarkan pemaparan diatas maka dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi disiplin lalu lintas berasal dari faktor internal dan faktor eksternal individu. Faktor internal merupakan faktor dari dalam diri 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 beserta unsur pengatur, pengendali dan pembentuk perilaku.

B. Kontrol Diri

1. Definisi Kontrol Diri

Kontrol diri atau *self-control* adalah kemampuan untuk mengatur tingkah laku dan kemampuan untuk mengatasi tingkah laku impulsif pada diri sendiri (Chaplin, 2008). Calhoun dan Acocella (1995) mendefinisikan bahwa pengendalian diri (*self-control*) mempengaruhi dan mengontrol proses fisik, perilaku, dan psikologis seseorang, dengan kata lain, sekelompok proses yang mengikatnya.

Menurut Harter Santrock (2003) seseorang memiliki sistem pengaturan diri yang berfokus pada pengendalian diri. Proses pengendalian diri ini menggambarkan bagaimana diri mengontrol perilaku dalam menjalani kehidupan sesuai dengan kemampuan individu dalam mengendalikan perilaku. Jika individu dapat mengontrol perilakunya dengan baik, mereka dapat menjalani kehidupan dengan baik pula. Melalui kemampuan ini, individu dapat membedakan antara perilaku yang dapat diterima dan perilaku yang tidak dapat diterima, serta kemampuan untuk menggunakan pengetahuan yang dapat diterima sebagai perilaku standar untuk memandu perilaku mereka, sehingga dapat menunda pemenuhan kebutuhannya sendiri (Santrock, 2003).

Menurut Averill (dalam Diba, 2014) pengendalian diri merupakan variabel psikologis yang sederhana karena mengandung tiga konsep yang berkaitan dengan pengendalian diri yaitu kemampuan individu untuk mengubah perilaku, dan kemampuan individu dalam mengelola informasi yang tidak diinginkan dengan menjelaskan kemampuan individu untuk memilih suatu tindakan berdasarkan apa

yang diyakini.

Calhoun dan Acocella (dalam Ghufron dan Risnawati, 2010) mendefinisikan pengendalian diri sebagai pengatur proses fisik, mental, dan perilaku seseorang, dengan kata lain merupakan rangkaian proses pembentukan diri. Kontrol diri juga menggambarkan keputusan individu yang melalui pertimbangan kognitif untuk menyatukan perilaku yang telah disusun untuk meningkatkan hasil dan tujuan tertentu seperti yang diinginkan. Averill (dalam Ghufron dan Risnawati, 2010) menambahkan bahwa kontrol diri adalah kontrol personal yang meliputi; kontrol perilaku, kontrol kognitif, mengontrol keputusan dan mengontrol informasi.

Berdasarkan uraian dari beberapa pendapat diatas, peneliti dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: Pengendalian diri adalah kemampuan seseorang untuk mengarahkan tingkah lakunya sendiri, kemampuan untuk mengendalikan emosi dan dorongan yang berhubungan dengan orang lain, lingkungan, pengalaman yang bersifat fisik maupun psikologis untuk mencapai tujuan masa depan dan dinilai secara sosial.

2. Aspek-Aspek Kontrol Diri

Menurut Averill (dalam Ghufron dan Risnawati, 2010) terdapat beberapa aspek kontrol diri yang meliputi:

a. Kontrol Perilaku (*Behavior Control*)

Kontrol perilaku merupakan kesiapan untuk memberikan respon yang secara langsung dapat mempengaruhi atau mengubah situasi yang tidak menyenangkan. Kemampuan mengontrol perilaku ini terbagi menjadi dua

bagian, yaitu kemampuan mengatur pelaksanaan (*regulated administration*) dan kemampuan mengendalikan rangsangan (stimulus *modifiability*). Metode yang digunakan adalah menjauhi stimulasi, memberi tenggang waktu di antara rangkaian stimulasi yang sedang berlangsung, menghentikan stimulasi sebelum waktunya berakhir dan membatasi intensitas stimulasi.

b. Kontrol Kognitif (*Cognitive Control*)

Kemampuan individu untuk mengolah informasi yang tidak diinginkan dengan menginterpretasi, mengevaluasi, atau menghubungkan peristiwa dalam kerangka kognitif sebagai adaptasi psikologis atau mengurangi tekanan.

c. Mengambil Keputusan (*Decisional Control*)

Merupakan kemampuan seseorang untuk memilih hasil atau tindakan berdasarkan apa yang diyakini atau disetujuinya.

d. Kemampuan Mengontrol Informasi (*Ability to Control Information*)

Kemampuan mengendalikan informasi meliputi kesempatan memperoleh pengetahuan tentang peristiwa yang menimbulkan tekanan, kapan peristiwa itu terjadi, penyebab, dan akibatnya. Pengendalian informasi dapat mengurangi tekanan dengan cara meningkatkan kemampuan individu untuk memprediksi dan mempersiapkan apa yang akan terjadi.

Menurut Ghufron dan Risnawati (2010), ada tiga jenis kontrol diri, yaitu sebagai berikut:

1) *Over Control*

Individu secara berlebihan mengontrol kemampuan pengendalian diri, yang menyebabkan sejumlah besar penghambatan reaksi terhadap stimulus.

2) *Under Control*

Merupakan suatu kecenderungan individu untuk melepaskan impuls dengan bebas tanpa perhitungan yang matang.

3) *Appropriate Control*

Merupakan kontrol individu dalam upaya mengendalikan impulsnya secara tepat.

Berdasarkan pemaparan diatas dapat disimpulkan bahwa terdapat empat dasar aspek kontrol diri yaitu diantaranya: Kontrol Perilaku (*Behavior control*), Kontrol Kognitif (*Cognitive control*), Mengambil Keputusan (*Decisional control*), Kemampuan Mengontrol Informasi (*Ability to Control Information*).

3. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kontrol Diri

Hurlock (1980) mengemukakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi kontrol diri meliputi faktor internal (dari diri individu) dan faktor eksternal (lingkungan individu) adapun faktor-faktor tersebut sebagai berikut:

a. Faktor Internal

Faktor internal yang berperan dalam kontrol diri adalah usia. Semakin tua seseorang maka semakin baik kemampuan mengontrol dirinya, individu yang matang secara psikologis juga akan mampu mengontrol perilakunya, karena ia telah mampu mempertimbangkan apa yang baik dan buruk bagi dirinya.

b. Faktor Eksternal.

1) Lingkungan

Faktor eksternal tersebut meliputi lingkungan keluarga. Lingkungan keluarga terutama orang tua sangat menentukan kemampuan mengontrol diri seseorang, orang yang mengalami stres dapat dipengaruhi oleh lingkungan tempat tinggalnya dan berusaha mengurangi stres melalui pengalaman. Dengan diri sendiri, individu bisa mengendalikan rasa tertekan yang dialami.

2) Pendidikan

Seperti yang dikatakan Sarafino (1990), orang yang mengikuti pendidikan nonformal (seperti pelatihan dan teknik pengendalian diri). Mereka yang mengikuti pelatihan berbeda dengan yang tidak. Mereka yang berpartisipasi dalam pelatihan tidak mengalami stres dibandingkan mereka yang tidak. Ini karena kontrol diri diberikan selama pelatihan, yang dapat digunakan untuk mengurangi tingkat stres.

Berdasarkan faktor yang telah disebutkan diatas, maka dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi kontrol diri di antaranya adalah faktor eksternal termasuk di antaranya lingkungan keluarga dan faktor internal faktor yang turut andil dalam kemampuan diri adalah usia, di mana semakin bertambah usia seseorang maka semakin baik kemampuan mengontrol dirinya.

C. Remaja

1. Definisi Remaja

Menurut Hurlock (2000), bahwa Masa remaja merupakan masa transisi perkembangan antara masa kanak-kanak dengan masa dewasa, yang melibatkan perubahan-perubahan biologis, kognitif dan emosional dan pada setiap periode perubahan mempunyai masalahnya sendiri tidak selalu berbanding lurus tanpa adanya permasalahan. Permasalahan yang timbul akibat dari rendahnya kontrol diri. Sesuai dengan penjelasan Bhave & Saini (2009) mengatakan manusia perlu mempelajari bagaimana cara mereka mengendalikan emosinya agar beradaptasi dengan baik. Menurut Piaget (dalam Hurlock, 2003) masa remaja adalah usia di mana individu berintegrasi dengan masyarakat dewasa, usia di mana anak tidak lagi merasa di bawah tingkat orang-orang yang lebih tua melainkan berada dalam tingkatan yang sama, sekurang-kurangnya dalam masalah hak.

Hurlock (1999) membedakan masa remaja dalam dua bagian, awal dan akhir masa remaja. Awal masa remaja berlangsung kira-kira dari usia 13-16 tahun dan usia legal adalah 17-18 tahun. Oleh karena itu, akhir masa remaja adalah masa yang sangat singkat. Selama periode ini, individu tersebut memiliki karakteristik

seksual sekunder dan karakteristik dewasa. Ciri-ciri ini mencakup perubahan psikologis yang penting bagi konsep diri individu. Gunarsa (2007) mendefinisikan masa remaja sebagai periode dari usia 13 hingga 17 tahun dan remaja akhir berusia 18 hingga 23 tahun. Selama periode ini, individu memperoleh karakteristik seks sekunder dan karakteristik dewasa. Terdapat perubahan psikologis yang penting dan lebih spesifik.

Menurut Calon (dalam Monks,1994) bahwa masa remaja menunjukkan dengan jelas sifat transisi atau peralihan karena remaja belum memperoleh status dewasa dan tidak lagi memiliki status anak. Situasi-situasi yang menimbulkan konflik seperti ini sering kali menyebabkan perilaku-perilaku aneh, canggung dan kalau tidak di kontrol bisa menjadi kenakalan Purwanto (1999). Masa transisi ini membuat individu merasa berada di situasi yang membingungkan di satu sisi ia masih anak-anak tetapi disisi lain ia harus bertingkah laku seperti orang dewasa, di situasi inilah remaja sangat membutuhkan adanya kontrol diri yang kuat karena jika tidak memiliki kontrol diri yang baik maka individu tidak akan bisa mengendalikan dan mengontrol diri dan emosinya.

Seperti yang dikemukakan oleh Kay (dalam Syamsu Yusuf, 2006) mengatakan bahwa salah satu tugas perkembangan remaja yaitu memperkuat *self-control* (kemampuan mengendalikan diri) atas dasar skala nilai, prinsip-prinsip atau falsafah hidup. Remaja yang memiliki kontrol diri, akan memungkinkan remaja dapat mengendalikan diri dari perilaku-perilaku yang melanggar aturan dan norma-norma yang ada di masyarakat.

Berdasarkan uraian di atas dapat ditarik kesimpulan dan memperkuat penelitian yang akan diteliti, yaitu bahwa masa remaja merupakan masa transisi antara masa kanak-kanak dan masa dewasa yang ditandai dengan perubahan fisik dan psikis pada masa remaja tersebut, juga merupakan masa pencarian jati diri atau proses terkait dengan lingkungan sosial. Dalam penelitian ini, remaja berusia 17 hingga 19 tahun digolongkan sebagai remaja akhir.

2. Tugas-Tugas Perkembangan Remaja

Masa remaja merupakan tahapan yang mulai berkembang menuju dewasa, penuh dengan tugas yang harus diselesaikan pada tahap selanjutnya. Menurut Havighurst (Hurlock, 1972, 1999), tugas perkembangan remaja adalah:

- a. Membangun hubungan baru yang lebih dewasa dengan teman sebaya baik pria dan wanita.
- b. Mencapai peran sosial pria dan wanita.
- c. Menerima keadaan fisiknya dan menggunakan tubuhnya secara efektif.
- d. Mengharapkan dan mencapai perilaku sosial yang bertanggung jawab
- e. Mencapai kemandirian emosional dari orang tua dan orang-orang dewasa lainnya.
- f. Mempersiapkan karir ekonomi.
- g. Mempersiapkan perkawinan dan keluarga.
- h. Memperoleh perangkat nilai dan sistem etis sebagai pegangan untuk berperilaku mengembangkan ideologi.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa tugas-tugas perkembangan saat ini harus dilakukan oleh para remaja dengan menerima perubahan keadaan

fisik, kemandirian dari individu, hubungan sosial dengan teman dan bertindak sebagaimana jenis kelamin, dan memperoleh perangkat nilai dan filosofi kehidupan.

D. Kerangka Pemikiran

Salah satu alasan mengapa remaja sering kali melakukan pelanggaran lalu lintas karena, kurang dalam mengontrol diri saat berkendara di jalan raya. Prijodarminto (1994) menjelaskan ada beberapa faktor yang mempengaruhi kedisiplinan dalam berlalu lintas yaitu faktor external dan internal. Faktor eksternal meliputi sosial budaya, sosial ekonomi, dan pendidikan. Sedangkan faktor internal meliputi: unsur sikap hidup, unsur tanggung jawab, unsur keinsafan, unsur keyakinan, unsur kemampuan menyesuaikan diri, unsur kemampuan mengontrol diri.

Fatnanta (1993 dalam Wardana, 2009) juga menjelaskan bahwa, unsur pengendalian diri atau kontrol diri merupakan salah satu faktor internal yang mempengaruhi perilaku disiplin lalu lintas individu sebagai pengguna jalan. Kontrol diri adalah pengaruh seseorang pada fisiknya, perilaku dan proses mentalnya. Saat berkendara, kontrol diri merupakan faktor terpenting bagi pengemudi untuk mengendalikan diri dari dalam, agar tidak melanggar rambu-rambu yang diatur dalam UUD peraturan lalu lintas atau semua peraturan lalu lintas yang dianjurkan oleh pihak kepolisian.

Masa remaja adalah masa peralihan dari masa kanak-kanak menuju masa dewasa, pada mana masa peralihan yang dialami oleh remaja dapat mempengaruhi pola pikir, perilaku juga perilaku yang dimunculkan. Remaja sangat memikirkan tentang dirinya sendiri, dan cara berpikir remaja yang masih egosentrik membuat remaja lebih tertarik terhadap aktivitas atau kegiatan yang menantang adrenalin. Sehingga remaja cenderung tidak akan memikirkan keselamatan dirinya juga pengguna jalan lain, selain itu remaja juga memiliki rasa yang begitu besar buat bisa diterima lingkungannya, Hurlock (Mazaya & Rozali, 2015).

Hal ini menunjukkan bahwa kontrol diri memiliki peran yang kuat dalam proses pengambilan keputusan yang dilakukan oleh remaja di jalan saat berkendara, serta menentukan tindakan seseorang. Seseorang memiliki sistem pengaturan diri (*self-regulation*) yang berfokus pada pengendalian diri. Proses pengendalian diri ini menggambarkan bagaimana diri (*self-control*) mengontrol perilaku dalam kehidupan sesuai dengan kemampuan individu untuk mengontrol perilaku. Jika individu dapat mengontrol perilakunya dengan baik, maka mereka akan menjalani kehidupan yang baik (Harter dalam Santrock, 2003).

Dalam beberapa kasus yang terjadi khususnya di Kota Samarinda yang termuat dalam berita ataupun koran Samarinda mengatakan bahwa, kasus pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Samarinda sebagian besar pelakunya adalah remaja kisaran umur 16-20 tahun. Remaja berisiko melakukan pelanggaran lalu lintas karena kurang dalam hal mengontrol diri. Wulandari (2015) mengemukakan bahwa salah satu alasan mengapa remaja membutuhkan kontrol diri adalah karena remaja percaya bahwa remaja sudah cukup umur untuk mengendarai sepeda

motor di jalan raya, tapi emosi masih labil yang berisiko menyimpang ditandai mengendarai motor dengan kecepatan yang berlebih, untuk mencari sensasi, mengemudi untuk mengurangi ketegangan, adanya persaingan, mudah marah, dan tersinggung yang dapat menyebabkan kecelakaan fatal.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Tavakolizadeh dan Karimpour (2014) dengan judul "*The Relationship Between Self-Control And Car Accidents*". Hasil Penelitian menunjukkan bahwa 80,9% pengemudi memiliki kemampuan kontrol diri yang rendah, dan ditemukan adanya korelasi negatif yang kuat antara kontrol diri dengan kecelakaan lalu lintas, semakin tinggi kontrol diri pengemudi maka semakin rendah tingkat kecelakaan lalu lintas yang terjadi begitu juga sebaliknya.

Penelitian ini membuktikan bahwa aspek kontrol diri berpengaruh signifikan terhadap perilaku disiplin masyarakat dalam berkendara, sehingga mengurangi terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Kemampuan kontrol diri yang kuat dapat menekan lemahnya perilaku disiplin, hubungan yang signifikan ini menunjukkan bahwa seseorang yang memiliki kemampuan kontrol diri yang lebih kuat, maka semakin mampu mengembangkan dan membentuk model perilaku disiplin dalam kehidupan sehari-hari terutama saat berkendara di jalan raya.

Pengendara dengan kemampuan kontrol diri akan bertindak hati-hati dan melakukan segala sesuatu yang tidak merugikan orang lain sesuai dengan norma dan peraturan yang berlaku, dan lebih mengedepankan kepentingan bersama dan tidak memuaskan ego pribadi sehingga dapat membantu pengendara dalam memutuskan perilaku yang tepat dan bernilai positif. Helmi (2006) disiplin dapat

diartikan sebagai sikap seseorang atau kelompok yang berniat untuk mengikuti aturan-aturan yang telah ditetapkan. Disiplin tidak terjadi dengan sendirinya, melainkan harus ditumbuhkan, dikembangkan dan diterapkan dalam semua aspek dengan menerapkan sanksi, ganjaran dan hukuman sesuai perbuatannya. Pada usia remaja, ketaatan pada peraturan lalu lintas diharapkan timbul dari diri remaja sendiri, remaja diharapkan menyadari mengapa harus menaati peraturan lalu lintas.

