

HUBUNGAN KONFORMITAS DENGAN KEDISIPLINAN BERLALU LINTAS PADA ANGGOTA KLUB MOTOR DI SAMARINDA

Ade Septian Noor ¹

*Program Studi Psikologi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Mulawarman Samarinda*

ABSTRACT. *This study aims to determine the relationship between conformity and traffic discipline in motorcycle club members in Samarinda. This study consists of two variables: the dependent variable, namely traffic discipline and the independent variable, namely conformity. Data collection is done by using a scale of conformity with discipline. The sample in this study were 100 motorcycle club members in Samarinda using the purposive sampling method. The data analysis technique used is the statistical analysis of product moment correlation. Research shows that there is a very significant and positive relationship between conformity and traffic discipline with $r = 0.312$ and $p = 0.002$.*

Keywords: *conformity, traffic discipline.*

ABSTRAK. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan konformitas dengan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor di Samarinda. Penelitian ini terdiri dari dua variabel yaitu variabel tergantung yakni kedisiplinan berlalu lintas dan variabel bebas yakni konformitas. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan skala konformitas dengan kedisiplinan. Sampel dalam penelitian ini adalah anggota klub motor di Samarinda sebanyak 100 dengan menggunakan metode purposive sampling. Teknik analisis data yang digunakan adalah analisis statistik yaitu korelasi produk momen (correlation product moment). Penelitian menunjukkan terdapat hubungan yang sangat signifikan dan positif antara konformitas dan kedisiplinan berlalu lintas dengan $r = 0.312$ dan $p = 0.002$.

Kata kunci: konformitas, kedisiplinan berlalu lintas.

¹ Email: ade.septiannoor@yahoo.co.id

PENDAHULUAN

Transportasi adalah salah satu elemen yang sangat penting dalam kehidupan manusia dan dalam perkembangannya. Transportasi telah menjadi salah satu kebutuhan manusia yang paling mendasar, mulai dari kegiatan hidup tunggal yang paling sederhana sampai pada kegiatan hidup yang paling kompleks dan selalu menimbulkan dampak yang baik bagi kehidupan manusia. Transportasi selalu menimbulkan dampak yang baik bagi kehidupan manusia. Transportasi selalu menjadi pembicaraan karena dipandang dapat menghemat waktu dalam

memindahkan sebuah objek dari satu tempat ketempat lain.

Perkembangan transportasi juga menjadi salah satu penyebab kematian dalam masyarakat yang diakibatkan oleh kecelakaan. Meningkatnya angka kecelakaan juga diperjelas dengan data yang didapatkan dari Polresta Samarinda yang berdasarkan catatan tentang LAKA LANTAS (Kecelakaan Lalu Lintas) bulan Januari sampai dengan bulan Desember tahun 2014 di kota Samarinda yang dilakukan oleh Polresta Samarinda di uraikan dalam bentuk tabel sebagai berikut:

LAKA LANTAS BULAN JANUARI S/D DESEMBER 2014

| No | Bulan | Jumlah laka | Korban | | | Kerugian materil |
|----|-----------|-------------|--------|----|-----|-------------------|
| | | | Md | Lb | Lr | |
| 1 | Januari | 19 | 11 | 7 | 12 | Rp 58.350.000,00 |
| 2 | Februari | 26 | 6 | 7 | 27 | Rp 68.750.000,00 |
| 3 | Maret | 25 | 10 | 3 | 18 | Rp 218.400.000,00 |
| 4 | April | 14 | 5 | 0 | 17 | Rp 15.550.000,00 |
| 5 | Mei | 14 | 6 | 3 | 13 | Rp 21.250.000,00 |
| 6 | Juni | 14 | 5 | 8 | 18 | Rp 27.575.000,00 |
| 7 | Juli | 33 | 16 | 16 | 43 | Rp 141.200.000,00 |
| 8 | Agustus | 20 | 8 | 10 | 9 | Rp 52.100.000,00 |
| 9 | September | 23 | 8 | 12 | 15 | Rp 174.800.000,00 |
| 10 | Oktober | 16 | 9 | 6 | 6 | Rp 124.200.000,00 |
| 11 | November | 12 | 5 | 3 | 6 | Rp 13.250.000,00 |
| 12 | Desember | 10 | 8 | 1 | 5 | Rp 17.500.000,00 |
| | Jumlah | 226 | 97 | 76 | 185 | Rp 932.925.000,00 |

Sumber data: Di dapat dari hasil penelitian

Berdasarkan tabel di atas, maka dapat disimpulkan bahwa jumlah LAKA pada bulan Januari sampai dengan bulan Desember 2014 adalah 226 LAKA, korban MD (Meninggal Dunia) sebanyak 97 orang, korban LB (Luka Berat) sebanyak 76 orang, korban LR (Luka Ringan) sebanyak 185 orang, serta

kerugian materil yang dikeluarkan untuk LAKA LANTAS tersebut berjumlah Rp 932.925.000,00.

