

## HUBUNGAN KONTROL DIRI DENGAN KEDISIPLINAN BERLALU LINTAS PADA ANGGOTA KLUB MOTOR HONDA TIGER SEMARANG CLUB

**Louis Gerrit Sukmajati**

Fakultas Psikologi, Universitas Katolik Soegijapranata  
louisgerrits@gmail.com

### *Abstract*

*This study aims to determine the relationship between self-control and traffic discipline. The hypothesis proposed is "There is a positive relationship between self-control and traffic discipline among members of the Honda Tiger Motorcycle Club in Semarang." The subjects of the study are members of the Honda Tiger Motorcycle Club in Semarang. Data collection was conducted using a population study with 54 participants. This study employs a quantitative method. The measurement tools used are the Self-Control Scale and the Traffic Discipline Scale, both of which have been tested for validity and reliability. The data analysis technique used is the Pearson product-moment correlation. The results of the study show a significant correlation of  $r_{xy} = 0.338$  ( $p < 0.01$ ).*

**Keywords:** *Self-Control, Traffic Discipline, Motorcycle Club.*

### **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kontrol diri dengan kedisiplinan berlalu lintas. Hipotesis yang diajukan adalah "Ada hubungan yang positif antara kontrol diri dengan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor Honda Tiger Semarang". Subjek penelitian adalah anggota klub motor Honda Tiger Semarang. Pengambilan data menggunakan studi populasi sebanyak 54 orang. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Alat ukur yang digunakan adalah Skala Kontrol Diri dan Skala Kedisiplinan Berlalu Lintas alat ukur yang digunakan sudah teruji validitas dan reliabilitasnya. Teknik analisis data yang digunakan adalah korelasi *product moment*. Hasil penelitian menunjukkan korelasi yang signifikan  $r_{xy}=0,338$  ( $p<0.01$ ).

**Kata kunci:** Kontrol Diri, Kedisiplinan Berlalu Lintas, *Club Motor*

## PENDAHULUAN

Manusia selalu dididik tentang kepatuhan akan aturan yang sudah dibuat. Sejak dini manusia sudah diajarkan untuk belajar patuh aturan di rumah melalui orang tuanya. Individu juga diajarkan kepatuhan di sekolah dengan semua sistem dan aturan yang diberlakukan oleh sekolah. Di lingkungan pekerjaan, manusia akan lebih dituntut untuk menaati peraturan yang ada di kantor di mana tempat individu bekerja agar sesuai dengan aturan yang diberlakukan di tempat kerjanya. Hal ini berlaku juga di jalan raya, manusia harus patuh dengan tata cara berlalu lintas yang sudah diciptakan agar dapat terciptanya keteraturan dalam berkendara sehingga tidak mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Menurut data Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah yang menunjukkan di tahun 2013 tentang banyaknya kecelakaan lalu lintas, jumlah korban, dan nilai kerugiannya di wilayah Polda Jawa Tengah khususnya di Kepolisian Resor Kota Besar (ResTaBes) Semarang. Untuk wilayah Kepolisian Resor Kota Besar Semarang pada tahun 2013 tercatat dengan jumlah kecelakaan sebanyak 957 kasus. Menurut data dari Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah, kasus yang terjadi di tahun 2013 menimbulkan korban meninggal 196 orang, korban luka berat 49 orang, dan korban luka ringan 1221 orang. Jumlah kerugian material di tahun 2013 yang tercatat sebesar Rp 1.438.200.000,00. Menurut kasus yang dimuat dalam Solopos (Saputra, 2017, h. 1), mengulas kasus tentang pelanggaran lalu lintas tahun 2016 di Jawa Tengah mencapai

122.235 kasus. Kecelakaan yang terjadi sepanjang tahun 2015 adalah 517 kasus, sedangkan di tahun 2016 terjadi kenaikan 4% menjadi 521 kasus. Iswidodo (2017, h. 1) mengulas kasus tentang kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Semarang pada tahun 2016 dan 2017 yang mencapai angka 1.805 kejadian laka lantas. Kedua data tersebut menunjukkan bahwa sepeda motor adalah kendaraan yang sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Penyebab kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi pada tahun 2016 dan 2017 adalah kurangnya kesadaran pengemudi saat berada di jalan raya dan pelanggaran tertib lalu lintas. Alasan terbesar mengapa terjadinya kecelakaan adalah kurangnya kesadaran saat berada di jalan raya.