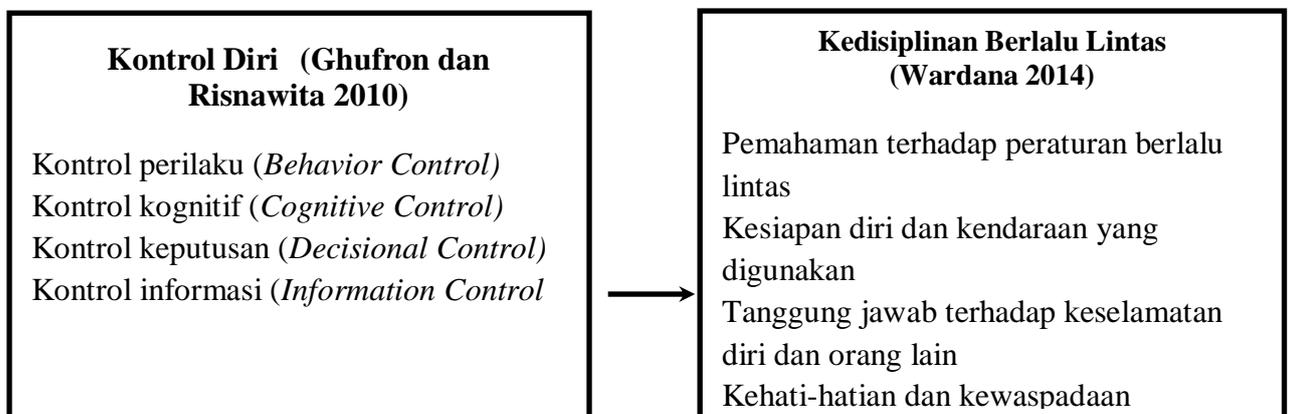
Hurlock (2008) juga mengemukakan bahwa disiplin adalah penghargaan, penghormatan dan ketaatan pada aturan tertulis dan tidak tertulis yang harus dijalankan, dan bagi pelanggar menerima atau siap dihukum. Disiplin berlalu lintas tidak hanya bertujuan agar tertib saat berkendara di jalan raya, tetapi hal terpenting lainnya adalah agar pengendara terhindar dari kecelakaan baik itu untuk diri sendiri maupun bagi pengendara yang lain sehingga pengendara boleh sampai di tempat tujuan dengan selamat. Perilaku disiplin berlalu lintas pada seseorang tidak terjadi dengan sendirinya melainkan dipengaruhi berbagai faktor yang ada.

Menurut Gunarsa (2007) tujuan disiplin adalah memberitahukan hal-hal baik yang harus dilakukan dan hal-hal buruk yang tidak boleh dilakukan, keduanya sesuai dengan norma yang ada. Disiplin merupakan pedoman pembentukan kepribadian tertentu, meliputi: kejujuran, ketepatan waktu, memenuhi kewajiban serta memahami secara langsung larangan dan perilaku baik dan buruk.

Prijodarminto (1994) menjelaskan ada beberapa faktor yang

mempengaruhi kedisiplinan dalam berlalu lintas yaitu faktor external dan internal. Faktor eksternal meliputi sosial budaya, sosial ekonomi, dan pendidikan. Sedangkan faktor internal meliputi: unsur sikap hidup, unsur tanggung jawab, unsur keinsafan, unsur keyakinan, unsur kemampuan menyesuaikan diri, unsur kemampuan mengontrol diri. Dari faktor-faktor diatas yang paling utama menyebabkan kecelakaan berlalu lintas adalah manusianya terutama faktor internal yaitu kemampuan mengontrol diri. Kontrol diri dan disiplin berlalu lintas pada masyarakat Indonesia khususnya remaja Samarinda masih sangat rendah. Kemampuan pengendalian diri yang rendah inilah yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan terus meningkat.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat disimpulkan kerangka berpikir pada penelitian ini adalah sebagai berikut.



Gambar 1. Kerangka Konsep Penelitian

E. Hipotesis Penelitian

Hipotesis awal dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

H0 : Tidak ada pengaruh kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di Samarinda.

H1 : Ada pengaruh kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di Samarinda.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan penelitian kuantitatif, yaitu penelitian yang banyak menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data serta penampilan dari hasilnya Arikunto (2010). Penelitian dengan pendekatan kuantitatif menekankan analisisnya pada data-data numerik (angka) yang diolah dengan metode statistika. Pada dasarnya, pendekatan kuantitatif dilakukan pada penelitian inferensial dan menyandarkan kesimpulan hasilnya pada suatu probabilitas kesalahan penolakan hipotesis nihil. Dengan metode kuantitatif akan diperoleh signifikansi perbedaan kelompok atau signifikansi hubungan antar variabel yang diteliti.

Rancangan yang digunakan dalam penelitian ini adalah statistik deskriptif dan inferensial. Statistik deskriptif disebut juga sebagai statistik deduktif yaitu statistik yang berkenaan dengan metode atau cara mendeskripsikan, menggambarkan, menyebutkan, atau menguraikan data sehingga mudah dipahami dengan membuat tabel, distribusi frekuensi dan diagram atau grafik. Sementara itu, statistik inferensial disebut juga sebagai statistik induktif yaitu statistik yang berkenaan dengan cara penarikan kesimpulan berdasarkan data yang diperoleh dari sampel untuk menggambarkan karakteristik atau ciri dari suatu populasi. (Rohmad dan Supriyanto, 2015).

Rancangan penelitian statistik deskriptif digunakan untuk memberikan gambaran kondisi sebaran data kontrol diri dengan perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda. Sedangkan statistik inferensial digunakan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh kontrol diri dengan perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda.

B. Identifikasi Variabel

Penelitian ini meliputi variabel bebas dan variabel terikat, yakni sebagai berikut:

1. Variabel bebas : Kontrol Diri
2. Variabel terikat : Kedisiplinan Berlalu Lintas

C. Definisi Konseptual

Menurut Singarimbun dan Effendi (2008), definisi konseptual adalah pemaknaan dari konsep yang digunakan, sehingga memudahkan peneliti untuk mengoperasikan konsep tersebut di lapangan. Berdasarkan pengertian tersebut, terdapat definisi konseptual dari variabel-variabel dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Kedisiplinan Berlalu Lintas

Kedisiplinan berlalu lintas merupakan suatu tindakan ataupun perilaku yang dimiliki individu atau perilaku menghormati, menghargai, patuh dan taat pada peraturan-peraturan yang berlaku dalam menjalankan setiap peraturan

yang harus ditaati sesuai undang-undang yang ada saat mengendarai kendaraan di jalan raya baik roda dua juga roda empat.

2. Kontrol Diri

Kontrol diri mengacu pada kemampuan seseorang untuk membimbing dan mengarahkan perilakunya sendiri, untuk dapat mengendalikan emosi dan dorongan dari dalam dirinya untuk menaati aturan-aturan yang ada dan berperilaku sesuai norma-norma yang ada.

D. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah petunjuk bagaimana suatu variabel diukur, dengan membaca definisi operasional dalam penelitian maka akan diketahui baik buruknya variabel tersebut (Singarimbun & Effendi, 2008). Berikut definisi-definisi operasional dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Kedisiplinan Berlalu Lintas

Kedisiplinan berlalu lintas adalah sikap seorang remaja dalam mematuhi peraturan berupa rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas dan batas kecepatan saat berkendara di jalan raya. Kedisiplinan berlalu lintas diungkap dengan metode skala menggunakan aspek-aspek kedisiplinan berlalu lintas yang dikemukakan Wardana (2014) di mana aspek-aspek kedisiplinan berlalu lintas terdiri dari: pemahaman terhadap peraturan berlalu lintas, kesiapan diri dan kendaraan yang digunakan, tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan keselamatan orang lain, kehati-hatian dan kewaspadaan.

2. Kontrol Diri

Kontrol diri merupakan suatu proses di mana seorang remaja mampu memikirkan dan mengarahkan perilakunya ke arah yang lebih positif. Remaja yang mampu mengontrol dirinya akan terhindar dari berbagai tingkah laku negatif seperti tidak disiplin saat berkendara. Kontrol diri diungkap dengan metode skala menggunakan aspek-aspek kontrol diri yang dikemukakan Averill (dalam Ghufron dan Risnawita, 2010) aspek-aspek dalam kontrol diri yaitu Kontrol Perilaku (*Behavior control*), Kontrol Kognitif (*Cognitive control*), Mengambil Keputusan (*Decisional control*), Kemampuan Mengontrol Informasi (*Ability to Control Information*).

E. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Menurut Sugiyono (2012), populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Sedangkan Winarsunu (2010) mengatakan, populasi adalah seluruh individu yang dimaksudkan untuk diteliti, dan yang nantinya akan dikenai generalisasi. Generalisasi adalah suatu cara pengambilan kesimpulan terhadap kelompok individu yang lebih luas jumlahnya berdasarkan data yang diperoleh dari sekelompok individu yang sedikit jumlahnya. Jadi, populasi adalah seluruh komponen dalam penelitian yang memenuhi kualitas dan karakteristik untuk tujuan penelitian. Populasi dalam penelitian ini adalah

remaja di Samarinda yang membawa kendaraan motor.

2. Sampel

Menurut Sugiyono (2010) sampel merupakan bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Dalam penelitian ini, banyaknya populasi tidak diketahui, sehingga dalam menentukan sampel menggunakan jumlah sampel yang *representatif* menurut Hair (2010) jika populasi tidak diketahui, untuk menentukan jumlah sampel melalui jumlah item-item pertanyaan pada kuesioner, dengan cara 5x jumlah item pertanyaan. Jumlah sampel dalam penelitian ini adalah: jumlah indikator sebanyak 32 indikator $\times 5 = 160$. Berdasarkan perhitungan diatas maka sampel yang diperoleh sejumlah 160 responden.

Teknik *sampling* yang digunakan adalah *purposive sampling* yaitu teknik pengambilan sampel dengan berdasarkan standar atau pertimbangan tertentu. Kriteria yang digunakan dalam sampel penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Remaja di Samarinda yang membawa kendaraan motor.

Dalam penelitian ini kriteria masa remaja yang digunakan yaitu remaja berusia 16-19 tahun, Mappiare (1982) menjelaskan bahwa usia remaja memiliki rentang usia 12 sampai 21 tahun bagi perempuan, dan 13 sampai 22 tahun untuk laki-laki. Remaja yang membawa kendaraan sendiri karena siswa yang membawa kendaraan pribadi ada kecenderungan lebih tinggi dalam melakukan pelanggaran lalu lintas dibandingkan dengan siswa yang tidak membawa kendaraan sendiri.

Hal tersebut juga diperkuat dengan hasil *screening* yang telah dilakukan pada 75 remaja di Samarinda. Hasil *screening* dari 75 remaja tersebut adalah, sebanyak 57.81% yang tidak disiplin dalam berkendara di jalan raya, dan sebanyak 59.72% yang kurang dalam mengontrol diri saat berkendara di jalan raya.

b. Berdomisili di Samarinda.

Dalam penelitian ini sampel yang digunakan adalah remaja yang membawa kendaraan motor berdomisili di kota Samarinda.

F. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu alat pengukuran atau instrumen. Instrumen penelitian digunakan untuk melakukan pengukuran dengan tujuan menghasilkan data kuantitatif yang akurat, maka setiap instrumen harus mempunyai skala. (Sugiyono, 2012). Instrumen penelitian yang digunakan ada dua skala yaitu kontrol diri perilaku disiplin berlalu lintas.

Pengumpulan data penelitian ini menggunakan teknik uji coba atau *try out* kepada remaja di Samarinda yang membawa kendaraan motor. Uji tersebut dilakukan untuk memperoleh ketepatan dan kecermatan alat ukur dalam melakukan fungsi ukurnya. Menurut Hadi (2004), uji coba digunakan untuk menguji hipotesis penelitian dan hanya data dari item atau butir yang sah saja yang dianalisis. Penelitian ini menggunakan skala tipe likert. Skala likert digunakan untuk mengukur sikap pendapat dan persepsi tentang suatu objek

atau fenomena tertentu (Siregar, 2013). Terdapat empat alternatif jawaban skala yang tersusun dalam bentuk likert, skala tersebut dikelompokkan dalam pernyataan *favorabel* dan *unfavorabel* dengan empat alternatif jawaban. Skala pengukuran tersebut diuraikan sebagai berikut:

Tabel 2. Skala Pengukuran Likert

Jawaban	Skor <i>Favorable</i>	Skor <i>Unfavorable</i>
Sangat sesuai	4	1
Sesuai	3	2
Tidak sesuai	2	3
Sangat tidak sesuai	1	4

Favorable adalah pernyataan yang berisi hal yang positif dan mendukung mengenai aspek penelitian, sedangkan *unfavorable* adalah pernyataan sikap yang berisi hal negatif dan bersifat tidak mendukung mengenai aspek penelitian.

Penyebaran data pada penelitian ini menggunakan teknik uji coba atau try out terlebih dahulu sebelum dilakukan uji penelitian instrumen sebenarnya. Azwar (2016) menuturkan uji coba (*tryout*) untuk mengetahui tingkat validitas dan reliabilitas aitem-aitem dalam skala penelitian. Apakah aitem-aitem dalam skala yang dibuat sudah mewakili indikator yang ditentukan, apakah susunannya sudah baik atau belum, serta mudah dipahami atau tidak. Aitem yang tidak memperlihatkan kualitas yang baik akan dihilangkan atau direvisi sebelum dimasukkan menjadi skala.

Menurut Hadi (2004) uji coba digunakan untuk menguji hipotesis penelitian dan hanya data dari item atau butir sah saja yang dianalisis. Uji coba instrumen dalam penelitian diberikan kepada 50 subjek sesuai teknik *purposive sampling*. Machfoedz (2007) menyatakan uji coba instrumen

sebaiknya paling sedikit 30 responden karena kaidah umum penelitian agar diperoleh distribusi nilai hasil penelitian mendekati kurva normal. Adapun instrumen dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Skala Kedisiplinan Berlalu Lintas

Skala disiplin lalu lintas disusun berdasarkan aspek kedisiplinan lalu lintas Menurut Wardana (2014), di mana aspek-aspek kedisiplinan berlalu lintas terdiri dari: pemahaman terhadap peraturan berlalu lintas, kesiapan diri dan kendaraan yang digunakan, tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan keselamatan orang lain, kehati-hatian dan kewaspadaan.

Adapun sebaran aitem kedisiplinan berlalu lintas dapat dilihat di tabel 6 di bawah ini.

Tabel 3. *Blueprint* Disiplin Berlalu Lintas

No.	Aspek	Aitem		Jumlah
		<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1	Pemahaman terhadap peraturan	1,2,3,4	5,6,7,8	8
2	Kesiapan diri dan kendaraan	9,10,11,12	13,14,15,16	8
3	Tanggung jawab terhadap	17,18,19,20	21,22,23,24	8
4	Kehati-hatian dan kewaspadaan	25,26,27,28	29,30,31,32	8
Total		16	16	32

Sumber Data: Lampiran Hal. 79

2. Skala Kontrol Diri

Skala kontrol diri disusun berdasarkan aspek kontrol diri Averill (dalam Ghufro dan Risnawita, 2010), aspek-aspek tersebut diantaranya adalah kontrol perilaku (*behavior control*), kontrol kognitif (*cognitive control*), mengambil keputusan (*decision control*), kemampuan mengontrol informasi (*ability to control information*).

Tabel 4. *Blueprint* Kontrol Diri

No.	Aspek	Aitem		Jumlah
		<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>	
1	Kontrol Perilaku	1,2,3,4	5,6,7,8	8
2	Kontrol Kognitif	9,10,11,12	13,14,15,16	8
3	Mengambil Keputusan	17,18,19,20	21,22,23,24	8
4	Mengontrol Informasi	25,26,27,28	29,30,31,32	8
Total		16	16	32

Sumber Data: Lampiran Hal. 81

G. Validitas dan Reliabilitas

1. Validitas

Validitas merupakan alat ukur yang yang dirancang untuk mengetahui sejauh mana skala yang digunakan dapat menghasilkan data yang akurat untuk tujuannya. Uji validitas yang dilakukan dalam penelitian ini adalah, validitas butir. Menurut Azwar (2016) validitas butir memiliki tujuan untuk mengetahui apakah butir atau item yang digunakan baik atau tidak yang dilakukan dengan cara mengkorelasikan skor butir total dan validitas struktur teoritis yang menjadi dasar alat ukur.

Uji validitas dilakukan pada masing-masing variabel penelitian. Dalam program SPSS digunakan *Pearson Product Moment Correlation-Bivariate* dan membandingkan hasil uji *Pearson Correlation* dengan r total korelasi. Berdasarkan nilai korelasi jika r hitung $>$ r total korelasi (0,300) maka aitem dinyatakan valid sebaliknya jika r hitung $<$ r total korelasi (0,300) maka aitem dinyatakan tidak valid.

2. Reliabilitas

Reliabilitas mengacu pada sejauh mana hasil pengukuran tetap konsisten, handal atau andal ketika instrumen pengukuran yang sama digunakan untuk mengukur gejala yang sama (Azwar, 2016). Reliabilitas alat ukur penelitian ini diuji menggunakan teknik uji reliabilitas yang dikembangkan oleh *Cronbach* yang disebut dengan teknik *Alpha Cronbach*. Instrumen yang dapat dipercaya, yang reliabel akan menghasilkan data yang dipercaya juga. Jika data yang benar adalah benar, itu akan tetap sama. Ada dua alasan peneliti menggunakan uji *Alpha Cronbach*, pertama karena teknik ini adalah tehnik pengujian keandalan kuesioner yang sering digunakan, kedua dengan melakukan uji *Alpha Cronbach* maka akan terdeteksi indikator-indikator yang tidak konsisten. Menurut Azwar (2016), hasil pengukuran dapat dinyatakan reliabel jika memiliki nilai *alpha Cronbach* minimal sebesar 0.600.

Tabel 5. Tingkat Keandalan *Cronbach's Alpha*

Nilai <i>Cronbach's Alpha</i>	Tingkat Keandalan
0.000-0.200	Kurang Andal
>0.200-0.400	Agak Andal
>0.400-0.600	Cukup Andal
>0.600-0.800	Andal
>0.800-1.000	Sangat Andal

G. Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas

Hasil uji validitas dan reliabilitas masing-masing skala diuraikan sebagai berikut:

1. Skala Disiplin Berlalu Lintas

Skala disiplin berlalu lintas terdiri dari 32 butir dan terbagi atas empat aspek. Hasil analisis butir didapatkan dari r hitung ≥ 0.300 dengan $N = 160$.