Masalah kedisiplinan berlalu lintas yang buruk merupakan fenomena yang terjadi di kota-kota besar dan di negara-negara sedang berkembang. Di Indonesia pemerintah pernah menyerukan gerakan

disiplin di jalan raya. Salah satu wujudnya yaitu dengan mengeluarkan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau lebih dikenal sebagai UULAJR. Adanya UULAJR diharapkan masyarakat dapat memahami dan melaksanakan Undang – Undang tersebut sebagai pedoman dalam disiplin berlalu lintas, tetapi kenyataannya masih banyak ditemui pelanggaran yang dilakukan oleh para pengguna jalan. Dibeberapa tempat dapat dijumpai sejumlah kendaraan umum seperti angkot atau bus kota yang berhenti sembarangan padahal terdapat rambu dilarang berhenti, sepeda motor melewati trotoar yang seharusnya untuk pejalan kaki, berjalan melawan arus, berputar arah sembarangan, kebut – kebutan dan bermanuver di jalan yang padat (Irawan dkk, 2008).

Karakteristik warga Samarinda yang terbilang susah untuk menyadari pentingnya kedisiplinan berlalu lintas di jalan raya juga telah dibuktikan adanya perbandingan warga Samarinda dengan warga Balikpapan yang didapatkan dari salah satu buku yang berjudul Samarinda *versus* Balikpapan yang dibuat oleh (Cahyoadi, 2014) yang menyatakan bahwa posisi kota Balikpapan mendapatkan keunggulan dengan

mudahnya transportasi ke kota tersebut. Kalau dari luar pulau, Jawa misalnya, ke Samarinda harus lewat Balikpapan, tetapi ke Balikpapan tidak perlu ke Samarinda dulu. Keuntungan itu karena adanya Bandara Sepinggang yang sampai sekarang belum bisa ditandingi Samarinda. Kemudian dari lalu lintas yang dinilai lalu lintas di Balikpapan lebih rapi dari Samarinda. Pendapat ini bahkan banyak disetujui juga oleh warga Samarinda. Entah mengapa warga Samarinda sendiri tidak malu dan tidak ingin meniru Balikpapan dalam berlalu lintas.

Di Samarinda masih banyak ditemui penyerobot jalan dan lampu merah seenaknya dan parkir yang tidak teratur. Banyak juga yang berhenti seenaknya tanpa melihat situasi. Kalau di Balikpapan relatif lalu lintas yang rapi dan tidak saling serobot. Mengingat warga kota keduanya sama-sama pendatang, sama-sama terpelajar yang bekerja di perusahaan besar di bidang pertambangan. Mungkin orang Samarinda lupa kalau kotanya sudah ramai. Mereka masih berfikir kalau berhenti di jalan atau parkir sembarangan atau menyerobot jalan tidak bikin macet. Adapun data tidak disiplin di Samarinda yang didapat dari POLRESTA SAMARINDA sebagai berikut:

PENGEMUDI YANG MELAKUKAN PELANGGARAN

| No | Gar | Wilayah | M.Atan | K.Cptn | Rambu | Surat | K.Lngkpn | Helm | Lawan Arus | Lain-Lain |
|----|-----|---------|--------|--------|-------|-------|----------|------|------------|-----------|
| 1 | 75 | Utara | - | 2 | 22 | 21 | 5 | 8 | 14 | 3 |
| 2 | 71 | Ilir | - | 6 | 4 | 30 | 4 | 17 | 8 | 2 |
| 3 | 76 | Ulu | - | 24 | 6 | 13 | 9 | 12 | 6 | 6 |
| 4 | 67 | Kunjang | 3 | 1 | 19 | 27 | 6 | 3 | 6 | 2 |
| 5 | 73 | Sebrang | - | 2 | 9 | 32 | 5 | 17 | 4 | 4 |
| 6 | 67 | Palaran | 2 | - | 6 | 32 | 2 | 19 | 2 | 4 |

| | | | | | | | | | | |
|---|-------|------------------|----|----|-------|-------|-----|-----|-----|-----|
| 7 | 8.091 | Anggota Lapangan | 86 | 22 | 2.372 | 3.478 | 228 | 413 | 822 | 648 |
| | | Jumlah | 91 | 57 | 2.439 | 3.654 | 259 | 489 | 862 | 669 |