Pengendara tidak waspada dan kurangnya attitude ketika berada di jalan raya.

Menurut UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), ada beberapa hal yang menyebabkan kecelakaan di jalan raya, salah satunya disebabkan oleh pengguna sepeda motor yang diklasifikasikan menjadi empat faktor yaitu; kelalaian pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan, ketidaklayakan jalan, dan lingkungan. Menurut kasus yang dimuat oleh Saputra (2017, h. 1) dan kasus yang dimuat oleh Iswidodo (2017, h. 1) sepeda motor merupakan kendaraan yang paling sering terlibat dalam kecelakaan lalu lintas.

Pelanggaran yang telah dilakukan ini merupakan akibat rendahnya faktor kontrol diri pengemudi sepeda motor. Menurut Lazarus (dalam Thalib, 2010, h. 107) kontrol diri adalah keputusan individu melalui pertimbangan dari sisi kognitif untuk menentukan perilaku yang telah disusun guna meningkatkan hasil dan tujuan sesuai apa yang diinginkan. Menurut Thalib (2010) kontrol diri merupakan kemampuan individu guna mengendalikan dorongan-dorongan, baik dorongan dalam diri maupun dari luar individu.

Perilaku disiplin berlalu lintas harus dilakukan oleh semua individu. Ouma, Simatwa, & Serem (dalam Simba dkk, 2016, h. 164) disiplin merupakan sebuah elemen penting dari perilaku manusia. Sebuah organisasi tanpa perilaku disiplin tidak dapat berfungsi dengan baik untuk mencapai tujuan organisasi itu. Menurut Gitome, Katola, & Nyabwari (dalam Simba dkk, 2016, h. 164) kedisiplinan seharusnya lebih dari sekedar mematuhi aturan-aturan yang berlaku dan memerlukan kemampuan individu untuk mengetahui dan dapat membedakan apa yang benar dan apa yang salah. Pemerintah Indonesia sudah membuat peraturan tentang tata cara berlalu lintas yang baik dan benar. Peraturan tersebut dimuat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dalam pasal 258 telah dijelaskan sebagai berikut (dalam Safitri & Rahman, 2013) :

“Masyarakat wajib berperan serta dalam pemeliharaan sarana dan prasarana jalan, pengembangan disiplin dan etika berlalu lintas, dan berpartisipasi dalam pemeliharaan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.”Kecelakaan dapat terjadi dikarenakan ketidakpatuhan untuk

menaati peraturan atau hukum lalu lintas yang sudah ditentukan. Peraturan lalu lintas yang dibuat oleh pemerintah bertujuan guna menciptakan kondisi keselamatan dan kenyamanan di jalan raya. Banyak pengendara sepeda motor yang melanggar disiplin berlalu lintas dalam kehidupan sehari-hari. Ada pengendara yang tidak menyalakan lampu sign ketika berbelok, tidak menyalakan lampu utama pada siang hari. Pada jam-jam sibuk banyak pengendara nekat menyalip dengan melawan arah padahal di jalan tersebut sudah diberi garis marka tidak putus-putus. Pengendara yang sambil mengoperasikan telepon seluler dapat menyebabkan pengemudi tidak sepenuhnya berkonsentrasi ke jalan raya. Ada juga pengendara yang melebihi batas kecepatan di dalam kota dengan mengemudikan secara ugal-ugalan dan menghiraukan pengguna jalan yang berada disekitarnya. Ketika jalanan macet ada pengendara motor yang menggunakan trotoar untuk dilalui, padahal trotoar adalah hak pejalan kaki. Disisi lain, ada pengendara yang tidak melengkapi diri dengan surat izin mengemudi atau dan STNK, menghiraukan yellow box junction dan menerobos lampu merah serta tidak membayar pajak kendaraannya. (Sadono, 2016, h. 62)

Menurut Tu'u (dalam Widi dkk, 2017, h. 136) ada empat faktor yang memengaruhi perilaku disiplin, yaitu; 1) Kesadaran dari dalam diri individu sebagai sebuah pengetahuan diri bahwa disiplin merupakan hal penting untuk kebaikan dan keberhasilan diri, 2) Pengikutan dan kepatuhan sebagai langkah aksi dan praktik atas peraturan-peraturan yang menjadi kontrol diri perilaku individu, 3) Alat pendidikan untuk memengaruhi, merubah, membina dan membentuk sebuah perilaku yang sesuai dengan tuntutan nilai-nilai yang sudah ditentukan atau diberikan sebagai ilmu, 4) Hukuman sebagai upaya untuk penyadaran, pengoreksi dan membenarkan yang salah sehingga individu dapat kembali pada perilaku yang sejalan dengan harapan.

