

Kedisiplinan Berlalu Lintas Pada Siswa SMA

Amherstia Pasca Rina, Rahma Kusumandari, Yanto Prasetyo
E-mail: pascarina@untag-sby.ac.id
Fakultas Psikologi, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

Abstract

The purpose of this study is to examine whether there is a relationship between role taking ability and social support with traffic discipline in adolescents. This study involved 292 high school students taken using cluster random sampling techniques from 5 Public and Private High Schools in Surabaya. The measuring instruments used are role taking scale, social support scale, and traffic discipline scale. The results showed a correlation between role taking ability and discipline of traffic amounting to $r_{xy} = 0.148$ with a value of $p = 0.0006$ ($p < 0.05$). That is, there is a significant positive correlation between role taking ability and traffic discipline. While the correlation between social support and traffic discipline is $r_{xy} = 0.712$, with a value of $p = 0.000$ ($p < 0.05$). That is, there is a significant positive correlation between social support and traffic discipline. The results of the study also showed that role taking ability and social support together could influence the discipline of traffic, with a value of $R = 0.712$. The effective contribution of role taking and social support for traffic discipline is 50.7%.

Key word: Discipline, role taking, social support

Abstrak

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menguji apakah ada hubungan antara kemampuan role taking dan dukungan sosial dengan kedisiplinan berlalu lintas pada remaja. Penelitian ini melibatkan 292 siswa SMA yang diambil menggunakan teknik cluster random sampling dari 5 SMA Negeri maupun Swasta di Surabaya. Alat ukur yang digunakan adalah skala role taking, skala dukungan sosial, dan skala kedisiplinan berlalu lintas. Hasil penelitian menunjukkan korelasi antara kemampuan role taking dengan kedisiplinan berlalu lintas sebesar $r_{xy} = 0.148$ dengan nilai $p = 0.0006$ ($p < 0.05$). Artinya, ada korelasi positif yang signifikan antara kemampuan role taking dengan kedisiplinan berlalu lintas. Sedangkan korelasi antara dukungan sosial dengan kedisiplinan berlalu lintas sebesar $r_{xy} = 0.712$, dengan nilai $p = 0.000$ ($p < 0,05$). Artinya, ada korelasi positif yang signifikan antara dukungan sosial dengan kedisiplinan berlalu lintas. Hasil penelitian juga menunjukkan, kemampuan role taking dan dukungan sosial secara bersama-sama dapat mempengaruhi kedisiplinan berlalu lintas, dengan nilai $R = 0.712$. Adapun sumbangan efektif role taking dan dukungan sosial terhadap kedisiplinan berlalu lintas sebesar 50,7%.

Kata Kunci: Disiplin, role taking, dukungan sosial

Pendahuluan

Permasalahan lalu lintas di Indonesia menjadi semakin kompleks seiring dengan berkembangnya jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor yang ada. Hasil penelitian yang ada sebelumnya menunjukkan bahwa remaja abai terhadap himbauan dari kepolisian untuk disiplin berlalu lintas (Rakhmani, 2013). Jenis-jenis pelanggaran yang dilakukan dalam berlalu lintas antara lain: menggunakan jalan dengan cara yang dapat membahayakan dirinya dan pengendara lain, mengendarai kendaraan tanpa disertai SIM dan STNK, tidak memenuhi ketentuan terkait dengan plat nomor dan kelengkapan kendaraan bermotor yang dikendarai, serta pelanggaran terhadap ketentuan tentang jumlah muatan yang diijinkan.

Siswa siswi SMA dan SMK yang berada fase remaja, merupakan fase yang penuh tantangan. Terkadang jiwa muda yang menggelora membuat siswa siswi secara sengaja maupun tidak sengaja mencoba untuk berkendara secara ugal-ugalan karena terburu-buru, sehingga melanggar aturan lalu lintas atau tersulut emosi di jalan. Hal ini akan berdampak buruk, yaitu terjadinya kecelakaan lalu lintas yang bukan hanya merugikan diri, tetapi juga merugikan masyarakat luas.

Banyaknya pelanggaran yang dilakukan remaja dalam berlalu lintas mengindikasikan rendahnya kedisiplinan berlalu lintas yang dimiliki. Hal tersebut juga dapat berdampak pada meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Hasil survey dari Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia menunjukkan bahwa 57% korban kecelakaan lalu lintas berpendidikan sekolah lanjutan atas, dan pada peringkat kedua sebanyak 17% berpendidikan sekolah lanjutan pertama (www.gaikindo.or.id). Lebih jauh lagi, hasil survey menemukan bahwa kecelakaan kendaraan bermotor banyak melibatkan pengguna jalan yang berusia remaja akhir.