Sumber data: Di dapat dari hasil penelitian

Berdasarkan tabel di atas, maka dapat disimpulkan bahwa jumlah pengemudi yang melakukan pelanggaran adalah 91 pelanggaran muatan, 57 pelanggaran kecepatan, 2.349 pelanggaran rambu, 3.654 pelanggaran surat, 259 pelanggaran kelengkapan, 489 pelanggaran helm, 862 pelanggaran lawan arus dan yang terakhir 669 pelanggaran lain-lain.

Pengendara memegang peranan vital dalam berlalu lintas. Temuan di berbagai negara menunjukkan bahwa faktor manusia merupakan penyebab utama. Penyebab utama yang dimaksud adalah *human error*. Pendapat yang relevan juga diungkapkan oleh (Arianto, 2009) 91 persen kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh *human error*, 5 persen disebabkan faktor kendaraan, 3 persen faktor jalan dan 1 persen oleh faktor lingkungan. Faktor *human error* menjadi penyumbang terbesar karena masyarakat tidak mematuhi peraturan lalu lintas atau berperilaku yang tidak terpuji selama berada di jalan raya.

Hasil wawancara pertama dengan salah satu polisi Satlantas Samarinda berinisial L pada tanggal 6 Februari 2015 di Ruang KANIT LANTAS Samarinda pada jam 10.30-11.15 WITA mengatakan bahwa kasus-kasus LAKA LANTAS disebabkan karena kurangnya kesadaran dari pengendara dan kelalaian pengendara dalam berlalu lintas yang menyebabkan banyaknya korban jiwa.

Saat ini populasi sepeda motor memang tengah menanjak dan menjadi

pilihan utama sebagian masyarakat Samarinda. Sepeda motor di Samarinda tidak hanya dianggap sebagai alat transportasi, namun juga merupakan gaya hidup yang tidak terpisahkan dari masyarakat samarinda. Sepeda motor menjadi citra dari pemiliknya, menjadi sebuah hobi bagi pemiliknya, dan dari sinilah masyarakat dalam hal ini pemilik atau pengguna motor mulai mencari wadah atau tempat untuk menyalurkan hobinya yang kemudian membentuk kelompok – kelompok pecinta sepeda motor atau yang lebih akrab kita kenal dengan komunitas motor, klub motor maupun geng motor.

Berkendara yang aman (*safety riding*) sangat diperlukan di dalam berlalu lintas untuk menjaga kelancaran transportasi, selain itu berkendara yang aman (*safety riding*) bertujuan untuk mencegah dan meminimalisir dampak dari kecelakaan. Klub motor dapat dijadikan salah satu sarana untuk menanamkan disiplin berlalu lintas khususnya bagi para remaja yang dipandang masih memiliki emosi yang tidak stabil sehingga membahayakan diri sendiri ataupun orang lain saat berkendara.

Berdasarkan hasil survey yang didapatkan oleh penulis di Polresta Samarinda, dimana penulis mendapatkan data club motor yang resmi adalah sebagai berikut: Kawasaki Ninja sebanyak 3 club motor, Yamaha sebanyak 5 club (Vixion, RX King, MIO, Byson, Scorpio), Vespa sebanyak 1 club, Suzuki Tundher sebanyak

1 club, Honda sebanyak 3 club (Honda 70, CBR, Tiger), dan yang terakhir MOGE (Motor Gede) sebanyak 1 club. Jadi berdasarkan keterangan di atas selain club motor tidak terdaftar di atas, club motor tersebut tidak resmi.

Hasil wawancara kedua peneliti dengan anggota Klub motor Samarinda di di GOR Segiri pada tanggal 8 Februari 2015 di di GOR Segiri pada jam 20.30 – 21.00 WITA, menyatakan bahwa klub motor memiliki peranan penting dalam membentuk kedisiplinan berkendara pada anggotanya hal ini disebabkan karena aturan – aturan yang ada pada klub motor adalah mengenai *safety riding* yaitu mentaati peraturan lalu lintas, menghormati sesama pengguna jalan, dan jauh dari sisi negatif, salah satunya seperti balapan liar di jalanan umum yang dapat mengganggu pengendara lain dan membahayakan pengendara lain.