Berdasarkan hasil uji validitas butir menunjukkan bahwa 160 butir valid dan 0 butir gugur

Nama Variabel :Disiplin Berlalu Lintas

Nama Aspek 1 :Pemahaman terhadap peraturan berlalu lintas

Nama Aspek 2 :Kesiapan diri dan kendaraan yang digunakan

Nama Aspek 3 :Tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan keselamatan orang lain

Nama Aspek 4 :Kehati-hatian dan kewaspadaan

Tabel 6. Sebaran Aitem Skala Kedisiplinan Berlalu Lintas

Aspek	Aitem				Jumlah	
	Favorable		Unfavorable		Valid	Gugur
	Valid	Gugur	Valid	Gugur		
1	1,2,3,4	-	5,6,7,8	-	8	-
2	9,10,11,1 2	-	13,14,15,1 6	-	8	-
3	17,18,19, 20	-	21,22,23,2 4	-	8	-
4	25,26,27, 28	-	29,30,31,3 2	-	8	-
Total	16	0	16	0	32	0

Sumber Data: Lampiran Hal. 100

Tabel 7. Rangkuman Analisis Kesahihan Butir Skala Kedisiplinan Berlalu Lintas (N=160)

Aspek	Jumlah Butir Awal	Jumlah Butir Gugur	Jumlah Butir Sahih	R Terendah-Tertinggi	Sig Terendah-Tertinggi
Pemahaman Terhadap Peraturan	8	-	8	0.544-0.678	0.000-000
Kesiapan Diri dan Kendaraan	8	-	8	0.574-0.766	0.000-000
Tanggung jawab Terhadap Keselamatan Diri	8	-	8	0.593-0.711	0.000-000
Kehati-hatian dan Kewaspadaan	8	-	8	0.478-0.660	0.000-000

Sumber Data: Lampiran Hal. 100

Kaidah yang digunakan dalam uji reliabilitas adalah alat ukur dinyatakan reliabel apabila nilai $\alpha > 0.600$. Adapun penjelasan hasil uji reliabilitas diuraikan sebagai berikut:

Tabel 8. Rangkuman Analisis Keandalan Butir Skala Kedisiplinan Berlalu Lintas (N=160)

Variabel	Alpha
Pemahaman Terhadap Peraturan Berlalu Lintas	0.767
Kesiapan Diri dan Kendaraan	0.838
Tanggung Jawab Terhadap Keselamatan	0.789
Kehati-Hatian dan Kewaspadaan	0.683
Total	0.917

Sumber Data: Lampiran Hal. 114

Menurut tabel 8, diketahui bahwa nilai alpha yang diperoleh adalah sebesar 0.767, 0.838, 0.789, 0.683. Tabel diatas memenuhi kaidah keandalan skala ($\alpha > 0.600$). Sehingga dalam hal ini skala kedisiplinan berlalu lintas tersebut dinyatakan andal atau *reliabel*.

2. Skala Kontrol Diri

Skala Kontrol Diri terdiri dari 32 butir dan terbagi atas empat aspek. Hasil analisis butir didapatkan dari r hitung ≥ 0.300 dengan $N = 160$. Berdasarkan hasil uji validitas butir menunjukkan bahwa 160 butir valid dan 0 butir gugur

Nama Variabel	: Kontrol Diri
Nama Aspek 1	: Kontrol Perilaku
Nama Aspek 2	: Kontrol Kognitif
Nama Aspek 3	: Mengambil Keputusan
Nama Aspek 4	: Mengontrol Informasi

Tabel 9. Sebaran Aitem Skala Kontrol Diri

Aspek	Aitem				Jumlah	
	Favorable		Unfavorable		Valid	Gugur
	Valid	Gugur	Valid	Gugur		
1	1,2,3,4	-	5,6,7,8	-	8	-
2	9,10,11,12	-	13,14,15,16	-	8	-
3	17,18,19,20	-	21,22,23,24	-	8	-
4.	25,26,27,28	-	29,30,31,32	-	8	-
Total	16	-	16	-	32	-

Sumber Data: Lampiran Hal. 110

**Tabel 10. Rangkuman Analisis Kesahihan Butir Skala
Kontrol Diri (N=160)**

Aspek	Jumlah Butir Awal	Jumlah Butir Gugur	Jumlah Butir Sahih	R Terendah-Tertinggi	Sig Terendah-Tertinggi
Kontrol Perilaku	8	-	8	0.408-0.727	0.000-000
Kontrol Kognitif	8	-	8	0.446-0.687	0.000-000
Mengambil Keputusan	8	-	8	0.544-0.718	0.000-000
Mengontrol Informasi	8	-	8	0.344-0.747	0.000-000

Sumber Data: Lampiran Hal. 110

Kaidah yang digunakan dalam uji reliabilitas adalah alat ukur dinyatakan reliabel apabila nilai $\alpha > 0.600$. Adapun penjelasan hasil uji reliabilitas diuraikan sebagai berikut:

**Tabel 11. Rangkuman Analisis Keandalan Butir Skala
Kontrol Diri (N=160)**

Variabel	Alpha
Kontrol Perilaku	0.730
Kontrol Kognitif	0.744
Mengambil Keputusan	0.736
Mengontrol Informasi	0.800
Total	0.90

Sumber Data: Lampiran Hal. 114

Menurut tabel 11, diketahui bahwa nilai alpha yang diperoleh adalah sebesar 0.730, 0.744, 0.736, 0.800. Tabel diatas memenuhi kaidah keandalan skala ($\alpha > 0.600$). Sehingga dalam hal ini skala kontrol diri dinyatakan andal atau *reliabel*.

H. Teknik Analisa Data

Penelitian ini menggunakan data kuantitatif, sehingga digunakan metode statistik untuk menganalisis data. Pengujian hipotesis dalam penelitian ini

menggunakan uji analisis regresi linier sederhana. Regresi linier merupakan hubungan secara linier antara variabel bebas dengan variabel terikat (Priyatno, 2010). Jenis regresi yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis regresi sederhana, analisis regresi linier sederhana digunakan ketika hanya memiliki satu variabel bebas.

Penelitian ini menggunakan teknik analisis regresi linier sederhana disebabkan karena variabel yang terdapat dalam penelitian ini ada dua, yaitu kontrol diri sebagai variabel bebas dilambangkan dengan X serta kedisiplinan berlalu lintas sebagai variabel terikat dilambangkan dengan Y. Menggunakan program SPSS (*Statistical Package for Social Science*) 25.0 for Windows. Hipotesis terbukti jika $p < 0.05$ maka hipotesis ini dapat diterima. Sebelum dilakukan uji analisis hipotesis terlebih dahulu akan diadakan uji asumsi yang terdiri dari:

1. Uji Normalitas

Uji normalitas adalah sebuah uji yang digunakan untuk menilai sebaran data pada sebuah kelompok data atau variabel, apakah sebaran data tersebut berdistribusi normal atau tidak.

2. Uji Linearitas

Uji linearitas adalah salah satu uji asumsi yang digunakan untuk mengetahui sifat linier pada sebuah sebaran data antara variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y).

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Karakteristik Subjek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini adalah remaja di Samarinda yang membawa kendaraan motor dengan jumlah 160 siswa. Adapun distribusi subjek disajikan dibawa tabel di bawah ini:

Tabel 12. Distribusi Responden Menurut Usia

Aspek	Usia	Frekuensi	Persentase
Usia	16-17 Tahun	90	56.25
	18-19 Tahun	70	43.75
Total		160	100

Sumber : Data Primer Diolah (2021)

Tabel 13. Distribusi Responden Menurut Jenis Kelamin

Aspek	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
Jenis Kelamin	Laki-Laki	95	59.375%
	Perempuan	65	40.625%
Total		160	100%

Sumber : Data Primer Diolah (2021)

Berdasarkan tabel 12 dan 13, dapat diketahui bahwa jumlah subjek dalam penelitian ini adalah 160 remaja usia 16-17 tahun sebanyak 90 siswa dengan persentase 56.25%, 18-19 tahun sebanyak 70 siswa dengan persentase 43.75%. Jenis kelamin laki-laki 95 dengan persentase 59.375%, perempuan 65 dengan persentase 40.625%.

2. Hasil Uji Deskriptif

Deskripsi data digunakan untuk menggambarkan kondisi sebaran data pada remaja di Samarinda yang menjadi subjek penelitian. Mean empiris dan mean hipotetik diperoleh dari respon subjek penelitian melalui dua skala

penelitian yaitu skala Kedisiplinan Berlalu Lintas dan Kontrol Diri. Mean empirik dan standar deviasi empirik diperoleh dari hasil perhitungan melalui program SPSS (*Statistical Packages for Social Science*) versi 25.0 for windows.

Kategori berdasarkan perbandingan mean hipotetik dan mean empirik dapat langsung dilakukan dengan melihat deskriptif data penelitian. Interpretasi terhadap skala psikologi bersifat normatif yang artinya makna skor terhadap suatu norma atau *mean* skor populasi teoritik sebagai parameter sehingga alat ukur yang berupa angka (kuantitatif) dapat diinterpretasikan secara kualitatif. Setiap skor mean empirik yang lebih tinggi secara signifikan dari mean hipotetik dapat diartikan menjadi sebuah indikator tingginya keadaan kelompok subjek pada variabel yang sedang diteliti, begitupun sebaliknya. Kaidah yang digunakan untuk mendapatkan status pada rerata empirik dan rerata hipotetik adalah:

- a. Apabila nilai rerata empirik $>$ rerata hipotetik, maka statusnya tinggi.
- b. Apabila nilai rerata empirik $<$ rerata hipotetik, maka statusnya rendah.

Berikut hasil mean empirik dan mean hipotetik pada penelitian ini:

Tabel 14. Mean Empirik dan Mean Hipotetik

Variabel	Mean Empirik	SD Empirik	Mean Hipotetik	SD Hipotetik	Keterangan
Kedisiplinan Berlalu Lintas	100.44	11.674	80	16	Tinggi
Kontrol Diri	100.77	11.413	80	16	Tinggi

Sumber Data : Hasil SPSS hal : 115

Berdasarkan tabel 14, dapat diketahui gambaran keadaan sebaran data pada subjek penelitian secara umum pada remaja di Samarinda. Cenderung tinggi baik terkait kedisiplinan berlalu lintas maupun kontrol diri. Adapun status kedisiplinan berlalu lintas subjek yang cenderung tinggi dilihat dari nilai *mean* empirik yaitu 100.44 lebih besar daripada *mean* hipotetik dengan nilai sebesar 80 dan status kontrol diri cenderung tinggi dilihat dari nilai *mean* empirik yaitu 100.77 lebih besar daripada *mean* hipotetik dengan nilai sebesar 80. Adapun sebaran frekuensi data kedisiplinan berlalu lintas sebagai berikut:

Tabel 15. Kategorisasi Skor Kedisiplinan Berlalu Lintas

Interval Kecenderungan	Skor	Kategori	F	%
$X > M + 1.5 SD$	≥ 105	Sangat Tinggi	56	35.0
$M + 0.5 SD < X < M + 1.5 SD$	88-104	Tinggi	87	54.4
$M - 0.5 SD < X < M + 1.5 SD$	72-87	Sedang	12	7.5
$M - 1.5 SD < X < M - 0.5 SD$	56-71	Rendah	5	3.1
$X < M - 1.5 SD$	≤ 55	Sangat Rendah	0	0

Sumber Data: Hasil SPSS Hal. 104

Berdasarkan kategorisasi pada tabel 14, dapat dilihat bahwa sebagian besar besar subjek yaitu sebanyak 56 orang dengan persentase 35.0 persen memiliki disiplin berlalu lintas yang sangat tinggi, sebanyak 87 orang dengan persentase 54.4 disiplin memiliki berlalu lintas yang tinggi, kemudian 12 orang dengan persentase 7.5 memiliki disiplin berlalu lintas yang sedang dan 5 orang dengan persentase 3.1 memiliki disiplin berlalu lintas yang rendah.

Tabel 16. Kategorisasi Skor Kontrol diri

Interval Kecenderungan	Skor	Kategori	F	%
$X > M + 1.5 SD$	≥ 105	Sangat Tinggi	62	38.8
$M + 0.5 SD < X < M + 1.5 SD$	88-104	Tinggi	82	51.3
$M - 0.5 SD < X < M + 1.5 SD$	72-87	Sedang	12	7.5
$M - 1.5 SD < X < M - 0.5 SD$	56-71	Rendah	4	2.5
$X < M - 1.5 SD$	≤ 55	Sangat Rendah	0	0

Sumber Data: Hasil SPSS Hal. 104

Berdasarkan kategorisasi pada tabel 15, dapat dilihat bahwa sebagian besar subjek yaitu sebanyak 62 orang dengan persentase 38.8 persen memiliki kontrol diri yang sangat tinggi, sebanyak 82 orang dengan persentase 51.3 memiliki kontrol diri yang tinggi, kemudian 12 orang dengan persentase 7.5 memiliki kontrol diri yang sedang dan 4 orang dengan persentase 2.5 memiliki kontrol diri yang rendah.

3. Hasil Uji Asumsi

a. Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk melihat residu atau selisih antara data aktual dengan data hasil peramalan. Menurut Ghozali (2011), jika asumsi ini dilanggar maka uji statistik menjadi tidak valid untuk jumlah sampel kecil. Kaidah yang digunakan adalah jika nilai Sig atau $p > 0.05$ maka data berdistribusi normal, sebaliknya jika $p < 0.05$ maka data berdistribusi tidak normal. Adapun hasil dari uji normalitas masing-masing skala disajikan dalam tabel berikut:

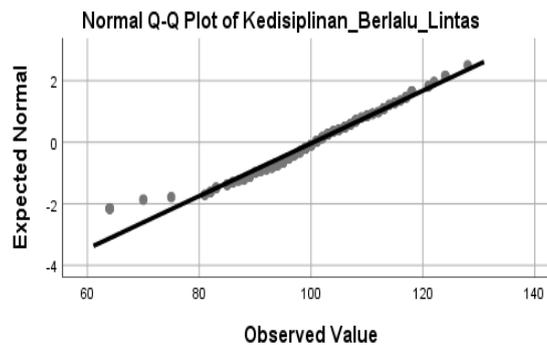
Tabel 17. Hasil Uji Normalitas

Variabel	Kolmogorov- Smirnov P	Keterangan
Disiplin Berlalu Lintas	0.83	Normal
Kontrol Diri	0.79	Normal

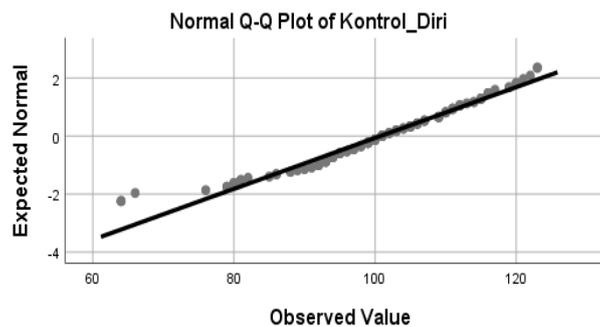
Sumber Data: Hasil SPSS Hal. 110

Q-Q Plot Variabel

1) Kedisiplinan Berlalu Lintas



2) Kontrol Diri



Tabel dapat ditafsirkan sebagai berikut :

- 1) Hasil uji asumsi normalitas sebaran terhadap variabel Kedisiplinan Berlalu Lintas menghasilkan nilai $Z = 0.83$ dan $p = 0.09$ ($p > 0.05$). Hasil uji berdasarkan kaidah menunjukkan sebaran butir-butir Kedisiplinan Berlalu Lintas adalah normal.
- 2) Hasil uji asumsi normalitas sebaran terhadap Kontrol Diri menghasilkan nilai $Z = 0.79$ dan $p = 0.16$ ($p > 0.05$). Hasil uji berdasarkan kaidah menunjukkan sebaran butir-butir Kontrol Diri adalah normal.

Berdasarkan tabel 16 maka dapat disimpulkan bahwa kedua variabel kedisiplinan berlalu lintas dan kontrol diri memiliki sebaran data yang normal.

b. Hasil Uji Linearitas

Uji asumsi linieritas dilakukan untuk mengetahui linearitas hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat. Uji linearitas dapat pula dilakukan untuk mengetahui taraf penyimpangan dari linearitas hubungan tersebut. Kaidah yang digunakan dalam uji linearitas hubungan adalah bila nilai *deviant from linearity* $p > 0.05$ dan nilai F hitung $< F$ tabel maka hubungan dinyatakan linear. Berikut hasil uji linearitas antara masing-masing variabel bebas dengan variabel terikat disajikan dalam tabel di bawah ini:

Tabel 18. Hasil Uji Linearitas

Variabel	F Hitung	F Tabel	P	Keterangan
Kedisiplinan Berlalu Lintas Kontrol Diri	1.473	3.90	0.056	Linear

Sumber Data : Hasil SPSS hal : 119

Pada tabel 17 diatas didapatkan hasil bahwa:

- 1) Hasil uji asumsi linearitas antara variabel kedisiplinan berlalu lintas dengan kontrol diri menunjukkan nilai F hitung $< F$ tabel yang artinya hubungan antara kedisiplinan berlalu lintas dengan kontrol diri yang mempunyai nilai *deviant from linearity* F hitung = 1.473 $< F$ tabel = 3.90 dan $p = 0.56 > 0.05$ yang berarti hubungannya dinyatakan linear.

4. Uji Hipotesis

Pengajuan hipotesis dilakukan untuk menguji hipotesis yang diajukan. Terdapat dua hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini terkait variabel kontrol diri terhadap kedisiplinan berlalu lintas pada remaja di Samarinda. Teknik analisis yang digunakan adalah regresi linear sederhana. Hipotesis dalam

penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh kontrol diri terhadap kedisiplinan berlalu lintas dengan menggunakan regresi sederhana dapat diketahui sebagai berikut:

Tabel 19. Hasil Uji Analisis Regresi Sederhana

Variabel	F Hitung	F Tabel	R ²	P
Kontrol Diri (X)	224.384	3.90	0.587	0.000
Kedisiplinan Berlalu Lintas (Y)				

Sumber Data : Hasil SPSS hal : 120

Berdasarkan data pada tabel 20 diatas hasil pengujian regresi sederhana menunjukkan bahwa kontrol diri dan kedisiplinan berlalu lintas pada remaja di Samarinda terdapat pengaruh, dengan hasil uji regresi sederhana yaitu, F hitung > F tabel ($224.384 > 3.90$), *Adjusted R Square* = 0.587, dan $p = 0.000$. Hal tersebut bermakna bahwa hipotesis dalam penelitian ini diterima.