Disiplin berlalu lintas mempunyai peran yang penting untuk menjaga keselamatan diri maupun para pengguna jalan lainnya. Disiplin artinya tertib mematuhi aturan dan norma norma lalu lintas di jalan. Pada prakteknya, disiplin berlalu lintas di jalan dapat berupa tindakan mematuhi rambu lalu lintas, mengontrol emosi, mengontrol diri selama berkendara, menghargai hak orang lain untuk menggunakan fasilitas yang ada, serta sabar dan fokus. Kedisiplinan berlalu lintas dapat dilihat menggunakan beberapa aspek berikut: a) *Alertness* (kewaspadaan), pengendara yang memiliki kewaspadaan akan

selalu siaga dan waspada terhadap pengguna jalan. Sikap waspada membuat pengendara akan lebih berhati-hati terhadap diri sendiri maupun orang lain; b) *Awarenes* (kesadaran), pengendara yang memiliki kesadaran berlalu lintas akan memahami prosedur berkendara yang baik, benar dan aman serta memiliki pengetahuan tentang aturan-aturan berkendara. Kesadaran akan pentingnya mengemudi dengan benar, membuat pengendara mematuhi rambu-rambu lalu lintas dalam berkendara; c) *Attitude* (sikap dan mental), sikap dan mental pengendara yang baik ditunjukkan dengan lebih mementingkan kepentingan umum, kepentingan dan keselamatan orang lain. Dengan mementingkan kepentingan orang lain, secara tidak langsung pengendara telah menjaga keselamatan diri sendiri. Pengendara yang memiliki sikap dan mental yang baik akan lebih menghargai dan menghormati pengguna jalan (Sutawi, 2006)

Berdasarkan aspek-aspek kedisiplinan berlalu lintas yang disampaikan oleh Sutawi (2006), sikap mental pengendara yang memiliki kedisiplinan berlalu lintas adalah mementingkan kepentingan umum. Agar dapat mementingkan kepentingan umum, individu harus mampu memahami perasaan dan perspektif orang lain. Kemampuan tersebut disebut sebagai kemampuan *role taking*. Kemampuan *role taking* melibatkan kemampuan untuk membuat kesimpulan khusus mengenai kemampuan, atribut, harapan, perasaan, dan potensi reaksi dari orang lain (Selman, 1971). Lebih jauh, Selman (1971) menyebutkan bahwa kematangan dalam *role taking ability* mendukung kemampuan individu untuk dapat mengambil tindakan yang lebih baik dengan mempertimbangkan dampaknya bagi orang lain.

Kemampuan *role taking* yang memungkinkan individu untuk dapat mempertimbangkan dampak tindakannya bagi orang lain. Selain itu, kemampuan memahami harapan, keyakinan, dan emosi orang lain akan mendukung kemampuan individu untuk mengambil keputusan dalam seting sosial (Frith & Singer, 2008). Implikasinya pada pengendara kendaraan bermotor, kemampuan *role taking* akan mendukung kemampuan individu untuk memahami dampak tindakan yang diambil saat mengemudi terhadap pengguna jalan yang lain. Dengan demikian, ia mampu mengontrol dirinya saat mengendarai kendaraannya sehingga tidak mengganggu atau menghalangi pengguna jalan yang lain. Dengan kata lain, individu akan lebih mampu mengambil keputusan yang terbaik dalam situasi yang dihadapi saat mengendarai kendaraan bermotor.

Remaja seringkali dipengaruhi oleh lingkungan sosial dalam pembentukan perilakunya. Dukungan sosial yang positif akan dapat membantu remaja untuk menunjukkan perilaku yang positif dalam lingkungan sosialnya. Baron dan Byrne (2005) menyebutkan bahwa dukungan sosial merupakan kenyamanan secara fisik & psikologis yang diberikan oleh teman/anggota keluarga. Dukungan sosial dapat memberikan beberapa manfaat, antara lain untuk meningkatkan produktivitas kerja, meningkatkan kesejahteraan psikologis dan kemampuan penyesuaian diri, memperjelas identitas, menambah harga diri dan mengurangi stress, dan meningkatkan serta memelihara kesehatan fisik, serta belajar lebih lanjut untuk mengelola stress dan tekanan yang dihadapi (Johnson & Johnson, 1991). Dapat disimpulkan bahwa dukungan sosial dapat mendukung para remaja sebagai pengguna jalan dapat lebih adaptif dalam mengambil tindakan saat mengendarai kendaraan bermotor. Penelitian ini memfokuskan untuk melihat pengaruh dukungan sosial dari keluarga terhadap remaja.

