

data yang dilansir Bag Ops Satlantas Polrestabes Surabaya terungkap, peringkat tertinggi ditempati oleh pelanggaran SIM yang mencapai 4.831 kasus. Peringkat kedua ditempati pelanggaran helm yang tercatat sebanyak 2.945 kasus. Sedangkan peringkat ketiga ditempati pelanggaran rambu oleh roda dua yang mencapai 2.631 kasus dan rata-rata usia pelaku pelanggaran lalu lintas masih didominasi oleh usia produktif sekitar 16 sampai 25 tahun. Seiring dengan meningkatnya angka pelanggaran lalu lintas yang terjadi angka kecelakaan pun ikut meningkat, yang mengakibatkan adanya korban luka maupun meninggal. (Aziz, 2014)

Banyaknya korban akibat dari kurang disiplinnya para pengendara dalam berlalu lintas membuat pihak kepolisian bertindak cepat dengan membuat berbagai macam program guna mengurangi angka pelanggaran dan korban kecelakaan lalulintas, serta membantu para pengendara untuk lebih disiplin dalam berlalu lintas. (Faizal, 2013). Program-program tersebut dilakukan dengan maksud untuk melindungi segenap pengendara kendaraan bermotor sebagai pengguna jalan, khususnya pengendara sepeda motor. Akan tetapi pada kenyataannya masih banyak ditemui pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh para pengguna jalan akibat dari kurang disiplinnya para pengendara, khususnya pengendara sepeda motor.

Disiplin secara terminologi menurut Harlock (2005) adalah merupakan latihan ketaatan batin dan watak dengan maksud supaya segala perbuatannya selalu metaati tata tertib. Terdapat empat unsur penting dalam disiplin di antaranya: (1) peraturan sebagai pedoman perilaku, (2) konsistensi dalam peraturan tersebut dan dalam cara yang digunakan untuk mengajarkan dan

memaksanya, (3) hukuman untuk pelanggaran peraturan dan (4) penghargaan untuk perilaku yang baik yang sejalan dengan peraturan yang berlaku.

Kedisiplinan dalam berlalu lintas pada individu merupakan bentuk perilaku tanggung jawab seseorang terhadap peraturan atau norma yang berlaku di jalan raya sebagai manifestasi kesadaran individu yang merupakan proses belajar dari lingkungan sosialnya sehingga perilaku disiplin tersebut dapat menimbulkan suasana berlalu lintas yang aman, lancar dan terkendali. Kesadaran disiplin berlalu lintas sejak dini harus mulai dilakukan, baik dilingkungan pendidikan maupun keluarga (Damayanti, 2014)

Disiplin tidak terjadi dengan sendirinya, melainkan harus ditumbuhkan, dikembangkan dan diterapkan dalam semua aspek dengan menerapkan sanksi, ganjaran dan hukuman sesuai dengan perbuatannya. Pada usia remaja, ketaatan pada peraturan lalu lintas diharapkan timbul dari diri remaja sendiri. Remaja diharapkan menyadari mengapa harus mentaati peraturan lalu lintas. Masa remaja dianggap paling rawan dibandingkan dengan fase-fase perkembangan lainnya.

Ausubel (1965 dalam Monks, Knoers & Haditono 1989) menggolongkan remaja dalam status interim, yaitu suatu masa perkembangan yang berada diantara masa kanak-kanak dan dewasa. Gangguan pada masa remaja umumnya muncul dalam bentuk kenakalan remaja seperti penyalahgunaan obat, perkelahian, pelanggaran dan adanya pertentangan antara remaja dengan pihak lain.

Soesilowindradini (1981 dalam Sulaiman, 2013) menambahkan Remaja akhir adalah remaja yang ada pada rentang usia 18-23 tahun. Masa remaja merupakan masa transisi dari masa anak-anak menuju masa jauh lebih matang

dari segala aspek perkembangan, yaitu masa dewasa. Remaja yang ada pada periode masa remaja akhir telah menunjukkan kestabilan yang bertambah jika dibandingkan dengan masa remaja awal. Namun nyatanya fakta tersebut tidak membantu remaja akhir untuk bisa mengontrol dirinya dalam menghindari perilaku kurang disiplin dalam berlalu lintas, dengan kematangan dan kestabilan yang bertambah, diharapkan semua remaja pada masa remaja akhir memiliki kontrol diri yang tinggi guna menghindari perilaku kurang disiplin berlalu lintas.

Prijodarminto (1994) menjelaskan ada beberapa faktor yang memengaruhi kedisiplinan berlalu-lintas yaitu faktor *external* dan *internal*. Faktor *external* meliputi sosial budaya, sosial ekonomi dan pendidikan sedangkan faktor *internal* meliputi: unsur sikap hidup, unsur tanggung jawab, unsur keinsafan, unsur keyakinan, unsur kemampuan menyesuaikan diri, unsur kemampuan mengontrol diri.