Peraturan lalu lintas dibuat untuk mengatur tingkah laku masyarakat ketika di jalan raya, sehingga setiap masyarakat mematuhi peraturan yang berlaku. Peraturan yang dibuat akan melindungi hak dan kewajiban masyarakat khususnya di Indonesia. Salah satu bagian dari anggota masyarakat yang wajib mematuhi peraturan lalu lintas yaitu anggota klub motor. Klub motor tidak jarang menjadi

mitra kepolisian guna menjadi contoh pelopor keselamatan di jalan raya. Dengan di jadikan mitra, klub motor dapat menyebarkan pengetahuan dan tingkah laku yang baik ketika di jalan raya.

Klub motor sejatinya dapat memberikan contoh baik ketika berkendara karena setiap klub motor pasti memiliki aturan untuk selalu tertib di jalan raya. Hal ini berbanding terbalik apalagi ketika klub motor sedang melakukan kegiatan touring secara beramai-ramai. Dengan jumlah mereka yang ramai tak jarang merasa istimewa di jalan raya. Anggota klub motor cenderung melanggar aturan lalu lintas, seperti menerabas lampu lalu lintas yang dalam keadaan merah dengan alasan rombongan yang dibelakang takut tertinggal dengan yang ada di depan (Nugraha, 2018). Tidak hanya menerobos lampu merah, anggota klub motor juga melaju dengan kecepatan tinggi dengan klakson strobo atau sirine, kaki dipalangkan sebagai tanda jika tidak boleh disalip dan hingga arogan memecahkan kaca mobil yang tidak memberi jalan ketika berpapasan berlawanan arah (Nugraha, 2018).

Saat melakukan touring apalagi touring jarak jauh, klub motor seringkali benturan dari dalam diri untuk tetap menaati rambu-rambu lalu lintas dan tuntutan tetap bersama dalam kelompoknya. Konflik dalam diri anggota ini menimbulkan emosi-emosi yang menghiraukan pengguna jalan lain dan mudah tersulut emosi ketika di jalan raya. Anggota kelompok yang memiliki kontrol diri rendah akan cenderung melakukan pelanggaran dalam berlalu lintas. Anggota klub motor jika sedang tidak sedang berkendara akan merasa bahwa selalu menaati rambu-rambu lalu lintas dan menaati aturan yang ada akan tetapi jika sudah berada di jalan dan beramai-ramai maka secara psikologis akan berubah menjadi tidak tahu aturan di jalan raya (Nugraha, 2018).

Menurut Hurlock (dalam Mugista, 2014) kontrol diri seringkali diartikan sebagai kemampuan individu untuk mengarahkan dan membimbing bentuk perilaku yang dapat membawa dirinya ke arah yang positif. Menurut Chaplin (dalam Mugista, 2014), kontrol diri merupakan kemampuan untuk membimbing tingkah laku sendiri, kemampuan untuk menekan impuls-impuls atau tingkah laku impulsif. Selain itu menurut Hofmann dkk (2012), kontrol diri adalah kemampuan individu untuk menahan diri atau mengarahkan diri ke arah yang lebih baik ketika

dihadapkan dengan godaan-godaan. Jadi, pelanggaran dalam berlalu lintas merupakan perilaku negatif dikarenakan menyebabkan kerugian pada diri sendiri dan orang lain. Perilaku negatif ini disebabkan oleh rendahnya kemampuan kontrol diri. Bagi pengendara yang memiliki kontrol diri yang tinggi maka pengendara tersebut akan mematuhi peraturan yang ada.