Sarafino (2006) menjelaskan bahwa dukungan sosial mengacu pada memberikan kenyamanan pada orang lain, merawatnya atau menghargainya. Dukungan sosial yang diterima dapat membuat individu merasa tenang, diperhatikan, timbul rasa percaya diri dan kompeten. Sarason (1983) menyebutkan bahwa dukungan sosial memiliki 4 aspek, yaitu: 1) Dukungan emosional: berupa penghargaan, perhatian, dan keterbukaan. 2) Dukungan instrumental: berupa penyediaan sarana yang dapat mempermudah tujuan yang ingin dicapai dalam bentuk materi, pemberian kesempatan waktu, pekerjaan, peluang, serta modifikasi perilaku. 3) Dukungan kognitif: berupa informasi, nasehat dan petunjuk yang diberikan untuk menambah pengetahuan seseorang dalam mencari jalan keluar pemecahan masalah, 4) Dukungan perilaku: berupa pemberian penghargaan atas usaha yang dilakukan, memberikan umpan balik mengenai hasil atau prestasi, penghargaan dan kritik yang membangun.

Berdasarkan pemaparan di atas, peneliti ingin menguji hubungan antara *role taking* dan dukungan sosial terhadap kedisiplinan berlalu lintas pada remaja. Remaja yang dimaksudkan disini adalah remaja yang sedang menempuh pendidikan tingkat SMA/SMK di Surabaya. Hipotesis dari penelitian ini adalah ada hubungan antara *role taking* dan dukungan sosial dengan kedisiplinan berlalu lintas pada remaja. Implikasi dari hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi wacana mengenai faktor-faktor yang dapat memberikan pengaruh pada kedisiplinan berlalu lintas pada remaja. Dengan

demikian, program-program yang berupaya memberikan intervensi untuk meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pada remaja dapat lebih tepat dalam membidik faktor-faktor yang mempengaruhinya.

Metode

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif dan termasuk dalam jenis penelitian korelasional, yaitu penelitian yang bertujuan untuk melihat hubungan antar variabel. Penelitian ini bertujuan untuk meneliti hubungan antara kemampuan *role taking* dan dukungan sosial dengan kedisiplinan berlalu lintas.

Penelitian ini memiliki dua variabel bebas yaitu kemampuan *role taking* (X_1) dan dukungan sosial (X_2), serta satu variabel tergantung yaitu kedisiplinan berlalu lintas (Y). Secara operasional, kedisiplinan berlalu lintas adalah tingkah laku para pemakai jalan di jalan umum yang baik dan benar, dengan mengikuti dan mematuhi peraturan dan ketertiban (BPKP) dan SIM. Aspek-aspek dalam kedisiplinan berlalu lintas adalah *alertness* (kewaspadaan), *awareness* (kesadaran), dan *attitude* (sikap).

Kemampuan *Role Taking* (kemampuan mengambil peran) adalah kemampuan individu dalam mengambil peran. Kemampuan tersebut meliputi bagaimana individu menghadapi tekanan ekspektasi-ekspektasi sosial terhadap peran yang diambil, bagaimana individu mampu melihat sudut pandang orang lain, dan bagaimana individu memahami pikiran dan perasaan orang lain.

Dukungan sosial adalah pemberian kenyamanan pada orang lain, merawatnya atau menghargainya. Dukungan sosial yang dimaksud dalam penelitian ini adalah dukungan sosial dari keluarga yang meliputi: dukungan emosional, dukungan instrumental, dukungan kognitif, dan dukungan perilaku.

Pemilihan subjek dalam penelitian ini menggunakan metode cluster random sampling dengan memilih secara random sekolah yang akan dijadikan sasaran penelitian. Sekolah yang menjadi sasaran adalah SMA atau SMK di Surabaya yang oleh tim peneliti dibagi kedalam 5 zona: Surabaya pusat, Surabaya utara, Surabaya timur, Surabaya selatan, dan Surabaya barat. Masing-masing zona dipilih satu sekolah dengan cara mengundi sekolah-sekolah yang berada pada zona yang dimaksudkan. Setelah ditentukan 5 sekolah secara random, pemilihan siswa yang menjadi responden

didasarkan pada rekomendasi dari pihak sekolah. 5 sekolah yang terlibat dalam penelitian ini terdiri dari SMA Negeri, SMK dan SMA Swasta yang berada di Surabaya. Jumlah subjek yang didapatkan dari penelitian ini adalah 292 siswa SMA se Surabaya.