Ada sisi negatif, ada juga sisi positif bila dicermati secara bijaksana, sisi positif yang dapat digali dari keberadaan klub motor antara lain para anggotanya bisa saling berdiskusi atau tukar pengalaman mengenai tips *service* atau modifikasi motor sehingga dapat menambah pengetahuan akan seluk – beluk mengenai motor. Bahkan pengetahuan yang diperoleh bisa dijadikan modal dimasa depan yaitu dengan membuka usaha bengkel *service* atau modifikasi motor. Di setiap klub motor pasti memiliki struktur organisasi dan pada waktu – waktu tertentu anggota klub motor ini berkempul untuk mengadakan kegiatan *touring* ke berbagai daerah, mengikuti pameran otomotif, lomba modifikasi motor bahkan mengadakan bakti sosial seperti sunatan massal, donor darah atau peduli korban bencana alam. Selain itu, di beberapa klub motor juga mengadakan

acara khusus untuk melatih dan memberi pendidikan tentang keselamatan dan keamanan dalam berkendara (*safety riding*) dengan melibatkan beberapa vendor sebagai sponsor (Berlianto, 2007).

Hasil wawancara ketiga peneliti dengan anggota Klub motor Samarinda di di GOR Segiri pada tanggal 10 April 2015 di di GOR Segiri pada jam 20.30 – 21.00 WITA, menyatakan bahwa salah satu anggota club motor yang dimana menurut kesaksian teman-teman satu clubnya yang berinisial RN adalah anggota yang sulit diatur dan masih kurang kesadaran dalam berdisiplin berlalu lintas sehingga banyak laporan dari club motor lain tentang perilakunya yang menyimpang pada saat di jalan raya atau melanggar peraturan lalu lintas. Dari wawancara yang saya dapatkan dari RN bahwa ia mengatakan adanya rasa malas untuk mentaati peraturan lalu lintas, hal ini disebabkan karena kebiasaan sejak dari dulu, dan ia juga mengatakan bahwa di Samarinda peraturan lalu lintasnya tidak begitu ketat seperti di kota-kota besar lainnya dan aturan yang diberlakukan oleh club motor sendiri terhadap ia mengaku masih kurang memahami. Sedangkan YD anggota club motor yang telah menerapkan disiplin *safety riding* dalam dirinya mengatakan bahwa club motor mempunyai peranan penting dalam membentuk *safety riding*, salah satunya yaitu mentaati sesama pengguna jalan, dan tetap mematuhi rambu – rambu lalu lintas walaupun tidak ada petugas yang sedang bertugas di pos polisi, menurut YD kebanyakan dari masyarakat Samarinda apabila tidak ada polisi yang berjaga maka aturan rambu – rambu lalu lintas tidak akan dipatuhi. Akan tetapi YD merasa bahwa dengan menjadi anggota club motor maka kesadaran untuk *safety riding* itu perlu dan ditambah lagi club

motor adalah salah satu bentuk mitra kepolisian untuk mengkampanyekan kedisiplinan berlalu lintas, dan menjadi pelopor berkendara yang aman pada masyarakat.

Pelanggaran–pelanggaran lalu lintas saat berada di jalan raya mendapat perhatian pihak kepolisian. Guna mengurangi pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara, khususnya anggota klub motor, pihak kepolisian menyikapi keberadaan klub motor dengan cara memanfaatkan keberadaan klub motor sebagai sarana kampanye disiplin berlalu lintas. Klub motor yang ada dijadikan sebagai mitra Satlantas dalam mewujudkan dan menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Tujuan pihak kepolisian melibatkan klub motor yaitu diharapkan remaja anggota klub motor bisa menjadi teladan teman – teman sebayanya. Selain itu juga mampu mengubah remaja mengendalikan dirinya maupun menumbuhkan pengetahuan dalam berlalu lintas.

Klub motor adalah kelompok pecinta roda dua, di dalam kelompok individu yang memiliki tingkat konformitas tinggi akan banyak tergantung pada aturan – aturan dan norma yang berlaku dalam kelompoknya, termasuk dalam berperilaku. Hal ini terjadi karena pengaruh kelompok terhadap individu tersebut adalah agar dirinya diterima di dalam kelompoknya (Octarina, 2008). Hal ini sejalan dengan hasil dari penelitian Adriansyah, M, A., & Rahmi, M (2012) yang menyatakan bahwa pengaruh dari teman jauh lebih kuat daripada pengaruh dari orang tua.