Penelitian yang dilakukan oleh Wibowo (2015) mengenai hubungan antara kontrol diri dengan perilaku disiplin berlalu lintas pada remaja akhir membuktikan bahwa terdapat hubungan yang positif yang signifikan antara kontrol diri dengan perilaku disiplin lalu lintas pada remaja akhir di Surabaya. Apabila remaja akhir memiliki kontrol diri yang tinggi, maka akan mempunyai perilaku disiplin lalu lintas yang tinggi pula dan sebaliknya, jika remaja akhir memiliki kontrol diri yang rendah, maka akan mempunyai perilaku disiplin lalu lintas yang rendah juga.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan desain penelitian korelasional untuk mengetahui hubungan antara kontrol diri dan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor Honda Tiger Semarang. Pendekatan kuantitatif dipilih karena pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk menganalisis hubungan antar variabel secara objektif dengan pengumpulan data yang terstruktur serta menggunakan metode statistik untuk menguji signifikansi hubungan antar variabel yang diteliti. Dalam penelitian ini, terdapat dua variabel yang digunakan, yaitu variabel *independen* (bebas) yaitu *kontrol diri* dan variabel *dependen* (terikat) yaitu *kedisiplinan berlalu lintas*. Variabel *kontrol diri* diukur dengan menggunakan skala yang terdiri dari lima aspek, yaitu kemampuan mengontrol perilaku, mengontrol stimulus, mengantisipasi peristiwa, menilai peristiwa, dan kemampuan dalam mengambil keputusan. Sedangkan, variabel kedisiplinan berlalu lintas diukur dengan menggunakan skala yang mencakup tiga aspek, yaitu kewaspadaan (*alertness*), kesadaran (*awareness*), dan sikap (*attitude*).

Populasi dalam penelitian ini adalah anggota klub motor Honda Tiger Semarang yang berjumlah 54 orang. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *sampling insidental*, yang dipilih karena memungkinkan peneliti untuk

memilih subjek yang mudah dijangkau dan memenuhi kriteria yang telah ditetapkan, yakni anggota klub motor yang aktif dan terlibat dalam kegiatan klub. Pengumpulan data dilakukan menggunakan dua skala yang telah disesuaikan dengan tujuan penelitian, yaitu skala kontrol diri dan skala kedisiplinan berlalu lintas. Skala kedisiplinan berlalu lintas disusun berdasarkan tiga aspek yang telah disebutkan sebelumnya, sedangkan skala kontrol diri disusun berdasarkan lima aspek kontrol diri yang relevan. Kedua skala menggunakan model skala *Likert* dengan empat pilihan jawaban, yaitu Sangat Sesuai, Sesuai, Tidak Sesuai, dan Sangat Tidak Sesuai, dengan penilaian skor yang bervariasi untuk pernyataan yang bersifat positif maupun negatif.

Setelah data terkumpul, analisis dilakukan dengan menggunakan teknik statistik *Korelasi Product Moment* dengan bantuan program *SPSS* versi 16.0. Teknik ini dipilih karena memungkinkan untuk mengetahui hubungan antar variabel dalam bentuk angka dan memberikan informasi yang lebih tepat tentang kekuatan serta arah hubungan antar variabel. Dalam hal ini, uji validitas dilakukan dengan mengkorelasikan skor item dengan skor total menggunakan rumus *Korelasi Product Moment Pearson*, dan reliabilitas instrumen diukur menggunakan *Alpha Cronbach* untuk memastikan konsistensi internal alat ukur yang digunakan. Data yang tidak terdistribusi normal akan dianalisis menggunakan metode non-parametrik, yaitu *Spearman's Rho* untuk menguji hubungan antar variabel dalam data yang bersifat ordinal atau tidak terdistribusi normal.

Dengan pendekatan ini, penelitian diharapkan dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai hubungan antara kontrol diri dan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor Honda Tiger Semarang. Diharapkan pula bahwa hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan pemahaman mengenai pentingnya kontrol diri dalam mempengaruhi perilaku disiplin berlalu lintas dalam konteks kelompok pengendara motor.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Hasil**

Penelitian ini dilakukan dengan melibatkan 54 anggota dari klub motor

Honda Tiger Semarang. Sebelum memulai penelitian, peneliti memastikan untuk memahami dengan jelas kancan penelitian yang telah dipilih, yaitu lokasi berkumpul klub yang terletak di Jalan Pahlawan, Semarang, tepatnya di depan kantor Gubernur Jawa Tengah. Penelitian ini dilaksanakan pada dua sesi berbeda, peneliti menyebarkan skala kepada anggota klub motor untuk mengumpulkan data yang diperlukan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara kontrol diri dan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub tersebut. Oleh karena itu, dua skala pengukuran digunakan dalam penelitian ini: skala kontrol diri dan skala kedisiplinan berlalu lintas. Penyusunan kedua skala ini mengacu pada teori-teori yang relevan dengan aspek-aspek yang sudah dijelaskan sebelumnya, yang kemudian diuji validitas dan reliabilitasnya.