Pengumpulan data penelitian menggunakan skala kedisiplinan berlalu lintas, skala kemampuan *role taking* dan skal dukungan sosial yang disusun sendiri oleh peneliti. Sebelum dilakukan untuk mengumpulkan data penelitian, skala Kedisiplinan berlalu lintas, skala kemampuan *role-taking* dan skala dukungan sosial terlebih diuji validitas serta reliabilitasnya. Pengujian validitas meliputi validitas isi melalui *professional judgement*, selanjutnya dilakukan uji diskriminasi item untuk melihat daya beda dari masing-masing item. Uji diskriminasi item ditentukan dengan mengikuti aturan uji diskriminasi item, yaitu berdasarkan nilai indeks *Corrected Item-Total Correlation* yang diperoleh melalui analisis program SPSS. Selain uji validitas, dilakukan pula uji reliabilitas atau keajegan alat ukur menggunakan fungsi *Reliability Analysis* yang dianalisa dengan program spss. Setelah dilakukan pengujian terhadap alat ukur, maka data yang diperoleh dapat dikatakan sebagai data yang objektif. Nilai indeks diskriminasi dan reliabilitas dari masing-masing alat ukur dapat dilihat pada tabel 1 berikut ini:

Tabel 1. Indeks diskriminasi dan reliabilitas alat ukur

Alat ukur	Jumlah aitem	Indeks diskriminasi	Reliabilitas
Skala kedisiplinan berlau lintas	15	0,323 – 0,506	0,801
Skala dukungan sosial	16	0,429 – 0,602	0,867
Skala <i>role taking</i>	5	0,267 – 0,400	0,570

Analisis data penelitian dilakukan menggunakan teknik analisis regresi berganda. Sebelum analisis dilakukan, uji prasyarat pada data penelitian dilakukan terlebih dahulu. Hasil uji normalitas data menggunakan teknik *Kolmogorov Smirnov* mendapatkan nilai sebesar 0.705 dengan signifikansi $p=0.702$ ($P>0.05$). Artinya sebaran data hasil penelitian ini berdistribusi normal.

Tabel 2. Uji Normalitas Sebaran

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		292
Normal Parameters ^a	Mean	.0000000
	Std. Deviation	4.26935093
Most Extreme Differences	Absolute	.041
	Positive	.041
	Negative	-.037
Kolmogorov-Smirnov Z		.705
Asymp. Sig. (2-tailed)		.702

Hasil uji linieritas hubungan antara variabel kemampuan *role taking* dengan kedisiplinan berlalu lintas diperoleh skor *linearity* sebesar $F=6.511$ dengan signifikansi sebesar $p= 0.000$ ($P<0.05$). Artinya terdapat hubungan yang linier antara variabel kemampuan *role taking* dengan kedisiplinan berlalu lintas. Hasil uji linieritas hubungan antara variabel dukungan sosial dan kedisiplinan berlalu lintas diperoleh skor *linearity* sebesar $F=358.128$ dengan signifikansi sebesar $p= 0.000$ ($P <0.05$). Artinya terdapat hubungan yang linier antara variabel dukungan sosial dengan kedisiplinan berlalu lintas.

Berdasarkan hasil uji prasyarat pada data penelitian yang menyatakan bahwa data dalam sebaran yang normal dan linier maka analisis data menggunakan teknik analisis regresi berganda dapat dilanjutkan.

Tabel 3. Uji Linieritas Kemampuan Role Taking dengan Kedisiplinan Berlalu Lintas

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Kedisiplinan Berlalu Lintas * Kemampuan Role Taking	Between Groups	(Combined)	674.812	12	56.234	1.555	.105
		Linearity	235.544	1	235.544	6.511	.011
		Deviation from Linearity	439.268	11	39.933	1.104	.358
	Within Groups		10092.623	279	36.174		
	Total		10767.435	291			

Tabel 4. Uji Linieritas Dukungan Sosial dengan Kedisiplinan Berlalu Lintas

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Kedisiplinan Berlalu Lintas * Dukungan Sosial	Between Groups	(Combined)	6956.550	41	169.672	11.131	.000
		Linearity	5459.143	1	5459.143	358.128	.000
		Deviation from Linearity	1497.407	40	37.435	2.456	.000
	Within Groups		3810.885	250	15.244		
Total			10767.435	291			

Hasil

Hasil analisis deskriptif pada data penelitian menunjukkan bahwa rata-rata skor kedisiplinan berlalu lintas yang didapatkan sebesar 56,34. Hasil analisis lebih lanjut menunjukkan bahwa 1% subyek memiliki kedisiplinan berlalu lintas yang rendah, 59% memiliki kedisiplinan berlalu lintas yang tergolong sedang, dan sisanya 40% memiliki kedisiplinan berlalu lintas yang tergolong tinggi.