Faktor yang mempengaruhi remaja mampu mengendalikan dirinya, termasuk mengendalikan kesadaran dan kedisiplinan berlalu lintas adalah konformitas. (Hurlock,

2001) mengatakan bahwa konformitas bagi remaja atau individu yang berusia muda dan tidak berpengalaman lebih mudah dipengaruhi oleh apa yang dianggap kelompok mereka sebagai cara yang terbaik daripada pendirian mereka sendiri.

Berdasarkan wawancara keempat peneliti dengan anggota Klub motor Samarinda di di GOR Segiri pada tanggal 12 April 2015 di di GOR Segiri pada jam 21.30 – 22.00 WITA, menyatakan bahwa salah satu anggota klub motor yang berinisial AR mengatakan tidak ada desakkan agar disiplin akan tetapi ruang lingkup klub motor ini membuat saya lebih disiplin. Hal ini disebabkan karena klub motor mempunyai peranan dalam menerapkan kedisiplinan dalam berlalu lintas, agar sama dengan anggota klub lainnya maka saya mentaati peraturan yang telah diberlakukan klub motor, karena aturan itu dibuat dari hasil kesepakatan bersama. Dengan ini teman–teman klub motor yang lain kompak dalam melakukan tindakan, perilaku yang telah diterapkan sesuai dengan aturan- aturan yang disepakati teman-teman lainnya. Selama peraturan itu positif saya rasa teman-teman lambat laun akan menerimanya dan akan mentaati aturan dalam klub motor tersebut.

Zebua dan Nurdjayadi (2001) menyatakan pada dasarnya tidak mudah bagi remaja untuk mengikatkan dirinya pada suatu kelompok karena setiap kelompok memiliki tuntutan yang harus dapat dipenuhi oleh setiap remaja yang ingin bergabung. Remaja menyadari dan beranggapan bahwa penerimaan sosial dipengaruhi kesan penilaian orang lain terhadap dirinya sehingga banyak remaja melakukan usaha agar dapat diterima oleh lingkungan sosialnya, salah satunya dengan melakukan konformitas. Zebuya dan

Nurdjayadi (2001) juga menjelaskan konformitas adalah satu tuntutan yang tidak tertulis dari kelompok teman sebaya terhadap anggotanya namun memiliki pengaruh yang kuat dan dapat menyebabkan munculnya perilaku-perilaku tertentu pada remaja anggota kelompok tersebut. Bahkan apabila kelompok tersebut melakukan penyimpangan, maka remaja juga akan menyesuaikan dirinya dengan norma kelompok. Remaja tidak peduli dianggap nakal karena bagi mereka penerimaan kelompok lebih penting, sebab mereka tidak ingin kehilangan dukungan kelompok dan tidak ingin dikucilkan dari pergaulan. Menurut Ausubel (Monks, 2002) hal ini disebabkan karena remaja berada pada suatu masa perkembangan yang berada diantara masa kanak-kanak dan dewasa, dan dalam masa peralihan tersebut remaja melakukan proses mencari jati diri.

Menurut Baron dan Byrne (2005) konformitas remaja adalah penyesuaian perilaku remaja untuk menganut pada norma kelompok acuan, menerima ide atau aturan-aturan yang menunjukkan bagaimana remaja berperilaku. Di dalam konformitas ada suatu tekanan yang tidak kelihatan dari lingkungan sekitar yang memaksa seseorang agar bertindak laku sesuai dengan apa yang diharapkan kelompok. Bahkan tingkat konformitas itu beragam, mulai dari yang sekedar ikut – ikutan sampai pada ketaatan total (*from conformity to obedience*). Sedangkan (Sarwono, 2011) mengemukakan konformitas adalah kesesuaian antara perilaku seseorang dengan perilaku orang lain yang didorong oleh keinginannya sendiri. Konformitas terjadi dari kesamaan antara perilaku individu dengan perilaku orang lain atau perilaku dengan norma lingkungan sosial.

Tekanan melakukan konformitas berakar dari kenyataan bahwa diberbagai konteks ada aturan – aturan *eksplisit* ataupun tidak terucap yang mengindikasikan bagaimana manusia seharusnya atau sebaiknya bertindak laku (Baron dan Byrne, 2005). Aturan – aturan ini dikenal sebagai norma sosial (*social norms*), dan aturan-aturan ini seringkali menimbulkan efek yang kuat pada tingkah laku kita.