Hasil uji validitas menunjukkan bahwa pada skala kontrol diri, yang terdiri dari 18 item, terdapat 8 item yang valid dan 10 item yang tidak valid. Koefisien validitasnya berkisar antara 0,301 hingga 0,766. Hal ini menunjukkan bahwa beberapa item tidak memenuhi standar validitas yang diharapkan, dan oleh karena itu, item-item tersebut digugurkan. Demikian pula pada skala kedisiplinan berlalu lintas, yang juga terdiri dari 18 item, terdapat 9 item yang valid dan 9 item yang tidak *valid*. Koefisien validitas untuk skala kedisiplinan berlalu lintas berkisar antara 0,473 hingga 0,777, yang menunjukkan bahwa sebagian besar item dalam skala ini valid dan dapat digunakan dalam penelitian ini. Secara keseluruhan, hasil uji validitas menunjukkan bahwa meskipun ada beberapa item yang tidak valid, mayoritas item dalam kedua skala tetap memenuhi kriteria validitas yang dapat diterima.

Setelah validitas diuji, tahap berikutnya adalah menguji reliabilitas dari kedua skala tersebut. Hasil uji reliabilitas menunjukkan bahwa kedua skala memiliki tingkat konsistensi yang sangat baik. Pada skala kontrol diri, nilai Cronbach's Alpha yang diperoleh adalah 0,862, yang menandakan bahwa skala ini sangat andal dan dapat dipercaya untuk digunakan dalam pengukuran variabel kontrol diri. Begitu juga pada skala kedisiplinan berlalu lintas, yang memperoleh nilai *Cronbach's Alpha* sebesar 0,877, menunjukkan bahwa skala ini juga sangat andal dan dapat memberikan hasil yang konsisten dalam pengukuran kedisiplinan

berlalu lintas.

Setelah uji validitas dan reliabilitas selesai dilakukan, langkah berikutnya adalah analisis data. Peneliti menggunakan teknik statistik *Spearman's Rank Correlation* untuk menguji hubungan antara variabel kontrol diri dan kedisiplinan berlalu lintas. Hasil analisis korelasi menunjukkan adanya hubungan positif yang signifikan antara kedua variabel dengan koefisien korelasi  $rs = 0,338$  dan nilai signifikansi  $p < 0,01$ . Hasil ini mengindikasikan bahwa semakin tinggi kontrol diri yang dimiliki oleh seseorang, maka semakin tinggi pula tingkat kedisiplinan berlalu lintas yang ditunjukkan oleh individu tersebut. Dengan kata lain, individu yang memiliki kemampuan untuk mengendalikan diri lebih baik, cenderung lebih disiplin dalam mengikuti peraturan lalu lintas.

Kontribusi efektif dari *kontrol diri* terhadap *kedisiplinan berlalu lintas* adalah sebesar 30,7%, yang berarti bahwa *kontrol diri* berperan cukup besar dalam mempengaruhi perilaku disiplin berlalu lintas. Sisanya, yaitu 69,3%, dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak dijelaskan dalam penelitian ini, seperti faktor lingkungan, sosial, dan kondisi personal lainnya. Hal ini membuka peluang untuk penelitian lebih lanjut yang dapat mengidentifikasi faktor-faktor lain yang juga memengaruhi kedisiplinan berlalu lintas.

Untuk memberikan gambaran yang lebih jelas tentang distribusi variabel dalam populasi penelitian, dilakukan kategorisasi berdasarkan nilai rata-rata dan standar deviasi. Pada variabel kedisiplinan berlalu lintas, nilai rata-rata empirik yang diperoleh adalah 57,07, yang lebih tinggi dari nilai rata-rata hipotetik 37,5, menandakan bahwa sebagian besar anggota klub motor Honda Tiger Semarang memiliki tingkat kedisiplinan berlalu lintas yang tinggi. Begitu juga pada variabel kontrol diri, dengan nilai rata-rata empirik 66,26, yang jauh lebih tinggi daripada nilai rata-rata hipotetik 45, yang menunjukkan bahwa anggota klub motor ini memiliki kemampuan kontrol diri yang baik.