Tabel 20. Hasil Uji Regresi Parsial Terhadap Aspek Pemahaman Terhadap Peraturan Berlalu Lintas (Y₁)

Variabel	Beta	T Hitung	T Tabel	P	Keterangan
Kontrol Perilaku (X ₁)	0.326	3.723	1.677	0.000	Signifikan
Kontrol Kognitif (X ₂)	0.200	2.540	1.677	0.012	Signifikan
Mengambil Keputusan (X ₃)	0.037	0.465	1.677	0.643	Tidak Signifikan
Mengontrol Informasi (X ₄)	0.198	2.051	1.677	0.042	Signifikan

Sumber Data : Hasil SPSS hal : 120

Pada tabel diatas dapat diketahui bahwa aspek kontrol perilaku, kontrol kognitif, mengontrol informasi berpengaruh terhadap aspek pemahaman terhadap peraturan berlalu lintas, karena nilai tersebut memenuhi kaidah T hitung > T tabel dan $p < 0.050$. Lebih lanjut pada pengujian analisis regresi

parsial bertahap pada aspek kesiapan diri dan kendaraan yang digunakan (Y_2) dapat diketahui sebagai berikut:

Tabel 21. Hasil Uji Regresi Parsial Terhadap Aspek Kesiapan Diri dan Kendaraan yang Digunakan (Y_2)

Variabel	Beta	T Hitung	T Tabel	P	Keterangan
Kontrol Perilaku (X_1)	0.316	3.590	1.677	0.000	Signifikan
Kontrol Kognitif (X_2)	0.171	2.159	1.677	0.032	Signifikan
Mengambil Keputusan (X_3)	-0.052	-0.657	1.677	0.512	Tidak Signifikan
Mengontrol Informasi (X_4)	0.291	2.999	1.677	0.003	Signifikan

Sumber Data : Hasil SPSS hal : 121

Pada tabel diatas dapat diketahui bahwa aspek kontrol perilaku, kontrol kognitif, mengontrol informasi berpengaruh terhadap aspek kesiapan diri dan kendaraan yang digunakan, karena nilai tersebut memenuhi kaidah T hitung > T tabel dan $p < 0.050$. Lebih lanjut pada pengujian analisis regresi parsial bertahap pada aspek tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain (Y_3) dapat diketahui sebagai berikut:

Tabel 22. Hasil Uji Analisis Parsial Terhadap Aspek Tanggung Jawab Terhadap Keselamatan Diri dan Orang Lain (Y_3)

Variabel	Beta	T Hitung	T Tabel	P	Keterangan
Kontrol Perilaku (X_1)	0.233	2.977	1.677	0.003	Signifikan
Kontrol Kognitif (X_2)	0.084	1.202	1.677	0.231	Tidak Signifikan
Mengambil Keputusan (X_3)	0.203	2.888	1.677	0.004	Signifikan
Mengontrol Informasi (X_4)	0.345	4.001	1.677	0.000	Signifikan

Sumber Data : Hasil SPSS hal : 122

Pada tabel diatas dapat diketahui bahwa aspek kontrol perilaku, mengambil keputusan, mengontrol informasi berpengaruh terhadap aspek tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain, karena nilai tersebut memenuhi kaidah $T_{hitung} > T_{tabel}$ dan $p < 0.050$. Lebih lanjut pada pengujian analisis regresi parsial bertahap pada aspek kehati-hatian dan kewaspadaan (Y_4) dapat diketahui sebagai berikut:

Tabel 23. Hasil Uji Analisis Parsial Terhadap Aspek Kehati-hatian dan Kewaspadaan (Y_4)

Variabel	Beta	T_{Hitung}	T_{Tabel}	P	Keterangan
Kontrol Perilaku (X_1)	0.287	3.418	1.677	0.001	Signifikan
Kontrol Kognitif (X_2)	0.167	2.203	1.677	0.029	Signifikan
Mengambil Keputusan (X_3)	-0.018	-0.240	1.677	0.810	Tidak Signifikan
Mengontrol Informasi (X_4)	0.342	3.686	1.677	0.000	Signifikan

Sumber Data : Hasil SPSS hal : 125

Pada tabel diatas dapat diketahui bahwa aspek kontrol perilaku, kontrol kognitif, mengontrol informasi berpengaruh terhadap aspek kehati-hatian dan kewaspadaan, karena nilai tersebut memenuhi kaidah $T_{hitung} > T_{tabel}$ dan $p < 0.050$.

B. Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda. Berdasarkan hasil analisis regresi linear sederhana didapatkan hasil bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda. Berdasarkan hasil uji regresi sederhana didapatkan hasil $F_{hitung} > F_{tabel} = 224.384 > 3.90$ $Adjusted R Square = 0.587$. dan $p = 0.000$. Hal ini menunjukkan bahwa hipotesis dalam pertama dalam penelitian ini adalah H_1 diterima dan H_0 ditolak. H_1 yaitu ada pengaruh kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda. Kontribusi (R^2) kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda sebesar 0.587, hal ini menunjukkan bahwa 58.7 persen dari faktor terjadinya kontrol diri dapat dijelaskan oleh perilaku disiplin berlalu lintas.

Dijelaskan oleh Iksan (2009) bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi disiplin diri pada remaja yaitu faktor manusia. Faktor manusia sebagai pemakai jalan yaitu pejalan kaki dan pengendara kendaraan, baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor. Interaksi antara faktor manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan sangat tergantung dari perilaku manusia sebagai pengguna jalan menjadi hal yang paling dominan terhadap kedisiplinan lalu lintas. Kartono (2010) mengemukakan pendapat bahwa perilaku tidak disiplin berlalu lintas dikalangan remaja merupakan kegagalan sistem pengontrolan diri remaja

terhadap dorongan-dorongan instingtifnya, remaja tidak mampu mengendalikan dorongan tersebut dan menyalurkannya ke perbuatan yang bermanfaat. Identitas diri yang belum matang pada remaja menyebabkan mereka mudah dipengaruhi oleh kekuatan yang mereka anggap superior.

Santrock (2010) juga mengungkapkan bahwa perilaku kenakalan remaja dapat digambarkan sebagai kegagalan untuk mengembangkan kontrol diri yang cukup dalam hal tingkah laku. Sejalan dengan itu Calhoun dkk (2010) mengemukakan bahwa orang yang memiliki pengendalian diri rendah sifatnya pasif, menarik diri dari lingkungan, tingginya konformitas, tidak dapat mendisiplinkan diri, hidup semaunya, mudah kompulsi, emosional dan responnya relatif kasar.

Astuti dan Suwanda (2016), mengatakan disiplin dalam berlalu lintas adalah proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai- nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan dan ketertiban tentang rambu-rambu lalu lintas, masalah surat tanda nomor kendaraan (STNK), bukti pemilikan kendaraan bermotor (BPKB), dan SIM. Perilaku disiplin berlalu lintas adalah perilaku yang dipengaruhi oleh tingkat usia dengan bertambahnya usia seorang yang diharapkan tingkah lakunya semakin terarah lantaran mempunyai kecerdasan emosi yang baik dan tidak mudah bersikap emosional, sehingga dapat mematuhi peraturan yang berlaku dalam berkendara (Fatnanta dalam Wardana, 2009).

Perilaku disiplin juga merupakan cerminan dari perkembangan moral. Orang tua menjadi tempat pertama bagi anak untuk belajar mengenai moralitas, baik-buruk, maupun benar salah. Santrock (2007) menjelaskan bahwa hubungan orangtua dan anak turut memiliki kontribusi terhadap pengembangan moralitas anak. Hubungan orang tua yang dimaksud yaitu terkait bagaimana kualitas hubungan yang dikembangkan orangtua-anak, bagaimana disiplin yang diterapkan, perlunya orangtua untuk membangun strategi komunikasi yang proaktif, dan melakukan dialog secara terbuka. Fasilitasi tersebut memungkinkan anak untuk membagikan perasaan dan pengalaman pada orangtua secara terbuka.

Peningkatan perilaku disiplin perlu melibatkan pihak lain sebaik kolega untuk membantu siswa menghadapi krisis perkembangan. Orangtua dapat melakukan pengawasan terhadap remaja saat di rumah untuk membiasakan perilaku disiplin. Hal ini sejalan dengan Sheldon & Epstein (2002) yang menyarankan bahwa perlu koneksi dan kerjasama antara sekolah, keluarga, dan konteks komunitas sebagai salah satu cara untuk perbaikan perilaku dan disiplin.

Penelitian yang dilakukan Hamadeh & Ali (2013) menerangkan kecelakaan lalu lintas didominasi usia kurang dari 25 tahun dengan persentase 51.3% dari total kecelakaan 86%. Artinya menurut hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa masih banyak remaja yang mempunyai kesadaran terhadap berlalu lintas yang rendah. Hal tersebut sejalan dengan hasil wawancara terhadap subjek F.J dan K.P pada tanggal 08 Mei 2021 yang mengatakan bahwa subjek pernah tidak memakai helm saat berboncengan, ugal-ugalan atau

membawa motor dengan kecepatan tinggi karena sedang konvoi atau ketika terlambat ke sekolah. Pada saat terlambat ke sekolah subjek akan lebih mengutamakan dirinya sendiri dalam berkendara.

Berdasarkan hasil uji deskriptif, subjek pada penelitian ini menggambarkan kondisi sebaran data pada kedisiplinan berlalu lintas diperoleh mean empirik lebih besar dari mean hipotetik dengan kategori tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa kedisiplinan berlalu lintas pada remaja berada pada kategori tinggi. Hal ini sesuai dengan data *screening* sebesar 57.81% yang tidak disiplin dalam berlalu lintas.

Berdasarkan uji deskriptif, subjek pada penelitian ini menggambarkan kondisi sebaran data pada kontrol diri diperoleh mean empirik lebih besar dari mean hipotetik dengan kategori tinggi. Hal ini sesuai dengan data *screening* sebesar 59,72% remaja yang kurang dalam mengontrol diri saat berlalu lintas.

Menurut Berk (dalam Widodo 2013), kontrol diri menjadi dasar bagi integrasi pribadi yang merupakan salah satu kualitas penting dari orang yang dapat mengatur impuls-impuls, pikiran-pikiran, kebiasaan-kebiasaan, emosi-emosi, dan tingkah laku yang berkaitan dengan prinsip-prinsip yang dikenakan pada diri sendiri atau tuntutan-tuntutan yang dikenakan oleh masyarakat. Individu yang memiliki pengendalian diri akan terhindar dari berbagai tingkah laku negatif. Individu yang lemah dalam pengendalian dirinya, cenderung untuk bertingkah laku negatif atau cenderung menunjukkan perilaku tidak disiplin yang melanggar/menyimpang yang disebut sebagai bentuk masalah/pelanggaran disiplin.

Sejalan dengan itu Ginanto (2010) juga menjelaskan bahwa seseorang yang memiliki kontrol diri antara lain selalu berupaya mengambil tindakan perlindungan dengan cara menjaga keamanan diri dengan harapan selamat sampai tujuan. Kebutuhan untuk memperoleh rasa aman dan keselamatan berpengaruh terhadap suatu perilaku disiplin lalu lintas di jalan raya.

Berdasarkan hasil uji parsial pada aspek kontrol perilaku, kontrol kognitif, mengontrol informasi. Dengan nilai kontrol perilaku (X_1) β sebesar 0.326, t hitung 3.723 > t tabel 1.677 dan nilai p sebesar 0.000 < 0.050, kontrol kognitif (X_2) β sebesar 0.200, t hitung 2.540 > t tabel 1.677 dan nilai p sebesar 0.012 < 0.050, kontrol informasi (X_4) β sebesar 0.198, t hitung 2.051 > t tabel 1.677 dan nilai p sebesar 0.042 < 0.050. Nilai tersebut memenuhi kaidah T hitung > T tabel dan p < 0.050. Maka ketiga aspek tersebut dikatakan signifikan dan berpengaruh terhadap aspek peraturan berlalu lintas.

Karakteristik perkembangan otak yang terdapat pada tiap usia, menghasilkan fungsi yang lebih matang. Artinya, semakin bertambah usia maka struktur otak semakin matang dan oleh karena itu merefleksikan fungsinya yang semakin matang pula, di sisi lain memunculkan keterampilan baru sebagai fungsi dari perkembangan otak. Pre frontal cortex (PFC) merupakan area kortikal pada otak bagian depan yang mengatur fungsi kognitif dan emosi, prefrontal cortex (PFC) bagian lateral merepresentasikan fungsi kognitif; yang mana orbitofrontal dan anterior cingulate memiliki koneksi kuat dengan amigdala dan dianggap sebagai fungsi emosi dan memori emosional (Ritchey, Dolcos, & Cabeza, 2008).

Kolaborasi koneksi pada area prefrontal tersebut juga mengatur perilaku individu (Barbas, 2016). Park, et. al. (2018) menyebutkan bahwa lemahnya koneksi antara medial PFC dengan amigdala dianggap sebagai penyebab tingginya tingkat perilaku agresif, tidak disiplin dan gangguan perhatian pada remaja, sehingga remaja seringkali melakukan perilaku yang tidak terpuji seperti perilaku tidak disiplin saat berkendara di jalan.

Bahadorik dan Kaleybar (2017) juga menjelaskan bahwa perilaku seseorang remaja dipengaruhi oleh sikap kontrol diri untuk kepentingan terhadap kebutuhan yang ada pada diri individu, perkembangan perilaku kontrol diri pada remaja muncul tidak semata-mata karena dorongan yang bermula dari kebutuhan individu saja, tetapi juga karena adanya faktor belajar. Sikap kontrol diri dikonsepsikan sebagai kumpulan energi yang dapat mengaktifkan tingkah laku seperti disiplin berlalu lintas, timbulnya perilaku dari tiga hal yaitu: kekuatan dari dorongan yang ada pada individu, kebiasaan yang didapat dari hasil belajar; serta interaksi antara keduanya.

Berdasarkan hasil uji parsial pada aspek kontrol perilaku, mengontrol informasi, kontrol kognitif berpengaruh terhadap kesiapan diri dan kendaraan yang digunakan. Dengan nilai kontrol perilaku (X_1) β sebesar 0.316, t hitung $3.590 > t$ tabel 1.677 dan nilai p sebesar $0.000 < 0.050$, kontrol informasi (X_4) β sebesar 0.291, t hitung $2.051 > t$ tabel 1.677 dan nilai p sebesar $0.003 < 0.050$, kontrol kognitif (X_2) β sebesar 0.171, t hitung $2.159 > t$ tabel 1.677 dan nilai p sebesar $0.032 < 0.050$. Nilai tersebut memenuhi kaidah T hitung $> T$ tabel dan $p < 0.050$. Maka ketiga aspek tersebut dikatakan signifikan dan berpengaruh

terhadap aspek kesiapan diri dan kendaraan yang digunakan.

Kontrol perilaku merupakan kesiapan untuk memberikan respon yang secara langsung dapat mempengaruhi atau mengubah situasi yang tidak menyenangkan (Ghufron dan Risnawati, 2010). Perilaku disiplin berlalu lintas penting bagi kehidupan seseorang karena seseorang akan mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan raya. Baik dalam rambu ataupun tidak terlebih memperhatikan kondisi fisik, kondisi kendaraan serta kelengkapan surat-surat kendaraan saat hendak berkendara, sehingga seseorang akan mematuhi undang-undang ataupun peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan (Hary dalam Noor, 2015).

Berdasarkan hasil uji parsial pada aspek mengontrol informasi, kontrol perilaku, mengambil keputusan berpengaruh terhadap tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain. Dengan nilai kontrol informasi (X_4) β sebesar 0.3451, t hitung 4.001 > t tabel 1.677 dan nilai p sebesar 0.004 < 0.050, kontrol perilaku (X_1) β sebesar 0.233, t hitung 2.977 > t tabel 1.677 dan nilai p sebesar 0.000 < 0.050, mengambil keputusan (X_3) β sebesar 0.203, t hitung 2,888 > t tabel 1.677 dan nilai p sebesar 0.000 < 0.050. Nilai tersebut memenuhi kaidah T hitung > T tabel dan p < 0.050. Maka ketiga aspek tersebut dikatakan signifikan dan berpengaruh terhadap aspek tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain.

Kemampuan mengendalikan informasi meliputi kesempatan memperoleh pengetahuan tentang peristiwa yang menimbulkan tekanan, kapan peristiwa itu terjadi, penyebab, dan akibatnya. Pengendalian informasi dapat mengurangi tekanan dengan cara meningkatkan kemampuan individu untuk memprediksi dan mempersiapkan apa yang akan terjadi (Ghufron dan Risnawati, 2010). Kontrol diri merupakan salah satu bentuk kebutuhan akan rasa aman. Ginanto (2010) menjelaskan bahwa seseorang yang mengetahui bahaya dari tidak disiplin berlalu lintas akan lebih mengontrol diri antara lain selalu berupaya mengambil tindakan perlindungan dengan cara menjaga keamanan diri dan tidak membahayakan pengendara lain, dengan harapan selamat sampai tujuan. Seseorang yang mempunyai kontrol diri tentu akan menampakkan tingkat kedisiplinan yang baik.

Berdasarkan hasil uji parsial pada aspek mengontrol informasi, kontrol perilaku, kontrol kognitif. Dengan nilai kontrol informasi (X4) β sebesar 0.342, t hitung 3.686 > t tabel 1.677 dan nilai p sebesar 0.000 < 0.050, kontrol perilaku (X1) β sebesar 0.287, t hitung 3.418 > t tabel 1.677 dan nilai p sebesar 0.001 < 0.050, kontrol kognitif (X2) β sebesar 0.167, t hitung 2.203 > t tabel 1.677 dan nilai p sebesar 0.029 < 0.050. Nilai tersebut memenuhi kaidah T hitung > T tabel dan p < 0.050. Maka ketiga aspek tersebut dikatakan signifikan dan berpengaruh terhadap aspek kehati-hatian dan kewaspadaan.

Sebagai pengemudi yang baik, siswa harus berhati-hati saat berkendara di jalan raya, kehati-hatian dan kewaspadaan pengemudi akan dapat menjaga dirinya dan pengguna jalan lainnya tetap aman, dan mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas (Wardana, 2014). Pengetahuan berkendara motor yang aman memiliki peran penting bagi perilaku disiplin berlalu lintas. Kontribusi tersebut menunjukkan bahwa pengetahuan yang dimiliki seseorang tentang peraturan lalu lintas dan kesadaran akan dampak pelanggaran lalu lintas yang berupa kecelakaan dapat membentuk perilaku kehati-hatian dan disiplin berlalu lintas di jalan raya (Astuti & Suwanda, 2015).

Hal tersebut didukung berdasarkan hasil penelitian Nandipinta (2012) menemukan bahwa terdapat pengaruh yang sangat signifikan antara peragaan keamanan berkendara (*safety riding*) terhadap pengetahuan disiplin berlalu lintas. Hurlock (2005), mengatakan bahwa remaja yang memiliki kontrol diri memiliki kesiapan diri untuk berperilaku sesuai dengan tuntutan norma, adat, nilai-nilai yang bersumber dari ajaran agama serta tuntutan lingkungan masyarakat di mana tinggal, emosinya tidak lagi meledak-ledak di hadapan orang lain, melainkan menunggu saat dan tempat yang lebih tepat untuk mengungkapkan emosinya dengan cara-cara yang lebih diterima.

Hal ini sejalan dengan pendapat Reid (2005) menyatakan bahwa salah satu faktor remaja melakukan perilaku membolos adalah kurangnya kontrol diri yang dimiliki. Gottfredson (Dalam Aroma, 2012) dalam penelitiannya mengungkapkan bahwa individu dengan kontrol diri rendah cenderung bertindak impulsif, dan melibatkan kemampuan fisik, egois, senang mengambil

resiko, dan mudah kehilangan kendali emosi seperti melampiaskan emosinya di jalan saat berkendara. Santrock (2007) menyatakan bahwa kontrol diri memiliki peran yang penting dalam kenakalan remaja, termasuk dalam perilaku tidak disiplin berlalu lintas.