Berdasarkan uraian diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa klub motor yang teroganisir dengan baik adalah klub yang peduli dengan kedisiplinan berlalu lintas, dengan memberi pengaruh kepada anggota kelompoknya agar berdisiplin dalam mematuhi peraturan lalu lintas yang ada. sebaliknya, klub motor yang tidak teroganisir dengan baik dan tidak menerapkan kontrol yang ketat dapat memberi pengaruh konformitas yang tidak baik. Hal ini dapat memunculkan perilaku para anggotanya yang tidak bertanggung jawab dalam berkendara yaitu melanggar ketertiban berlalu lintas. Maka dengan demikian penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang mengukur apakah terdapat hubungan konformitas dengan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor di Samarinda.

TINJAUAN PUSTAKA

Kedisiplinan Berlalu Lintas

Kedisiplinan berlalu lintas adalah adalah seseorang mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu ataupun tidak, dimana larangan – larangan tersebut termuat didalam disiplin berlalu lintas merujuk pada UU RI No. 22 Tahun 2009 yang menerangkan bahwa segala perilaku

pengguna jalan baik bermotor ataupun tidak di jalan raya yang sesuai dengan undang – undang ataupun peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan (Hary, 2008).

Aspek-aspek kedisiplinan berlalu lintas

Menurut Barnadib (1986) dan Valsiener dan Achir (dalam Saksiono, 1994) aspek-aspek mengenai disiplin berlalu lintas meliputi: sikap mental, pemahaman, penyesuaian diri dan tanggung jawab.

Faktor – faktor yang mempengaruhi Disiplin Berlalu Lintas

Faktor – faktor mempengaruhi disiplin berlalu lintas yang berkaitan dengan individu sebagai pengguna jalan Fatnanta (Wardhana, 2009) antara lain: faktor – faktor yang mempengaruhi kedisiplinan berlalu 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 kedisiplinan yang meliputi pemaksaan oleh hukum dan norma yang diwakili oleh penegak hukum terhadap setiap anggota masyarakat serta unsur pengatur, pengendali dan pembentuk perilaku.

Konformitas

Konformitas adalah bila seseorang menampilkan perilaku tertentu karena disebabkan oleh karena orang lain menampilkan perilaku tersebut (Sears, 1994).

Konformitas merupakan suatu jenis pengantar sosial individu mengubah sikap dan tingkah laku mereka agar sesuai

dengan norma sosial yang ada (Baron & Byne, 2005). Tekanan melakukan konformitas berakar dari kenyataan bahwa diberbagai konteks ada aturan – aturan eksplisit ataupun tidak terucap yang mengindikasikan bagaimana manusia seharusnya atau sebaiknya bertingkah laku. Pendapat lain mendefinisikan konformitas sebagai perubahan perilaku seseorang karena pengaruh dari orang lain (Aronson, dkk., 2007).

Aspek-aspek yang mempengaruhi konformitas

Menurut Sears, dkk. (1994) aspek-aspek yang khas yang dapat menimbulkan konformitas meliputi tiga aspek yaitu, aspek kekompakan, aspek kesepakatan dan aspek ketaatan.

Faktor-faktor yang Mempengaruhi Konformitas

Ada dua alasan utama mengapa orang melakukan konformitas. Pertama, perilaku orang lain memberikan informasi yang bermanfaat. Kedua, individu melakukan konformitas karena ingin diterima secara sosial dan menghindari celaan (Sears, dkk., 1994).

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan untuk mengungkap data dalam penelitian ini menggunakan skala. Metode skala digunakan untuk mengungkap variabel bebas dan variabel terikat yaitu konformitas terhadap kedisiplinan berlalu lintas yang skalanya disusun oleh peneliti.

Pengumpulan data dilakukan dengan cara membagikan skala pada masing-masing subjek penelitian yakni anggota klub motor Samarinda. populasi

dalam penelitian ini adalah anggota klub motor Samarinda yang dimana jumlahnya tidak terhingga. Karakteristik subyek yang akan menjadi populasi dalam penelitian ini adalah berjenis kelamin laki-laki. Lama keanggotaan berkisar 4 bulan sampai 2 tahun. Berkisar antara usia 19-21 tahun, yang sedang berproses dalam membentuk karakter dan jati dirinya. Menurut (Daviddoff, 1991) selama masa remaja, individu menghadapi sejumlah tantangan. tuntutan dan harapan dengan keluarga, teman-teman dan masyarakatnya.