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan positif yang signifikan antara kontrol diri dan kedisiplinan berlalu lintas. Hal ini menunjukkan pentingnya pengembangan kontrol diri pada individu, khususnya pada anggota klub motor, untuk meningkatkan kedisiplinan mereka

dalam berlalu lintas. Penelitian ini juga menunjukkan bahwa sebagian besar anggota klub Honda Tiger Semarang memiliki tingkat kontrol diri dan kedisiplinan berlalu lintas yang tinggi, yang dapat berkontribusi pada peningkatan keselamatan di jalan raya dan pengurangan pelanggaran lalu lintas.

Penelitian ini dilakukan untuk menguji hubungan antara kontrol diri dan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor Honda Tiger Semarang. Sebelum mengumpulkan data, peneliti terlebih dahulu melakukan uji asumsi untuk memastikan validitas dan kelayakan data yang digunakan dalam penelitian ini. Uji asumsi terdiri dari dua bagian utama: uji normalitas dan uji linieritas. Uji normalitas bertujuan untuk memastikan bahwa data yang digunakan memiliki sebaran yang normal, yang merupakan salah satu prasyarat penting dalam melakukan analisis statistik. Hasil uji normalitas yang menggunakan teknik Kolmogorov-Smirnov menunjukkan bahwa data dari variabel kontrol diri memiliki nilai Kolmogorov-Smirnov  $Z$  sebesar 1,285 dengan nilai  $p = 0,074$ , yang lebih besar dari 0,05, sehingga dapat disimpulkan bahwa data kontrol diri berdistribusi normal. Demikian juga pada variabel kedisiplinan berlalu lintas, hasil uji normalitas menunjukkan nilai Kolmogorov-Smirnov  $Z$  sebesar 0,953 dengan nilai  $p = 0,324$ , yang juga lebih besar dari 0,05, menandakan bahwa data untuk variabel ini juga berdistribusi normal. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa data yang diperoleh sesuai dengan populasi dan dapat digunakan untuk analisis lebih lanjut.

Selanjutnya, uji linieritas dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat hubungan yang linier antara variabel kontrol diri dan kedisiplinan berlalu lintas. Hasil uji linieritas menunjukkan nilai  $F$  sebesar 6,599 dengan nilai  $p < 0,05$ , yang berarti terdapat hubungan linier yang signifikan antara kedua variabel tersebut. Ini menunjukkan bahwa tingkat kontrol diri yang lebih tinggi akan seiring dengan peningkatan tingkat kedisiplinan berlalu lintas. Artinya, individu yang mampu mengendalikan dirinya dengan baik dalam berbagai situasi cenderung lebih disiplin dalam mengikuti aturan lalu lintas.

Setelah uji asumsi dilakukan, peneliti melanjutkan dengan uji hipotesis untuk menguji apakah terdapat hubungan positif yang signifikan antara kontrol diri dan kedisiplinan berlalu lintas. Uji hipotesis ini dilakukan dengan menggunakan

teknik korelasi *product moment* melalui bantuan program SPSS versi 16.0. Hasil analisis korelasi menunjukkan bahwa koefisien korelasi antara kontrol diri dan kedisiplinan berlalu lintas adalah  $r_{xy} = 0,338$  dengan nilai signifikansi  $p = 0,007$  ( $p < 0,01$ ). Hal ini menunjukkan bahwa terdapat hubungan positif yang signifikan antara kedua variabel tersebut. Dengan kata lain, semakin tinggi tingkat kontrol diri yang dimiliki oleh individu, semakin tinggi pula kedisiplinan mereka dalam berlalu lintas. Hasil ini menguatkan hipotesis yang diajukan dalam penelitian, yaitu bahwa ada hubungan yang positif antara kontrol diri dengan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor Honda Tiger Semarang.

Kontribusi kontrol diri terhadap kedisiplinan berlalu lintas ini sangat penting untuk dipahami, terutama dalam konteks klub motor, di mana anggota diharapkan tidak hanya menguasai keterampilan mengendarai sepeda motor, tetapi juga memiliki kedisiplinan dalam menaati peraturan lalu lintas yang berlaku. Hasil ini menunjukkan bahwa pengendalian diri yang baik dalam menghadapi situasi tertentu, seperti dalam hal kecepatan berkendara, penggunaan helm, dan peraturan lainnya, dapat meningkatkan tingkat kedisiplinan berlalu lintas di kalangan anggota klub motor. Oleh karena itu, pengembangan kontrol diri dapat menjadi kunci dalam menciptakan lingkungan berkendara yang lebih aman dan tertib, baik bagi anggota klub maupun masyarakat umum.