Kemampuan *role taking* yang dimiliki siswa memiliki nilai rata-rata 14. Sejumlah 2% dari subjek penelitian memiliki kemampuan *role taking* yang rendah, 49% memiliki kemampuan *role taking* sedang, dan 49% memiliki kemampuan *role taking* yang tinggi. Sedangkan rata-rata skor dukungan sosial yang diperoleh adalah 63,51. Hasil analisa data deskriptif menunjukkan bahwa tidak ada subjek yang memiliki dukungan sosial keluarga yang rendah, 17% subjek memiliki dukungan sosial yang tergolong sedang, dan 83% subjek memiliki dukungan sosial yang tergolong tinggi. Hasil deskriptif dari data penelitian tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 5. Hasil Analisis Deskriptif

Variabel	Mean	Kategori		
		Rendah	Sedang	Tinggi
Kedisiplinan Berlalu Lintas	56.34	1%	59%	40%
Kemampuan Role Taking	14.33	2%	49%	49%
Dukungan Sosial	63.51	0	17%	83%

Tabel 6. Kategorisasi Skor Kedisiplinan Berlalu Lintas

Kategori	Rentang Skor
Tinggi Sekali	> 66
Tinggi	59 – 66
Sedang	52 – 58
Rendah	45 – 51
Rendah Sekali	< 45

Tabel 7. Kategorisasi Skor Kemampuan Role Taking

Kategori	Rentang Skor
Tinggi Sekali	> 18
Tinggi	15 – 18
Sedang	13 – 14
Rendah	9 – 12
Rendah Sekali	< 9

Tabel 8. Kategorisasi Skor Dukungan Sosial

Kategori	Rentang Skor
Tinggi Sekali	> 80
Tinggi	69 – 80
Sedang	57 – 68
Rendah	46 – 56
Rendah Sekali	< 46

Hasil uji korelasi menunjukkan bahwa nilai korelasi antara kemampuan *role taking* dengan kedisiplinan berlalu lintas sebesar $r_{xy}=0.148$ dengan signifikansi sebesar $p=0.006$ ($p<0.05$). Artinya terdapat hubungan positif yang signifikan antara kemampuan *role taking* ability dengan kedisiplinan berlalu lintas. Hal ini berarti semakin tinggi kemampuan *role taking* maka akan semakin tinggi kedisiplinan berlalu lintas. Selanjutnya, korelasi antara dukungan sosial dengan kedisiplinan berlalu lintas sebesar $r_{xy}=0.712$ dengan signifikansi sebesar $p=0.000$ ($p<0.05$). Artinya terdapat hubungan positif yang signifikan antara dukungan sosial dengan kedisiplinan berlalu lintas. Hal ini berarti semakin tinggi dukungan sosial yang diterima maka akan semakin tinggi kedisiplinan berlalu lintas.

Tabel 9. Nilai Korelasi Dukungan Sosial dan Role Taking dengan Kedisiplinan Berlalu lintas

		Kedisiplinan Berlalu Lintas	Dukungan Sosial	Role Taking Ability
Pearson Correlation	Kedisiplinan Berlalu Lintas	1.000	.712	.148
	Role Taking Ability	.148	.181	1.000
	Dukungan Sosial	.712	1.000	.181
Sig. (1-tailed)	Kedisiplinan Berlalu Lintas	.	.000	.006
	Role Taking Ability	.006	.001	.
	Dukungan Sosial	.000	.	.001
N	Kedisiplinan Berlalu Lintas	292	292	292
	Role Taking Ability	292	292	292
	Dukungan Sosial	292	292	292

Pengaruh dukungan sosial dan kemampuan *role taking* terhadap kedisiplinan berlalu lintas sebesar $R = 0.712$, artinya terdapat pengaruh positif yang signifikan dukungan sosial dan kemampuan *role taking* terhadap kedisiplinan berlalu lintas. Skor *R-Square* sebesar 0.507 menunjukkan sumbangan efektif variabel kemampuan *role taking* dan dukungan sosial terhadap kedisiplinan berlalu lintas sebesar 50.7%. Dapat diartikan variabel lain memiliki pengaruh sebesar 49,3% terhadap kedisiplinan berlalu lintas.