Dari sekian faktor penyebab ini, yang paling utama menyebabkan kecelakaan adalah faktor manusia, utamanya faktor kontrol diri. Disiplin dan kontrol diri masyarakat kita masih sangat rendah ketika berkendara di jalan raya. Rendahnya kemampuan kontrol diri inilah yang menyebabkan ribuan kasus kecelakaan di jalan raya. Hampir semua pengendara seakan terburu-buru untuk mencapai tujuan sehingga melanggar marka jalan dan menyebabkan kemacetan luar biasa. Kemacetan luar biasa menyebabkan kelelahan. Sementara itu pengemudi yang sudah merasa lelah sering tidak disiplin untuk istirahat sejenak agar tenaga dan konsentrasinya segar kembali untuk melanjutkan perjalanan. Keadaan saling serobot ini juga menyebabkan tingginya angka kecelakaan.

Sebagian besar kasus kecelakaan diduga karena pengendara ingin segera sampai tujuan, sehingga memacu kendaraan ketika jalan sudah lega walau melampaui batas kecepatan yang diijinkan. Atau pun menyerobot jalan ketika jalan macet atau ramai lancar. Jika pengendara memacu kendaraan sesuai dengan batas kecepatan dan mematuhi rambu-rambu lalu lintas serta mampu mengontrol dirinya dengan baik niscaya pengendara mampu mengendalikan kendaraannya dengan optimal dan meminimalkan resiko kecelakaan di jalan raya.

Goldfried dan Merbaum (1973, dalam Lazarus, 1976) mendefinisikan kontrol diri sebagai suatu kemampuan untuk menyusun, membimbing, mengatur dan mengarahkan bentuk perilaku yang dapat membawa individu ke arah konsekuensi positif. Calhoun dan Acocella (1995) mendefinisikan bahwa kontrol diri (*self-control*) pengaruh seseorang terhadap, dan peraturan tentang, fisiknya, tingkah laku dan proses-proses psikologisnya, dengan kata lain sekelompok proses yang mengikat dirinya.

Kontrol diri yang baik dari pengendara merupakan salah satu kunci dalam disiplin berlalu lintas, karena seorang pengendara sepeda motor yang memiliki kontrol diri yang baik akan memikirkan perilakunya ke arah konsekuensi positif. Bila pengendara sepeda motor memiliki kontrol diri yang baik ketika mengendarai sepeda motor di jalan raya, maka pengendara tersebut dapat menahan diri dari segala kepentingan pribadi yang mengakibatkan hal negatif.

Memperhatikan pendapat para ahli, kedisiplinan pada hakikatnya bukan hanya merupakan kepatuhan pada norma yang dipaksakan dari luar, melainkan kemampuan mengendalikan diri yang didasarkan pada keinginan untuk

menciptakan keteraturan dan ketertiban di dalam kehidupan. (Widodo 2013). Kontrol diri (*self control*) menjadi dasar bagi integrasi pribadi yang merupakan salah satu kualitas penting dari orang yang dapat mengatur impuls-impuls, pikiran-pikiran, kebiasaan-kebiasaan, emosi-emosi, dan tingkahlaku yang berkaitan dengan prinsip-prinsip yang dikenakan pada diri sendiri atau tuntutan-tuntutan yang dikenakan oleh masyarakat. Individu yang memiliki pengendalian diri akan terhindar dari berbagai tingkahlaku negatif. Sebaliknya individu yang lemah dalam pengendalian dirinya, cenderung untuk bertingkahlaku negatif atau cenderung menunjukkan gejala perilaku tidak disiplin yang melanggar/menyimpang, yang disebut sebagai bentuk masalah/pelanggaran disiplin (Berk, 1993 dalam widodo, 2013).

Berdasarkan teori psikoanalisis freud, kontrol diri menghambat *impuls* (rangsangan) yang tidak pantas. Meskipun manusia memiliki kemampuan psikologis yang rendah untuk mengontrol keinginan yang tidak pantas, mereka bisa menggunakan kontrol diri untuk melakukannya karena mereka ingin menunda kepuasan instan untuk mendapatkan kepuasan jangka panjang yang tampaknya memiliki keuntungan lebih. Impulsif orang cenderung memilih kepuasan segera, Namun Kontrol diri dapat membantu seseorang menentukan keputusan yang terbaik. (Tavakolizadeh dan Karimpour, 2014)

Oleh karena itu pengendara kendaraan bermotor diharapkan memiliki kontrol diri yang baik, karena dengan memiliki kontrol diri yang baik individu diharapkan mampu mengendalikan perilaku tidak disiplin dalam berlalu lintas. Kontrol diri berperan mencegah terjadinya kecelakaan bermotor karena dengan kemampuan

Penelitian lainnya dilakukan oleh Sulaiman (2013) dengan judul “Hubungan Persepsi Kesusakan (*Crowding*) Dan Kematangan Emosi Dengan Disiplin Berlalu Lintas Pada Remaja Akhir Sman 1, Sman 3, Dan Sman 4 Kota Malang”. Hasil penelitian menunjukkan bahwa : (1) Persepsi kesesakan (*crowding*) tidak memiliki hubungan dengan disiplin berlalu lintas. (2) Kematangan emosi memiliki hubungan positif dengan disiplin berlalu lintas. (3) Secara keseluruhan, persepsi kesesakan (*crowding*) dan kematangan emosi sebagai variabel bebas tidak dilakukan pengukuran dengan disiplin berlalu lintas sebagai variabel terikat karena variabel persepsi kesesakan (*crowding*) menunjukkan tidak memiliki hubungan dengan variabel disiplin berlalu lintas.