Penelitian yang dilakukan oleh (Kusumadewi, Hardjajani, & Priyatama, 2012) di pondok pesantren modern islam assalam sukoharjo mengungkapkan bahwa santri yang memiliki kontrol diri yang tinggi akan patuh pada peraturan pondok. Kemudian penelitian di surabaya yang dilakukan oleh (Herdiana & Amriel, G., 2015) pada remaja pengendara sepeda motor. Penelitian tersebut mendapatkan hasil yaitu tingginya kontrol diri remaja maka semakin patuh dalam berlalu lintas.

Penelitian ini terdapat keterbatasan peneliti, adapun keterbatasan tersebut adalah pengumpulan data yang terhambat dikarenakan pandemi Covid-19 yang cukup menyita waktu lama untuk mengumpulkan responden, sehingga peneliti tidak dapat ke sekolah secara langsung untuk mengambil data, karena siswa-siswi sedang sekolah online, sehingga peneliti tidak dapat bertemu langsung bertatap muka dengan seluruh subjek. Penelitian ini tidak sepenuhnya sempurna dan terdapat banyak kekurangan dikarenakan keterbatasan pengetahuan peneliti.

BAB V

PENUTUP

A. SIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan sebagai berikut bahwa:

Hipotesis dalam penelitian ini diterima yaitu ada pengaruh kontrol diri terhadap perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja pengendara motor di kota Samarinda.

B. SARAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan dan hasil yang diperoleh, sehingga dengan ini penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Untuk orang tua disarankan dapat lebih memperhatikan anaknya, memberikan edukasi kepada anak tentang lalu lintas, tentang bahaya berkendara di jalan. Mengembangkan pola asuh yang dapat menajamkan kontrol diri anak serta mengajak anak untuk dapat menyadari tanggung jawabnya dengan cara diskusi dengan anak, penerapan aturan yang konsisten di rumah, pengawasan, dan pemberian konsekuensi sesuai dengan kesepakatan di awal terhadap anak. Orangtua dapat melakukan pengawasan terhadap remaja saat di rumah untuk membiasakan perilaku disiplin.

2. Untuk remaja diharapkan dapat mengontrol perilakunya saat berkendara di jalan raya. Menyadari emosi dan perasaannya, tidak berkendara dalam suasana perasaan yang tidak stabil, mengukur kondisi dan kemampuan diri (melatih mawas diri). Mengontrol kecepatan dan tidak melaju saat berkendara, memahami konsekuensi kecelakaan yang disebabkan oleh motor, ketika belum cukup usia tidak membawa kendaraan motor sebaiknya naik kendaraan umum saja.
3. Untuk pihak sekolah disarankan mengadakan penyuluhan, himbauan, pengawasan, sosialisasi dan edukasi kepada orang tua. Pihak sekolah bekerjasama dengan pihak kepolisian, lebih memperhatikan setiap siswa dan melarang siswa membawa kendaraan ke sekolah dengan alasan apapun. Jika ternyata ada siswa yang membawa kendaraan ke sekolah sebaiknya pihak sekolah memberikan sanksi tegas seperti memberi teguran dan menyita kendaraan yang dibawah oleh siswa.
4. Untuk pihak kepolisian disarankan mengadakan sosialisasi berlalu lintas yang *safety* dan edukasi ke sekolah-sekolah, agar remaja lebih punya kesadaran dan dapat mengembangkan mekanisme kontrol di dalam dirinya ketika berkendara
5. Untuk peneliti selanjutnya, disarankan untuk mengukur kontrol diri, perilaku disiplin berlalu lintas dengan variabel yang berbeda seperti: lingkungan budaya masyarakat, perilaku ketaatan pada peraturan lalu lintas, pengetahuan peraturan lalu lintas, atau tanggung jawab terhadap diri sendiri.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmadi, A., & Supriyono, W. (2013). *Psikologi belajar*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Arikunto, S. (2010). *Prosedur penelitian suatu pendekatan praktik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Astuti, R. F., & Suwanda, I. M. (2015). Disiplin berlalu lintas di jalan raya pada remaja didesa Petak, Pacet, Mojokerto. *Kajian Moral dan Kewarganegaraan*, 2(3), 180-833.
- Ayuningtyas, D. S., & Santoso, G. A. (2007). Hubungan antara intensi untuk mematuhi rambu-rambu lalu lintas dengan perilaku melanggar lalu lintas pada sopir bus di Jakarta. *Jurnal Psikologi Udayana*, 13(01), 1-12.
- Arianto, (2009). *Psikologi umum*. Jakarta: Prenhalindo.
- Baumeister, R.F., Smart, L., & Boden, J. M. (1996). Relation of threatened egoism to violence and aggression: the dark side of high self-esteem. *Psychological Review*, 5(3)103-110.
- Barbas, H. (2016). Executive function: The prefrontal cortex: Structure and anatomy. Reference Module in Biomedical Sciences. doi: 10.1016/B978-0-12-801238-3.04731-0
- Chaplin, J.P. (2008). *Kamus lengkap psikologi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Calhoun, J. F., & Acocella, J. R. (1995). *Psikologi tentang penyesuaian dan hubungan kemanusiaan*. Semarang: Ikip Semarang Press.
- Corsini, R.J. (2002). *Dictionary of psychology*. Great Britain: Brunner.
- Diba, D. S., (2014). Peranan kontrol diri terhadap pembelian impulsif pada remaja berdasarkan perbedaan jenis kelamin di Samarinda. *E-Journal Psikologi*, 1(3), 313-323.
- Gunarsa, S. D. (2007). *Psikologi untuk membimbing*. Jakarta: Gunung Mulia.
- Ghufro, & Risnawita. (2011). *Teori-teori psikologi*. Yogyakarta: Ar-Ruzz Madia.
- Goldfried, M. R., & Merbaum, M. (1973). Behavior change through self-control. Oxford: APA.
- Hair, Jr et.al. (2010). *Multivariate Data Analysis (7th ed)*. United States :

Pearson.

- Handayani, D., Ophelia, R. O. & Hartono, W. (2017). Pengaruh Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Potensi Kecelakaan Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor. *e-Jurnal Matriks Teknik Sipil*. 5 (3), 838-843.
- Hadi, S. (2004). *Metodologi research II*. Jakarta: Andi Ofset.
- Herdiana, I., & Amriel, G., P. (2015). Hubungan antara kontrol diri dengan kepatuhan berlalu lintas pada remaja pengendara sepeda motor di surabaya. *Jurnal Psikologi Kepribadian Dan Sosial*, 4(2), 109–114.
- Helmi, A. F. (2006). Disiplin kerja. *Buletin Psikologi Universitas Gadjah Mada*, 90(6), 387-401. Yogyakarta: Fakultas Psikologi.
- Hobbs, F. D. (1995). *Perencanaan dan teknik lalu lintas*. Jogjakarta: Gajah Mada University press.
- Hurlock, E.B. (2005). *Perkembangan anak (jilid1)*. Jakarta: Erlangga.
- Hurlock, E.B. (2008). *Perkembangan anak (jilid2)*. Jakarta: Erlangga.
- Kansil, C. S. T. (1995). *Disiplin berlalu lintas di jalan raya*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Kusumadewi, S., Hardjajani, T., & Priyatama, A. N. (2012). Hubungan Antara Dukungan Sosial Peer Group dan Kontrol Diri dengan Kepatuhan terhadap Peraturan pada Remaja Putri di Pondok Pesantren Modern Islam Assalam Sukoharjo. *Jurnal Ilmiah Psikologi Candradijiwa*. Vol. 1, No. 2, 1-10
- Kartono. (2010). *Patologi Sosial 2. Kenakalan Remaja*. Jakarta: CV. Rajawali Expres.
- Lazarus, R. S. (1976). *Pattern of adjustment third edition*. Tokyo: Mc Graw Hill Kogakusha Ltd.
- Mappiare, A.(1982). *Psikologi Remaja*. Surabaya: Usaha Nasional.
- Monks, F. J., & Knoers, A. H. (1999). *Psikologi perkembangan*. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press.
- Monks,A.M.P. (2001). *Knoers psikologi perkembangan*. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada Routledge, D. D., & Wrightsman,S. (1993). *Social psychology in the 90's. (2nd)*. California: Wadsworth

Publishing Company.

- Park, A. T., Leonard, J. A., Saxler, P. K., Cyr, A. B., Gabrieli, J. D. E., & Mackey, A. P. (2018). Amygdala – medial prefrontal cortex connectivity relates to stress and mental health in early childhood. *Social Cognitive and Affective Neuroscience*, 13(4), 430-439. doi: 10.1093
- Rakhmani, F. (2013). Kepatuhan remaja dalam berlalu lintas. *Sociodev*, 2(1), 1–7.
- Ritchey, M., Dolcos, F., & Cabeza, R. (2008). Role of amygdala connectivity in the persistence of emotional memories over time: An event-related fMRI investigation. *Cerebral Cortex*, 18 (11), 2494- 2504. doi: 10.1093
- Santrock, J. W A. (2003). *Perkembangan remaja*. Jakarta: Erlangga.
- Santrock, (2007). *Perkembangan remaja*. Jakarta: Erlangga.
- Sugiyono, (2012). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan & d*. Bandung: Alfabeta.
- Tavakolizadeh, J., & Karimpour, F. (2014). The relation ship between self control and caraccident. *International Journal of Medicine*, 2(4), 29-36.
- Wardhana, W.A Kusuma. (2014). Kesadaran hokum siswa dalam berkendara. *Jurnal PPKN UNJ*, 2(4), 1-10.
- Widarjono, A. (2015). *Analisis multivariat terapan*. Yogyakarta: UPP STIMYKPN.
- Widodo, B. (2013). Perilaku disiplin siswa ditinjau dari aspek pengendalian diri (selfcontrol) dan keterbukaan diri (selfdisclosure) pada siswa smk wonoasri caruban kabupaten Madiun. *Jurnal Widya Warta*, 01(2), 140-151.
- Warpani, P. Suwardjoko. (2002). *Pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan*. Bandung: ITB.
- Wulandari, F. (2015). Pemahaman pelajar tentang disiplin berlalulintas (studi di smk kesehatan Samarinda). *Ejournal Sostria-Sosiologi*, 1(3), 52 – 64.
- Yuwanto, L. (2010). *Mobile phone addict*. Surabaya: Putra Media Nusantara.
- Yusuf, S., & Nurihsan, J. (2006). *Landasan bimbingan dan konseling*. Bandung:

Remaja Rosda Karya.

Lampiran 1. *Blueprint* Skala Penelitian

SKALA A. KEDISIPLINAN BERLALU LINTAS

No.	Indikator	<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>
1	Pemahaman terhadap peraturan berlalu lintas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Saya menyalakan lampu sein (<i>turn signal</i>) terlebih dahulu sebelum berbelok dari jarak 10-20 m 2. Ketika lampu merah menyala maka saya menghentikan kendaraan roda dua saya 3. Saat di jalan raya dan melihat lampu berwarna kuning saya segera mengurangi kecepatan dan bersiap untuk berhenti 4. Saya selalu menggunakan helm saat berkendara baik jauh maupun dekat jaraknya 	<ol style="list-style-type: none"> 5. Saat akan berbelok saya terkadang lupa untuk menyalakan lampu sein (<i>turn signal</i>) 6. Meskipun sudah melihat tanda lampu merah menyala saya kurang memperhatikan lampu merah tersebut dan terus memacu kendaraan saya. 7. Ketika berkendara di jalan raya dan melihat lampu lalu lintas berwarna kuning saya akan lebih melajukan kendaraan saya agar terhindar dari lampu merah 8. Saya merasa baik-baik saja meskipun tidak menggunakan helm saat berkendara di jalan raya
2	Kesiapan diri dan kendaraan yang digunakan	<ol style="list-style-type: none"> 9. Saya selalu memastikan kondisi tubuh saya dalam keadaan prima sebelum berkendara di jalan raya 10. Sebelum mengendarai sepeda motor saya terbiasa mengecek kendaraan dan kelengkapan surat-surat kendaraan terlebih dahulu 11. Saya memastikan kaca spion lengkap agar saya aman berkendara di jalan raya 12. Ketika lampu motor saya mengalami kerusakan sebelum saya membawanya ke bengkel saya tidak akan mengendarainya 	<ol style="list-style-type: none"> 13. Meskipun saya merasa kurang enak badan saya akan tetap berkendara di jalan raya 14. Saat bepergian saya jarang mengecek kendaraan dan terkadang lupa membawa kelengkapan surat-surat kendaraan saya seperti SIM dan STNK 15. Walaupun kaca spion saya hanya ada satu saya tetap mengendarainya di jalan raya 16. Meskipun lampu motor saya tidak berfungsi saya akan tetap mengendarainya di jalan raya

3	Tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan keselamatan orang lain	<p>17. Saya tertib mengendarai sepeda motor saat berada di jalan raya agar selamat sampai tujuan.</p> <p>18. Saat berkendara saya tidak pernah membuka <i>handphone</i> dan tetap fokus menyetir</p> <p>19. Ketika mengendarai sepeda motor saya menggunakan jalan dengan baik tanpa meresahkan pengguna jalan lain</p> <p>20. Saya memperhatikan jarak kendaraan saya dengan pengendara lain saat berkendara</p>	<p>21. Saya senang memacu kendaraan saya (ngebut) di jalan raya, melebihi batas kecepatan maksimal yang telah ditentukan</p> <p>22. Saya pernah mengendarai sepeda motor sambil membuka <i>handphone</i></p> <p>23. Ketika sudah berada di jalan rayasaya tidak terlalu memedulikan pengendara yang lain</p> <p>24. Saat berkendara saya tidak memperdulikan jarak kendaraan saya dengan kendaraan lain</p>
4	Kehati-hatian dan kewaspadaan	<p>25. Ketika hendak berbelok atau berbalik arah saya selalu menyalakan lampu sein dan memperhatikan kendaraan disekitar terlebih dahulu</p> <p>26. Saat berkendara saya selalu berkonsentrasi dan fokus agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan</p> <p>27. Saat hendak mendahului pengendara lain saya selalu memperhatikan marka jalan dan berhati-hati</p> <p>28. Saya fokus ke jalan ketika berkendara</p>	<p>29. Saat berbelok atau berbalik arah terkadang saya lupa menyalakan lampu sein</p> <p>30. Ketika sedang berkendara saya terbiasa melihat hal-hal yang terjadi di sekeliling saya dan tidak hanya melihat jalan saja</p> <p>31. Saya terbiasa menyalip kendaraan lain agar saya bisa cepat sampai</p> <p>32. Saat berkendara fokus saya tidak hanya tertuju pada jalan yang ada di depan saya</p>

SKALA B. KONTROL DIRI

No.	Indikator	<i>Favorable</i>	<i>Unfavorable</i>
1	Kontrol Perilaku (<i>Behavior control</i>)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Saya mampu untuk mengontrol kecepatan saya saat saya merasa sudah terlalu melaju dalam berkendara 2. Jika terjadi kemacetan di jalan raya saya memilih bersabar tanpa mendahului pengendara lain 3. Saat di jalan dan melihat kendaraan di depan saya yang menyalakan sein ke kanan namun belok kiri saya tetap sabar dan menegur dengan baik 4. Saya memarkirkan kendaraan saya ditempat yang semestinya untuk parker 	<ol style="list-style-type: none"> 5. Saya merasa kesulitan untuk menurunkan kecepatan saya saat sudah melaju dengan kencang 6. Saat sedang terjadi kemacetan di jalan raya saya lebih memilih lewat jalan trotoar agar terhindar dari kemacetan 7. Ketika sedang berkendara dan kendaraan di depan saya sein kanan namun belok kiri saya akan langsung memaki dan memarahi pengendara tersebut 8. Saya memarkir kendaraan saya meskipun ada tanda larangan parkir karena tidak ada pilihan lain
2	Kontrol Kognitif (<i>Cognitive Control</i>)	<ol style="list-style-type: none"> 9. Menurut saya kebut-kebutan di jalan hanya akan membahayakan saya dan pengendara lain 10. Saat sedang di sekolah saya tidak menggunakan motor saya untuk sesuatu yang tidak terlalu penting 11. Saya memilih di rumah untuk mengerjakan tugas-tugas saya dan tidak menggunakan motor apabila tidak ada keperluan yang mendesak 12. Saya lebih memilih untuk istirahat tidur di rumah dibandingkan bermotoran diluar 	<ol style="list-style-type: none"> 13. Saya berpikir bahwa kebut-kebutan di jalan jauh lebih menyenangkan dan cepat sampai di tempat tujuan saya 14. Saya pernah menggunakan motor saya saat saya berada di sekolah untuk membeli sesuatu di luar sekolah 15. Meskipun belum jelas tujuannya kemana saya terbiasa hampir setiap hari keluar rumah menggunakan motor 16. Saya berfikir bahwa bermotoran diluar sana jauh lebih menyenangkan daripada tidur
3	Mengambil Keputusan	<ol style="list-style-type: none"> 17. Saya memilih untuk fokus mengerjakan tugas-tugas 	<ol style="list-style-type: none"> 21. Daripada saya bosan di rumah saya lebih memilih

	(<i>Decisional Control</i>)	<p>saya dibandingkan <i>night ride</i> atau sekedar keliling kota bersama teman saya</p> <p>18. Ketika jarak rumah dan tempat yang saya tuju sangat dekat saya memilih untuk jalan kaki</p> <p>19. Saat teman saya mengajak untuk ikut balapan liar saya memilih tidak ikut karena terlalu bahaya</p> <p>20. Saat pengendara lain menutup lajur jalan saya saya memilih sabar dan tidak terpancing emosi</p>	<p>pergi <i>night ride</i> atau sekedar keliling kotabersama teman saya</p> <p>22. Meskipun jarak rumah dan tempat yang saya tuju sangat dekat saya tetap menggunakan motor</p> <p>23. Saya pernah terlibat dalam balapan liar karena diajak teman saya</p> <p>24. Ketika pengendara lain menutup lajur jalan saya dengan spontan saya akan memaki atau mengumpat</p>
4	Kemampuan Mengontrol Informasi (<i>Ability to Control Information</i>)	<p>25. Saat mengetahui dampak buruk kebut-kebutan di jalan saya segera mengurangi kecepatan saat berkendara</p> <p>26. Ketika melihat kecelakaan lalu lintas baik secara langsung maupun menontonnya di tv saya lebih waspada dan berhati-hati lagi saat berkendara</p> <p>27. Ketika polisi lalu lintas melakukan sosialisasi tentang bahaya dari tidak disiplin berlalu lintas saya lebih <i>aware</i> lagi akan keselamatan saya saat berkendara</p> <p>28. Saat ada pemberitahuan untuk berhati-hati karena ada jalanan licin saya akan lebih berhati-hati dan berkendara dengan pelan</p>	<p>29. Saya selalu diperingatkan untuk tidak kebut-kebutan di jalan namun terkadang saya tetap melakukannya agar cepat sampai di tempat tujuan saya</p> <p>30. Meskipun saya tau dampak negatif dari melanggar lalu lintas tapi saya sering melanggar seperti tidak memakai helm atau tidak membawa SIM</p> <p>31. Saya terbiasa kebut-kebutan dan tidak memperdulikan pengendara yang lain di sekitar saya.</p> <p>32. Saya tidak begitu peduli saat ada pemberitahuan untuk berhati-hati jalanan licin saya akan tetap melaju seperti biasanya</p>

Lampiran 2. Skala Penelitian

Identitas Diri

Nama :
 Jenis Kelamin : Laki-laki/Perempuan
 Umur :
 No HP :

Petunjuk:

1. Isilah identitas Anda dengan lengkap (Identitas ini hanya untuk data, bukan untuk disebarluaskan sehingga dijamin kerahasiaannya)
2. Di dalam skala ini akan disajikan sejumlah pernyataan, bacalah dengan teliti. Tugas Anda yaitu memilih salah satu alternatif jawaban yang paling sesuai dengan keadaan diri Anda.
3. Diharapkan kepada Anda untuk dapat menjawab semua pernyataan yang ada, jangan sampai ada yang terlewatkan.
4. Semua jawaban dianggap benar dan tidak ada pernyataan yang salah. Oleh karena itu, pilihlah jawaban yang paling menggambarkan diri Anda.
5. Semua jawaban yang Anda berikan, akan saya jamin kerahasiaannya.
6. Cara menjawabnya adalah dengan memberi tanda silang (X) pada pernyataan yang sesuai dengan keadaan teman-teman pada kolom yang telah disediakan.