Tabel 10. Pengaruh antara Dukungan Sosial dan Role Taking Ability Terhadap Kedisiplinan Berlalu Lintas

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.712 ^a	.507	.504	4.28410	1.733

a. Predictors: (Constant), Role Taking Ability, Dukungan Sosial

b. Dependent Variable: Kedisiplinan Berlalu Lintas

Persamaan model regresi yang diperoleh adalah $Y = 27.122 + 0.048 \cdot X_1 + 0.449 \cdot X_2$. Konstanta sebesar 27.122 dapat diartikan jika tidak ada kemampuan *role taking* dan dukungan sosial maka kedisiplinan berlalu lintas adalah 27.122 (rendah sekali). Koefisien regresi kemampuan *role taking* sebesar 0.048 menyatakan bahwa setiap penambahan 1 skor kemampuan *role taking* akan meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas sebesar 0.048. Selanjutnya, koefisien regresi dukungan sosial sebesar 0.449 menyatakan bahwa setiap penambahan 1 skor dukungan sosial akan meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas sebesar 0.449. Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa dukungan

sosial memberikan pengaruh lebih besar terhadap kedisiplinan berlalu lintas, jika dibandingkan dengan kemampuan *role taking*. Adapun penambahan 1 angka pada variabel kemampuan *role taking* dan dukungan sosial secara bersama-sama dapat meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas sebesar 0.497.

Tabel 11. Koefisien Regresi Berganda

Model		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Coefficients Beta		
1	(Constant)	27.122	2.037		13.313	.000
	Role Taking Ability	.048	.102	.020	.474	.636
	Dukungan Sosial	.449	.027	.708	16.877	.000

a. Dependent Variable: Kedisiplinan Berlalu Lintas

Pembahasan

Hasil penelitian menunjukkan korelasi antara kemampuan *role taking* dengan kedisiplinan berlalu lintas sebesar $r_{xy} = 0.148$ dengan $sig. = 0.006$ ($p < 0.05$), sedangkan dukungan sosial memiliki korelasi yang lebih kuat dengan kedisiplinan berlalu lintas sebesar $r_{xy} = 0.712$ dengan $sig. = 0.000$ ($p < 0.05$). Artinya, baik variabel kemampuan *role taking* maupun variabel dukungan sosial keduanya memiliki hubungan positif yang signifikan dengan kedisiplinan berlalu lintas, tetapi dukungan sosial memiliki hubungan yang lebih kuat. Hal ini berarti jika kemampuan *role taking* atau dukungan sosial tinggi maka kedisiplinan berlalu lintas juga akan tinggi.

Hasil penelitian ini mendukung pendapat Selman (1971) yang mengatakan bahwa kemampuan *role taking* mendukung kemampuan individu untuk dapat mengambil tindakan yang lebih baik dengan mempertimbangkan dampaknya bagi orang lain. Kemampuan *role taking* membuat individu mampu melihat sudut pandang orang lain, dan bagaimana individu memahami pikiran dan perasaan orang lain. Tingginya kemampuan *role taking* inilah yang menyebabkan siswa SMA/SMK di Surabaya dapat dikatakan cukup memiliki kesiagaan dan kewaspadaan pada pengguna jalan; mengetahui aturan-aturan dan prosedur berkendara; serta dapat mengutamakan kepentingan umum, keselamatan diri sendiri, dan orang lain.

Tingginya kedisiplinan berlalu lintas pada siswa SMA/SMK di Surabaya dapat dilihat dari hasil uji deskriptif pada data penelitian yang menunjukkan bahwa rata-rata nilai kedisiplinan berlalu lintas yang diperoleh subjek penelitian adalah 56,34 (kategori sedang). Sejumlah 59% subjek penelitian memiliki kedisiplinan berlalu lintas yang tergolong sedang, dan 40% memiliki tingkat kedisiplinan berlalu lintas yang tergolong tinggi.

Disisi lain, rata-rata nilai kemampuan *role taking* yang diperoleh subjek adalah sebesar 14 (kategori sedang). Hanya sejumlah 2% dari subjek yang memiliki kemampuan *role taking* rendah, sedangkan 49% memiliki kemampuan *role taking* yang tergolong sedang dan 49% lainnya tergolong tinggi. Dapat disimpulkan bahwa sebagian besar siswa SMA/SMK di Surabaya memiliki kemampuan yang cukup memadai dalam melihat sudut pandang orang lain, memahami pikiran, dan perasaan orang lain. Hasil penelitian membuktikan bahwa kemampuan *role taking* yang cukup baik ini mempengaruhi kedisiplinan berlalu lintas yang cukup baik. Dengan kata lain, kemampuan siswa untuk memahami pikiran dan perasaan orang lain memungkinkannya untuk lebih memperhatikan bagaimana tindakan yang dilakukan saat berkendara dapat berdampak pada keselamatan dirinya dan orang lain.