Penelitian lainnya dilakukan oleh Wahab (2014) dengan judul “Studi Tingkat Disiplin Pengendara Sepeda Motor” Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan informasi tentang disiplin pengendara sepeda motor di jalan. Indikator penilaian yang digunakan adalah : (1). perlengkapan pribadi (*safety gear*) saat berkendara, (2). perlengkapan sepeda motor, dan (3). Pengetahuan tentang peraturan lalu lintas. Alat pengumpul data yang digunakan adalah angket yang dimodifikasi berdasarkan Model Skala Likert yang telah teruji Validitas dan Reliabilitasnya. Pengolahan data dilakukan dengan teknik persentase. Berdasarkan kriteria derajat pencapaian maka perilaku mahasiswa ITP dan pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada tergolong pada tingkat Kurang Baik.

Penelitian lainnya dilakukan oleh Damayanti (2014) dengan judul “Meningkatkan Perilaku Disiplin Berlalu Lintas dengan menggunakan layanan

Konseling Kelompok”. Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa perilaku disiplin berlalu lintas siswa dapat ditingkatkan dengan menggunakan konseling kelompok, Kesimpulan dalam penelitian ini adalah perilaku disiplin berlalu lintas dapat ditingkatkan dengan menggunakan konseling kelompok pada siswa kelas XI SMA Bina Mulya Kota Bandar Lampung Tahun Pelajaran 2012/2013.

Penelitian lainnya dilakukan oleh Hidayah (2015) dengan judul “Disiplin Lalu Lintas Pengendara Sepeda Motor Roda Dua Di Kecamatan Tampan Pekanbaru”. Hasil penelitian ini ialah Responden yang melanggar dilihat dari segi umur yaitu dari umur 15-50 tahun, akan tetapi yang banyak melanggar dari umur 15-30 tahun, Berjenis kelamin laki-laki.

Penelitian lainnya dilakukan oleh Tavakolizadeh dan Karimpour (2014) dengan judul “*The Relationship Between Self-Control And Car Accidents*”. Penelitian ini menghasilkan data menunjukkan bahwa 80.9% dari pengendara memiliki kontrol diri yang rendah dan ditemukan ada korelasi negatif yang kuat antara kontrol diri dan kecelakaan lalu lintas, semakin tinggi kontrol diri pengendara maka semakin rendah tingkat kecelakaan lalu lintas yang terjadi dan begitu pula sebaliknya.

Penelitian lainnya dilakukan oleh Ucinska (2013) dengan judul “*Determinants Of Drivers’ Risky Behaviour*”. Hasil penelitiannya menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan secara statistik dalam temperamen dan jenis kelamin psikologis antara pengendara yang menunjukkan kecenderungan untuk perilaku berisiko di jalan dan orang-orang yang tidak memiliki kecenderungan seperti itu. Juga analisis dari penelitian telah memberikan banyak kesimpulan

yang menarik pada hubungan antara perbedaan kepribadian pengendara yang suka mengambil risiko dan orang-orang yang tidak memiliki kecenderungan seperti itu. Selain itu, perbedaan karakter dalam aspek mengevaluasi perilaku berisiko juga dijelaskan.

Pada beberapa penelitian sebelumnya menggunakan variabel x / y yang berbeda, seperti halnya pada penelitian yang dilakukan oleh Muna dan Astuti (2014), serta Sulaiman (2013) namun kedua penelitian sebelumnya ini menggunakan subyek yang sama yakni remaja akhir, lalu penelitian lainnya oleh damayanti (2014) juga meneliti tentang disiplin lalu lintas namun dihubungkan dengan bimbingan kelompok dengan menggunakan metode penelitian *pretest* dan *post test*. Jika pada penelitian sebelumnya oleh widodo (2013) lebih banyak mengkaji hubungan kontrol diri (*self control*) dan keterbukaan diri terhadap perilaku disiplin pada siswa SMK di Caruban, maka pada penelitian ini, peneliti akan lebih fokus pada kontrol diri dan disiplin lalu lintas pada remaja akhir khususnya di wilayah surabaya. oleh karena itu, penelitian ini akan menghasilkan suatu kajian survey mengenai hubungan antara kontrol diri dengan disiplin lalu lintas pada remaja akhir, dan penelitian ini tidak mengulang pada penelitian sebelumnya ataupun meniru.