Contoh :

No	Pernyataan	Sangat Setuju (SS)	Setuju (S)	Tidak Setuju (TS)	Sangat Tidak Setuju (STS)
.					
	Saya sangat mematuhi peraturan lalu lintas.		X		

Berdasarkan contoh diatas, responden memberi tanda \checkmark pada kolom S yang berarti Setuju dengan pernyataan nomor satu.

7. Atas kesediaan dan bantuan Anda untuk mengisi skala penelitian ini, saya ucapkan terima kasih.

Note: DIMOHON UNTUK MENGISI DENGAN SEBAIK-BAIKNYA.

Selamat Mengerjakan

SKALA A. KEDISIPLINAN BERLALU LINTAS

No.	Pernyataan	SS	S	TS	STS
1.	Saya menyalakan lampu sein (<i>turn signal</i>) terlebih dahulu sebelum berbelok dari jarak 10-20 m				
2.	Ketika lampu merah menyala maka saya menghentikan kendaraan roda dua saya				
3.	Saat di jalan raya dan melihat lampu berwarna kuning saya segera mengurangi kecepatan dan bersiap untuk berhenti				
4.	Saya selalu menggunakan helm saat berkendara baik jauh maupun dekat jaraknya				
5.	Saat akan berbelok saya terkadang lupa untuk menyalakan lampu sein (<i>turn signal</i>)				
6.	Meskipun sudah melihat tanda lampu merah menyala saya kurang memperhatikan lampu merah tersebut dan terus memacu kendaraan saya				
7.	Ketika berkendara di jalan raya dan melihat lampu lalu lintas berwarna kuning saya akan lebih melajukan kendaraan saya agar terhindar dari lampu merah				
8.	Saya merasa baik-baik saja meskipun tidak menggunakan helm saat berkendara di jalan raya				
9.	Saya selalu memastikan kondisi tubuh saya dalam keadaan prima sebelum berkendara di jalan raya				
10.	Sebelum mengendarai sepeda motor saya terbiasa mengecek kendaraan dan kelengkapan surat-surat kendaraan terlebih dahulu				
11.	Saya memastikan kaca spion lengkap agar saya aman berkendara di jalan raya				
12.	Ketika lampu motor saya mengalami kerusakan sebelum saya membawanya ke bengkel saya tidak akan mengendarainya				
13.	Meskipun saya merasa kurang enak badan saya akan tetap berkendara di jalan raya				
14.	Saat bepergian saya jarang mengecek kendaraan dan terkadang lupa membawa kelengkapan surat-surat kendaraan saya seperti SIM dan STNK				
15.	Walaupun kaca spion saya hanya ada satu saya tetap				

	mengendarainya di jalan raya				
16.	Meskipun lampu motor saya tidak berfungsi saya akan tetap mengendarainya di jalan raya				
17.	Saya tertib mengendarai sepeda motor saat berada di jalan raya agar selamat sampai tujuan				
18.	Saat berkendara saya tidak pernah membuka <i>handphone</i> dan tetap fokus menyetir				
19.	Ketika mengendarai sepeda motor saya menggunakan jalan dengan baik tanpa meresahkan pengguna jalan lain				
20.	Saya memperhatikan jarak kendaraan saya dengan pengendara lain saat berkendara				
21.	Saya senang memacu kendaraan saya (ngebut) di jalan raya, melebihi batas kecepatan maksimal yang telah ditentukan				
22.	Saya pernah mengendarai sepeda motor sambil membuka <i>handphone</i>				
23.	Ketika sudah berada di jalan rayasaya tidak terlalu memedulikan pengendara yang lain				
24.	Saat berkendara saya tidak memperdulikan jarak kendaraan saya dengan kendaraan lain				
25.	Ketika hendak berbelok atau berbalik arah saya selalu menyalakan lampu sein dan memperhatikan kendaraan disekitar terlebih dahulu				
26.	Saat berkendara saya selalu berkonsentrasi dan fokus agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan				
27.	Saat hendak mendahului pengendara lain saya selalu memperhatikan marka jalan dan berhati-hati				
28.	Saya fokus ke jalan ketika berkendara				
29.	Saat berbelok atau berbalik arah terkadang saya lupa menyalakan lampu sein				
30.	Ketika sedang berkendara saya terbiasa melihat hal-hal yang terjadi di sekeliling saya dan tidak hanya melihat jalan saja				
31.	Saya terbiasa menyalip kendaraan lain agar saya bisa cepat sampai				
32.	Saat berkendara fokus saya tidak hanya tertuju pada jalan yang ada di depan saya				

SKALA B. KONTROL DIRI

No.	Pernyataan	SS	S	TS	STS
1.	Saya mampu untuk mengontrol kecepatan saya saat saya merasa sudah terlalu melaju dalam berkendara				
2.	Jika terjadi kemacetan di jalan raya saya memilih bersabar tanpa mendahului pengendara lain				
3.	Saat di jalan dan melihat kendaraan di depan saya yang menyalakan sein ke kanan namun belok kiri saya tetap sabar dan menegur dengan baik				
4.	Saya memarkirkan kendaraan saya ditempat yang semestinya untuk parker				
5.	Saya merasa kesulitan untuk menurunkan kecepatan saya saat sudah melaju dengan kencang				
6.	Saat sedang terjadi kemacetan di jalan raya saya lebih memilih lewat jalan trotoar agar terhindar dari kemacetan				
7.	Ketika sedang berkendara dan kendaraan di depan saya sein kanan namun belok kiri saya akan langsung memaki dan memarahi pengendara tersebut				
8.	Saya memarkir kendaraan saya meskipun ada tanda larangan parkir karena tidak ada pilihan lain				
9.	Menurut saya kebut-kebutan di jalan hanya akan membahayakan saya dan pengendara lain				
10.	Saat sedang di sekolah saya tidak menggunakan motor saya untuk sesuatu yang tidak terlalu penting				
11.	Saya memilih di rumah untuk mengerjakan tugas-tugas saya dan tidak menggunakan motor apabila tidak ada keperluan yang mendesak				
12.	Saya lebih memilih untuk istirahat tidur di rumah dibandingkan bermotoran diluar				
13.	Saya berpikir bahwa kebut-kebutan di jalan jauh lebih menyenangkan dan cepat sampai di tempat tujuan saya				
14.	Saya pernah menggunakan motor saya saat saya berada di sekolah untuk membeli sesuatu di luar sekolah				
15.	Meskipun belum jelas tujuannya kemana saya terbiasa hampir setiap hari keluar rumah menggunakan motor				
16.	Saya berfikir bahwa bermotoran diluar sana jauh lebih menyenangkan daripada tidur				

17.	Saya memilih untuk fokus mengerjakan tugas-tugas saya dibandingkan <i>night ride</i> atau sekedar keliling kota bersama teman saya				
18.	Ketika jarak rumah dan tempat yang saya tuju sangat dekat saya memilih untuk jalan kaki				
19.	Saat teman saya mengajak untuk ikut balapan liar saya memilih tidak ikut karena terlalu bahaya				
20.	Saat pengendara lain menutup lajur jalan saya saya memilih sabar dan tidak terpancing emosi				
21.	Daripada saya bosan di rumah saya lebih memilih pergi <i>night ride</i> atau sekedar keliling kotabersama teman saya				
22.	Meskipun jarak rumah dan tempat yang saya tuju sangat dekat saya tetap menggunakan motor				
23.	Saya pernah terlibat dalam balapan liar karena diajak teman saya				
24.	Ketika pengendara lain menutup lajur jalan saya dengan spontan saya akan memaki atau mengumpat				
25.	Saat mengetahui dampak buruk kebut-kebutan di jalan saya segera mengurangi kecepatan saat berkendara				
26.	Ketika melihat kecelakaan lalu lintas baik secara langsung maupun menontonnya di tv saya lebih waspada dan berhati-hati lagi saat berkendara				
27.	Ketika polisi lalu lintas melakukan sosialisasi tentang bahaya dari tidak disiplin berlalu lintas saya lebih <i>aware</i> lagi akan keselamatan saya saat berkendara				
28.	Saat ada pemberitahuan untuk berhati-hati karena ada jalanan licin saya akan lebih berhati-hati dan berkendara dengan pelan				
29.	Saya selalu diperingatkan untuk tidak kebut-kebutan di jalan namun terkadang saya tetap melakukannya agar cepat sampai di tempat tujuan saya				
30.	Meskipun saya tau dampak negatif dari melanggar lalu lintas tapi saya sering melanggar seperti tidak memakai helm atau tidak membawa SIM				
31.	Saya terbiasa kebut-kebutan dan tidak memperdulikan pengendara yang lain di sekitar saya				
32.	Saya tidak begitu peduli saat ada pemberitahuan untuk berhati-hati jalanan licin saya akan tetap melaju seperti biasanya				

Lampiran 3. Skala *Screening*

Nama Lengkap :

Usia :

Jenis Kelamin :

Kelas :

No.Hp :

Petunjuk:

1. Isilah identitas anda terlebih dahulu (identitas ini hanya untuk data dan tidak disebarluaskan sehingga dijamin kerahasiannya)
2. Didalam skala ini akan disajikan sejumlah pernyataan, bacalah setiap pernyataan dengan teliti. Anda hanya perlu memilih Ya jika sesuai dengan diri anda dan jawaban Tidak jika tidak sesuai dengan diri anda.
3. Diharapkan kepada anda untuk menjawab semua pernyataan, jangan sampai ada pernyataan yang terlewat.
4. Semua jawaban yang Anda berikan akan saya jamin kerahasiannya
5. Atas kesediaan dan bantuan anda mengisi skala ini, saya ucapkan terima kasih.

SELAMAT MENERJAKAN

No	Pernyataan	Ya	Tidak
1	Saat di jalan raya, saya ingin melaju kencang ketika mengendarai sepeda motor karena tidak sabar ingin cepat sampai di tempat tujuan saya		
2	Jika terjadi kemacetan di jalan raya saya akan bersabar tanpa mendahului pengendara lain		
3	Ketika sedang kesal, marah, galau atau emosi saya akan melaju kencang saat berkendara di jalan raya		
4	Semakin saya kesal, semakin saya tidak bisa mengendalikan diri		

5	Ketika saya terburu-buru dan sedang macet, untuk menghindari kemacetan saya melewati jalan trotoar		
6	Ketika berkendara di jalan raya, dan melihat lampu lalu lintas berwarna kuning, saya akan lebih melajukan kendaraan saya agar terhindar dari lampu merah		
7	Saya pernah melawan arus lalu lintas		
8	Saya pernah mengendarai sepeda motor sambil membuka handphone		
9	Saya pernah berkendara sepeda motor dengan membawa lebih dari satu orang (bonceng 3) di jalan raya		
10	Sebelum mengendarai sepeda motor, saya terbiasa mengecek kelengkapan surat-surat kendaraan terlebih dahulu.		
11	Meskipun lampu motor saya tidak berfungsi, saya akan tetap mengendarainya di jalan raya		
12	Walaupun kendaraan saya hanya memiliki satu kaca spion saya tetap mengendarainya di jalan raya		

Lampiran 4. Sebaran Data Penelitian
A. Skala Kedisiplinan berlalu lintas

Subjek	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	Total	Aspek A	Aspek B	Aspek C	Aspek D	
1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	64	16	16	16	16	
2	4	3	4	3	3	2	2	4	3	3	3	3	3	3	4	2	4	3	4	3	3	3	3	4	4	4	3	4	4	3	2	3	103	25	24	27	27	
3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	2	3	3	3	2	4	3	4	3	3	3	3	102	26	27	24	25	
4	3	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	101	27	25	25	24	
5	3	4	2	2	1	2	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	4	3	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	81	19	17	25	20	
6	3	3	4	2	2	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	86	22	21	22	21	
7	3	3	2	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	75	20	16	19	20	
8	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	4	3	2	1	2	2	2	2	4	2	3	1	2	1	70	18	16	19	17	
9	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	2	4	1	122	32	32	32	26	
10	3	3	3	2	3	2	2	3	2	3	2	3	2	2	2	4	1	2	1	3	3	3	2	4	3	3	3	3	3	2	3	3	83	21	20	19	23	
11	3	4	3	3	2	3	3	2	2	3	3	2	3	2	3	1	4	3	3	3	2	3	2	2	3	4	3	2	3	2	2	2	65	23	19	22	21	
12	4	3	3	3	2	2	3	3	2	3	3	2	2	2	2	3	2	3	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3	2	2	2	3	82	23	19	20	20	
13	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	104	26	26	24	28	
14	4	4	2	3	4	2	2	2	3	2	3	2	2	2	4	2	3	3	3	2	4	2	4	2	4	4	3	3	4	2	2	2	90	23	20	23	24	
15	4	4	4	3	4	4	3	3	3	3	4	2	3	4	2	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	3	2	3	110	29	24	29	28	
16	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	114	24	32	29	29
17	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	2	4	3	4	2	3	3	4	105	28	26	26	25
18	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	118	28	30	31	29	
19	4	4	3	3	3	3	3	3	2	2	4	2	2	2	2	3	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	2	2	2	2	37	26	19	28	24	
20	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	4	4	3	2	3	3	108	27	26	28	27	
21	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	2	1	2	113	31	27	30	25
22	4	4	4	2	3	3	3	2	2	2	3	2	2	1	3	3	4	2	3	3	4	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	2	31	25	18	25	23	
23	4	2	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	2	2	2	101	26	25	28	22	
24	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	3	3	2	2	115	30	30	29	26	
25	2	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	2	3	3	2	3	4	4	4	4	2	3	3	3	4	4	4	3	3	2	2	2	33	24	24	27	24	
26	4	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	2	3	4	4	2	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	108	28	26	29	25	
27	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	3	2	111	31	29	31	26	
28	4	4	3	3	3	4	2	3	3	3	4	3	2	3	3	3	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	3	4	3	3	2	2	103	26	24	30	23	
29	4	4	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	94	24	24	23	23	
30	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	3	2	3	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	1	2	101	23	25	31	22	
31	4	4	3	3	3	4	2	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	4	4	3	2	3	3	4	3	4	3	3	2	1	2	101	27	26	26	22	
32	2	3	2	2	4	4	2	4	3	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	83	23	21	24	21	
33	4	4	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	2	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	3	113	27	29	29	28	
34	3	4	4	2	3	4	3	4	3	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	2	3	3	103	27	26	26	24	
35	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	128	32	32	32	32	
36	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	3	3	111	29	29	32	27	
37	4	4	4	2	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	1	2	4	3	4	4	4	2	4	3	4	4	4	4	2	1	1	1	88	23	16	28	21	
38	4	4	3	4	3	3	2	4	3	3	4	2	3	3	4	2	4	3	3	4	3	2	4	4	4	3	3	3	3	1	2	2	93	27	24	27	21	
39	3	4	4	2	4	4	3	3	3	3	3	3	2	3	2	3	4	2	3	3	3	2	4	3	3	3	3	3	3	1	1	2	91	27	22	24	18	
40	3	4	4	2	2	4	3	2	2	3	4	3	2	2	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	2	4	4	4	3	2	2	2	101	24	24	27	26	
41	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	2	2	2	102	28	24	26	24	
42	3	4	4	3	3	4	3	3	3	4	3	2	4	3	2	3	4	4	3	3	3	3	4	3	4	1	4	4	3	2	2	3	101	27	24	27	23	
43	3	2	4	4	4	4	3	3	4	4	2	4	4	3	4	4	4	3	2	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3	3	3	3	110	26	28	27	27	
44	3	3	3	4	3	3	2	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	94	25	25	23	21	
45	4	3	3	3	4	3	3	3	4	2	4	2	3	2	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	2	2	93	26	24	25	24	
46	4	4	3	3	4	3	3	4	3	3	3	2	2	3	2	2	3	4	4	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	3	3	103	28	20	28	27	