Hasil penelitian ini juga mendukung pendapat Kendall (2011) yang mengatakan bahwa dukungan dari lingkungan sekitar bagi remaja, khususnya keluarga, akan melindungi siswa dari hal-hal buruk sebagai konsekuensi dari tindakannya yang tidak disiplin dalam berlalu lintas. Dukungan sosial yang diterima siswa SMA/SMK di Surabaya dapat membuat mereka merasa dicintai, diperhatikan, dihargai, dihormati dan dianggap sebagai bagian kelompok (Taylor, 2009). Hal inilah yang kemudian dapat meningkatkan kedisiplinan dalam berlalu lintas.

Tingginya dukungan sosial yang diterima oleh siswa SMA/SMK di Surabaya dapat dilihat dari hasil analisis deskriptif yang menunjukkan rata-rata skor dukungan sosial yang diperoleh subjek adalah 63,51 (tinggi), dengan 17% subjek memiliki dukungan sosial yang tergolong sedang, dan 83% tergolong tinggi. Dapat disimpulkan bahwa siswa SMA/SMK di Surabaya mendapatkan cukup dukungan sosial dari keluarga, sekolah dan orang-orang terdekat yang dapat membuat mereka menjadi cukup disiplin dalam berlalu lintas. Dukungan sosial yang diberikan oleh keluarga ini meliputi dukungan emosional, dukungan instrumental, dukungan kognitif, dan dukungan perilaku

(Saronson, 1983).

Menurut hasil wawancara dengan pihak sekolah, diperoleh informasi bahwa sekolah-sekolah SMA/SMK di Surabaya telah memprogramkan kegiatan sosialisasi tentang pentingnya disiplin dalam berlalu lintas. Sosialisasi tentang kedisiplinan berlalu lintas pada siswa SMA/SMK di Surabaya biasanya dilaksanakan oleh guru Bimbingan Konseling, atau diselenggarakan oleh pihak sekolah bekerjasama dengan Kepolisian. Kegiatan-kegiatan sosialisasi inilah yang menyebabkan tingginya kedisiplinan berlalu lintas pada siswa SMA dan SMK di Surabaya.

Menurut Santrock (2003) dukungan sosial yang diterima oleh seseorang akan meningkatkan rasa percaya diri individu. Selain itu orang yang merasa mendapatkan dukungan sosial akan menjadi lebih kompeten dan mampu melakukan hal-hal yang positif. Diperkuat dengan pendapat Leddy (2006), menurutnya dukungan sosial memberikan dampak yang positif baik secara sosial, psikologis dan perilaku.

Hasil analisis regresi berganda menunjukkan adanya pengaruh kemampuan *role taking* dan dukungan sosial terhadap kedisiplinan berlalu lintas dengan $R=0.712$, yang berarti pengaruhnya tergolong kuat. Nilai *R-Square* yang diperoleh adalah 0.507 yang menunjukkan bahwa 50,7% dari kedisiplinan berlalu lintas dipengaruhi oleh variabel kemampuan *role taking* dan dukungan sosial. Dapat dikatakan variabel lain memiliki pengaruh sebesar 49,3% terhadap kedisiplinan berlalu lintas. Menurut Unaradjan (2003) kedisiplinan dapat dipengaruhi oleh faktor: 1) keadaan keluarga; 2) keadaan lingkungan sekolah; 3) keadaan masyarakat; 4) keadaan fisik seperti kesehatan dan; 5) keadaan.

Secara lebih detail dapat dijelaskan, hasil uji regresi berganda menunjukkan bahwa model regresi yang dihasilkan dalam penelitian ini efektif jika digunakan untuk memprediksi pengaruh kemampuan *role taking* dan dukungan sosial terhadap kedisiplinan berlalu lintas, dengan skor $F=148.835$ dengan $\text{sig.}=0.000$ ($p<0.05$).

Persamaan model regresi yang diperoleh adalah $Y= 27.122 + 0.048. X_1 + 0.449. X_2$. Konstanta sebesar 27.122 dapat diartikan jika tidak ada kemampuan *role taking* dan dukungan sosial maka kedisiplinan berlalu lintas adalah 27.122 (rendah sekali). Koefisien regresi kemampuan *role taking* sebesar 0.048 menyatakan bahwa setiap penambahan 1 skor kemampuan *role taking* akan meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas sebesar 0.048. Selanjutnya, koefisien regresi dukungan sosial sebesar 0.449 menyatakan bahwa setiap penambahan 1 skor dukungan sosial akan meningkatkan kedisiplinan berlalu

lintas sebesar 0.449. Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa dukungan sosial memberikan pengaruh lebih besar terhadap kedisiplinan berlalu lintas, jika dibandingkan dengan kemampuan *role taking*. Adapun penambahan 1 angka pada variabel kemampuan *role taking* dan dukungan sosial secara bersama-sama dapat meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas sebesar 0.497.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dukungan sosial memiliki pengaruh yang lebih besar terhadap kedisiplinan berlalu lintas. Kondisi ini sesuai dengan tahapan perkembangan remaja yang lebih banyak dipengaruhi oleh lingkungan sosialnya. Oleh karena itu dukungan sosial lebih memberikan pengaruh pada kedisiplinan berlalu lintas dibandingkan kemampuan internal individu dalam mengambil peran.