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan *product moment* dengan bantuan SPSS (*Statistical Package for Sosial Science*) versi 18.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa $r = 0.312$ dan $p = 0.002$, artinya $p < 0.05$ bahwa konformitas terdapat hubungan sangat signifikan terhadap kedisiplinan berlalu lintas dengan $p < 0.05$. Hal ini berarti semakin tinggi konformitas maka belum tentu semakin tinggi kedisiplinan berlalu lintas anggota klub motor di Samarinda. Tingginya konformitas bukan berarti bisa meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pada diri seseorang. Tetapi tingginya kedisiplinan berlalu lintas pada individu tersebut disebabkan oleh kepribadian masing-masing individu itu sendiri. kemauan atau tidaknya seseorang untuk menerima atau menolak aturan yang diberikan oleh mereka tergantung pada diri masing-masing individu itu sendiri. Salah satu contoh individu yang mau berdisiplin, dimana individu mau menerima aturan-

aturan yang ada di dalam dirinya. Disiplin terhadap aturan-aturan yang telah diterapkan di dalam diri individu tersebut dikarenakan peduli akan keselamatan dirinya.

Menurut Fatnanta (Wardana, 2009) faktor – faktor mempengaruhi disiplin berlalu lintas yang berkaitan dengan individu sebagai pengguna jalan salah satunya adalah faktor internal, dimana faktor internal merupakan faktor yang berasal dari dalam diri individu itu sendiri berupa sikap dan kepribadian yang dimiliki oleh individu yaitu suara sikap dan perilaku yang mencerminkan tanggung jawab terhadap kehidupan tanpa paksaan dari luar, dilaksanakan berdasarkan keyakinan yang besar bahwa hal itu bermanfaat bagi dirinya sendiri dan masyarakat sekaligus menggambarkan kemampuan seseorang untuk menyesuaikan pribadinya dan mengendalikan dirinya untuk patuh dengan hukum dan norma serta kebiasaan yang berlaku dalam lingkungan sosial.

Kemauan atau tidaknya seorang anggota kelompok tersebut untuk menerima atau menolak aturan yang diberikan oleh mereka tergantung pada diri masing-masing individu itu sendiri. Hal ini dikuatkan oleh Poedjawijatna (1970) mengemukakan bahwa watak atau karakter ialah seluruh *aku* yang ternyata dalam tindakannya terlibat dalam situasi, jadi memang di bawah pengaruh dari pihak bakat, temperamen, keadaan tubuh, dan lain sebagainya (Poedjawijatna, 1970) Watak dapat dipengaruhi dan dididik, tetapi pendidikan watak itu tetap merupakan pendidikan yang amat individual dan bergantung pada kehendak bebas dari orang yang dididiknya. Watak pun diartikan sebagai struktur batin manusia

yang nampak dalam tindakan tertentu dan tetap baik tindakan itu baik maupun buruk.

Menurut Sarwono (2011) yang mengatakan kesesuaian antara perilaku seseorang dengan perilaku orang lain yang didorong oleh keinginannya sendiri. Konformitas terjadi dari kesamaan antara perilaku individu dengan perilaku orang lain atau perilaku individu dengan norma lingkungan sosial. Dalam hal ini, individu yang mampu untuk bertahan dalam tekanan di dalam kelompoknya mereka akan cenderung untuk bisa menolak apa yang diinginkan dalam kelompoknya. Di dalam proses sosial tersebut seseorang akan terpengaruhi oleh individu, kelompok maupun organisasi masyarakat. Konformitas muncul ketika individu meniru sikap atau tingkah laku orang lain dikarenakan tekanan yang nyata maupun yang dibayangkan oleh mereka. Tekanan untuk mengikuti teman sebaya menjadi sangat kuat pada masa remaja. Konformitas terhadap tekanan sebaya pada remaja dapat menjadi positif atau negatif.