47	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	4	3	2	3	2	3	4	3	4	3	3	3	2	3	3	3	4	4	4	4	2	2	2	104	29	25	25	25	
48	4	4	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	2	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	37	28	24	25	20	
49	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	3	3	2	3	111	29	28	27	27
50	4	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	100	28	27	24	21		
51	3	4	4	4	1	1	2	2	3	4	4	3	2	4	3	4	4	4	3	4	3	3	2	3	4	4	4	4	4	3	2	2	1	98	21	27	26	24	
52	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	2	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	118	29	28	32	29	
53	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	103	32	25	24	22		
54	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	2	3	3	4	4	4	4	3	2	2	2	93	27	22	24	25	
55	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3	2	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	2	3	106	28	24	30	24		
56	3	4	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	4	3	4	3	3	4	2	112	27	23	23	27	
57	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	3	117	28	23	32	28		
58	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	2	106	26	26	30	24		
59	3	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	106	28	26	25	27		
60	3	4	3	3	2	3	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	2	3	2	2	3	3	3	4	4	4	4	2	2	2	85	22	20	20	23		
61	4	3	3	4	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	4	3	3	4	2	4	4	2	1	2	93	26	22	23	22		
62	3	3	3	3	3	2	1	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	80	21	22	20	20		
63	2	4	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	2	100	26	25	26	23			
64	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	1	116	32	26	32	26		
65	3	4	3	4	2	3	2	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	3	3	2	104	25	23	27	23			
66	3	2	2	2	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	2	2	3	32	18	22	28	24		
67	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	2	2	115	30	23	31	25		
68	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	1	2	2	2	2	2	3	2	3	3	3	1	3	3	4	2	4	3	4	1	1	1	89	32	16	21	20		
69	3	4	4	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	4	3	3	4	3	4	2	3	4	3	3	3	2	3	2	2	2	35	26	23	26	20			
70	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	64	16	16	16	16		
71	4	4	3	3	2	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	3	108	26	25	31	26		
72	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	95	24	24	24	23		
73	3	3	2	3	2	3	1	4	3	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	4	2	4	2	4	3	4	3	2	1	2	1	86	21	21	24	20		
74	4	4	2	4	4	4	2	4	3	4	4	3	2	4	4	4	4	4	4	4	3	2	3	4	4	3	4	3	4	2	2	2	108	28	28	28	24		
75	3	2	3	2	3	3	1	2	3	3	3	3	4	3	3	2	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	83	19	24	25	21		
76	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	2	1	3	3	2	4	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	33	25	21	23	24		
77	3	3	3	4	4	3	2	4	4	4	4	2	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	2	2	108	26	28	30	24		
78	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	64	16	16	16	16		
79	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	64	16	16	16	16		
80	3	4	3	4	3	4	2	4	3	3	3	2	2	3	2	3	3	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	37	27	21	24	25		
81	4	3	3	2	3	3	3	2	3	4	3	2	3	3	2	3	3	3	3	4	3	2	4	3	4	3	4	3	4	2	2	2	35	23	23	25	24		
82	3	3	3	2	3	3	2	2	3	2	3	2	3	2	2	3	2	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	82	21	13	22	20		
83	3	3	3	3	1	1	2	4	2	2	3	2	2	3	3	2	3	2	3	3	3	2	4	4	3	3	4	3	1	2	2	2	83	20	13	24	20		
84	3	4	3	3	3	4	3	4	3	2	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	101	27	24	26	24		
85	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	2	3	113	32	28	27	26		
86	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	2	4	2	107	29	24	31	23		
87	4	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	3	118	29	23	32	28		
88	3	4	3	4	2	4	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	3	3	3	2	4	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	102	28	23	25	20		
89	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	2	121	31	31	31	28		
90	4	4	2	4	2	3	3	4	3	3	3	3	2	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	2	2	3	3	103	26	26	28	23		
91	4	4	2	4	3	3	1	4	3	4	4	3	3	4	4	4	3	3	3	2	2	2	3	4	4	4	4	4	4	2	4	4	105	25	23	21	30		
92	4	4	4	3	2	3	3	3	3	3	4	2	3	2	3	2	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	4	2	2	2	2	2	96	26	22	26	21		

93	4	4	4	3	1	1	1	1	4	4	4	2	1	3	4	3	4	4	4	4	3	1	2	3	4	4	4	4	1	1	1	1	89	19	25	25	
94	4	4	3	3	2	3	4	4	4	4	3	3	2	3	2	3	3	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	1	3	2	3	90	27	23	27
95	4	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	2	2	3	4	4	4	4	2	2	3	3	102	26	29	22	
96	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	2	1	115	32	31	28	
97	3	4	4	3	3	4	3	4	3	3	3	2	4	3	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	2	3	3	103	28	23	32	
98	4	4	4	4	4	4	1	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	2	4	3	4	4	4	4	4	2	1	2	1	106	29	26	26	
99	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	2	4	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	2	2	3	2	102	25	27	27	
100	3	4	3	4	4	4	2	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	2	3	2	117	28	30	31	
101	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	33	24	24	24	
102	4	3	4	4	3	3	3	3	2	4	2	3	3	3	4	3	2	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	4	2	2	2	2	100	27	24	25	
103	3	4	3	2	2	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	4	3	2	3	4	3	2	3	3	3	3	3	2	2	2	2	89	22	23	24		
104	4	4	4	3	2	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	2	2	3	2	106	27	27	29	
105	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	1	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	97	23	23	23	
106	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	4	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	4	4	4	3	2	2	2	3	36	24	24	22	
107	4	4	3	3	2	2	2	3	3	3	4	3	3	3	3	2	3	4	3	3	2	3	4	3	3	3	4	3	2	2	2	35	23	26	24		
108	4	4	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	2	3	1	1	111	28	27	29	
109	4	4	3	2	4	2	3	3	2	4	2	3	4	3	3	4	2	4	4	3	1	4	4	4	4	4	4	4	3	2	1	1	39	26	24	26	
110	3	4	4	3	2	2	3	3	4	3	4	2	3	2	2	2	3	4	4	4	2	3	2	1	4	4	4	4	3	3	1	2	34	24	22	23	
111	3	4	3	3	2	2	2	3	4	4	4	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	2	3	2	4	4	3	3	4	2	2	2	36	22	28	23	
112	3	4	2	3	2	4	2	4	3	3	2	2	2	3	2	3	3	4	4	3	2	3	4	3	3	3	3	2	2	2	2	30	24	20	25		
113	4	4	4	2	4	4	3	2	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	103	27	29	29		
114	3	4	3	3	4	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3	4	3	4	2	3	3	4	4	3	3	2	2	2	2	113	26	27	26		
115	4	4	3	4	2	3	3	3	4	3	4	2	3	3	4	2	3	4	4	4	3	2	3	3	4	3	3	2	2	2	2	38	26	25	26		
116	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	32	24	23	24	
117	4	4	2	2	4	4	2	2	3	2	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	4	2	3	3	3	3	4	3	3	2	2	35	24	24	24		
118	3	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	2	3	2	33	25	26	24		
119	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	3	2	3	4	4	4	4	4	4	2	2	2	110	30	28	26		
120	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	121	29	32	31		
121	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	1	3	3	4	3	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	3	3	1	113	30	27	29		
122	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	2	1	3	2	4	3	4	4	3	2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	100	26	20	28		
123	4	4	3	3	2	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	36	27	25	22		
124	3	3	3	3	2	2	2	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	4	4	4	3	2	2	2	100	22	29	25	
125	4	3	3	3	4	2	3	4	4	4	4	2	3	4	3	4	3	4	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	2	2	2	106	25	27	28		
126	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	4	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	4	4	4	3	2	2	3	36	24	24	22		
127	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	2	4	3	3	4	4	3	4	4	2	4	4	4	3	4	4	3	3	3	3	108	28	26	28		
128	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	1	3	3	4	3	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	113	30	27	29		
129	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	2	3	3	2	4	2	3	3	4	2	4	3	4	4	4	3	2	2	2	100	28	23	25		
130	4	4	3	3	2	4	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	36	27	25	22		
131	4	4	3	3	3	4	2	4	3	3	3	2	2	3	3	2	4	4	3	2	3	3	4	4	4	4	4	3	2	2	2	36	27	21	26		
132	4	4	3	4	2	4	3	4	3	3	3	2	3	4	4	4	2	4	4	3	2	4	4	4	4	4	4	4	2	3	2	106	28	26	27		
133	3	3	2	2	3	3	2	3	3	2	3	3	2	2	3	3	4	4	3	4	4	2	3	4	4	3	3	3	3	2	3	33	21	21	27		
134	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	2	3	3	3	2	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	38	26	24	23		
135	4	4	3	4	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	4	4	3	3	2	3	3	4	4	4	4	4	2	2	3	2	38	26	21	26		
136	2	4	3	4	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	1	2	2	4	4	4	4	4	1	3	1	1	101	25	31	23		
137	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	124	32	28	32		
138	4	3	4	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3	4	3	3	4	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	4	2	4	113	29	27	29	
139	4	4	4	3	3	4	4	2	3	2	3	3	4	2	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	39	28	23	25		

140	4	4	4	3	3	4	4	3	4	3	3	2	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	112	29	27	29		
141	4	4	4	4	3	1	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	2	2	2	107	28	29	25	
142	4	3	3	3	3	3	3	3	4	2	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	90	25	20	23	
143	4	4	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	3	3	2	4	1	3	2	103	28	31	28
144	4	4	3	4	3	3	2	4	4	4	4	4	2	3	4	4	4	4	4	4	2	4	3	3	4	4	4	4	3	1	2	2	108	27	29	28
145	4	4	3	3	4	4	2	2	3	3	3	3	2	2	2	3	4	3	4	4	3	2	4	4	4	4	4	4	2	2	2	101	26	21	28	
146	4	2	3	4	3	3	2	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	4	4													

B. Skala Kontrol Diri

Nbjek	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	Total A	Aspek A	Aspek E	Aspek C	Aspek D		
1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	66	16	18	16	16	
2	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	1	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	100	25	23	26	26		
3	3	4	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3	4	3	4	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	102	26	27	26	23		
4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	96	24	24	24	24		
5	3	2	3	3	3	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	4	3	3	2	2	2	2	62	22	17	22	21		
6	3	2	4	3	3	3	4	3	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	2	3	3	3	103	25	28	23	27		
7	3	3	2	2	2	3	2	2	3	3	2	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	73	19	20	20	20		
8	4	2	2	2	3	1	2	1	3	1	2	2	2	1	2	1	2	3	4	3	1	2	2	4	2	3	4	3	3	2	2	3	4	76	17	14	21	24	
9	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	123	32	28	31	32		
10	2	3	3	3	2	3	2	4	2	3	2	3	1	3	3	2	2	2	3	1	3	1	1	3	2	3	3	3	3	3	3	3	81	22	19	16	24		
11	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	4	4	3	2	3	2	3	3	2	2	2	86	22	21	23	20		
12	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	4	2	2	2	2	3	3	2	4	3	2	1	4	3	3	3	3	3	3	2	3	1	85	22	20	22	21		
13	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	4	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	106	26	27	28	25		
14	3	2	1	4	3	4	2	4	4	3	4	3	4	2	3	4	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	1	2	4	4	105	23	27	28	27		
15	4	4	4	4	3	4	1	3	4	4	4	4	4	2	2	3	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	2	3	3	103	27	27	28	27		
16	3	3	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	2	1	3	3	1	3	4	2	3	3	4	3	3	4	3	3	93	27	27	19	26		
17	4	3	4	3	2	4	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	4	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	4	3	3	106	26	27	27	26		
18	3	3	3	4	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	116	25	29	32	30		
19	3	2	3	4	3	3	3	2	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	2	3	3	3	93	23	20	26	24		
20	3	2	4	4	3	3	3	3	4	3	3	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	3	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	112	25	23	27	31		
21	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	4	1	1	3	4	4	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	2	4	4	4	112	29	25	28	30		
22	3	3	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	2	3	3	4	2	4	3	4	2	4	3	4	3	4	3	3	4	4	4	103	25	25	26	27		
23	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	3	4	4	2	3	3	2	3	3	4	3	2	2	4	2	4	2	4	3	3	4	4	101	26	25	22	28		
24	4	3	3	4	3	4	3	4	4	3	4	4	1	2	4	4	4	3	1	3	4	2	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	103	28	26	24	31		
25	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	2	2	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	93	24	24	26	25		
26	4	3	4	4	3	4	3	2	4	3	4	4	2	2	4	4	3	3	4	3	4	2	4	3	4	4	4	4	2	3	4	4	103	27	27	26	29		
27	4	3	3	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	1	1	4	3	3	4	1	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	103	29	25	24	31		
28	3	3	4	4	3	4	3	4	4	3	3	3	2	2	2	3	4	3	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	2	3	4	4	107	28	22	30	27		
29	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	4	3	2	2	4	3	3	3	3	3	2	2	3	2	88	22	21	24	21		
30	3	3	3	4	2	4	3	4	4	3	4	4	2	2	3	2	4	3	1	3	4	2	4	2	3	3	3	3	2	4	3	4	98	26	24	23	25		
31	3	2	3	3	3	3	3	3	4	2	3	4	3	2	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	97	23	24	26	24	
32	3	2	1	3	3	4	3	4	4	2	3	4	3	2	3	3	3	4	2	3	3	4	2	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	91	23	24	24	26
33	4	3	2	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	2	4	3	2	2	4	2	2	2	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	104	27	28	21	28		
34	3	2	2	3	3	3	3	4	3	3	3	4	2	3	3	2	3	4	3	2	3	4	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	100	22	25	24	29		
35	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	1	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	120	31	27	31	31		
36	4	4	3	4	3	4	2	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	115	27	30	31	31		
37	4	2	1	4	4	1	1	2	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	1	4	1	4	4	4	4	4	4	4	2	1	3	4	101	19	30	26	26		
38	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	2	2	3	3	3	2	4	4	3	2	4	4	3	4	3	3	3	4	4	4	103	26	23	26	28		
39	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	3	3	2	1	3	4	4	4	2	2	3	4	2	3	3	3	3	2	2	3	3	96	27	22	25	22		
40	3	2	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	1	4	4	1	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	3	4	105	25	25	28	27		
41	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	2	2	3	3	4	3	4	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	100	24	25	21	24		
42	3	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	80	20	20	20	20		
43	3	3	4	3	3	2	4	4	1	2	2	4	3	3	3	2	4	2	4	3	1	3	2	2	1	2	3	4	3	2	3	83	26	20	21	22			
44	3	3	3	3	1	2	3	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	1	3	2	2	2	2	3	2	80	20	22	21	17		
45	2	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	4	3	3	4	3	3	2	4	3	3	100	24	25	26	25		
46	4	4	3	3	4	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	3	106	28	25	28	25			

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

3. Tanggung Jawab Terhadap Keselamatan diri dan Orang Lain

		Correlations								Total
		Aitem 17	Aitem 18	Aitem 19	Aitem 20	Aitem 21	Aitem 22	Aitem 23	Aitem 24	_C
Aitem 17	Pearson Correlation	1	.258**	.649**	.473**	.254**	.256**	.373**	.385**	.678*
	Sig. (2-tailed)		.001	.000	.000	.001	.001	.000	.000	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 18	Pearson Correlation	.258**	1	.340**	.274**	.259**	.521**	.141	.234**	.620*
	Sig. (2-tailed)	.001		.000	.000	.001	.000	.075	.003	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 19	Pearson Correlation	.649**	.340**	1	.614**	.297**	.212**	.367**	.355**	.711*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.007	.000	.000	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 20	Pearson Correlation	.473**	.274**	.614**	1	.181*	.165*	.324**	.479**	.642*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.022	.037	.000	.000	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 21	Pearson Correlation	.254**	.259**	.297**	.181*	1	.262**	.424**	.336**	.593*
	Sig. (2-tailed)	.001	.001	.000	.022		.001	.000	.000	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 22	Pearson Correlation	.256**	.521**	.212**	.165*	.262**	1	.253**	.221**	.613*
	Sig. (2-tailed)	.001	.000	.007	.037	.001		.001	.005	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 23	Pearson Correlation	.373**	.141	.367**	.324**	.424**	.253**	1	.468**	.640*
	Sig. (2-tailed)	.000	.075	.000	.000	.000	.001		.000	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 24	Pearson Correlation	.385**	.234**	.355**	.479**	.336**	.221**	.468**	1	.658*
	Sig. (2-tailed)	.000	.003	.000	.000	.000	.005	.000		.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aspek _C	Pearson Correlation	.678**	.620**	.711**	.642**	.593**	.613**	.640**	.658**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

4. Kehati-hatian dan Kewaspadaan

		Correlations								
		Aitem 25	Aitem 26	Aitem 27	Aitem 28	Aitem 29	Aitem 30	Aitem 31	Aitem 32	Total _D
Aitem 25	Pearson Correlation	1	.466**	.653**	.505**	.331**	.047	-.036	-.071	.585**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000	.558	.648	.373	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 26	Pearson Correlation	.466**	1	.500**	.598**	.184*	.173*	.029	-.005	.604**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.020	.029	.714	.951	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 27	Pearson Correlation	.653**	.500**	1	.589**	.195*	.086	-.018	-.009	.602**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.014	.278	.825	.906	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 28	Pearson Correlation	.505**	.598**	.589**	1	.179*	.193*	.039	.100	.660**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.024	.015	.627	.210	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 29	Pearson Correlation	.331**	.184*	.195*	.179*	1	.143	.154	.034	.516**
	Sig. (2-tailed)	.000	.020	.014	.024		.072	.052	.666	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 30	Pearson Correlation	.047	.173*	.086	.193*	.143	1	.340**	.554**	.595**
	Sig. (2-tailed)	.558	.029	.278	.015	.072		.000	.000	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 31	Pearson Correlation	-.036	.029	-.018	.039	.154	.340**	1	.420**	.478**
	Sig. (2-tailed)	.648	.714	.825	.627	.052	.000		.000	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 32	Pearson Correlation	-.071	-.005	-.009	.100	.034	.554**	.420**	1	.494**
	Sig. (2-tailed)	.373	.951	.906	.210	.666	.000	.000		.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aspek_ D	Pearson Correlation	.585**	.604**	.602**	.660**	.516**	.595**	.478**	.494**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

B. Skala 2 Kontrol Diri

1. Kontrol Perilaku

		Correlations								Total
		Aitem 1	Aitem 2	Aitem 3	Aitem 4	Aitem 5	Aitem 6	Aitem 7	Aitem 8	<u>A</u>
Aitem 1	Pearson Correlation	1	.423**	.211**	.395**	.243**	.373**	.175*	.299**	.628*
	Sig. (2-tailed)		.000	.007	.000	.002	.000	.027	.000	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 2	Pearson Correlation	.423**	1	.298**	.241**	.023	.384**	.159*	.286**	.585*
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.002	.774	.000	.044	.000	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 3	Pearson Correlation	.211**	.298**	1	.193*	-.065	.171*	.259**	.120	.479*
	Sig. (2-tailed)	.007	.000		.015	.416	.030	.001	.130	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 4	Pearson Correlation	.395**	.241**	.193*	1	.265**	.518**	.175*	.400**	.653*
	Sig. (2-tailed)	.000	.002	.015		.001	.000	.027	.000	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 5	Pearson Correlation	.243**	.023	-.065	.265**	1	.180*	.198*	.153	.408*
	Sig. (2-tailed)	.002	.774	.416	.001		.023	.012	.053	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 6	Pearson Correlation	.373**	.384**	.171*	.518**	.180*	1	.289**	.503**	.727*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.030	.000	.023		.000	.000	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 7	Pearson Correlation	.175*	.159*	.259**	.175*	.198*	.289**	1	.358**	.586*
	Sig. (2-tailed)	.027	.044	.001	.027	.012	.000		.000	.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aitem 8	Pearson Correlation	.299**	.286**	.120	.400**	.153	.503**	.358**	1	.665*
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.130	.000	.053	.000	.000		.000
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
Aspek _A	Pearson Correlation	.628**	.585**	.479**	.653**	.408**	.727**	.586**	.665**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	160	160	160	160	160	160	160	160	160

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

N	160	160	160	160	160	160	160	160	160
---	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran 7. Hasil Uji Reliabilitas Kedisiplinan Berlalu Lintas (N=160)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.917	32

Kontrol Diri (N=160)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.901	32

Lampiran 8. Hasil Uji Deskriptif

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Kedisiplinan_Berlalu_Lintas	160	64	128	100.44	11.674
Kontrol_Diri	160	64	123	100.77	11.413
Valid N (listwise)	160				