Hasil penelitian yang menunjukkan bahwa dukungan sosial terutama keluarga yang memberikan pengaruh besar pada kedisiplinan berlalu lintas pada remaja menyiratkan bahwa diperlukan adanya intervensi yang dapat menguatkan pemberian dukungan sosial tersebut. Dengan kuatnya peran keluarga dalam memberikan dukungan sosial, maka remaja akan semakin menaati aturan saat berkendara sehingga kecelakaan yang terjadi dapat diminimalisir.

Simpulan

Hasil penelitian menunjukkan adanya pengaruh kemampuan *role taking* dan dukungan sosial terhadap kedisiplinan berlalu lintas. Penambahan 1 angka pada variabel kemampuan *role taking* dapat meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas sebesar 0.048, sedangkan penambahan 1 angka pada variabel dukungan sosial dapat meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas sebesar 0.449.

Berdasar pada hasil penelitian, dapat disarankan beberapa hal berikut: 1) sekolah dan pemerintah perlu lebih banyak memberikan penyuluhan atau pelatihan untuk meningkatkan kemampuan *role taking* siswa dan meningkatkan dukungan sosial yang diberikan dalam bentuk memberikan penyuluhan atau pelatihan yang terkait dengan kedisiplinan berlalu lintas; 2) orang tua perlu meningkatkan dukungan sosial kepada siswa dalam bentuk memberikan perhatian, kenyamanan dan penghargaan (seperti memberikan pujian ketika anak memeriksa kendaraan sebelum digunakan); 3) peneliti selanjutnya dapat mengembangkan penelitian serupa dengan melibatkan variabel-variabel lain yang turut mempengaruhi kedisiplinan berlalu lintas. Selain itu dapat juga

dikembangkan penelitian eksperimental untuk melihat pengaruh pelatihan-pelatihan peningkatan kemampuan *role taking* terhadap kedisiplinan berlalu lintas.

Referensi

- Baron. R.A. & Byrne. D. (2003). Psikologi Sosial Edisi Kesepuluh Jilid 2. Jakarta: Erlangga.
- Gaikindo. (2015). Survey menunjukkan 57% korban kecelakaan berpendidikan SLA. diakses 24 Oktober 2018. <https://www.gaikindo.or.id/survei-menunjukkan-57-korban-kecelakaan-lalu-lintas-berpendidikan-sla/>
- Honma, Y., & Uchiyama, I. (2016). The relationship between role-taking ability and school liking or school avoidance: Rule and moral situation. *Comprehensive Psychology* , 5, 1-11, doi: 10.1177/2165222816648079.
- Johnson. D. W, Johnson. F. (1991) *Joining Together. Group Theory and Group Skill*. Fourth Edition. Englewood Cliffts; Prentice Hall Inc.
- Kendal, J.R. (2011). Interactions between cognition and culture. In *Evolutionary Psychology: a critical introduction*. Swami, V. Oxford: Wiley-Blackwell. 311-342.
- Leddy, S.K. (2006). *Health Promotion: Mobilizing Strengths to Enhance Health, Wellness, and WellBeing*. Philadelphia: F.A. Davis Company.
- Rakhmani, F. (2013). Kepatuhan remaja dalam berlalu lintas. *Sociodev*, 2(1), 1-7.
- Santrock, J. W. (2003). *Adolescence*. Edisi Keenam. Alih Bahasa Drs. Shinto B. Adelar dan SherlySaragih. Jakarta: Erlangga.
- Sarafino, E. P. (2006). *Health Psychology: Biopsychosocial Interactions*. Fifth Edition. USA: John Wiley & Sons.
- Sarason, I. G., Levine, H. M., Basham, R. B., & Sarason, B. R. (1983). Assessing social support: The social Support Questionnaire. *Journal of Personality and Social Psychology*, 44(1), 127-139.
- Selman, R. (1971). The relation of role taking to the development of moral judgement in children. *Child Development* , 42, 79-91, doi: 10.2307/1127066.
- Sutawi. *Membangun Budaya Keselamatan Jalan*. Karya Tulis Ilmiah. Departemen Perhubungan: Jakarta
- Taylor, E.S. 2009. *Health Psychology*. New York: McGRAW-HILL. International Edition.