## **Pembahasan**

Analisis menunjukkan dari 54 subjek ada satu orang subjek yang mengisi skala dengan nilai total yang ekstrim, sehingga satu data ekstrim tersebut dihilangkan atau tidak diikutkan dalam perhitungan agar tidak mengacaukan dalam pengitungan. Berdasarkan analisis yang dilakukan dengan menggunakan teknik *product moment* diperoleh hasil adanya hubungan yang positif antara kontrol diri dengan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor Honda Tiger Semarang Club. Hal ini ditunjukkan dari besaran koefisien korelasi  $r_{xy} = 0,338$  ( $p < 0,01$ ). Dengan demikian, hipotesis dari penelitian yang dilakukan ini diterima yang berarti semakin tinggi kontrol diri yang dilakukan anggota klub maka semakin tinggi pula kedisiplinan berlalu lintas, sebaliknya semakin rendah kontrol diri yang dilakukan

maka semakin rendah pula disiplin berlalu lintas yang dilakukan.

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Muniroh (2013) dengan penelitiannya yang membuktikan adanya hubungan yang sangat signifikan antara kontrol diri dan perilaku disiplin pada santri kompleks N di pondok pesantren Yayasan Ali Maksum, dimana semakin tinggi kontrol diri maka semakin tinggi pula perilaku disiplin seseorang, begitu juga jika semakin rendah kontrol diri maka semakin rendah pula perilaku disiplin seseorang.

Penelitian yang dilakukan oleh Wibowo (2015) membuktikan bahwa terdapat hubungan yang positif yang signifikan antara kontrol diri dengan perilaku disiplin lalu lintas pada remaja akhir di Surabaya. Apabila remaja akhir memiliki kontrol diri yang tinggi, maka akan mempunyai perilaku disiplin lalu lintas yang tinggi pula dan sebaliknya, jika remaja akhir memiliki kontrol diri yang rendah, maka akan mempunyai perilaku disiplin lalu lintas yang rendah juga.

Penelitian yang juga dilakukan oleh Malikhah (2017) membuktikan adanya hubungan positif yang signifikan antara kontrol diri dengan kepatuhan. Semakin tinggi kontrol diri maka semakin tinggi juga kepatuhan pada santri remaja putri Takhasus Madrasah Aliyah Wahid Hasyim Yogyakarta. Sebaliknya, apabila kontrol diri rendah maka kepatuhan santri juga rendah.

Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa kontrol diri memiliki nilai sumbangan efektif sebesar 11,4244% pada perilaku kedisiplinan berlalu lintas anggota klub motor Honda Tiger Semarang. Pada penelitian ini menunjukkan bahwa kontrol diri memiliki pengaruh yang cukup besar terhadap perilaku disiplin berlalu lintas karena

Berdasarkan dari hasil perhitungan pada variabel kontrol diri, ditemukan bahwa variabel kontrol diri memiliki mean empirik (Me) sebesar 47,25 dengan standar deviasi empirik (SDe) sebesar 2,571 yang berarti terdapat 5 orang dengan kontrol diri rendah, 39 orang dengan kontrol dirisedang, dan 9 orang dengan kontrol diri tinggi. Selain perhitungan itu, hasil perhitungan variabel kedisiplinan berlalu lintas memiliki mean empirik (Me) sebesar 47,62 dengan standar deviasi empirik (SDe) sebesar 2,937, yang dalam hal ini menunjukkan bahwa terdapat 5 orang anggota yang memiliki kedisiplinan berlalu lintas rendah,

38 orang memiliki kedisiplinan berlalu lintas sedang, dan 10 orang memiliki kedisiplinan berlalu lintas tinggi. Berdasarkan dari hasil perhitungan tersebut, dapat disimpulkan bahwa kontrol diri pada anggota klub motor Honda Tiger Semarang berada pada tingkat sedang, sama halnya dengan kedisiplinan berlalu lintas yang dimiliki oleh anggota klub motor Honda Tiger Semarang juga berada pada tingkatan sedang.