Lampiran 9. Hasil Uji Normalitas

Case Processing Summary						
	Cases Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Kedisiplinan_Berlalu_Lintas	160	100.0%	0	0.0%	160	100.0%
Kontrol_Diri	160	100.0%	0	0.0%	160	100.0%

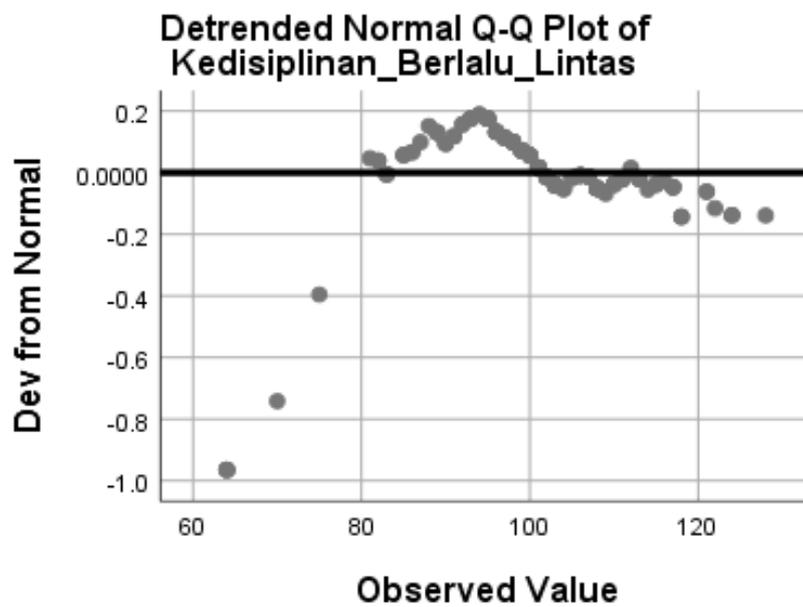
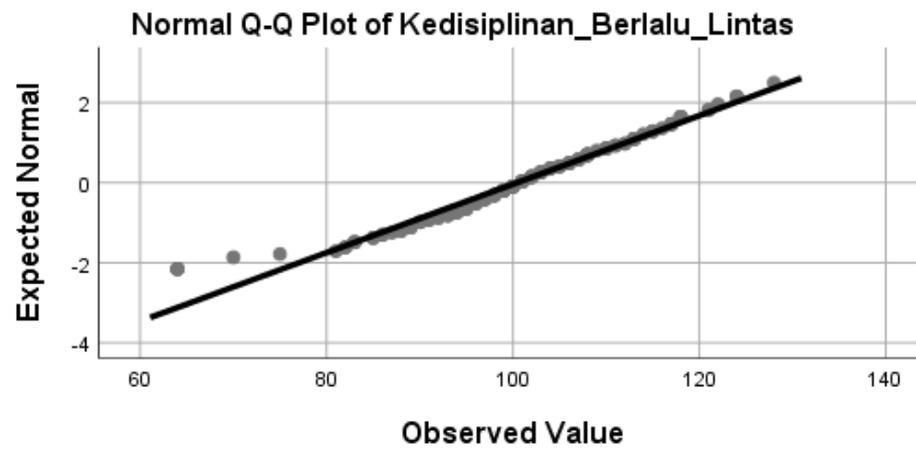
Descriptives

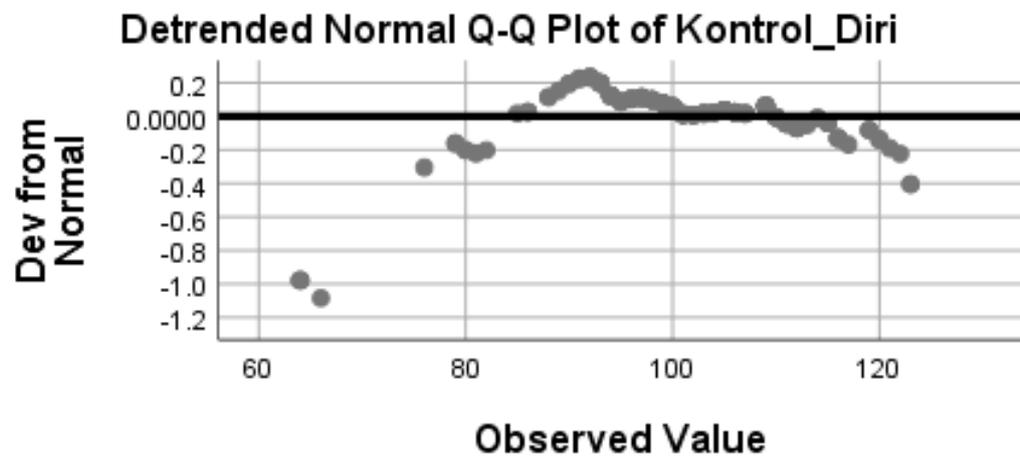
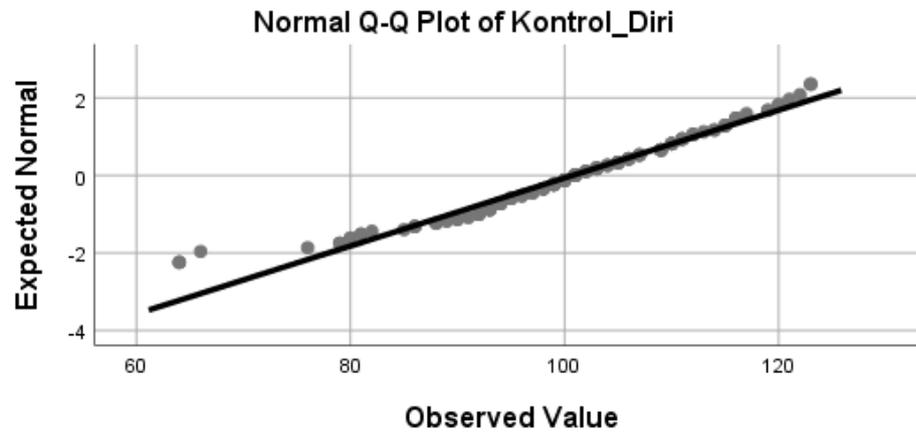
		Statistic	Std. Error	
Kedisiplinan_Berlalu_Li ntas	Mean	100.44	.923	
	95% Confidence Interval for Mean	Lower Bound	98.61	
		Upper Bound	102.26	
	5% Trimmed Mean	100.90		
	Median	101.00		
	Variance	136.285		
	Std. Deviation	11.674		
	Minimum	64		
	Maximum	128		
	Range	64		
	Interquartile Range	13		
	Skewness	-.628	.192	
	Kurtosis	1.277	.381	
	Kontrol_Diri	Mean	100.78	.902
95% Confidence Interval for Mean		Lower Bound	98.99	
		Upper Bound	102.56	
5% Trimmed Mean		101.28		
Median		101.00		
Variance		130.251		
Std. Deviation		11.413		
Minimum		64		
Maximum		123		
Range		59		
Interquartile Range		15		
Skewness		-.737	.192	
Kurtosis		1.222	.381	

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	Df	Sig.
Kedisiplinan_Berlalu_Li ntas	.083	160	.009	.966	160	.001
Kontrol_Diri	.079	160	.016	.961	160	.000

a. Lilliefors Significance Correction

A. Skala 1 Disiplin Berlalu Lintas**B. Skala 2 Kontrol Diri**



Lampiran 10. Hasil Uji Linieritas

Kedisiplinan_Berlalu_Lintas			
Kontrol_Dir			
i	Mean	N	Std. Deviation
64	64.00	3	.000
66	64.00	1	.
76	70.00	1	.
79	80.00	2	7.071
80	97.50	2	4.950
81	99.50	2	23.335
82	81.00	1	.
85	82.00	1	.
86	87.67	3	2.309
88	88.00	2	8.485
89	110.00	1	.

90	91.50	2	12.021
91	104.50	2	7.778
92	96.00	4	8.287
93	98.00	6	2.191
94	95.56	9	5.681
95	99.25	4	3.202
96	94.00	4	5.292
97	97.60	5	6.387
98	98.86	7	6.176
99	101.50	6	7.342
100	101.63	8	3.543
101	94.22	9	8.059
102	103.33	3	2.309
103	99.57	7	6.554
104	104.33	3	7.572
105	100.00	6	7.483
106	100.50	6	4.637
107	103.60	5	6.950
109	107.11	9	10.191
110	108.67	6	7.421
111	106.20	5	6.058
112	110.00	4	2.449
113	103.00	1	.
114	114.50	2	9.192
115	111.00	5	11.853
116	114.25	4	2.500
117	117.00	1	.
119	117.50	2	.707
120	120.00	2	11.314
121	124.00	1	.
122	113.00	1	.
123	115.00	2	9.899
Total	100.44	160	11.674

ANOVA Table

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Kedisiplinan_Berlalu_Lintas * Kontrol_Diri	Between Groups (Combined)	15764.229	42	375.339	7.437	.000
	Linearity	12715.651	1	12715.651	251.938	.000
	Deviation from Linearity	3048.577	41	74.356	1.473	.056
	Within Groups	5905.146	117	50.471		
Total		21669.375	159			

Lampiran 11. Hasil Uji Regresi Sederhana**Variables Entered/Removed^a**

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Kontrol Diri ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Kedisiplinan Berlalu Lintas

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.766 ^a	.587	.584	7.528

a. Predictors: (Constant), Kontrol Diri

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	12715.651	1	12715.651	224.384	.000 ^b
	Residual	8953.724	158	56.669		
	Total	21669.375	159			

a. Dependent Variable: Kedisiplinan Berlalu Lintas

b. Predictors: (Constant), Kontrol Diri

Lampiran 12. Hasil Uji Regresi Parsial**A. Pemahaman terhadap peraturan berlalu lintas (Y1)****Variables Entered/Removed^a**

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Kemampuan_Mengontrol_Informasi, Mengambil_Keputusan, Kontrol_Kognitif, Kontrol_Perilaku ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Pemahaman_Terhadap_Peraturan_Berlalu_Lintas

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted Square	R Std. Error of the Estimate
1	.645 ^a	.416	.401	2.658

a. Predictors: (Constant), Kemampuan_Mengontrol_Informasi, Mengambil_Keputusan, Kontrol_Kognitif, Kontrol_Perilaku

b.

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	780.968	4	195.242	27.637	.000 ^b
	Residual	1095.007	155	7.065		
	Total	1875.975	159			

a. Dependent Variable: Pemahaman_Terhadap_Peraturan_Berlalu_Lintas

b. Predictors: (Constant), Kemampuan_Mengontrol_Informasi, Mengambil_Keputusan, Kontrol_Kognitif, Kontrol_Perilaku

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients B	Std. Error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
1	(Constant)	6.433	1.901		3.384	.001
	Kontrol_Perilaku	.360	.097	.326	3.723	.000
	Kontrol_Kognitif	.190	.075	.200	2.540	.012
	Mengambil_Keputusan	.034	.074	.037	.465	.643

Kemampuan_Mengontrol_Informasi	.193	.094	.198	2.051	.042
--------------------------------	------	------	------	-------	------

a. Dependent Variable: Pemahaman_Terhadap_Peraturan_Berlalu_Lintas

B. Kesiapan diri dan kendaraan yang digunakan (Y2)

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Kemampuan_Mengontrol_Informasi, Mengambil_Keputusan, Kontrol_Kognitif, Kontrol_Perilaku ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Kesiapan_Diri_dan_Kendaraan_yang_Digunakan

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.642 ^a	.412	.397	3.012

a. Predictors: (Constant), Kemampuan_Mengontrol_Informasi, Mengambil_Keputusan, Kontrol_Kognitif, Kontrol_Perilaku

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	985.310	4	246.327	27.160	.000 ^b
	Residual	1405.790	155	9.070		
	Total	2391.100	159			

a. Dependent Variable: Kesiapan_Diri_dan_Kendaraan_yang_Digunakan

b. Predictors: (Constant), Kemampuan_Mengontrol_Informasi, Mengambil_Keputusan, Kontrol_Kognitif, Kontrol_Perilaku

		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
Model		B	Std. Error	Beta	T	Sig.
1	(Constant)	3.235	2.154		1.502	.135
	Kontrol_Perilaku	.393	.109	.316	3.590	.000
	Kontrol_Kognitif	.183	.085	.171	2.159	.032
	Mengambil_Keputusan	-.055	.083	-.052	-.657	.512
	Kemampuan_Mengontrol_Informasi	.321	.107	.291	2.999	.003

a. Dependent Variable: Kesiapan_Diri_dan_Kendaraan_yang_Digunakan

C. Tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan orang lain (Y3)

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Kemampuan_Mengontrol_Informasi, Mengambil_Keputusan, Kontrol_Kognitif, Kontrol_Perilaku ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Tanggung_Jawab_Terhadap_Keselamatan_Diri

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.731 ^a	.535	.523	2.411

a. Predictors: (Constant), Kemampuan_Mengontrol_Informasi, Mengambil_Keputusan, Kontrol_Kognitif, Kontrol_Perilaku

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1037.079	4	259.270	44.594	.000 ^b
	Residual	901.165	155	5.814		
	Total	1938.244	159			

a. Dependent Variable: Tanggung_Jawab_Terhadap_Keselamatan_Diri

b. Predictors: (Constant), Kemampuan_Mengontrol_Informasi, Mengambil_Keputusan, Kontrol_Kognitif, Kontrol_Perilaku

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3.734	1.725		2.165	.032
	Kontrol_Perilaku	.261	.088	.233	2.977	.003
	Kontrol_Kognitif	.082	.068	.084	1.202	.231
	Mengambil_Keputusan	.193	.067	.203	2.888	.004
	Kemampuan_Mengontrol_Informasi	.342	.086	.345	4.001	.000

a. Dependent Variable: Tanggung_Jawab_Terhadap_Keselamatan_Diri

D. Kehati-hatian dan kewaspadaan (Y4)**Variables Entered/Removed^a**

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	Kemampuan_Mengontrol_Informasi, Mengambil_Keputusan, Kontrol_Kognitif, Kontrol_Perilaku ^b	.	Enter

a. Dependent Variable:

Kehati_hatian_dan_Kewaspadaan

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
-------	---	----------	-------------------	----------------------------

1	.680 ^a	.463	.449	2.218
---	-------------------	------	------	-------

a. Predictors: (Constant), Kemampuan_Mengontrol_Informasi, Mengambil_Keputusan, Kontrol_Kognitif, Kontrol_Perilaku

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	656.784	4	164.196	33.375	.000 ^b
	Residual	762.560	155	4.920		
	Total	1419.344	159			

a. Dependent Variable: Kehati_hatian_dan_Kewaspadaan

b. Predictors: (Constant), Kemampuan_Mengontrol_Informasi, Mengambil_Keputusan, Kontrol_Kognitif, Kontrol_Perilaku

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6.284	1.587		3.961	.000
	Kontrol_Perilaku	.276	.081	.287	3.418	.001
	Kontrol_Kognitif	.138	.063	.167	2.203	.029
	Mengambil_Keputusan	-.015	.061	-.018	-.240	.810
	Kemampuan_Mengontrol_Informasi	.290	.079	.342	3.686	.000

a. Dependent Variable: Kehati_hatian_dan_Kewaspadaan

Lampiran 13. Surta Permohonan Penelitian dan Permintaan Data



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MULAWARMAN**

Alamat : Jl. Tanah Grogot Kampus Gn. Kelua Samarinda 75119
Telepon : (0541) 4121937
Laman : www.fisip-unmul.ac.id

Nomor : 11023/UN17.2/DT/2020 Samarinda, 24 September 2020
Lampiran : -
Perihal : Permohonan Penelitian dan Permintaan Data
Kepada Yth : Kepala Kepolisian Resor Kota Samarinda
Di -
Tempat

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Mulawarman
Samarinda menerangkan Bahwa :

1. Nama : **VIRGANI LIKU**
2. NIM : 1602105073
3. Program Studi : Psikologi

Adalah benar Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Mulawarman dan bermaksud mengadakan Penelitian dan permintaan data dengan judul Skripsi : *Pengaruh Kontrol Diri Terhadap Perilaku Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja di Kota Samarinda.*

Atas bantuan dan kerjasama yang baik dalam proses tersebut diatas kami sampaikan terima kasih.



An. Dekan
Wakil Dekan Bidang Akademik,

Dr. Phil. I Ketut Gunawan, M.A
NIP. 19631222 199002 1 001

Lampiran 15. Surat Balasan Permohonan Penelitian dan Permintaan Data

POLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH KALIMANTAN TIMUR
RESOR KOTA SAMARINDA

LEMBAR DISPOSISI

NO. AGD : / / / POLRESTA/2020

ERIMA DARI : UINIKUL
 INGGAL : 29-09-20
 DMOR : 11023/UIN17.2

TERUSKAN KEPADA YTH : KAPOLRESTA SAMARINDA
 INGGAL :

ERIHAL : PERMOHONAN IZIN PENELITIAN

DISPOSISI KAPOLRESTA / WAKAPOLRESTA

DA YTH :

WAKA	7	KASAT INTEL	13	KASIWAS	19	SARPRAS
KABAG OPS	8	KASAT RESKRIM	14	KASITIPOL	20	ADC
KABAG SUMDA	9	KASAT NARKOBA	15	KASI PROPAM	21	
KABAG REN	10	KABAG SABHARA	16	STAF / SIUM	22	
KASAT BINMAS	11	KASAT LANTAS	17	KASIKEU	23	
KASAT OBVIT	12	KASAT TAHTI	18	KAPOLSEK	24	

TINDAK LANJUTI	11	REFERENSI	<input checked="" type="checkbox"/>	BANTU
ACC	12	DISTRIBUSI/TERUSKAN	22	HADIRI
LIDIK / SIDIK	13	SOSIALISASIKAN	23	WAKILI
PEDOMANI	14	MONITOR	24	TIDAK HADIR
KOORDINASIKAN	15	LAPORKAN HASILNYA	25	CATAT/DATAKAN
TUNTASKAN	16	BALAS	26	USPL
PERSIAPKAN	17	LAKSANAKAN	27	PERTIMBANGAN PENYIDIK
LAKS PAM	18	SARAN	28	CIPKON
KOORDINIR	19	PELAJARI	29	SESUAI JADWAL
LEBIH AWAL	20	SEGERA		

TATAN :
 29/9.20

KEPOLISIAN RESOR KOTA SAMARINDA
BAGIAN SUMBER DAYA

DISPOSISI

No. Pol. : 36
Tanggal: 20-09-2020

yth. Kepada Let. Karyono

- 87. ke Ceko lily

Samarinda, 20-09-2020
KABASUMDA

H. FATICH NURHADI, SH, MH
KOMPOL NRP 65030157