Berdasarkan uraian di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa konformitas pada Klub Motor Samarinda belum tentu meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas anggota Klub Motor. Tingginya konformitas bukan berarti bisa meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pada diri seseorang. Tetapi tingginya kedisiplinan berlalu lintas pada individu tersebut disebabkan oleh kepribadian masing-masing individu itu sendiri. kemauan atau tidaknya seseorang untuk menerima atau menolak aturan yang diberikan oleh mereka tergantung pada diri masing-masing individu itu sendiri. Salah satu contoh individu yang mau berdisiplin, dimana individu mau menerima aturan-aturan yang ada di dalam dirinya. Disiplin

terhadap aturan-aturan yang telah diterapkan di dalam diri individu tersebut dikarenakan peduli akan keselamatan dirinya.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa: Terdapat hubungan yang sangat signifikan antara konformitas dengan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor di Samarinda. Hal ini berarti semakin tinggi konformitas maka semakin tinggi kedisiplinan berlalu lintas anggota klub motor di Samarinda. Bahwa konformitas pada klub motor di Samarinda belum tentu meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas anggota klub motor. Hal itu dapat dilihat dari tingginya konformitas pada klub motor di Samarinda bukan berarti bisa meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas pada anggota klub motor di Samarinda. Tetapi tingginya kedisiplinan berlalu lintas pada individu tersebut disebabkan oleh kepribadian masing-masing individu itu sendiri.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini maka peneliti menyarankan beberapa hal sebagai berikut:

1. Saran Bagi Anggota Klub Motor
 - a. Diharapkan anggota klub motor meningkatkan kedisiplinan berlalu lintas dengan memahami dan melaksanakan peraturan lalu lintas.
 - b. Mampu menjadi contoh yang baik bagi masyarakat dengan taat berlalu lintas.
2. Saran Bagi peneliti selanjutnya
 - a. Peneliti selanjutnya hendaknya melakukan penelitian lebih dalam

untuk lebih mengetahui akar permasalahan dari disiplin berlalu lintas.

- b. Peneliti selanjutnya diharapkan untuk mengkaji masalah ini dengan jangkauan yang lebih luas dengan menambah variabel lain yang belum terungkap dalam penelitian ini. Seperti usia, emosional, harga diri, status sosioekonomi dan kinerja Polantas.

DAFTAR PUSTAKA

- Adriansyah, M. A., & Rahmi, M. (2012). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Moralitas Remaja Awal. *Psikostudia: Jurnal Psikologi*, 1(1), 1-16.
- Arianto, Henry. (2009). *Metode Penelitian Hukum*. Modul Kuliah Metode Penelitian Hukum Universitas Indonesia Esa Unggul, Jakarta.
- Aronson, W. Akert, & Fehr. (2007). *Social psychology*.
- Barnadib, I. (1986). *Filsafat Pendidikan: Suatu Tinjauan*.
- Baron, R. A., & Byrne, D. (2005). *Psikologi sosial*. Jakarta: Erlangga.
- Berlianto, A. (2007). *Safety Riding Community*. Di akses pada 1 Februari 2014. <http://saft7.com>.
- Cahyoadi. (2014). *Samarinda VS Balikpapan*. Sleman: Scritto Books Publisher.
- Davidoff, L. L. (1991). *Psikologi Suatu Pengantar (edisi ke-2). Jilid 2*.
- Hary, P. (2008). *Diktat Rekayasa Lalu Lintas*. Malang: Beta Offset.
- Elizabeth, B. H. (2001). *Psikologi Perkembangan: Suatu pendekatan sepanjang rentang kehidupan (Edisi 5)*. Jakarta: Erlangga.
- Irawan & Basu, S. (2008). *Manajemen Pemasaran Modern*. Yogyakarta: Liberty.
- Monks, F.J. (2002). *Psikologi Perkembangan: Pengantar Dalam Berbagai Bagiannya*. Cet. 14.: Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Octarina, M. (2008). *Hubungan Antara Konformitas Dengan Perilaku Merokok*. *Jurnal Psikologi Volume 2*, No. 3, Hlm. 6-11.
- Poedjawijatna, I. R. (1970). *Manusia dengan alamnya*. Obor.
- Saksono. (1994). *Polisi dan Lalu Lintas*. Bandung. Mandar Maju.
- Sarwono, S. W. (2011). *Psikologi Remaja edisi revisi*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sears, D.O., Feedman, J.L, & Peplau, L.A. (1994). *Psikologi Sosial*. Edisi Keduabelas. Jakarta: Kencana.
- Wardhana, D. (2009). *Panduan aman berlalu lintas*. Jakarta: Kawah Pustaka.
- Zebua, A.S, Nurdjayadi, R.D. (2001). *Hubungan antara Konformitas dan Konsep Diri dengan Perilaku Konsumtif pada Remaja Putri*. *Jurnal Ilmiah Psikologi Terapan: Phronesis*. Vol. 3, No. 6. , Hlm. 106-111.