Hasil penelitian ini belum dapat dikatakan dalam kategori sempurna karena masih terdapat adanya faktor yang menjadi kelemahan dalam penelitian yang luput dari perhatian peneliti, yaitu saat pengisian skala oleh subjek tidak dibagikan secara langsung sehingga sangat memungkinkan terjadinya bias dan ada pengisian skala yang menjadi data ekstrim.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap anggota klub motor Honda Tiger Semarang, dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan positif yang signifikan antara kontrol diri dengan kedisiplinan berlalu lintas. Hasil analisis menunjukkan bahwa semakin tinggi kontrol diri yang dimiliki oleh anggota klub, semakin tinggi pula kedisiplinan mereka dalam berlalu lintas. Sebaliknya, jika kontrol diri seseorang rendah, kedisiplinan berlalu lintas juga akan cenderung rendah. Penelitian ini mengonfirmasi hipotesis yang diajukan, bahwa kontrol diri memiliki peran penting dalam mempengaruhi kedisiplinan dalam berlalu lintas. Selain itu, temuan ini sejalan dengan penelitian sebelumnya yang juga menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara kontrol diri dan perilaku disiplin berlalu lintas pada kelompok yang berbeda, termasuk remaja dan santri. Penelitian ini memperlihatkan pentingnya pengembangan kontrol diri di kalangan anggota klub motor, karena selain meningkatkan kedisiplinan pribadi, hal ini juga berkontribusi pada keselamatan dan ketertiban di jalan raya.

## **SARAN**

Saran dari penelitian ini menyajikan beberapa rekomendasi yang ditujukan kepada berbagai pihak terkait. Bagi anggota klub motor Honda Tiger Semarang Club,

Anggota klub Honda Tiger dengan kontrol diri rendah dengan jumlah 5 orang disarankan untuk lebih meningkatkan kemampuan kontrol diri ketika di jalan raya juga untuk lebih mengikuti saran-saran dari teman yang memiliki kontrol diri yang tinggi agar dapat lebih mampu mengontrol diri ketika di jalan raya agar dapat ikut menjadi contoh yang baik bagi pengendara yang lain.

Anggota klub Honda Tiger dengan kontrol diri sedang dengan jumlah 39 orang disarankan agar untuk mempertahankan juga meningkatkan kemampuan kontrol diri ketika berada di jalan raya. Anggota klub Honda Tiger dengan kemampuan kontrol diri yang tinggi dengan jumlah 9 orang supaya membagikan saran masukkan kepada teman didalam klub agar semua anggota dapat menerapkan kontrol diri yang baik sehingga nama klub Honda Tiger Semarang selalu baik di masyarakat. Bagi peneliti selanjutnya yang akan meneliti tentang faktor variabel kontrol diri untuk dapat lebih mengontrol saat subjek penelitian mengisi skala supaya tidak terjadinya bias. Hal ini dilakukan agar mengurangi resiko munculnya data yang tidak valid.

## DAFTAR RUJUKAN

- Apandi, G., & Asmorojati, A. W. (2014). Peranan polisi lalu lintas dalam meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pengguna kendaraan bermotor di wilayah kepolisian resort Bantul. *Jurnal Citizenship*, 4(1), 53-67.
- Astuti, R. F., & Suwanda, I. M. (2015). Disiplin berlalu lintas di jalan raya pada remaja di Desa Petak, Pacet, Mojokerto. *Kajian Moral dan Kewarganegaraan*, 2(3), 831-845.
- Azwar, S. (2014). *Metode penelitian*. Pustaka Pelajar.
- Hofmann, W., Baumeister, R. F., Forster, G., & Vons, K. D. (2012). Everyday temptations: An experience sampling study of desire, conflict, and self-control. *Journal of Personality and Social Psychology*, 102(6), 1318-1335.
- Iswidodo. (2017). Baru sembilan bulan sudah 151 korban tewas di jalan raya di kota Semarang. *Tribunnews*.
- Kurniati, N. L. W. R., Indra, S., & Sihombing, S. (2017). Keselamatan berlalu lintas di kota Bogor. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 4(1), 75-88.
- 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 Assalaam Sukoharjo. *Jurnal Ilmiah Psikologi Candradiwa*, 1(2), 1-10.

Malikah, S. S. (2017). Hubungan antara kontrol diri dengan kepatuhan terhadap peraturan pada santri remaja (Skripsi tidak dipublikasikan). Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, Malang.

Matondang, Z. (2009). Validitas dan reliabilitas suatu instrumen penelitian. *Jurnal Tabularasa PPS Unimed*, 6(1), 87-97.

Wibowo, G. J. K. (2015). Hubungan antara kontrol diri dengan perilaku disiplin lalu lintas pada remaja akhir (Skripsi tidak dipublikasikan). Universitas Islam Negeri Sunan Ampel, Surabaya.